



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Everson Felipe Adão

**COLONIZAÇÃO, TRABALHO E LITÍGIO:** a construção da Estrada Blumenau –  
Curitibanos.

Florianópolis  
2023

Everson Felipe Adão

**COLONIZAÇÃO, TRABALHO E LITÍGIO: a construção da Estrada Blumenau –  
Curitibanos.**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação  
em História da Universidade Federal de Santa Catarina  
como requisito para a obtenção do título de Mestre em  
História Global do Trabalho.

Orientador: Prof., Dr. Paulo Pinheiro Machado

Florianópolis

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Adao, Everson Felipe  
COLONIZAÇÃO, TRABALHO E LITÍGIO : a construção da  
Estrada Blumenau - Curitibanos / Everson Felipe Adao ;  
orientador, Paulo Pinheiro Machado, 2023.  
141 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa  
de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. História. 2. colonização. 3. obras públicas. 4.  
trabalho. 5. desocupação. I. Machado, Paulo Pinheiro. II.  
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós  
Graduação em História. III. Título.

Everson Felipe Adão

**COLONIZAÇÃO, TRABALHO E LITÍGIO:** a construção da Estrada Blumenau –  
Curitibanos.

O presente trabalho em nível de Mestrado foi avaliado e aprovado, em 04 de outubro de 2023,  
pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado - Universidade Federa de Santa Catarina

Prof. Dr. Tiago Kramer de Oliveira - Universidade Federa de Santa Catarina

Prof. Dr. Alcides Goularti Filho - Universidade do Extremo Sul Catarinense

Prof. Dr. Waldomiro Lourenço da Silva Júnior (suplente) - Universidade Federa de Santa  
Catarina

Rogério Rosa Rodrigues (suplente) - Universidade do Estado de Santa Catarina

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado  
adequado para obtenção do título de Mestre em História Global do Trabalho.

---

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

---

Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado

Orientador(a)

Florianópolis, 2023.

## AGRADECIMENTOS

Este é um trabalho pandêmico e suas consequências estão diluídas em palavras por todo o texto que segue.

Agradeço ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) pela bolsa de estudos e auxílio financeiro que possibilitou a dedicação integral ao programa de pós-graduação, mais do que isso, foi meu único sustento durante a pandemia de COVID-19.

Agradeço ao Professor Doutor Paulo Pinheiro Machado, meu orientador, por toda sua dedicação e compreensão durante a pesquisa e escrita do trabalho. Sou imensamente grato a sua compreensão e paciência com meus muitos momentos de introspecção e dúvidas.

Agradeço aos membros da banca de qualificação, Professor Doutor Tiago Kramer de Oliveira e Professor Doutor Alcides Goularti Filho, por todas as instruções generosas e atentas ao texto e proposta parcial da pesquisa. Um adendo especial ao Professor Doutor Alcides Goularti Filho por gentilmente ter disponibilizado acesso a documentos de seu acervo pessoal.

Igualmente, agradeço à Mariana Deschamps por também ter disponibilizado acesso a documentos de seu acervo pessoal em um momento em que os museus estavam de portas fechadas.

Agradeço aos funcionários dos diversos arquivos que tentaram ajudar o quanto possível mesmo em uma conjuntura mundial totalmente adversa. Em especial, agradeço a Luiz Cláudio Altenburg do Museu Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva, de Indaial.

## RESUMO

A pesquisa busca analisar o processo de abertura e construção da Estrada Blumenau - Curitiba como um movimento de colisão dos interesses de diferentes agentes durante a expansão da zona de colonização no Vale do Itajaí. A ocupação planejada do Vale do Itajaí está localizada nos planos do Governo Imperial em incentivos ao estabelecimento de uma economia ligada à instauração da pequena lavoura. A pesquisa considera que as obras de abertura e construção de estradas não serviram apenas como meio de promover integração das zonas produtivas e trabalho aos colonos. Mais do que um projeto de infraestrutura, as obras foram constituídas enquanto empreendimentos lucrativos para um pequeno segmento da sociedade, geralmente pessoas ligadas às lideranças coloniais e políticas da região. Seja através da valorização dos lotes contíguos à estrada, ou por meio de contratos de concessão firmados com o governo, a execução desses trabalhos promoveu uma ampla captura das terras mediante a expulsão de grupos e comunidades estabelecidas em seu caminho. Através da análise de episódios de levante de trabalhadores de obras públicas e relatos em processos judiciais envolvendo a disputa de terras, a pesquisa busca abordar os embates e desacordos resultantes dessas interações em diferentes escalas.

**Palavras-chave:** Colonização; obras públicas; trabalho.

## ABSTRACT

The research seeks to analyze the process of opening and construction of the Blumenau - Curitibanos Road as a movement collision of the interests of different agents during the expansion of the colonization zone in the Itajaí Valley. The planned occupation of the Itajaí Valley is located in the plans of the Imperial Government in incentives to the establishment of an economy linked to the establishment of small farming. The research considers that the opening and construction of roads did not serve only as a means of promoting the integration of productive areas and work for settlers. More than an infrastructure project, the works were constituted as profitable ventures for a small segment of society, usually people linked to the colonial and political leaders of the region. Either through the valuation of lots adjacent to the road, or through concession contracts signed with the government, the execution of these works promoted a wide capture of lands through the expulsion of groups and communities established in its path. Through the analysis of episodes of public works workers' uprisings and reports in legal proceedings involving land disputes, the research seeks to address the clashes and disagreements resulting from these interactions at different scales.

**Keywords:** Colonization; public works; labor.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Caminho das tropas .....	26
Figura 2 - Bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açú.....	43
Figura 3 - Região metropolitana do Alto Vale do Itajaí.....	47
Figura 4 - Região da Subida e Rio Hercílio .....	55
Figura 5 - Mapa ilustrativo da expedição de 1864 .....	59
Figura 6 - Estradas de cargueiros e gado na década de 1870 .....	67
Figura 7: Localidade do Warnow .....	81
Figura 8 - Tropeiros no Sítio dos Peters.....	94
Figura 9 - Benfeitorias no Sítio dos Peters.....	95
Figura 10 - Concessão de Victor Gaertner .....	98
Figura 11 - Telegrama de Gustavo Salinger para Augusto Peters .....	103
Figura 12 - O casal, Augusto e Emília Peters.....	109
Figura 13: Terras da concessão Bertoli .....	110
Figura 14: Identificação das terras devolutas.....	126

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Balanço financeiro para o ano de 1890 .....	38
Tabela 2 - Obras em contrato com Luiz Bertoli.....	112
Tabela 3 - Renda da Colonizadora Bertoli .....	125

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>2</b>	<b>O PROJETO: AS PRIMEIRAS EXPLORAÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA PARA O PLANALTO CATARINENSE.....</b>	<b>25</b>
1.1	ESTRADA BLUMENAU - CURITIBANOS.....	27
1.1.1	COMPANHIA CONSTRUTORA DA ESTRADA BLUMENAU-CORITIBANOS.....	33
<b>3</b>	<b>COLONIZAR: PROPAGAR-SE, INVADIR.....</b>	<b>42</b>
1.2	INICIANDO OS TRABALHOS - A EXPEDIÇÃO DE 1863.....	51
1.2.1	TROCA DE FARPAS ENTRE INTERINOS .....	61
1.3	A BUROCRACIA DA COLONIZAÇÃO E OS DESAFIOS DIÁRIOS DO TRABALHO .....	68
1.3.1	AS NOVAS REGRAS DE PAGAMENTO .....	79
<b>4</b>	<b>SUMÁRIO DE CULPA: A DEMANDA PETERS E O CASO BERTOLI.....</b>	<b>92</b>
1.4	A DEMANDA PETERS .....	93
1.4.1	A COMPANHIA SALINGER.....	104
1.5	O CASO BERTOLI.....	109
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>127</b>
<b>6</b>	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>131</b>
	<b>ANEXO A – DECRETO N. 57.....</b>	<b>140</b>
	<b>ANEXO B – MAPA DAS TERRAS COLONIZADAS E NÃO COLONIZADAS.....</b>	<b>141</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Em seus mais variados aspectos, o processo de tomada e ocupação das terras situadas às margens da bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açú, em Santa Catarina, foi e continua sendo alvo de intensos debates e estudos das mais variadas áreas acadêmicas. Esta pesquisa busca abordar este processo e suas consequências através dos pilares: colonização, trabalho e litígio. Compreendendo “colonização” como os projetos e processos necessários para tomada e ocupação das terras de acordo com os padrões estabelecidos por figuras de poder, dentro e fora do Estado. Já o “trabalho” são todas as atividades indispensáveis para que os planos e projetos fossem realizados. Neste caso específico, havia muito trabalho a ser realizados, desde atividades necessárias à vida cotidiana, como também obras de infraestrutura para o estabelecimento e desenvolvimento dos lotes coloniais. Além, claro, de todo trabalho necessário para desocupar os indesejados a vista dos planos coloniais. Por fim, o “litígio”. Dada a dinâmica desses processos anteriores, os conflitos foram surgindo, por vezes sendo a base da ocupação, porém, a palavra litígio denota o sentido de conflito de interesses no âmbito da justiça do Estado. Assim, este é um elemento que deve ser destacado, o processo de ocupação das terras no Vale do Itajaí pode ser observado pela desocupação das pessoas que lá antes estavam estabelecidas, um processo que gerou conflitos, entretanto, estes conflitos não se localizaram apenas na esfera cotidiana “civil”, eles figuraram nas esferas judiciais e podem nos fornecer elementos para analisar as contradições presentes nos pilares anteriores, colonização e trabalho. Além disso, mesmo os agentes que inicialmente tinham o aval do Estado e recebiam seus benefícios, em algum momento podem passar a habitar a esfera de indesejados, assim, os litígios também envolvem esta categoria tornando certas relações mais complexas.

Buscando atingir os itens propostos, a pesquisa seguirá a narrativa de elaboração e execução da obra pública de uma estrada que atravessava o Vale do Itajaí. Em seu percurso, a estrada serviria como expansão e interligação dos núcleos coloniais e teria a função de fornecer postos de trabalho aos colonos. Como resultado, a estrada forneceria acesso à novas terras destinadas à colonização.

Com o objeto de criar uma ligação terrestre unindo a zona litorânea ao planalto da província de Santa Catarina, tem-se assim o projeto de abertura de uma estrada que partiria do litoral atravessando o vale da bacia do rio Itajaí e transpondo a Serra do Mar para chegar até a zona dos pinheirais e criação de gado nos campos de Curitibanos. Apenas para estabelecer

uma referência, o trajeto terrestre atual saindo do porto de Itajaí até o centro da cidade de Curitiba, em percurso realizado pela BR-470, está estipulado em mais de 257 Km.<sup>1</sup> Um percurso longo e com diversas dificuldades para execução de trabalhos, poderíamos também, utilizar (meramente com o objetivo de estabelecer os parâmetros da grandiosidade do projeto) como referência as obras de melhoramentos e duplicação da rodovia que já se estendem por várias décadas, sendo a duplicação uma demanda de algumas entidades desde a década de 1990, hoje ainda não finalizada em sua totalidade.<sup>2</sup>

Por conta de ser um projeto visando a integração interna da província, ainda mais por ter de perpassar diversas regiões, a obra, ao longo da história de sua execução recebeu diversas denominações como “Estrada da Serra”, justamente por ser o caminho que conduziria aquela região. A este respeito, essa não foi a única estrada a carregar este nome, na região norte, a Estrada Dona Francisca em seu início também era conhecida dessa forma.<sup>3</sup> Assim, por vezes, em relatórios e documentos da época, a estrada que trataremos aqui como “Estrada Blumenau - Curitiba” figura como “Estrada da Serra”. Como será possível constatar ao longo da pesquisa, o percurso do litoral até a Colônia Blumenau, naquele momento, não era o maior dos problemas para o trânsito de pessoas e mercadorias, assim destacando-se o trajeto de Blumenau até a serra como o percurso a ser estabelecido.

A obra de construção da estrada envolveu a disponibilidade de recursos expedidos pela administração colonial, Governo Imperial via Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Governo Provincial e Republicano. Também contou com a atuação de particulares, em sua maioria colonos com algum recurso, ou influência, que foram contratados para executar a construção de trechos ou pontes pelo caminho, mas também comerciantes ligados às elites políticas regionais e estaduais (principalmente no período republicano). Ainda, destacam-se um grande número de trabalhadores arregimentados nos grupos de trabalho, alguns com o objetivo de capitalizar as terras assentadas pelo caminho e outros que estavam à míngua e buscavam meios para fugir da miséria em que viviam, fossem eles brasileiros ou estrangeiros.

A questão do cotidiano do trabalho em obras públicas na Colônia Blumenau foi abordada por Mariana Deschamps, através da análise de processos judiciais envolvendo os

---

<sup>1</sup> Utilizando o padrão do Google Maps. Google Maps, 2023.

<sup>2</sup> BERTOLI, Bianca. Linha do tempo: por que a BR-470 demorou tanto para começar a ser duplicada. **Santa**, ano 2021, 27 nov. 2021. Cotidiano. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/linha-do-tempo-por-que-a-br-470-demorou-tanto-para-comecar-a-ser-duplicada>. Acesso em: 11/06/2023.

<sup>3</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. Caminhos, Estradas e Rodovias em Santa Catarina. São Paulo: Hucitec Editora, 2022, p.146.

trabalhadores e chefes de turma da colônia.<sup>4</sup> As obras públicas, de modo geral, podiam variar de pequenas tarefas executadas por um trabalhador, até grandes empreendimentos que demandavam a alocação de grupos de trabalho ao longo de vários meses ou anos. Mesmo que fossem tarefas com menor complexidade, os trabalhos públicos estavam sujeitos a uma série de regulamentações, nacionais e provinciais.

Buscando se aprofundar nas questões cotidianas do trabalho, Deschamps abordou algumas particularidades do universo do trabalho na colônia Blumenau, no período de 1860 a 1875. As obras públicas deveriam seguir uma série de diretrizes estabelecidas em leis, regulamentos e decretos, segundo Deschamps, para além das normas, havia uma série de práticas “costumeiras” que eram implementadas no cotidiano do trabalho e não condiziam diretamente com a letra da lei. Uma dessas práticas era o “costume” de prolongar o tempo de serviço para além do período dos seis meses iniciais estabelecido em decreto,<sup>5</sup> além de dar preferência a manter empregados os colonos casados, optando pela demissão dos solteiros quando necessário.<sup>6</sup>

Para além das questões estabelecidas em decretos e práticas costumeiras, o trabalho nas obras públicas poderia não render um pagamento em dinheiro efetivamente. Em muitos casos, o pagamento das jornadas acumuladas poderia demorar longos períodos para serem pagos, ou, em outros casos, no final das contas o trabalhador recebia o abatimento de sua própria dívida colonial como remuneração. Ainda havia os casos onde a diretoria da colônia não recebia o repasse do Governo Provincial ou do Ministério da Agricultura, então efetuava os pagamentos em forma de vales com os comerciantes locais. Apesar dessa dinâmica diversa dos pagamentos, Deschamps conclui que esses trabalhos representavam um incremento no orçamento de muitas famílias.<sup>7</sup> As obras de construção de estradas forneciam empregos aos colonos, além disso, podiam resultar em contratos de concessão de terras que dariam acesso a novos lotes para comercialização e colonização.

Em trabalho a respeito da Estrada de Ferro Santa Catarina, Angelina Wittmann<sup>8</sup> destacou a presença dos primeiros caminhos abertos no Vale como uma alternativa para alcançar as localidades que não possuíam vias fluviais, sendo a picada para Curitibaanos

---

<sup>4</sup> DESCHAMPS, Mariana Luiza de Oliveira. Na trilha das estradas: a vida cotidiana e o trabalho na colônia Blumenau (1850-1880). 2015. 184 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

<sup>5</sup> *Ibidem*, 2015, p.115.

<sup>6</sup> *Ibidem*, 2015, p.111.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p.113.

<sup>8</sup> WITTMANN, Angelina Camargo Rodrigues. A FERROVIA NO VALE DO ITAJAÍ. 2008. 276 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

iniciada em 1867 e finalizada em 1878.<sup>9</sup> De maneira geral, o trabalho de Wittmann apresenta considerações pertinentes nas questões de transportes e da forma que os colonos eram envolvidos nas obras públicas. Além disso, a autora ressalta a importância das picadas, nos anos iniciais, como forma de acessibilidade aos locais onde não se fazia possível chegar pelas vias fluviais. Mais tarde, através do trabalho dos próprios colonos, as picadas foram utilizadas como base de estruturação da malha viária da região.<sup>10</sup>

Durante os primeiros anos de povoação na região, os colonos foram instalados em suas propriedades, ocupando os lotes coloniais ao longo dos leitos fluviais da grande bacia do Itajaí-Açu. Os rios foram as primeiras vias de penetração e as canoas – primeiros meios de transporte – geralmente eram confeccionadas com troncos de árvores. [...] Devido à centralidade exercida pela sede da colônia, era importante para o desenvolvimento econômico a ligação das propriedades instaladas em toda a região circundante. Na sede da colônia também ficava o porto fluvial que escoava para o porto marítimo. Pela necessidade e importância de promover a ligação de suas propriedades ao centro de distribuição da produção para o litoral, os próprios colonos abriram os primeiros caminhos até o *Stadplatz*.<sup>11</sup>

Wittmann menciona a questão da construção da Companhia Construtora da Estrada Blumenau - Curitibanos, relacionando a constituição da companhia com o momento político em que se encontrava Blumenau e o país. Em sua análise, a Proclamação da República (1889) permitiu o fortalecimento de alguns personagens importantes do âmbito regional, Gustavo Salinger, Pedro C. Feddersen e Hercílio Luz são alguns deles. Porém, muitas das ações, até mesmo obras, iniciadas pelos republicanos acabaram sendo interrompidas pela difícil situação econômica em que se encontrava o Estado após o episódio da Revolução Federalista (1893-1895). Hercílio Pedro da Luz, eleito governador em 1894, se tornou um aliado de grupos políticos de Blumenau e incentivou a distribuição de concessões de terras por toda a bacia do Rio Itajaí, tanto para empresas quanto para particulares.<sup>12</sup> Esse processo teria acelerado a ocupação das zonas do Alto Vale e dado origem a muitos dos núcleos populacionais na região.<sup>13</sup>

A construção da ferrovia, por sua vez, foi um processo que esteve amparado nas ideias desenvolvimentistas do final do século XIX no Brasil, tornando-se viável financeiramente em Santa Catarina apenas no início do século seguinte. Assim como havia sido com a abertura de estradas de rodagem, o desenvolvimento ferroviário contou com diversas experiências de

<sup>9</sup> WITTMANN, 2008, p.60-61.

<sup>10</sup> *Ibidem*, 2008, p.60.

<sup>11</sup> *Ibidem*, 2008, p.54.

<sup>12</sup> *Ibidem*, 2008, p.72.

<sup>13</sup> *Ibidem*, 2008, p.74.

financiamento e trabalho envolvendo os órgãos públicos e as entidades privadas, fossem elas comerciantes individuais ou sociedades colonizadoras.

Analisando a trajetória social e econômica da região do Vale do Itajaí. Tatiane Vargas tomou em consideração as questões que levaram ao embate entre os diferentes modos de vida, as intervenções sob a natureza e a espoliação imposta a ambos a partir da década de 1860 até o início do século XX. A economista estruturou sua análise visando observar como o processo de acumulação de capital se materializou no Alto Vale do Itajaí e como essas transformações econômicas, muitas vezes aplicadas através da espoliação, coerção e violências, moldaram a reestruturação da vida social, do trabalho e dos espaços naturais.<sup>14</sup> Com isso, Vargas observa na expansão das vias fluviais, abertura de estradas, estabelecimento dos lotes coloniais e na construção de povoados e vilas, da forma que ocorreu na região - intimamente ligada a projetos de particulares e companhias mantidas por capital estrangeiro - um movimento de expulsão das comunidades e dos modos de vida existentes para a transformação de economias naturais em economias mercantis.<sup>15</sup>

Além dos colonos, várias empresas e particulares atuaram no que Vargas define como “mercantilização de terras” na região. Essas empresas e particulares firmavam acordos com o Estado onde recebiam terras como pagamento por obras efetivadas ou por outros motivos diversos, as terras eram comercializadas para o estabelecimento dos colonos, que, por sua vez, também acompanhavam o avanço do curso das estradas. A negociação das terras entre empresas colonizadoras e colonos se deu das mais variadas formas, mas, usualmente, os colonos adquiriram os lotes através da aquisição de um endividamento, a chamada dívida colonial.<sup>16</sup> Este teria sido um cenário reproduzido ao longo do estabelecimento de grande parte das localidades que se tornaram as vilas e municípios do Alto Vale do Itajaí.<sup>17</sup>

Tatiane A. V. Vargas afirma que a abertura do picadão para Curitiba estruturou a lógica de urbanização do Vale do Itajaí<sup>18</sup>, neste sentido, Victor Peluso Júnior destaca que, em decorrência da obra da estrada, e a necessidade de realizar a travessia do rio, a balsa instalada próximo a confluência do Rio Itajaí do Sul com o Itajaí do Oeste foi o elemento de formação

---

<sup>14</sup> VARGAS, Tatiane Aparecida Viegas. Acumulação primitiva e formação socioeconômica: Análise do processo de acumulação na formação da microrregião do Alto vale do Itajaí. 2017. 156 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2017.

<sup>15</sup> *Ibidem*, 2017, p.66.

<sup>16</sup> *Ibidem*, 2017, p.108.

<sup>17</sup> Atualmente, os municípios que compõem o Alto Vale do Itajaí são: Agrolândia, Agronômica, Atalanta, Aurora, Braço do Trombudo, Chapadão do Lageado, Dona Emma, Ibirama, Imbuia, Ituporanga, José Boiteux, Laurentino, Lontras, Mirim Doce, Petrolândia, Pouso Redondo, Presidente Getúlio, Presidente Nereu, Rio do Campo, Rio do Oeste, Rio do Sul, Saleté, Santa Terezinha, Taió, Trombudo Central, Vidal Ramos, Vitor Meireles, Witmarsum.

<sup>18</sup> VARGAS, 2017, p.83.

da cidade de Rio do Sul, por conta da localidade ter se tornado o ponto de travessia do rio no percurso do picadão para Curitiba.<sup>19</sup> Em obra a respeito de Rio do Sul, Victor Peluso destaca as expedições organizadas pela diretoria da colônia Blumenau rumo ao Alto Vale na década de 1860 como os primeiros trabalhos visando a abertura da estrada na localidade, sendo construído o picadão até a região de Rio do Sul no ano de 1874.<sup>20</sup>

Buscando investigar a atuação das elites econômicas de Blumenau na esfera pública entre os anos de 1929 a 1950, Méri Frotscher, destacou as estratégias discursivas em torno da questão da integração nacional do município de Blumenau, criado na década de 1880.<sup>21</sup> Frotscher apontou que muitas das pessoas que compunham as elites locais em Blumenau tinham laços estreitos com a prática de venda de terras para colonização no Vale do Itajaí, fossem eles particulares ou empresas privadas. Muitos desses laços tiveram origem na prática de comercialização de terras oriundas de contratos firmados com o Estado e remontam ao início do século XX. A prática de aquisição de terras para posterior venda em territórios no percurso de avanço da colonização foi uma prática costumeira e se intensificou após o advento da República, a título de exemplo, para o ano de 1925, havia mais de 406 mil hectares de terras concedidas às empresas e particulares destinadas à colonização no município de Blumenau.<sup>22</sup>

Para além desses estudos diversos, que demonstram a complexidade do cotidiano colonial e do processo de expansão populacional e desenvolvimento econômico nas regiões de colonização em Santa Catarina, ainda figura nas narrativas regionais o ideal do colono imigrante como um desbravador pioneiro que prosperou contra todas as adversidades apenas pelo seu ímpeto desenvolvimentista. Tal narrativa há décadas vem sendo desmistificada pela historiografia, que não cessou em evidenciar os arranjos em que os colonos estiveram envolvidos e como essa classe foi, em vistas das outras possíveis (incluindo brasileiros pobres), amplamente beneficiada pelas políticas e práticas judiciais do Estado.

A pesquisa baseia-se na abordagem de que os planos da colonização no sul do Brasil, além de planejados pelo Governo Imperial, também foram amplamente financiados pelas estruturas do Estado, em destaque para a Colônia Blumenau que foi fundada como um

---

<sup>19</sup> PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Rio do Sul – Monografia Estatístico-Descritiva. Publicação nº 26, Florianópolis: Departamento Estadual de Estatística do Estado de Santa Catarina, 1942.

<sup>20</sup> *Ibidem*, 1942, p.42.

<sup>21</sup> FROTSCHER, Méri. Da celebração da etnicidade teuto-brasileira à afirmação da brasilidade: ações e discursos das elites locais na esfera pública de Blumenau (1929-1950). Florianópolis, 2003. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina.

<sup>22</sup> *Ibidem*, 2003, p.17.

empreendimento particular, financiado mediante empréstimos pelo Império e, mais tarde, adquirida mediante compra pelo Governo.

Assim, a hipótese inicial da pesquisa é de que as obras públicas foram um meio de financiar tal modelo de colonização, promovendo a expansão e integração das zonas coloniais com os principais pontos produtores e exportadores da Província. Para além de estabelecer condições básicas de mobilidade, as obras de abertura e construção de estradas promoviam postos de trabalhos que amenizavam as dificuldades financeiras encontradas pelos colonos no trabalho agrícola.

Entretanto, a pesquisa também considera que as obras de abertura e construção de estradas não serviram apenas como meio de promover integração das zonas e trabalho aos colonos, em dinâmicas envolvendo acordos com empresas ou particulares, estes empreendimentos serviram como alavanca social e enriquecimento financeiro para um pequeno segmento da sociedade, geralmente ligados as lideranças coloniais e políticas da região. Em muitos dos casos, o enriquecimento ou acúmulo de poder teria ocorrido através da valorização e captura das terras acessadas ao longo ou por conta dos contratos de construção das estradas.

Tendo em vista essas diversas camadas de análise possíveis do projeto de construção da Estrada Blumenau - Curitibanos, a pesquisa será estruturada em três capítulos seguidos das considerações finais.

No primeiro capítulo, intitulado *O PROJETO: as primeiras explorações para a construção da estrada para o planalto catarinense*, serão abordadas as questões de aproximação com o ambiente de estabelecimento dessa ocupação planejada ocorrida a partir de meados do século XIX em Santa Catarina. Buscar-se-á descrever tanto a Província de Santa Catarina, quanto o Vale do Itajaí enquanto ambiente de estabelecimento de populações estrangeiras, por vezes utilizando das próprias percepções desses imigrantes presentes em cartas, relatórios e textos diversos. Dentre os casos que destacam a aproximação com o bioma Mata Atlântica na Província de Santa Catarina serão utilizados os relatórios oficiais e os relatos a respeito das primeiras incursões à bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açú, partindo da Colônia Blumenau rumo à serra catarinense com objetivo de realizar levantamento do território para a construção da estrada.

O capítulo aborda a produção historiográfica a respeito do projeto de colonização na região do Vale do Itajaí destacando a relevância da abertura da estrada para Curitibanos como o foco principal da análise. Mesmo que em grande parte das vezes a construção da estrada não seja o objeto de análise dos trabalhos expostos, ela acaba sendo mencionada como um

importante projeto de expansão da ocupação planejada pelo Governo Imperial e integração das zonas produtivas e exportadoras da Província de Santa Catarina.

Assim, a partir da evolução dos trabalhos para a execução do projeto da estrada, não somente a bibliografia, mas também os jornais e relatórios da época buscam evidenciar a pertinência da conclusão do projeto. Com o passar dos anos, e a não conclusão da obra, outros discursos emergem e ganham força no cenário público, como a ideia de que somente o empenho do Estado não seria suficiente para executar a empreitada. Têm-se assim, no ano de 1887, as primeiras tratativas para a composição de uma união de sujeitos visando angariar formas e fundos para executar a obra. Dessa união de colonos de diferentes matizes, agricultores, trabalhadores operários, comerciantes e aspirantes políticos, têm origem a Companhia Construtora da Estrada Blumenau-Coritibanos, uma sociedade onde os membros reuniriam um fundo financeiro, através da compra de cotas da companhia, para executar a obra em sua totalidade.

A constituição da Companhia foi baseada no ideal de incapacidade do governo em construir e manter a estrada, porém, em pouco tempo a companhia constituída se mostrou igualmente incapaz. Assim, os desejos mais auspiciosos dos defensores do projeto tiveram de ser impulsionados, até mesmo mantidos, com os fundos do Estado. Em pouco tempo de existência, a Companhia foi incorporada pelo Estado, com este se tornando seu maior investidor e provedor de fundos.

O passo a passo desde a constituição da Companhia está repleto de contradições e interesses que se manifestam nos pormenores de sua fundação e, principalmente, se tornam mais nítidos com o passar dos anos e os desdobramentos para a dinâmica de ocupação e comércio das terras na região do Vale do Itajaí.

No segundo capítulo, *COLONIZAR: PROPAGAR-SE, INVADIR...*, serão abordadas algumas particularidades da colonização na Província de Santa Catarina, em particular à Colônia Blumenau desde sua fundação enquanto um projeto da ordem particular, financiado através de empréstimos pelo Governo Imperial e executado por Hermann Blumenau.

Em relação ao modelo de colonização instaurado no sul do Brasil, a bibliografia destaca seu aspecto enquanto um projeto de estruturação de uma sociedade rural composta de pequenos proprietários mantida pelo trabalho familiar agrícola. Este modelo encontrou inúmeras incompatibilidades com a prática social vivida. Em relação aos lotes, há certo consenso da bibliografia de que eram desproporcionais às práticas implementadas, além da qualidade do solo e do uso da agricultura ostensiva também os dados de natalidade eram incompatíveis com a dinâmica das proporções dos lotes, de forma que, com o passar dos anos

e o aumento do número de familiares, tornava impraticável a alocação de todos no mesmo lote, o que também contribuía para a constante migração interna na colônia. Nesse contexto, a abertura de estradas, além de ser um polo gerador de postos de trabalho (leia-se, meio de obter renda fora do lote colonial), exerceu papel fundamental nas possibilidades de êxito nos fluxos de deslocamentos e estabelecimento em regiões afastadas dos centros populacionais da época.

No capítulo, também será abordado como os trabalhos nas obras públicas desempenhavam importância significativa para o sustento dos trabalhadores, mesmo que, estivesse acompanhado de dinâmicas conturbadas envolvendo rotineiras suspensões das obras e os constantes atrasos nos pagamentos das jornadas de trabalho. Para abordar essas relações complexas, serão realizadas análises de episódios de levantes dos trabalhadores, tendo em perspectiva os interesses e os desdobramentos multicamadas que estruturaram as muitas práticas adotadas em parceria ou por imposição do Estado.

Para além da estruturação do projeto colonial de ocupação planejada, a obra de construção da estrada representou um avanço sobre as comunidades já estabelecidas no Vale do Itajaí. O terceiro capítulo, intitulado *SUMÁRIO DE CULPA: a Demanda Peters e o Caso Bertoli*, abordará os arranjos e atritos resultantes desse processo.

Acreditamos que os casos de Peters e Bertoli podem demonstrar que há um problema agrário nos anos 1930, que é fruto do modelo adotado para implementação da colonização em Santa Catarina. Para muito além de uma imagem de ordenamento e organização, através da análise de processos judiciais resultante das práticas adotadas pelo Estado em parcerias com colonos beneficiados no processo de expansão e ocupação planejada das terras no Vale do Itajaí, buscar-se-á expor as contradições de um processo de ocupação baseado na expropriação de culturas, sociedades e modos de vida já existentes na região.

## **2 O PROJETO: AS PRIMEIRAS EXPLORAÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA PARA O PLANALTO CATARINENSE.**

No seu intento de efetivar o domínio sob o território colonial ao longo do século XVIII, o Império português enfrentou diversos conflitos que envolviam, desde disputas internas entre capitanias, a questões externas como as acontecidas na região do rio da Prata. Ao longo da costa litorânea investiu-se na construção de fortificações militares, já no interior, uma das estratégias adotadas visando obter maior domínio e manutenção das regiões limítrofes do território foi instalação de núcleos de povoamento com a posterior abertura de estradas para interligá-los. Em se tratando da província de Santa Catarina, a administração portuguesa ocupou-se em fundar freguesias e construir fortificações militares em pontos estratégicos da costa litorânea, assim foram fundados a Vila de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco (1645), os núcleos de Nossa Senhora do Desterro (1651) e Santo Antônio dos Anjos da Laguna (1667).<sup>23</sup>

Para além dos núcleos estabelecidos na zona litorânea atribuía-se ao interior do território um valor estratégico menos considerável na defesa contra invasões estrangeiras, em parte isso se devia a inexistência de estradas de rodagem que conduzissem às demais regiões da província ou que estabeleçam ligações efetivas entre os núcleos de maior povoação naquele momento, localizados no litoral e o planalto.

Desde o século XVIII com a integração econômica dos pampas sulinos ao mercado da região sudeste, através do fornecimento de animais de carga para as grandes lavouras, foram abertos diversos caminhos buscando a integração destes territórios, alguns deles cruzando o interior do território catarinense. Em 1727 foi aberto o Caminho dos Conventos, que tinha seu ponto de origem na Colônia do Sacramento e transpunha o planalto serrano com destino à Sorocaba. Alguns anos depois, em 1732 foi aberto o caminho que tinha seu ponto de partida em Viamão com destino a Sorocaba.<sup>24</sup> Com a fundação da povoação de Lages (1767) e a posterior criação da Vila Nossa Senhora dos Prazeres de Lages (1771) a administração portuguesa buscou ocupar uma área estratégica próxima às zonas de interesses dos

---

<sup>23</sup>CORREA, Walquiria K. Considerações sobre a formação territorial e econômica de Santa Catarina. Geosul, Florianópolis, v. 14, n. 27, p. 25-44, jan./jun 1999.

<sup>24</sup> GOULARTI FILHO. Alcides, A Construção da estrada do litoral: definindo e deslocando os caminhos no sul de Santa Catarina. Revista Territórios & Fronteiras, Cuiabá, vol. 6, n. 1, jan.-jun., 2013. p.149.

espanhóis<sup>25</sup> enquanto visava estabelecer presença fixa numa importante zona de trânsito para o comércio interno interprovincial. Além disso, a ocupação servia ao interesse de afugentar os indígenas das etnias Xokleng e Kaingang que habitavam a região.<sup>26</sup>

Na figura abaixo, são estão representados os principais caminhos por onde ocorriam o fluxo do tropeirismo ao longo dos séculos XVIII e XIX. Em Santa Catarina, a principal rota deste tráfego ocorria pela região do planalto (representada em azul), a imagem também demonstra a falta de contato entre os caminhos de trânsito pelo litoral e planalto, sendo tal ligação feita nos atuais estados do Rio Grande do Sul ou em pontos do Paraná.

Figura 1 - Caminho das tropas



Fonte: GAZETA DO POVO, 2014.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> SCHMITT, Anderson Marcelo. Militarização da Fronteira meridional: as forças terrestres em Santa Catarina (de fins do séc. XVIII ao início do segundo reinado). 2021. 367 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2021, p.78.

<sup>26</sup> BRANDT, Marlon. UMA HISTÓRIA AMBIENTAL DOS CAMPOS DO PLANALTO DE SANTA CATARINA. 2012. 332 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012, p.55.

<sup>27</sup> GAZETA DO POVO, 25 de abril de 2014. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/o-primeiro-caminho-das-tropas-8crdny1ct68tssmxqfi38ctam/>. Acesso: 06/01/2023.

Mesmo após o início de um povoamento mais ordenado aos interesses da administração portuguesa na zona do planalto serrano, o que se teve como resultado foi uma integração das Capitanias de Santa Catarina e São Paulo no sentido norte-sul. Durante todo o século XVIII e parte do XIX as duas zonas de ocupação em Santa Catarina, litoral e planalto, existiam enquanto núcleos praticamente isolados, no que se refere à integração na província. A inexistência de caminhos terrestres que ligassem os núcleos de povoamento do planalto e litoral se mostrou uma necessidade ainda maior quando da invasão espanhola à Ilha de Santa Catarina em 1777.<sup>28</sup>

A invasão castelhana ao sul da América lusa também influenciou naquele momento o interior do território que viria a ser catarinense apenas no século seguinte. A criação do povoado e da vila de Lages teve como principal ensejo fazer frente aos espanhóis que ocupavam a maior parte do Rio Grande de São Pedro, e ser uma alternativa ao litoral, tomado pelos inimigos.<sup>29</sup>

A economia de Santa Catarina permaneceu marginalizada no contexto da produção colonial mesmo após o início do século XIX, dada suas características divergentes, em forma e conteúdo final, do setor agroexportador, assim permanecendo como “atividade subsidiária”, inclusive, para o mercado interno.<sup>30</sup> Apesar disso, no início do século XIX, o porto de Desterro passou a exercer a função de centro aglutinador da produção litorânea da província sendo o Rio de Janeiro a principal praça de venda dos produtos catarinenses.<sup>31</sup>

Nesse contexto, a fundação de núcleos coloniais na província de Santa Catarina no século XIX servia ao propósito de ocupar as terras disponíveis a fim de fomentar o desenvolvimento de fluxos comerciais internos. Dentre os espaços a serem ocupados na província havia as terras localizadas no percurso entre litoral e planalto, em grande parte essas terras faziam parte da bacia hidrográfica do Vale do Rio Itajaí. A partir da centralidade do projeto colonizador nas colônias Blumenau e Brusque se intensificaram os desejos de expansão para o interior da província. Assim, na década de 1870 foram iniciadas as obras para a construção da Estrada Blumenau – Curitiba.<sup>32</sup>

## 1.1 ESTRADA BLUMENAU - CURITIBANOS

<sup>28</sup> BRÜGGEMANN, Adelson André. Ao poente da Serra Geral: a abertura de um caminho entre as capitanias de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008. p.140.

<sup>29</sup> SCHMITT, 2021, p.78.

<sup>30</sup> *Ibidem*, 1999, p.34.

<sup>31</sup> *Ibidem*, 1999, p.33.

<sup>32</sup> GOULARTI FILHO, 2022, p.29.

Em suas mais variadas denominações, o projeto de construção da estrada está presente de forma paralela em diversos trabalhos que tratam da ocupação do território catarinense ou que exploram o desenvolvimento populacional e econômico de regiões específicas do estado, como são os casos de Curitibanos, Rio do Sul, Blumenau e grande parte dos municípios que tiveram sua origem nos desmembramentos deste último por todo o Vale do Itajaí. Porém, são poucos os trabalhos que tratam a construção da estrada como seu foco principal. A Estrada Blumenau - Curitibanos apenas ocupa papel central na narrativa de artigos e trabalhos menos extensos, isso com algumas poucas ressalvas que serão devidamente mencionadas.

A *Revista Blumenau em Cadernos*, em alguns artigos, fez um apanhado do que foram as obras de construção da estrada que ligava Blumenau até a região do planalto catarinense. Os artigos utilizam diversas fontes, desde relatos orais, matérias de jornais da época, escritos biográficos de pessoas que participaram das obras, relatórios oficiais e trechos do diário do engenheiro responsável por parte dos trabalhos. Nestas narrativas, o desejo de construção de uma estrada de ligação entre as duas regiões passou a ser considerada com mais interesse a partir do ano de 1857, após a expedição do Capitão Pinto, que percorreu em 1856 o trajeto do atual município de Alfredo Wagner até Blumenau numa expedição composta por 25 homens que durou 22 dias.<sup>33</sup> Inicialmente, as incursões realizadas sob o comando do engenheiro Emil Odebrecht (1863, 1864 e 1867) serviram para delimitar o traçado da estrada, o que foi considerado viável pelo engenheiro, quando de sua exploração no ano de 1867. As obras teriam iniciado, de fato, somente no mês de junho de 1874, atingindo a distância de 70 km construídos em 1878.<sup>34</sup>

Em sua edição de fevereiro de 1965, a Revista trazia o artigo intitulado “A Estrada Blumenau - Curitibanos”, nela foi publicada a tradução da carta do colono Alexandre Bürger, enviada em 1857 para seus parentes na Europa. Na dita carta, Bürger relata o estado de euforia do povo de Blumenau com a recepção ao Capitão Pinto, tendo sido a colônia o ponto final da “verdadeira epopéia” que este realizou vindo das terras da região serrana.<sup>35</sup> Além disso, são descritos alguns casos ocorridos durante a viagem, mas o foco principal se detém em relatar as condições das terras e a viabilidade para construção de uma estrada, ao que Bürger assinala ser de fácil execução devido às condições (topográficas e meteorológicas) da região. Através dela o povo da Colônia Blumenau poderia obter gado com melhores preços e

<sup>33</sup> A Estrada Blumenau–Curitibanos. BLUMENAU EM CADERNOS, tomo VII, n. 2, 1965

<sup>34</sup> A Estrada Blumenau - Lages - Curitibanos. BLUMENAU EM CADERNOS, tomo VII, n. 4, 1965; A Estrada Blumenau–Curitibanos. BLUMENAU EM CADERNOS, tomo X, n. 3, março de 1969.

<sup>35</sup> A Estrada Blumenau - Curitibanos. BLUMENAU EM CADERNOS, tomo VII, n. 2, 1965.

permutar produtos produzidos na colônia, como açúcar, aguardente de cana e café.<sup>36</sup> Complementar à construção da estrada, ele relata que as ambições dos colonos estariam completas com a implementação de uma linha de transporte a vapor pelo rio.

A estrada ao altiplano e um vapor no rio, constituem o objetivo das nossas ambições que, realizadas, promoverão a era áurea no belo Itajaí. Nestes últimos quatro anos, aqui muita coisa já mudou, tendo perdido de densidade a mata virgem na região superior do rio, e sido substituída, na colônia, propriamente dita, por cento e poucos estabelecimentos coloniais. Progredindo mais ou menos o afluxo de imigrantes, teremos dentro de três anos o nosso vaporzinho, o que é uma necessidade e, também, uma estrada à região serrana e mesmo que não fique excepcionalmente boa sirva pelo menos ao trânsito de pedestres.<sup>37</sup>

A estrada também é tema da edição de abril do mesmo ano, desta vez intitulado “Estrada Blumenau - Lages – Curitibaanos”. O artigo inicia indicando que uma edição futura da revista publicaria transcrições dos diários do engenheiro Emílio Odebrecht a respeito das explorações de desenvolvimento do traçado da estrada. Além disso, relembra a carta do colono publicada na edição anterior mencionada, mas o principal objetivo do artigo é contextualizar as informações que serão apresentadas futuramente com os diários. Para isso, a edição ocupa-se em expor uma série de anotações colhidas por Cristina Deeke Barreto, então arquivista da Prefeitura Municipal de Blumenau. As anotações são fragmentos de notícias, indicação de documentos oficiais, publicações de jornais e relatórios seguindo certa cronologia dos acontecimentos. A publicação das notas, mesmo que por vezes incompletas, buscava, em última instância, salvaguardar tais informações, visto que muitos dos documentos originais a que elas faziam referência não mais existiam.<sup>38</sup>

Na edição de fevereiro de 1969, em artigo intitulado “Taió Cinquentenária - Taió Centenária”, de autoria de Rolf Odebrecht, escrito em comemoração aos festejos do cinquentenário da cidade de Taió, ocorrido dois anos antes, mas que não chegou a ser utilizado nas comemorações sendo assim publicado na *Revista Blumenau em Cadernos*.<sup>39</sup> O artigo trata da origem da localidade de Taió, quando a região sequer levava este nome.

<sup>36</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, tomo VII, 1965, p. 13.

<sup>37</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, tomo VII, 1965, p. 13.

<sup>38</sup> Idem. A Estrada Blumenau - Lages - Curitibaanos. Blumenau, tomo VII, n. 4, 1965. Disponível em: [http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1965/BLU1965004\\_abr.pdf](http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1965/BLU1965004_abr.pdf). Acesso em: 02/07/2022.

<sup>39</sup> ODEBRECHT, Rolf. Taió Cinquentenária - Taió Centenária. In: BLUMENAU EM CADERNOS, Blumenau, tomo X, n. 2, p. 21-27, fev. 1969. Disponível em: [http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1969/BLU1969002\\_fev.pdf](http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1969/BLU1969002_fev.pdf). Acesso em: 02/07/2022.

Em alguns dias Taió festejará seu cinquentenário de colonização, cinquentenário de fundação na voz do povo. Coincide que exatamente cinquenta anos antes do início da colonização de Taió, ou seja há 100 anos passados, o primeiro grupo de homens brancos acampou no local onde hoje se ergue a simpática e próspera cidade de Taió.<sup>40</sup>

Rolf Odebrecht relata as explorações realizadas na década de 1860 ao alto vale, fazendo uso das anotações do diário do engenheiro Emílio Odebrecht como uma narrativa de comemoração ao “centenário de descoberta da região”. As anotações dos diários, presentes em outra obra de Rolf Odebrecht serão objeto de análise no decorrer do texto, assim, no momento não serão apresentadas.

A edição posterior, de março de 1969, além de trazer um breve resumo das expedições, complementa as informações com a ilustração de um mapa dos caminhos percorridos pela equipe do engenheiro Odebrecht durante a realização da exploração bem sucedida de 1867.<sup>41</sup>

A estrada volta a ser tema da revista em artigo de Frederico Kilian, no ano de 1977.<sup>42</sup> Desta vez, o artigo se detém em detalhar o movimento envolvendo grupos econômicos e políticos de Blumenau em diálogo com o Presidente da Província a fim de constituir uma sociedade em parceria com o Estado para retomar as obras da estrada, que até aquele momento encontrava-se abandonada sem que a ligação (Blumenau - Curitiba) estivesse concluída. Kilian relata a movimentação desses agentes, tendo pessoas como Gustavo Salinger a frente do projeto de constituição da companhia que obteve, em 1887, a concessão de 30 anos para a construção e manutenção de uma estrada para cargueiros com aproximadamente 200 quilômetros de extensão. O artigo menciona a convocação dos interessados na constituição da companhia e seu capital social, o projeto de lei aprovado pela Assembleia Provincial e os argumentos em prol da realização do projeto.

Por fim, a *Revista Blumenau em Cadernos* possui outras menções à Estrada de Rodagem Blumenau - Curitiba, porém, elas ocorrem em artigos biográficos a respeito de personagens destacados da história de Blumenau e região, em apontamentos gerais a respeito do desenvolvimento econômico ou, também, nas inúmeras histórias de fundação dos núcleos coloniais ao longo da bacia hidrográfica do Rio Itajaí. Dessa forma, fica evidente o lugar que a Estrada Blumenau - Curitiba ocupa nas narrativas publicadas nas diferentes edições da

<sup>40</sup>ODEBRECHT, 1969, p.21.

<sup>41</sup>BLUMENAU EM CADERNOS. A Estrada Blumenau - Curitiba. Blumenau em Cadernos, tomo X, n. 3, março de 1969. Disponível em: [http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1969/BLU1969003\\_mar.pdf](http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1969/BLU1969003_mar.pdf).

<sup>42</sup>KILIAN, Frederico. Os primórdios da Estrada Blumenau - Curitiba. In: BLUMENAU EM CADERNOS, Blumenau, tomo XVIII, n. 5, p. 159-162, maio de 1977. Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1977/BLU1977005.pdf>.

revista: o projeto de construção da estrada fez parte dos planos da administração colonial desde a primeira década de fundação da colônia Blumenau, período em que foram realizadas as primeiras expedições exploratórias. Ainda, desde o início, o projeto se mostrou de extrema dificuldade para ser realizado apenas com os recursos locais, sendo necessária a participação do Governo provincial e imperial no fornecimento de recursos financeiros e logísticos. Com o passar dos anos, e a não conclusão do projeto devido ao abandono rotineiro dos trabalhos, o desenvolvimento populacional e econômico do Vale do Itajaí manteve o projeto de construção da estrada como um desejo sempre presente no imaginário da população e seus dirigentes. Dessa forma, a alternativa encontrada foi a apropriação do projeto pelos próprios blumenauenses, representados na figura de comerciantes e pessoas influentes da região, mas sempre tendo em vista a participação do Estado no projeto.

Em artigo abordando a Estrada, Alcides Goularti Filho localiza a obra desde sua concepção enquanto picada no século XIX até os planos rodoviários que incorporaram a estrada nos planos de construção da BR-470 em meados do século XX.<sup>43</sup> Afirma que, durante o século XIX e início do XX, Santa Catarina não possuía um sistema integrado de comunicação e transportes, uma realidade que não impediu suas localidades de desenvolverem fluxos econômicos com outras regiões brasileiras.

O autor expõe um estudo mais aprofundado a respeito da construção da estrada desde sua concepção nos relatórios das autoridades locais e do Império, as expedições da década de 1860, o entrave rotineiro na busca por financiamento das obras, as estratégias adotadas para a divisão dos trabalhos, a criação de uma Comissão Exploradora (1874), a constituição da Companhia Construtora (1877) e as dinâmicas envolvendo ações do aparato público visando atender interesses privados, são componentes presentes na narrativa de Goularti Filho e na história dos transportes de Santa Catarina que o autor elenca fazendo uso de um vasto conjunto de fontes.

Em trabalho mais recente, Goularti Filho realiza análise da construção de estradas, caminhos e rodovias em seu caráter de formação econômico, social e material em Santa Catarina.<sup>44</sup> Traçando um panorama geral dos caminhos e estradas em Santa Catarina nos séculos XVIII e XIX, expõe um cenário de desarticulação das vias no território, que predominou durante quase todo o século XVIII, onde as vilas localizadas próximas ao litoral estabeleciam comunicação entre si, principalmente através da navegação marítima. Enquanto

---

<sup>43</sup> GOULARTI FILHO, A.. Tropeiros e colonos e a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba: dois mundos e um caminho. HISTÓRIA REVISTA (ONLINE), v. 23, p. 121- 150, 2018.

<sup>44</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. Caminhos, Estradas e Rodovias em Santa Catarina. São Paulo: Hucitec Editora, 2022.

os poucos caminhos existentes não alcançavam as zonas mais ao interior, como era o caso do planalto serrano. Este cenário começou a ser alterado no final do século XVIII, a partir da abertura de caminhos entre as zonas do litoral e planalto, em um processo que viria a perdurar nos próximos anos e se intensificar a partir das fundações dos núcleos coloniais durante todo o século XIX.<sup>45</sup>

Ao longo do trabalho, Goularti Filho aborda o processo de constituição material e social de Santa Catarina através da análise dos projetos e obras das principais estradas do Estado desde o período provincial até os projetos que transformaram as antigas estradas nas atuais rodovias. Passando por diversos momentos, econômicos, sociais e políticos, a abertura de cada caminho acompanhava uma lógica singular em relação aos diversos fatores que envolviam estes modelos de obras, no geral difíceis, longas e especialmente onerosas. Apesar disso, a própria formação econômica do Brasil esteve intimamente ligada à expansão demográfica através da abertura e manutenção de caminhos.

O fluxo de pessoas e mercadorias pelas estradas que integravam vilas e cidades fixava e atraía populações e impulsionava as atividades econômicas locais, metamorfoseando os espaços. As estradas permitiam que longínquas comunidades entrassem em contato com cidades maiores para ter acesso a alimentos e artigos manufaturados, além de colocá-las a par dos eventos políticos. As longas caminhadas e os sinuosos caminhos no litoral, na mata ou no sertão não foram obstáculos à comunicação entre as diversas vilas e cidades no interior do território brasileiro.<sup>46</sup>

Goularti Filho também dedica um capítulo da obra a Estrada Blumenau – Curitiba, onde seu projeto (enquanto uma obra que ligaria o litoral ao planalto) esteve amparado na experiência da própria província, com base nos desafios que tiveram de ser enfrentados, na construção da Estrada Dona Francisca que, assim como o projeto teria de fazer, transpunha a serra para conectar Joinville ao Rio Negro.<sup>47</sup>

Os livros *Missão na Selva*<sup>48</sup> e *Cartas de Família*<sup>49</sup> realizam um apanhado biográfico a respeito do engenheiro Emil Odebrecht destacando sua atuação nos trabalhos de exploração, projeto e construção da estrada. Os livros trazem uma série de documentos pessoais do engenheiro, além das anotações do seu diário de campo que relatam muitos detalhes da expedição ao Alto Vale em 1863. O livro *Cartas de Família* ainda conta com uma série de

<sup>45</sup> GOULARTI FILHO, 2022, p.27.

<sup>46</sup> *Ibidem*, 2022, p.169.

<sup>47</sup> *Ibidem*, 2022, p.206-207.

<sup>48</sup> CASTRO, Moacir Werneck de. *Missão na Selva: Emil Odebrecht (1835-1912), um prussiano no Brasil*. Rio de Janeiro: As&M Editora, 1994.

<sup>49</sup> ODEBRECHT, Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. *Cartas de Família: ensaio biográfico de Emil Odebrecht e ensaio biográfico de seu filho Oswaldo Odebrecht Sênior*. Blumenau: Edição do Autor, 2006.

mapas da região, além das cartas trocadas entre os familiares, que, por vezes, teciam suas considerações a respeito das questões políticas e sociais envolvendo os trabalhos, a colônia ou o Estado.

A partir das incursões financiadas pela diretoria da colônia Blumenau e pelo Governo Provincial, com destaque para a realizada no ano de 1867, verificou-se que a ideia de estabelecimento de uma ligação entre as duas regiões era um projeto viável.<sup>50</sup> O projeto era de profundo interesse para a diretoria da colônia Blumenau, pois, além da função de ligação, a obra de construção de uma estrada de tamanha magnitude poderia expandir a abrangência das relações comerciais da colônia, garantir acesso a novas terras que poderiam ser vendidas e ocupadas, e, também, seria um centro de atração de muitos postos de trabalhos para os colonos. As obras se estenderam por muitos anos intercalando períodos de disponibilidade de verbas e intensos trabalhos com a paralisação das obras por motivos diversos, fossem eles a falta de recurso, o adoecimento das equipes de trabalho, os períodos de fortes chuvas e até enchentes ou, simplesmente, a deterioração dos trechos já construídos por falta de manutenção adequada.

### **1.1.1 COMPANHIA CONSTRUTORA DA ESTRADA BLUMENAU-CORITIBANOS**

Os trabalhos de construção da Estrada Blumenau - Curitiba se estenderam por décadas envolvendo a iniciativa administrativa, popular e empresarial local (principalmente partindo dos grupos de Blumenau), mas também sempre esteve na esfera de interesses do Governo Provincial, de início visando promover uma integração maior com a zona do “tropeirismo” e, em segundo aspecto, sendo determinante no processo de ocupação planejada das zonas do Alto Vale do Itajaí.

Através da bibliografia exposta é possível identificar que o projeto de construção da estrada objetivava facilitar o acesso interno na Província de Santa Catarina, tornando a zona de colonização no Vale do Itajaí um território de trânsito de pessoas e mercadorias entre o litoral e a região serrana. Para a construção desse caminho foi necessário realizar trabalhos de exploração e reconhecimento da região para a elaboração de um possível trajeto. Estes

---

<sup>50</sup>Após o término da expedição, Hermann Wendeburg, diretor interino da Colônia Blumenau, informou a Presidência da Província da viabilidade da obra. Ver: CASTRO, 1994, 79.

trabalhos foram realizados ao longo da década de 1860 liderados pelo engenheiro Emil Odebrecht sob a supervisão da administração da Colônia Blumenau.

Para as explorações realizadas pelo engenheiro, são destacadas as realizadas nos anos de 1863, 1864 e 1867 para qual se possui alguns relatos extraídos do diário de Emil Odebrecht. Em resumo, elas foram fundamentais para constatar a viabilidade do projeto e a qualidade das terras para plantio e colonização.

Os trabalhos foram iniciados, interrompidos, abandonados e retomados entre as décadas de 1870 e 1780. Assim, ao final deste último período, seja por iniciativa do Presidente da Província, ou por disposição de alguns moradores da Colônia Blumenau, tiveram início as primeiras conversas visando reunir a iniciativa privada em prol do projeto de conclusão da obra da estrada. Tal desejo foi materializado durante a visita do Presidente da Província, Francisco da Rocha à Colônia Blumenau em janeiro de 1887.<sup>51</sup>

O encontro resultou no encaminhamento de um acordo onde vários moradores estariam dispostos a contribuir monetariamente para a construção da estrada, desde que, o Governo se mantivesse em sintonia com o acordado, levando a obra - de uma vez por todas - até o seu fim. Naquele momento, a situação da estrada era considerada péssima, sendo um caminho interrompido em sua maior parte por zonas de matos e banhados.

Em seu relatório para o ano de 1887, o Presidente da Província, Francisco da Rocha, menciona sua visita a Blumenau e o caso da estrada para Curitibanos destacando a “conveniência” da mesma para o aproveitamento dos lotes marginais e comercialização da erva mate. Ele afirma a disposição dos moradores da região em trabalhar na efetivação da obra em troca do abatimento de suas dívidas com o governo. Porém, no momento em que escrevia o relatório, meses após a conversa com os colonos, nenhuma proposta oficial havia sido realmente efetuada junto ao governo. O então presidente da província se mostrava um defensor da obra e um entusiasta dos benefícios da parceria público-privado para a efetivação desta, que em suas palavras, seria “uma das mais importantes artérias da província”.<sup>52</sup>

Tempo virá em que os interessados se resolvam a abri-la sem condições, tão vantajosa terão de reconhecê-la. A proporção que o progresso for nos adiantando a civilização, hão de todos compreender que é preciso não esperar tudo dos cofres públicos, e que as associações numerosas, por meio de um concurso pessoal muito módico, podem operar maravilhas de ação, conciliando o bem público e interesse individual. Hão de acabar por conhecer que o erário público depende o óbolo de todos, e que, quanto menos o obrigarem menos ele exigirá de cada um.<sup>53</sup>

<sup>51</sup> SANTA CATARINA, Relatório Presidente de Província, 1887, p.179

<sup>52</sup> SANTA CATARINA, Relatório Presidente de Província, 1887, p.179.

<sup>53</sup> SANTA CATARINA, Relatório Presidente de Província, 1887, p.179.

Do ideal de formação de um empreendimento que envolvesse colonos com o auxílio do Estado na construção do caminho ligando a colônia até o planalto, após a visita do Presidente da Província à Blumenau houve a divulgação da proposta de formação de uma sociedade composta pelos colonos da região para angariar fundos em prol da efetivação da obra da estrada. Dessa forma, no dia 2 de outubro de 1887 ocorreu a reunião que deu origem a sociedade anônima com o objetivo de angariar meios e fundos para a construção de uma estrada de cargueiros de Blumenau até Curitiba.<sup>54</sup>

Na reunião foi estabelecido o estatuto da companhia juntamente com a composição de sua primeira diretoria. Assim foi fundada a *Companhia Construtora da estrada Blumenau - Curitiba*. A frente do movimento de constituição da sociedade estavam membros destacados da comunidade do Vale do Itajaí, dentre eles, Gustavo Salinger foi quem ficou encarregado de deliberar em nome da recém fundada Sociedade junto à Assembleia Provincial.

Com a criação da companhia, estimava-se que o capital total necessário para a efetivação da obra seria de 30:000\$000 (trinta contos de réis).<sup>55</sup> Assim, os membros participantes teriam de efetuar a compra de cotas para compor a sociedade. A proposta de concessão da obra para a companhia foi enviada ao governo provincial no dia 24 de novembro e o projeto teve de ser deliberado na Assembleia Provincial.

A Assembléia Provincial colocou em pauta o projeto de construção de uma estrada que fosse carroçável com extensão aproximada de 200 quilômetros, a largura deveria ser de 3 metros com uma faixa de desmatamento de 15 metros em ambos os lados nos pontos onde o terreno permitisse. Devido o projeto acompanhar o traçado já existente, realizados após as expedições da década de 1860, na altura do Rio do Sul seria necessário a manutenção de uma balsa para realizar a travessia.<sup>56</sup> Dessa forma, o concessionário teria a obrigação de apresentar os estudos do projeto num prazo de 3 meses e dar início às obras em até 6 meses após receber a concessão. A proposta de sociedade encabeçada por Gustavo Salinger foi aprovada com alguns adendos no dia 16 de dezembro de 1887.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p. 160.

<sup>55</sup> REPÚBLICA. Desterro, 31 mar. 1890, p 03. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/711497x/409>. Acesso: 14/10/2021.

<sup>56</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p.160

<sup>57</sup> CONSERVADOR. Desterro, 30 dez. 1887. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/767069/2515?pesq=salinger>. Acesso:14/10/2021.

Fica o Presidente da Província autorizado a conceder ao cidadão brasileiro Gustav Salinger, ou à Sociedade por ele organizada, ou ainda a quem maiores vantagens oferecer, sem ônus para a Província e pelo prazo de trinta (30) anos, o privilégio de construir uma estrada de cargueiros ou carroçável, que ligará os municípios de Blumenau e Curitiba numa extensão de aproximadamente 200 quilômetros.<sup>58</sup>

Ao final, a quantia de capital prevista em trinta contos de réis foi reajustada para quarenta contos, divididos em valor de 100\$000 réis cada ação. Os interessados em adquirir cotas da companhia teriam a opção de efetuar esse pagamento em dez prestações, sendo 10% pago no ato da inscrição. Ainda, ficou estabelecida a possibilidade dos trabalhadores da obra adquirirem cotas sendo o pagamento por elas descontados do próprio salário a receber.<sup>59</sup>

O projeto era pertinente, pois, além de todos os benefício elencados há décadas que uma ligação com a região do planalto e seu fluxo de comércio faria em prol do desenvolvimento regional, esperava-se que a exploração de produtos como a erva-mate e a comercialização local de cana-de-açúcar e aguardente poderiam suprir as demandas dos custos a curto e médio prazo, manter o capital investido fomentando o desenvolvimento interno da província e cobrir os custos de manutenção numa possível insuficiência de arrecadação por impostos. Ainda, os idealizadores da Sociedade propagavam que o projeto traria benefícios não só à população, mas também para a Fazenda Provincial, através da criação de diversos postos de trabalho num empreendimento que, por si só, a província não detinha os meios de custear.<sup>60</sup>

A construção da estrada e o projeto envolvendo a sociedade composta pelos colonos, até aqui, não encontrava vozes dissonantes no âmbito público. Tanto o Estado, quanto os comerciantes e os colonos viam no projeto a promessa de ganhos futuros, com trabalho e abatimento de suas dívidas para os colonos, com terras e ampliação do comércio para os comerciantes e com o aumento da arrecadação em impostos para os cofres da Fazenda provincial. A união desses três elementos, mais do que guiados por seus interesses, seguia uma narrativa de que nenhum deles seria capaz de executar tamanho empreendimento sem o auxílio dos outros.

De fato, conforme a composição de membros da sociedade para o ano de 1890 é possível identificar a presença de colonos que atuavam nos trabalhos de abertura de trechos da estrada, comerciantes ligados à venda de terras e produtos coloniais juntamente com o próprio Estado.

---

<sup>58</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p. 161.

<sup>59</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p.160.

<sup>60</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p.161

Após anos de trabalhos intermitentes, destinação de verbas e esforços na busca por executar a obra e, finalmente, construir uma estrada que fosse transitável, os resultados chegavam sempre no mesmo desfecho, onde partes eram construídas para em seguida sofrer com os desgastes do trânsito de cargas, com as intempéries rotineiras que causavam deslizamentos e atoleiros, quando não, o próprio abandono somado à falta de manutenção relegava os caminhos abertos de volta à condição de picada, e então, regrediam ao mato.

Considerando o histórico das obras, naquele momento, a ideia de criação de uma companhia composta por moradores, trabalhadores, investidores e o Estado se apresentava como uma forma de não repetir o ciclo das experiências progressas. Desde as tratativas durante a visita do Presidente da Província a Blumenau que a concepção de formação da sociedade estava baseada num acordo em que parte dos recursos financeiros teria origem nos cofres do Estado. Isso acabou de fato ocorrendo em dezembro de 1888, através de lei provincial que permitiu a incorporação do Estado à Companhia mediante aquisição de 100 cotas.

Entretanto, não apenas o dinheiro do Estado e dos acionistas comporiam os fundos da empresa no médio e longo prazo, uma parte do capital, incluindo o lucro dos acionistas, deveria ser obtido através da cobrança de pedágio pelo trânsito na estrada. De forma que, os valores a serem cobrados foram fixados pelo Governo da seguinte maneira:

O Governo Provincial concede à Sociedade Anônima o privilégio, para, durante 30 anos, cobrar um pedágio de 1\$000 réis para cada cabeça de gado de corte ou de animal de venda que transitar pela estrada mantida pela Sociedade. De cada animal de carga o pedágio importará em \$500 réis sendo que os animais de montaria e para cada grupo de 5 animais de carga 1 animal de reserva estará livre de pagamento.<sup>61</sup>

Além dos descritos acima, ainda havia o valor de \$200 réis por cavaleiro, 1\$500 réis a carroça de duas rodas e 3\$000 réis para a carroça de quatro rodas. Conforme o balanço para o ano de 1890, efetuaram o pagamento do pedágio pelo trânsito na estrada 769 animais em tropa, 1151 animais carregados e 211 montados, somando o recolhimento total de 1:386\$700 réis no período. Considerando a falta de dados comparativos, e mesmo a possibilidade de haver desvios de rotas para burlar o pedágio, o resultado para o ano de 1890 demonstra um balanço positivo, com um lucro de 38\$440 réis.

Apesar disso, fica nítida a importância dos fundos do Estado para o empreendimento. Seja em questão de capital investido ou quantidade de cotas. Os outros integrantes da sociedade representam um capital muito inferior, sendo o Estado de Santa Catarina, sozinho,

---

<sup>61</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1977, p.160.

detentor de 100 cotas da Companhia, os outros 65 membros restantes para aquele ano somavam 125 cotas. Sendo os cinco maiores detentores de cotas, O Estado de Santa Catarina com 100 cotas, Carl Hoepcke & Co. com 12 cotas, Ricardo Voigt e Queiroz Moreira & Co. ambos com 10 cotas cada e Gustavo Salinger com 8 cotas.<sup>62</sup>

Tabela 1 - Balanço financeiro para o ano de 1890

Companhia Construtora da Estrada Blumenau-Curitiba			
Balanço do ano de 1890			
Ativo		Passivo	
Estrada	32:639\$240	Capital	30:000\$000
Caução ao Governo	2:000\$000	Ações de Prioridade	9:200\$000
Ações não realizadas	5:700\$000	Henrique Krohberger	322\$640
Consertos	890\$940	Luiz Altenburg	200\$000
Diversas Despesas	457\$320	Gustavo Salinger	632\$760
Caixa - dinheiro que existe	54\$600	Pedagio cobrado	1:386\$700
<b>Rs. 41:742\$100</b>		<b>Rs. 41:742\$100</b>	
Demonstração da Conta - Lucros e Perdas			
Debito		Credito	
Importância dos consertos na Estrada	890\$940	Pedágio cobrado por 769 animais em tropa	769\$000
diversas despesas	457\$320	1151 animais carregados	575\$500
Lucro líquido	38\$440	211 montados p. camerados	42\$200
<b>Rs. 1:386\$700</b>		<b>Rs. 1:386\$700</b>	
Gerente: Gustavo Salinger			
Fiscais: Henrique Clason e Augusto Peters			

Fonte: IMMIGRANT, Blumenau, 15 mar. 1891.

A participação massiva do Estado no empreendimento representa que, ao contrário do que havia anunciado o Presidente da Província, Francisco da Rocha, apenas com “um concurso pessoal muito módico” entre os colonos, não era possível realizar tamanha empreitada. Para Goularti Filho, o Estado teve de incorporar a companhia devido à “baixa acumulação de capital regional”, que se comprovou através da aquisição das 100 ações com valor de até 100\$000 réis por ação.<sup>63</sup>

Dada a baixa acumulação de capital regional, a Companhia Construtora não teve capacidade de assumir o compromisso. E dentro da tradição brasileira da “fuga para frente” e da acomodação de interesses privados, o Estado teve que assumir

<sup>62</sup> IMMIGRANT. Blumenau, 15 mar. 1891. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=887595&pagfis=4>. Acesso:02/07/2022.

<sup>63</sup> GOULARTI FILHO, 2019, p.21.

o comando administrativo e financeiro das obras da Estrada Blumenau - Curitiba.<sup>64</sup>

A expressiva injeção de capital estatal na Companhia não se deteve apenas à aquisição das cotas, por meio da Lei Estadual 122, em 1894 o governo pode encampar a Companhia<sup>65</sup>, assim tomando para si o comando e administração das obras.<sup>66</sup> Goularti Filho, argumenta que, de modo geral, no Brasil do século XIX, para compreender a participação do Estado nos projetos de abertura de estradas deve-se ter em perspectiva a formação econômica e socioespacial das regiões, que na maior parte dos casos, mesmo que isoladas no interior do território, apresentavam particularidades vinculadas às demandas dos demais complexos econômicos regionais.<sup>67</sup>

No interior do Brasil, onde não chegava o trem e não havia rios navegáveis, a necessidade imperiosa de encurtar distâncias e aproximar regiões obrigava as autoridades locais a reivindicar investimentos na abertura, construção e manutenção de caminhos e estradas.<sup>68</sup>

Assim, para o Estado, até aquele momento, investir na abertura de uma estrada ligando o Planalto ao Litoral - considerando a impossibilidade de navegação pelos rios em todo o trajeto, o estudo e trabalho já despendido para a abertura da picada e o alto custo que seria necessário para a construção de uma ferrovia - era a opção mais viável, além disso, necessária para o desenvolvimento dos núcleos econômicos da província.

Lages e Curitiba, além de se beneficiarem do fluxo das tropas, constituíram-se em Santa Catarina em dois centros formadores e difusores do tropeirismo. De Lages partiam as tropas levando gado que seguiam pela Estrada de Lages em direção a Desterro. No caminho os tropeiros “pousavam” em colônias que ficavam às margens da Estrada onde estabeleciam trocas mercantis. Em direção ao litoral sul, os tropeiros desciam a serra pela Estrada do Tubarão ou pela Estrada do Imaruí e chegavam até Laguna, o principal centro urbano e comercial da região. Portanto, estar em contato com Lages e Curitiba significava abrir possibilidades para estabelecer trocas mercantis com o movimento do tropeirismo, que além de adquirirem bens manufaturados e gêneros alimentícios, desciam a serra trazendo gado (cavalos, muas e bovinos). O gado era fonte de alimentos (laticínios e carne) e força motriz para realizar inúmeros serviços na agricultura e nos engenhos. Além das trocas mercantis, o planalto também era visto como uma área em potencial para a expansão dos futuros núcleos coloniais, pois eram conhecidas a fertilidade dos campos de cima da serra e as reservas em madeira e erva-mate.<sup>69</sup>

---

<sup>64</sup> GOULARTI FILHO, 2019, p.21.

<sup>65</sup> *Ibidem*, 2019, p.21.

<sup>66</sup> *Ibidem*, 2019, p.23.

<sup>67</sup> *Idem*, 2022, p.199.

<sup>68</sup> *Ibidem*, 2022, p.199.

<sup>69</sup> *Ibidem*, 2022, p.206.

Através do Decreto Federal nº 270 do ano de 1894<sup>70</sup>, os Estados do Paraná e Santa Catarina tiveram acesso a uma quantia, a ser disponibilizada em empréstimo de forma repartida aos dois Estados, no valor de 4.000:000\$000 réis. Assim, a obra da Estrada Blumenau - Curitiba ganhou uma significativa injeção financeira. A proposta do governo de Hercílio Luz era de aplicação da quantia de seiscentos contos de réis (600:000\$000) na obra da estrada até Curitiba e na construção de uma ponte sobre o Rio Itajaí-Açu.<sup>71</sup> No relatório para o ano de 1896, o governador destaca que a quantia destinada exclusivamente à obra da Estrada foi de 450:000\$000 réis, estando os trabalhos a cargo de uma comissão composta por, entre outros cidadãos, Emílio Odebrecht e Henrique Krohberger, à qual já havia sido destinada 74% da verba total.<sup>72</sup>

A disponibilidade de recursos fez com que os trabalhos tomassem fôlego, atingindo o percurso de mais de 100 quilômetros de estrada transitável no ano de 1900.<sup>73</sup> Assim, após pouco mais de uma década da constituição da *Companhia Construtora da Estrada Blumenau - Curitiba*, a trafegabilidade da estrada havia atingido proporções nunca antes vistas naquele percurso. Dessa forma, o “curso pessoal módico” propagado pelo presidente da província à época do início das obras, Francisco da Rocha, se mostrava uma realidade para aqueles que compuseram a companhia em seu início, não por terem obtido êxito em sua empreitada, mas sim pelo Estado ter arcado com os maiores investimentos na obra.

A estrada para Curitiba está concluída até ao quilômetro 101,900, na foz do Itajaí do Sul. Desse ponto em diante a estrada é ainda construção e reparos de pontilhões, bueiros e estivados e há roçada das matas marginais até o Campo do Pires, na extensão de 75 quilômetros.<sup>74</sup>

A continuidade dos trabalhos foi interrompida mais uma vez no ano de 1901, devido a “deficiência de verbas” anunciada pelo governador do Estado, Filipe Schmidt.<sup>75</sup> Situação que persistiu no ano seguinte.<sup>76</sup> O Estado atravessava uma crise financeira<sup>77</sup> assim fazendo com que o governador sugerisse buscar colonos para retomar os trabalhos em troca de

<sup>70</sup> BRASIL, DECRETO Nº 270, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1894. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-270-31-dezembro-1894-540530-publicacaooriginal-40915-pl.html>. Acesso: 29/09/2022.

<sup>71</sup> GOULARTI FILHO, 2022, p.223.

<sup>72</sup> SANTA CATARINA. Mensagem do governador Hercílio Pedro Luz apresentada ao Congresso Representativo. Desterro, 1896. Disponível em [http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina). Acesso:29/09/2022.

<sup>73</sup> SANTA CATARINA, 1901, p.23.

<sup>74</sup> SANTA CATARINA, 1901, p.23.

<sup>75</sup> SANTA CATARINA, 1901, p.23.

<sup>76</sup> SANTA CATARINA, 1902, p.25.

<sup>77</sup> SANTA CATARINA, 1903, p.33.

abatimento de suas dívidas com a Fazenda Estadual.<sup>78</sup> Os trabalhos de desmatamentos e concertos foram retomados no ano de 1904, com investimento de 810\$000 réis<sup>79</sup> e 11:176\$320 no ano seguinte.<sup>80</sup>

O início do século XX representou aumento significativo das cifras investidas pelo Estado nas obras públicas. Em relação a obra da Estrada Blumenau - Curitiba, ao longo dos anos 1910 novos quilômetros foram abertos, pontes foram construídas e manteve-se os cuidados de manutenção. Neste período o Estado se consolidou como o financiador e administrador dos projetos atingindo seu auge no ano de 1918, quando despendeu a maior quantia, até então, às obras públicas.<sup>81</sup> A criação da *Companhia Construtora da Estrada Blumenau - Curitiba* no final dos anos 1880 foi o ponto de partida para a retomada do projeto iniciado na década de 1860. Mais do que o ímpeto gerado pela união dos moradores do Vale em prol da constituição da sociedade, foram os novos ares e agentes do iniciante Brasil republicano que impulsionaram, não apenas esta, mas muitas outras obras no Estado. Em comparação aos últimos anos do Império, os primeiros governos republicanos praticamente triplicaram os investimentos em obras públicas.<sup>82</sup>

---

<sup>78</sup> SANTA CATARINA, 1903, p.37.

<sup>79</sup> SANTA CATARINA, 1904, p.29.

<sup>80</sup> SANTA CATARINA, 1905, p.20.

<sup>81</sup> SANTA CATARINA, 1918, p.59.

<sup>82</sup> GOULARTI FILHO, 2022, p.223.

### 3 COLONIZAR: PROPAGAR-SE, INVADIR...

Desde o início da ocupação pelos europeus, os rios exercem papel fundamental na consolidação do processo de ocupação planejada, forneciam a água para consumo e utilização no plantio, além disso, foram eles o principal meio de locomoção na província de Santa Catarina até o final do século XVIII. O do Vale do Itajaí recebe este nome por estar localizado na bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açu, sendo a região abundante em pequenos e médios afluentes. Os principais rios que compõem a bacia são os rios Itajaí do Oeste e Itajaí do Sul, que tem sua confluência na altura do atual município de Rio do Sul, enquanto os rios Itajaí do Norte (na divisa dos atuais municípios de Lontras e Ibirama), Rio Benedito (município de Indaial) e Rio Luiz Alves (município de Ilhota) compõem seus afluentes pela margem esquerda. Já na margem direita o principal afluente é o Rio Itajaí-Mirim no atual município de Itajaí.<sup>83</sup>

Devido a sua constituição bastante montanhosa, apesar de ser cortado por rios, o Vale do Itajaí tem a navegação inviabilizada em grande parte do seu curso. Além disso, ao longo da bacia hidrográfica há presença numerosa de quedas d'água e corredeiras (nos tempos da colonização chamados de saltos e itoupavas), assim dificultando a em diversos percursos. Mesmo utilizando embarcações de pequeno porte, como as canoas, quanto mais longe do litoral estão as águas, piores são as condições para transpô-las. A própria colônia Blumenau foi estabelecida no último ponto navegável do Rio Itajaí, no sentido leste oeste, a fim de utilizar as águas como meio de transporte e escoamento da produção da colônia.<sup>84</sup>

A vegetação da região constitui-se pela chamada Floresta Ombrófila Densa nas zonas do Médio Vale e pela Floresta Ombrófila Mista no Alto Vale ambas as zonas com abundante presença de vegetação arbustiva e cipós que atribuem à floresta uma imagem fechada, impenetrável. Havia a predominância de altas árvores formadas por cedro (*Cedrela fissilis*), canela (*Ocotea catharinensis*), imbuia (*Ocotea porosa*) e outras árvores que foram consideradas valiosas para a produção madeireira.<sup>85</sup> Aliado à densidade das matas, o clima temperado e úmido dificultava o processo de avanço sob a floresta, seja para estabelecimento

---

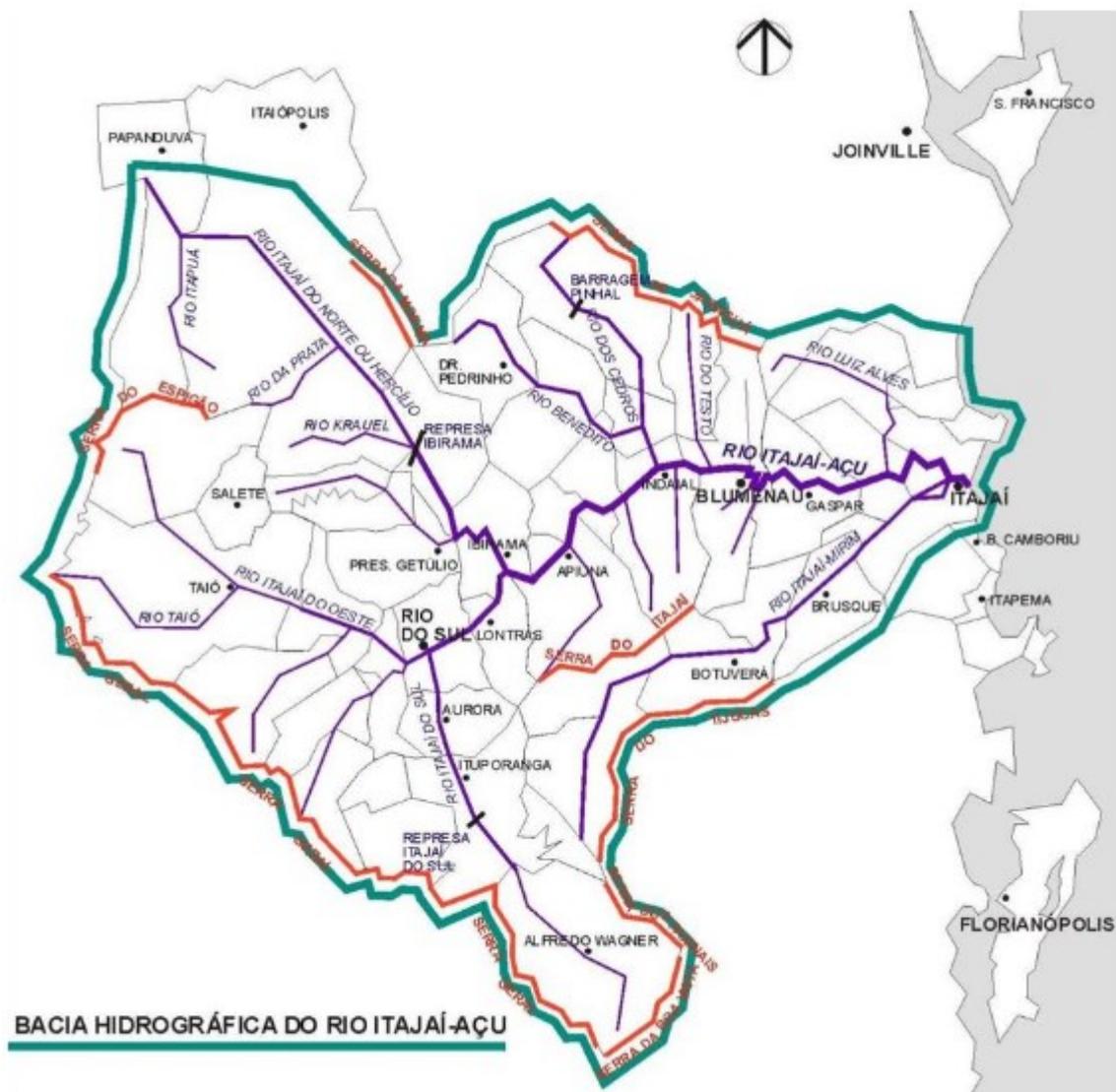
<sup>83</sup>VIBRANS, Alexander Christian. A COBERTURA FLORESTAL DA BACIA DO RIO ITAJAÍ: elementos para uma análise histórica. 2003. 239 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003, p.08.

<sup>84</sup>DESCHAMPS, 2015, p.37.

<sup>85</sup>VIBRANS, 2003, p.12-13.

ou para abertura de estradas. Além disso, a região conta com duas estações chuvosas no ano, uma de janeiro a março no verão, e outra de setembro a outubro na primavera.<sup>86</sup>

Figura 2 - Bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açú



Fonte: TONNERA et al., 2009.<sup>87</sup>

A experiência inicial de ocupação do solo para os colonos do Vale do Itajaí ocorreu em meio ou próximo à mata atlântica brasileira, com seu aspecto intimidador devido à

<sup>86</sup> VIBRANS, 2003, p.09.

<sup>87</sup> TONNERA, Gustavo et al. Rio Itajaí. Disponível em: <http://georioitajai.blogspot.com/>. Acesso em: 20 jan. 2023.

estatura das árvores e densidade de plantas arbóreas. A localização dos lotes agrícolas, transformou a floresta no primeiro obstáculo a ser vencido pelos colonos. Apesar da construção de uma retórica governamental a respeito de um vazio demográfico na região, a zona compunha parte da área utilizada pelos povos indígenas Xokleng para a prática característica do nomadismo estacional.<sup>88</sup>

No início do século XIX, com o contexto da imigração europeia para Santa Catarina, principalmente para o Vale do Itajaí, o governo provincial criou políticas e construiu posicionamentos frente aos povos indígenas. Foram criadas leis e decretos atuando de forma direta e intensa sobre a questão indígena. A partir do século XIX os grupos indígenas foram vistos como “portadores” de vastos territórios almejados pela expansão da coroa, sendo que a implantação da corte portuguesa no Rio de Janeiro, em 1808, intensificou este processo como visto anteriormente.<sup>89</sup>

O modelo de sociedade desenvolvido nas colônias reuniu a precariedade do novo lar com as experiências pretéritas dos imigrantes, mesmo que nem todos possuíssem alguma experiência com o manejo agrícola ou uso de suas ferramentas. A mata sul brasileira em toda sua diversidade e complexidade oferecia riscos e desafios que esses imigrantes não estavam habituados, e por isso tiveram de se adaptar. O embate com a floresta foi a primeira atividade que os imigrantes tiveram que exercer em um ambiente desconhecido, antes de compreender o que seriam capazes de produzir através do cultivo do solo, eles tiveram que arrancar do solo o que ali havia sido produzido. Mesmo esse processo de extração teve de ser aprendido e adaptado.

Operacionalizar o desmatamento não se constituía numa atividade cega e febril dos golpes do machado e do facão. Foi preciso calcular, planejar, aprender a evitar o esforço desnecessário, pois as fontes de energia humana também não eram abundantes. Misteriosas aos olhos das populações teuto-brasileiras, as espécies de árvores que configuraram um lote rural tendiam a ser um grande obstáculo aos colonos e colonas. A qualidade da madeira, a resistência e os métodos de corte e derrube eram dificultados pela confusão da biodiversidade e de sua identificação no momento do arroteamento. Os imigrantes e seus descendentes tinham de aprender a manejar este novo mundo natural. A metodologia de desmatamento dos imigrantes alemães seguiu as práticas indígenas e caboclas, ainda que suas consequências apresentassem resultados diferentes.<sup>90</sup>

Para além de uma necessidade inicial ao estabelecimento no lote, desmatar a floresta foi uma atividade desempenhada pelos colonos ao longo das décadas, seja para demarcação de novos lotes, para a comercialização da madeira, ou, principalmente para a abertura das

<sup>88</sup> WARTHA, Rodrigo. A história inconclusa do vale do Itajaí: território, memória e identidade nas vozes atuais do povo xokleng laklânõ. 2018. 123 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2018, p.59.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p.59-60.

<sup>90</sup> RELLY, 2017, p.133.

picadas. A abertura de estradas era uma necessidade constante, de início para amenizar o estado de isolamento a que as colônias estavam submetidas, com o passar dos anos, para ampliar as possibilidades de comércio e intensificar o desenvolvimento econômico dos núcleos populacionais. Foi através da abertura de estradas que se estruturou esse modelo de sociedade.

A ocupação do território na experiência teuto-brasileira no Vale do Itajaí ocorreu tendo as estradas construídas ao longo do curso dos rios como referência e vetor de desenvolvimento. A experiência de colonização no sul do Brasil nasce das contradições de um “vazio demográfico” já povoado, da existência de uma floresta fechada que seria fundamental para abrir os caminhos para a colonização, do estabelecimento de pessoas em um território desconhecido que tiveram que adaptar sua experiência ao modo de vida local para gerar uma nova forma de viver.

Uma parte da literatura regional compreendeu a adoção das práticas nacionais como um processo de degeneração das qualidades culturais e étnicas dos povos germânicos, considerando esses processos como semelhantes aos modos de vida do caboclo e do índio brasileiro.<sup>91</sup> O que a bibliografia destaca, de modo geral, é um cenário insustentável para um projeto de colonização pautado por práticas contraditórias que fizeram com que os (muitas vezes despossuídos e inexperientes) imigrantes adotassem as práticas há muito utilizadas pelos brasileiros. Em sentido oposto às considerações de uma bibliografia “tradicionalista”, autoras como Giralda Seyferth (1992) e Eduardo Relly (2020) buscaram ressaltar o conjunto de problemas que conduziram à degradação ou impossibilitaram a consolidação agrícola dos colonos, tendo como perspectiva a reprodução de um campesinato insustentável no longo prazo somado às fortes pressões que conduziram à proletarização das massas camponesas. Eduardo Relly propôs a inclusão das florestas nas análises a respeito da história da ocupação e do relacionamento dos imigrantes com os saberes agrícolas “nacionais”, sugere que não apenas o tamanho do lote era diminuto, mas as áreas de floresta presente em cada lote eram relativamente muito menores do que tradicionalmente eram em solo europeu.<sup>92</sup>

Outro ponto que podemos destacar é a questão da “caboclicização”, termo utilizado para designar os colonos europeus que adotaram os métodos nacionais de cultivo, aparecer como uma espécie de processo de degeneração cultural dos imigrantes. Grosso modo,

---

<sup>91</sup> HAAS JÚNIOR, Arnaldo. Horizontes da escrita: Historiografia, uma idéia de região e a monumentalização do passado: Alto vale do Itajaí - SC (1985-2007). 2009. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

<sup>92</sup> RELLY, Eduardo. A agricultura e floresta dos alemães no Brasil: mobilidade, conhecimentos e *transfers* no *urwald* (século XIX). Estudos Ibero-Americanos, [S.L.], v. 46, n. 1, p. 34021, 28 abr. 2020.

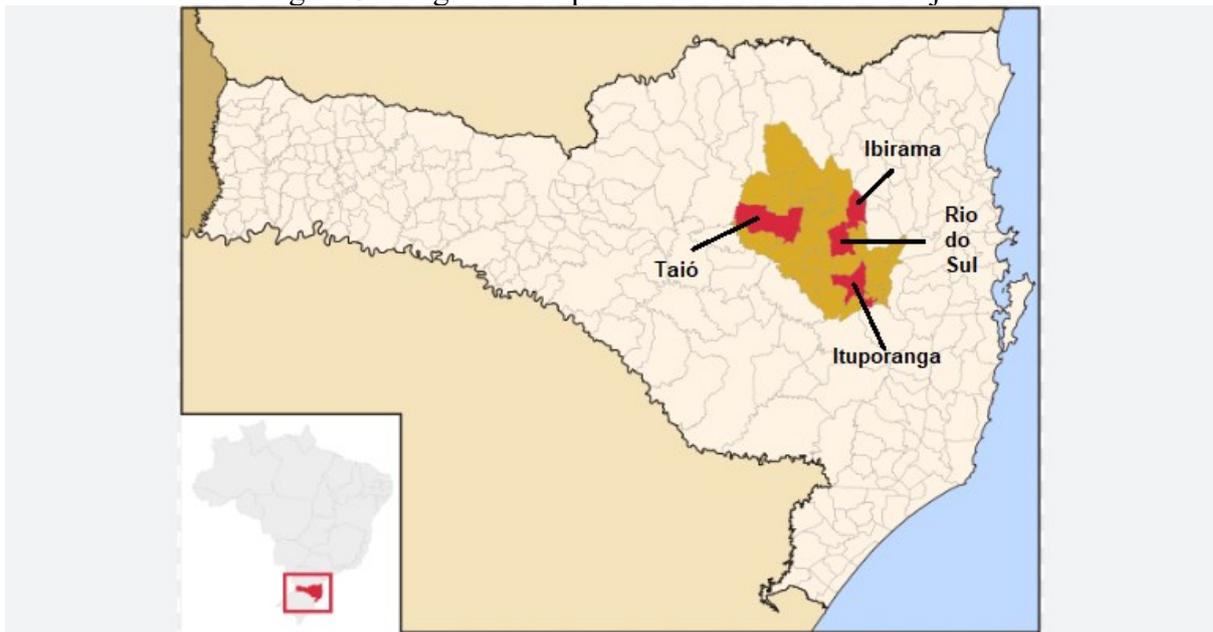
esperava-se desses estrangeiros a aplicação de técnicas de manejo do solo apoiadas no uso de animais e tecnologias inovadoras que conduziriam ao rápido desenvolvimento econômico da região. Diferente das expectativas, muitas das técnicas adotadas foram as já utilizadas pelos nacionais e indígenas, assim caracterizadas como “primitivas”. As narrativas que seguiram por esta perspectiva tenderam a ignorar a relevância dos nacionais ao longo do processo de desenvolvimento dos núcleos coloniais.

Se tratando da ocupação do Alto Vale do Itajaí, esta teve um início com o estabelecimento espontâneo de sertanejos caboclos que rumaram para a região e passaram a viver sob o regime da posse de terras, um processo anterior ao modelo de regulamentação fundiária regido pela oficialidade de um título de propriedade.<sup>93</sup> Com o desenvolvimento das colônias do Médio Vale e a chegada de imigrantes, muitas dessas terras foram vendidas ou negociadas aos colonos. Esse processo que gerou o encontro desses sujeitos diversos (colonos, caboclos, sertanejos, posseiros e indígenas) não raramente, resultou em embates violentos. De modo geral, indígenas e seu modo de vida foram dizimados ou aldeados, caboclos e sertanejos foram considerados invasores de terras e expulsos, já os posseiros receberam um tratamento variado de acordo com a qualidade e localização das terras ocupadas, também com a disponibilidade do posseiro em servir aos propósitos dos planos de colonização. Há de se considerar, em todas essas situações a figura do Estado se fez presente, ora como mediador de conflitos, ora como executor de despejos.

---

<sup>93</sup> VARGAS, 2017, p.90.

Figura 3 - Região metropolitana do Alto Vale do Itajaí



Fonte: Wikipédia, adaptado.<sup>94</sup>

A presença de colonos se tornou mais efetiva na região a partir dos anos de 1890, esse foi um movimento impulsionado pela abertura de estradas e a concessão de terras para empresas colonizadoras e particulares. Muitas vezes, o que garantia o êxito dessas operações era a forma “mista” de organização da expansão territorial, “com empreendimentos nem totalmente privados e nem totalmente estatais”.<sup>95</sup>

Para Giralda Seyferth, o modelo de colonização instaurado no sul do Brasil se caracterizou através da estruturação de uma sociedade rural composta de pequenos proprietários mantida pelo trabalho familiar.<sup>96</sup> Os modelos agrícolas praticados pelos colonos, caracterizados como “primitivos”, muitas vezes não foram devidamente localizados dentro das demandas das atividades econômicas do mercado estabelecido.<sup>97</sup> Inclusive, a própria divisão dos lotes coloniais, da forma que foi realizada, não era compatível com as práticas

<sup>94</sup> WIKIPÉDIA. Região Metropolitana do Alto Vale do Itajaí. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o\\_Metropolitana\\_do\\_Alto\\_Vale\\_do\\_Itaja%C3%AD](https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_do_Alto_Vale_do_Itaja%C3%AD). Acesso em: 07 jan. 2023.

<sup>95</sup> VARGAS, 2017, p.141-142.

<sup>96</sup> SEYFERTH, Giralda. Etnicidade, política e ascensão social: um exemplo teuto-brasileiro. *Mana*, [S.L.], v. 5, n. 2, p. 61-88, out. 1999. FapUNIFESP (SciELO).

<sup>97</sup> Em relação ao debate sobre as práticas agrícolas implementadas pelos colonos ver: WAIBEL, Leo. Princípios da colonização europeia no sul do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 159-222, 1949. RELLY, Eduardo. Memórias do Urwald no Brasil meridional: negociações e riscos da colonização florestal teuto-brasileira. *Mouseion*, [S.L.], n. 27, p. 127, 31 ago. 2017. RELLY, Eduardo. A agricultura e floresta dos alemães no Brasil: mobilidade, conhecimentos e transfers no urwald (século XIX). *Estudos Ibero-Americanos*, [S.L.], v. 46, n. 1, p. 34021, 28 abr. 2020. EDIPUCRS.

agrícolas dos colonos.<sup>98</sup> Resultado de tal dinâmica foi uma realidade insustentável no médio e longo prazo, não apenas em relação à qualidade do solo, mas também da própria capacidade dos colonos de se manterem produtivos numa situação economicamente deficitária.

Dessa forma, Seyferth destaca que o contexto da colonização no sul do Brasil ocorreu mediante uma constante migração interna, devido às dinâmicas adotadas pelo modelo colonial. Em primeiro lugar, o segmento rural que se estabeleceu, foi uma “classe média rural relativamente estável” mantida pela migração frequente. Em segundo, com o passar dos anos, o destino dos migrantes recém chegados se dividia em repetir o ciclo pioneiro em outra localidade ou se dirigir às cidades em formação para obter emprego, movimento que se intensificou a partir do período republicano.<sup>99</sup> Nesse contexto, a construção de estradas exerceria papel fundamental nas possibilidades de êxito desse fluxo de deslocamentos.

Esse modelo de estabelecimento tendo as picadas como vetor do desenvolvimento foi um processo coordenado pelo Estado em conjunto com as companhias colonizadoras e particulares (como o caso de Hermann Blumenau), contou com uma série de imposições e regulamentos, mas, principalmente, exigiu a participação ativa dos colonos, seja no processo de desbravamento das matas para reconhecimento do território ou para a manutenção dos quilômetros de estradas que foram construídos ao longo dos anos.

Com isso, podemos considerar que o modelo de ocupação territorial gestado de acordo com as demandas de implementação de uma massa de imigrantes estrangeiros pelas políticas do Governo Imperial, aliado a estruturação das colônias conforme a disponibilidade de recursos das companhias colonizadoras e particulares direcionou o estabelecimento das colônias para as zonas de fronteira dos domínios do Império.<sup>100</sup> Os imigrantes não eram desprovidos de experiências, entretanto, em grande medida não possuíam recursos e conhecimento aplicado ao ambiente a que foram estabelecidos, o bioma mata atlântica. Apesar disso, fizeram uso das técnicas e recursos que tiveram acesso conforme as condições que lhes eram impostas, o que não significa dizer que não buscaram alternativas a esses sistemas.

---

<sup>98</sup> Em relação aos lotes, há certo consenso da bibliografia de que eram desproporcionais às práticas implementadas, além da qualidade do solo e do uso da agricultura ostensiva também os dados de natalidade eram incompatíveis com a dinâmica das proporções dos lotes, de forma que, com o passar dos anos e o aumento do número de familiares, tornava impraticável a alocação de todos no mesmo lote, o que também contribuía para a constante migração.

<sup>99</sup> SEYFERTH, 1999, p.68.

<sup>100</sup> A própria Lei de Terras de 1850 previa a reserva de terras devolutas para colonização (art.12), estabelecia o financiamento na atração de colonos (art.18) e regulamentava a venda de terras para estrangeiros (art.21). BRASIL. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L0601-1850](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850). Acesso em 24/11/2021.

É importante compreender esse cenário para dimensionar a relevância das obras públicas para a manutenção das colônias e sustento dos próprios colonos. O modelo de ocupação adotado, mesmo com todas as falhas e percalços, objetivava fomentar uma massa de pequenos proprietários rurais caracterizados pelo trabalho familiar. Em se tratando do sul do Brasil, pode-se questionar a divisão, qualidade e o tamanho dos lotes disponibilizados aos colonos. Outros fatores também compõem esse cenário difuso, como o relativo isolamento dessas colônias, a ausência de acesso e comunicação com as regiões de comércio e a dependência dos colonos aos comerciantes locais. Diante desse cenário, a adoção de técnicas modernas não dependia apenas dos colonos, para isso ocorrer se fazia necessário todo um sistema de divulgação e financiamento para a implementação de tais técnicas.

Podemos observar algumas complexidades para a adoção de novas técnicas de cultivo pelos colonos através de uma correspondência em que o fundador da colônia Blumenau, onde este relata sobre os tipos de bambus que foram cultivados na colônia ao longo dos anos.<sup>101</sup> Hermann Blumenau destaca algumas das finalidades para cada espécie, também instrui sobre o manejo e a sazonalidade no uso do solo de cada bambuzal, além disso, expõe algumas de suas considerações em relação à implementação de técnicas agrícolas modernas.

Não é e não foi uma tarefa fácil para mim, e o assunto é o resultado de pesquisas em livros alemães, franceses e ingleses, de respectivas revistas e das minhas próprias observações e conjeturas. Durante várias décadas, porém eu me sujeitei e sujeito enquanto posso a este trabalho penoso, para ser útil, em primeiro lugar aos blumenauenses e também a círculos.<sup>102</sup>

Ele pede para que o conteúdo seja propagado de forma que chegue ao conhecimento dos colonos, e pontua que não apenas entre os alemães, mas também para os ítalo-tirolezes e italianos, que em sua visão sempre foram mais receptíveis do que os oriundos do norte da Alemanha ou pomeranos. Então continua,

Como é que os colonos podem saber dos progressos em processos agrícolas, de métodos novos e comprovados, de experiências necessárias de melhoramentos importantes para o proveito e progresso geral, se ninguém os informa a respeito e os anima a experimentar tais melhoramentos importantes e se os homens proponentes e líderes espirituais da população não cumprem com as obrigações de sua posição neste sentido, se cada um só quer cuidar de seus assuntos e negócios, no máximo assumindo atitudes de orientação nas algazaras políticas, relegando o “*Kulturverein*” ao doce descanso, não dispondo de tempo para fins de utilidade pública, e não

<sup>101</sup> Correspondência do Dr. Blumenau. In: Revista Blumenau em Cadernos. Blumenau: Tomo IX. nº 7. Jul. 1968. p. 132. O texto presente na publicação dá continuidade ao relato iniciado na edição anterior. O periódico foi consultado em sua versão digital, cuja versão anterior não está disponível, de forma que não foi possível identificar o conteúdo inicial do relato ou sequer seu destinatário. Porém, segundo Manoel Teixeira dos Santos (2011, p.147), trata-se de uma correspondência enviada no ano de 1892, “cerca de dez anos após sua saída da direção da colônia e retorno à Europa”.

<sup>102</sup> Correspondência do Dr. Blumenau. In: Revista Blumenau em Cadernos. Blumenau: Tomo IX. nº 7. Jul. 1968.

despendendo dinheiro e boa vontade para a divulgação, por impressos, de assuntos sumamente importantes para o progresso da coletividade. [...] Sem o melhoramento dos produtos, não há também progresso nos negócios.<sup>103</sup>

O relato de Hermann Blumenau é repleto de nuances que aqui podemos abordar. Em primeiro lugar, mesmo passados quarenta anos da fundação da colônia, a pauta da instalação de processos agrícolas modernos ainda se fazia presente com certa dificuldade. Hermann Blumenau demonstra seu interesse em conhecer os processos adotados em outros lugares e promover reflexões e experiências, apontando para o caráter transcultural das práticas e espécies agrícolas. Para além das proposições, ele reconhece que esse processo seria dificultoso para os colonos, não somente por haver possíveis resistências diante do desconhecimento das práticas e dos novos procedimentos que teriam de adotar, mas também pela centralidade que as figuras de liderança exerciam na comunidade.

O diretor da colônia atribui a si próprio um caráter de alguém preocupado com o “progresso da coletividade”, uma característica evidentemente não comungada pelos “homens proponentes e líderes espirituais da população” destacados em seu desagravo. O próprio também sugere que a divulgação dos métodos dependeria não apenas da boa vontade, mas também do investimento financeiro dessas lideranças, investimento esse justificado pelo progresso financeiro futuro.

Uma categoria que desde os primeiros anos da colonização se tornou essencial no cotidiano dos imigrantes foram os donos das casas comerciais, os chamados “vendeiros”. Esses comerciantes eram os fornecedores de produtos e ferramentas que os colonos necessitavam, eles disponibilizavam crédito aos colonos e também compravam seus produtos agrícolas. Nos anos iniciais das colônias, os comerciantes faziam as transações sem depender de dinheiro, visto que a maioria dos colonos chegava endividada. As vendas operavam em um “sistema de trocas no qual os colonos deixavam seus produtos e levavam mercadorias não produzidas na colônia — como ferramentas, equipamentos, sal, querosene, tecidos etc”.<sup>104</sup>

Em muitas localidades os comerciantes foram os responsáveis pela implementação de engenhos de farinha de mandioca e atafonas, centralizando o recebimento da matéria-prima fornecida pelos colonos. Além do endividamento dos colonos, os comerciantes detinham o controle sobre o valor (mesmo o valor de troca) dos produtos. O relativo isolamento das colônias favorecia esses comerciantes e os tornavam indispensáveis. Não raro, eram os comerciantes os principais incentivadores da construção e ampliação das estradas, como ocorreu com a Estrada Blumenau - Curitibaanos. Desse controle sobre o acúmulo da produção

---

<sup>103</sup> BLUMENAU EM CADERNOS, 1968, p.132.

<sup>104</sup> SEYFERTH, 1999, p.69.

agrícola dos colonos, os comerciantes rapidamente ocuparam lugar de destaque na comunidade e com o passar dos anos os mais prósperos puderam investir em maquinário, como teares, e iniciar pequenas indústrias.

De acordo com Seyferth, a hegemonia política e econômica dos comerciantes é fruto, em grande medida, das relações sociais construídas no contexto da colônia, sendo, para o caso do Vale do Itajaí, preponderante o fator étnico envolvido. O domínio sobre o sistema econômico local favoreceu a expansão da influência dos comerciantes para além das zonas coloniais.<sup>105</sup> Assim, são comuns os casos de imigrantes que foram “apadrinhados” por comerciantes influentes e puderam dar início ao seu próprio negócio, ou continuar o trabalho de algum parente.

Pode-se, então, falar de uma rede étnica de comércio, integrando a colônia, as vilas e a própria sociedade brasileira regional através de Itajaí e Florianópolis, e que possibilitou a ascensão social de muitos teuto-brasileiros e sua inserção na cena política brasileira. Afinal, *Deutschtum* e integração política e econômica eram coisas compatíveis desde que fosse preservada a comunidade étnica. Como ideologia, qualquer trabalho bem-sucedido podia ser uma expressão da germanidade.<sup>106</sup>

## 1.2 INICIANDO OS TRABALHOS - A EXPEDIÇÃO DE 1863

Os preparativos para a primeira excursão rumo ao alto vale iniciaram no mês de dezembro do ano de 1862, o objetivo era identificar a topografia da região, a qualidade do solo e a possibilidade de estabelecer uma ligação com a Estrada Geral da Serra.<sup>107</sup> Para a empreitada, foi constituído um grupo composto por oito homens, sendo quatro alemães e quatro brasileiros. A partida ocorreu em 14 de janeiro de 1863, sendo que, dessa expedição, sobraram algumas anotações do diário de campo do engenheiro Emil Odebrecht, onde ele fez registros a respeito do clima, sobre os rios, as posições da orla e das atividades e percalços do cotidiano em meio à mata, que são exemplificativas do grau de dificuldade que era percorrer tal distância em meio à mata sul brasileira.

---

<sup>105</sup> SEYFERTH, 1999, p.83.

<sup>106</sup> *Ibidem*, 1999, p.83.

<sup>107</sup> ODEBRECHT, Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. **Cartas de Família**: ensaio biográfico de Emil Odebrecht e ensaio biográfico de seu filho Oswaldo Odebrecht sênior. Blumenau: Edição do Autor, 2006, p.49.

Após havermos ingerido um almoço, bastante frugal, em casa do Sr. Meuche, transportamos toda a bagagem para a canoa de cedro, deixando a canoa de araribá aos brasileiros, carregada quase só com a bagagem deles, mais dois cestos de farinha. Assim mesmo, tivemos que esperar pelos filhos destas plagas bastante tempo no Encano, quando chegaram, finalmente, com tudo molhado, tendo descuidado na passagem de pequena itoupava, quando a água bateu para dentro da canoa, tendo a farinha levado um batismo de tal maneira que, para secá-la, tivemos que despejá-la.<sup>108</sup>

O grupo seguiu acompanhado de mais homens até o segundo dia da expedição, chegando à altura do Rio Benedito, dali em diante seguiram sozinhos, segundo as anotações, a partir de então, os homens seguiram calados e compenetrados, sem trocar palavras durante horas. Após a barra do Rio Benedito surgiram muitas ilhotas onde as águas tomavam caminhos diversos dificultando a identificação do curso rio. Essas condições fizeram os trabalhadores permanecerem por duas horas dentro das águas do rio mapeando o caminho que deveriam seguir.<sup>109</sup>

Nos primeiros dias de exploração, grande parte do tempo era passado dentre as águas, sendo o grupo auxiliado com o uso de duas canoas, as quais utilizavam para transporte de cargas. Por vezes era necessário descarregar as canoas para ultrapassar alguns trechos, principalmente os pedregosos. Quando faziam suas paradas para alimentação e descanso, secar e remendar as roupas também eram atividades cotidianas. “Estivemos quase permanentemente n’água; sentimos, porém, muito mais frio nos trechos mais calmos, onde, sentado na canoa, ficamos expostos ao frio vento sul, na nossa roupa molhada”.<sup>110</sup>

No dia 18 de janeiro, ao atingir a região da Subida, Odebrecht destacou que na margem direita do rio havia um morro alto, com floresta apenas na sua base (atualmente conhecido como Morro Pelado) e que ali apresentaria grandes dificuldades para a construção de uma estrada, ainda que fosse viável com alguns desvios.<sup>111</sup> Quando as obras, de fato, iniciaram, aquela região foi estabelecida como a 1ª divisão da obra (eram quatro ao todo), que ficou ao encargo da diretoria da colônia. A região da Subida era considerada o “pé da serra”, por isso considerava-se que as obras saindo da colônia encontrariam menos dificuldades para alcançar a localidade, dali em diante os problemas seriam maiores.

Por conta de informações trazidas por dois brasileiros que compunham o grupo, os membros da expedição sabiam que em determinado ponto teriam de abandonar as canos, pois o trajeto se tornaria mais íngreme e perigoso, esse ponto era conhecido com Salto Pilão e

---

<sup>108</sup> *Ibidem*, 2006, p.50.

<sup>109</sup> *Ibidem*, 2006, p.51.

<sup>110</sup> *Ibidem*, 2006, p.51.

<sup>111</sup> *Ibidem*, 2006, p.51.

somente os brasileiros o conheciam.<sup>112</sup> Nas anotações dos dias 22 e 23 de janeiro o engenheiro passa a questionar o caminho que estavam seguindo,

Os dois brasileiros que já percorreram esta região estão sumamente mal orientados, não sabendo, nenhum deles, dizer se, no caso do salto grande, pelo qual passamos hoje, se trata ou não, do muito referenciado Salto Pilão, acima do qual a expedição anterior abandonou as canoas.<sup>113</sup>

A expedição seguia numa rotina de longas caminhadas em meio às matas pelos traçados dos rios, quando era possível, seguiam de canoa, por vezes caminhavam dentro dos rios empurrando as canoas, o que tornava o avanço bastante vagaroso. Além disso, o engenheiro tinha que fazer as anotações e, quando possível, a medição e o desenho dos locais, mas sempre eram interrompidos pelos fortes temporais que se formavam durante a tarde, os obrigando a encerrar os trabalhos para construir um acampamento. A caça era outra atividade diária, além de uma necessidade, e a faziam enquanto seguiam o caminho. Além das comidas que levaram, como feijão, carne seca e farinha, as traíras e jacutingas caçadas incrementavam as refeições. No dia 26 de janeiro o engenheiro constatou que haviam chegado ao Salto Pilão, ao menos era o que a descrição que ele tinha do local o fazia crer.

Abaixo do Salto Pilão consta existir um braço, vindo do divisor de águas entre as bacias do Itajaí e do Itapocu. Ninguém, entretanto, viu este braço, ninguém sabe informar quanto à categoria do mesmo. Será que foi o mesmo um dos afluentes do rio que transpomos no nosso avanço, ou é o mencionado braço este, que nós estamos subindo agora? (...) Se, pois, estivermos seguindo um braço, que até hoje não consta nos mapas, e de cuja existência e categoria ninguém faz ideia, a finalidade de nossa expedição não estaria alcançada, embora também não poderia ser considerada como sem utilidade.<sup>114</sup>

De fato estavam no caminho errado, após a região da Subida (Figura 1, item 1), o Rio Itajaí segue em direção ao norte e depois retoma seu rumo para leste (Figura 1, do item 1 ao 3), porém na localidade hoje denominada Ibirama existe um braço do Itajaí que, até aquele momento, não era de total conhecimento da expedição. Assim sendo, por desconhecimento da existência desse braço, e pela dificuldade de localização constantemente relatada nas anotações, a expedição seguiu, por engano, as águas do Rio Hercílio (Figura 1, item 2), por isso, nenhum dos brasileiros seria capaz de identificar o Salto Pilão (atual município de Lontras), pois não estavam seguindo na sua direção. O erro foi identificado apenas no dia 31 de janeiro.

---

<sup>112</sup> ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.53.

<sup>113</sup> *Ibidem*, 2006, p.53.

<sup>114</sup> *Ibidem*, 2006, p.55. Anotações do dia 28 de janeiro.

O curso do rio havia sido hoje, absolutamente da direção norte, e nesta direção, pude observar, que também se estende aí a bacia do rio, até onde deu para avistá-la. Cheguei, assim, à conclusão de ser o braço que estamos seguindo, o mesmo que eu avistei no oeste, com desvios para o norte, a partir de um morro que eu escalei, para observação, na expedição ao Rio do Testo; onde o vi ladeando a serra, e correndo entre esta e o divisor de águas do Rio Benedito. (...) O Itajaí deve, portanto, dividir-se em dois braços, antes do Salto Pilão, pelo qual ainda não passamos, o que é, agora, também a opinião dos soldados, tendo nós seguido o maior dos dois, enquanto o outro, talvez tenha ficado oculto atrás de ilhas.<sup>115</sup>

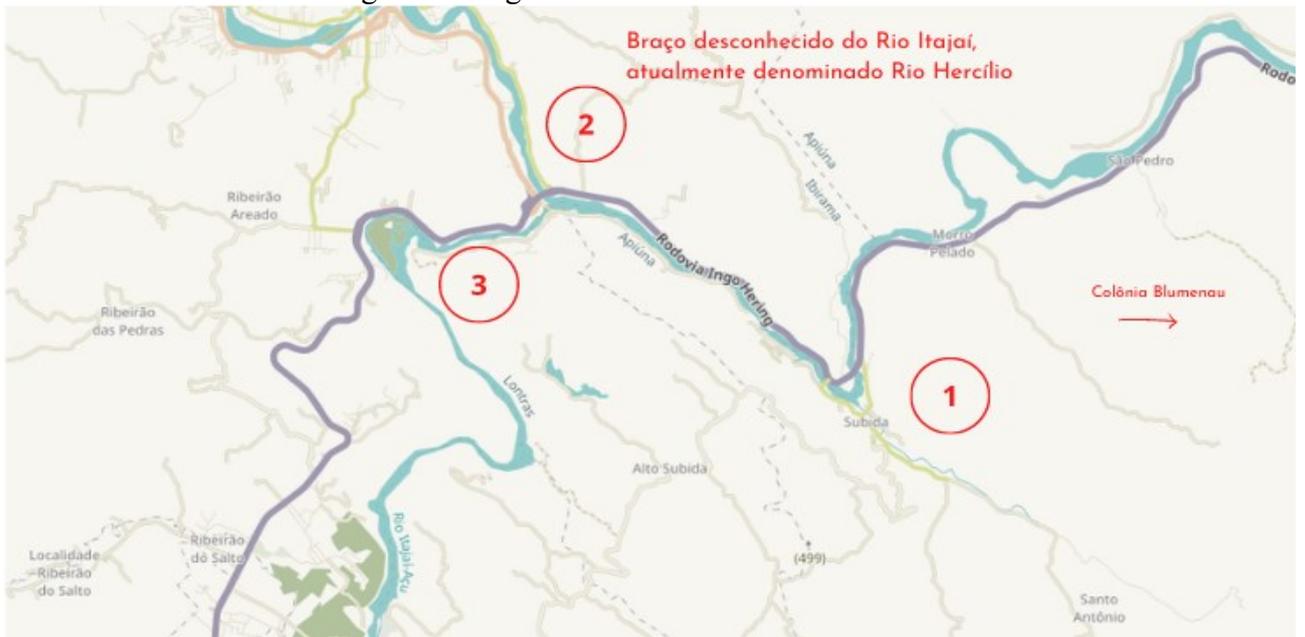
O fato de terem seguido por dias um caminho errado colocou em xeque o avanço da expedição, naquela altura as provisões eram escassas e incompatíveis com os dias de acréscimo ao percurso. O novo plano então era construir duas balsas e regressar até as canoas para traçar o caminho de volta à sede da colônia de forma mais rápida e menos cansativa. Plano este que foi descartado por falta de ferramentas para a construção das balsas.

Na visão do engenheiro, os brasileiros eram os mais fracos e pouco competentes do grupo. Eles aparecem como sendo os menos hábeis à empreitada, sempre ficando para trás nas caminhadas, e alcançando os pontos de parada somente meia hora após o restante do grupo, com uma fisionomia apática e adoecida. Infelizmente não possuímos relatos elaborados pelos brasileiros acerca de como viam o andamento da empreitada, eles eram os únicos membros do grupo com alguma experiência pregressa naquelas matas.

---

<sup>115</sup> ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.57.

Figura 4 - Região da Subida e Rio Hercílio



Fonte: OpenStreetMap. 2021. Alterado pelo autor.

Decidida a volta, Odebrecht planejava encerrar a exploração com algum êxito para o futuro, decidindo alcançar o Salto Pilão, mesmo que tivesse de fazer isso com um grupo reduzido. As frequentes chuvas impediam a caminhada constante, as roupas estavam quase totalmente desgastadas e os homens eram tomados por doenças e desintérias. Diante dessas condições, o propósito da empreitada começava a ser questionado.

Mesmo se nós conseguirmos encontrar - fato do qual ainda não estou tão firmemente convencido - uma subida à serra, qual seria a vantagem no caso? Não poderíamos informar qual a metragem dos trechos percorridos, nem apontar as dificuldades existentes para a construção de uma estrada, pois o traçado de tal caminho não estaria obrigado a seguir o curso do rio, podendo e devendo fazer rodeios, no caso, para a escolha dos pontos mais indicados.<sup>116</sup>

A chegada ao Salto foi anotada no dia 12 de fevereiro.<sup>117</sup> Aquela altura um dos homens encontrava-se muito doente e avançava o caminho a duras penas. Apesar das condições adversas, o objetivo seria continuar rumo a serra o quanto fosse possível, os escritos demonstram o desejo de concluir a expedição em sua totalidade. No entanto, após mais três dias de caminhada, no dia 15 de fevereiro alcançaram um morro de onde era possível avistar a serra. Iniciaram a subida do morro por volta das 9 horas da manhã, somente alcançando o cume pelas 3 horas da tarde. Não foi possível identificar a topografia da região,

<sup>116</sup> *Ibidem*, 2006, p.59.

<sup>117</sup> *Ibidem*, 2006, p.60.

por conta das muitas e espessas árvores, mas o engenheiro calculou que ainda levariam cerca de seis dias para alcançar a serra de Lages, o que, julgou ser infrutífero aquela altura da expedição.<sup>118</sup> Dessa forma, no dia seguinte iniciaram a viagem de regresso à colônia.

Em 21 de fevereiro, o grupo chegou à casa do Sr. Meuche (onde estiveram no dia 15 de janeiro no início da empreitada) e no dia seguinte, em 22 de fevereiro, após 39 dias de expedição, o grupo finalizou a empreitada chegando à sede da colônia Blumenau.<sup>119</sup>

Como saldo da expedição, muito pode ser constatado em relação a qualidade do terreno para colonização, apontado como de boa qualidade pelo engenheiro em grande parte do percurso. Para construção da estrada, muitas considerações foram feitas, algumas que teriam influência no traçado da mesma, porém, o próprio Odebrecht suspeitava que teria de fazer uma nova expedição, visto que, o objetivo principal - alcançar a serra - não havia sido concluído.

## **ALCANÇANDO A SERRA**

Ainda antes de finalizar a primeira expedição, Emil Odebrecht considerou em suas anotações que, caso fosse necessária, uma nova expedição devia contar apenas com a presença de pessoas engajadas no interesse da causa, jamais por trabalhadores pagos, pois não haveria dinheiro suficiente para pagar os esforços, as fadigas e a exposição a perigos necessários para a realização de tal empreitada.<sup>120</sup> Dessa forma, para compor o grupo da nova expedição, Odebrecht solicitou a inclusão do amigo, e também engenheiro, Heinrich Kreplin, ao grupo. A inclusão de Kreplin teve de ser solicitada, pois cada expedição tratava-se de um empreendimento financiado, parte pela diretoria da colônia (500\$000 réis) e outra parte pela Província (300\$000 réis), inclusive, o próprio Odebrecht era um funcionário pago (3\$000 réis por diária). Dessa forma, a adição de Kreplin ao grupo foi efetuada mediante a prestação de seus serviços sem uma remuneração direta paga pela administração pública.<sup>121</sup>

Devido à perda dos documentos ocorrida quando do incêndio da prefeitura de Blumenau, não existe uma descrição detalhada dessa nova incursão. Nas anotações da primeira expedição, Odebrecht assinalou que nunca mais se meteria nas matas nos meses de

---

<sup>118</sup> ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.61.

<sup>119</sup> *Ibidem*, 2006, p.63.

<sup>120</sup> *Ibidem*, 2006, p.59.

<sup>121</sup> *Ibidem*, 2006, p.65.

janeiro e fevereiro, por conta das incessantes chuvas. Da segunda expedição, sabe-se que a partida ocorreu no dia 3 de maio de 1864,<sup>122</sup>

A expedição empreendida pelos dois colegas e conterrâneos foi bem-sucedida e trouxe resultados práticos. A selva foi rompida até a Serra Geral. Odebrecht e Kreplin foram os primeiros homens brancos que, margeando o Rio do Oeste e o Rio Taió, alcançaram o planalto, e fizeram as primeiras medições geodésicas no Alto Vale; determinaram pontos cardeais, reconheceram e fizeram as respectivas anotações sobre rios, serras e outros acidentes geográficos e constataram ser o Alto Vale mais aberto - menos acidentado - que o Médio Vale. Verificaram a boa viabilidade para a colonização e também para a construção de estradas - assuntos que haviam se tornado uma obsessão para o diretor da Colônia Blumenau. Fizeram igualmente anotações sobre o clima, a qualidade e a fertilidade do solo, bem como da flora e da fauna da região.<sup>123</sup>

Assim como a estação do ano para se empreender a empreitada, não seria equivocado afirmar que as experiências adquiridas na primeira expedição tenham sido de fundamental importância para o sucesso da segunda, que chegou até o encontro dos rios Itajaí do Oeste com o Itajaí do Sul (atual cidade de Rio do Sul).<sup>124</sup>

Desde que fora adquirida pelo Governo Imperial as questões orçamentárias da colônia dependiam do aval do presidente da província, só então a tesouraria da província liberaria o repasse das verbas. Em relação à segunda expedição, os autores relatam que um dos objetivos do diretor da colônia, Hermann Blumenau, era além do relatório escrito, a produção de um mapa que serviria de propaganda do empreendimento colonial na Alemanha, o que, por falta de recursos, acabou não ocorrendo.<sup>125</sup>

Além disso, a questão orçamentária estava sensivelmente deficitária desde o ano anterior e Hermann Blumenau se forçava a fazer cortes nas despesas com as obras públicas. Para os meses de janeiro a março de 1864, a diretoria colonial havia solicitado uma verba de doze contos de réis, mas acabou por receber apenas nove da tesouraria provincial.<sup>126</sup> Como exemplo, para o trimestre de julho a setembro daquele ano, a diretoria colonial solicitou a quantia de treze contos de réis para as despesas gerais no período, com acréscimo de mais uma quantia extra de dois contos de réis para as obras da estrada da Barra (caminho que ligava a foz do Rio Itajaí, no litoral, à colônia Blumenau).<sup>127</sup>

---

<sup>122</sup> *Ibidem*, 2006, p.57.

<sup>123</sup> *Ibidem*, 2006, p.66.

<sup>124</sup> GOULARTI FILHO, 2018, p.11.

<sup>125</sup> Ver: CASTRO, 1994, p.54 e ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.65.

<sup>126</sup> DESCHAMPS, 2015, p.92.

<sup>127</sup> *Ibidem*, 2015, p.89.

Em novembro de 1864, Hermann Blumenau deixou a colônia rumo à capital imperial e depois seguiu para a Europa, realizando trabalhos de divulgação da colônia, em seu lugar, Hermann Wendeburg assumiu interinamente como diretor até o regresso de H. Blumenau, que ocorreu em 23 de novembro de 1869.<sup>128</sup> Antes disso, no ano de 1865 alguns moradores da colônia foram arregimentados para compor as tropas nos conflitos da Guerra contra o Paraguai. O engenheiro Odebrecht compôs a listagem dos “voluntários da pátria” como tenente, mas sua atuação no conflito se estendeu até outubro de 1866, quando foi dispensado por conta de ter contraído malária.<sup>129</sup>

Por conta de todos estes acontecimentos, A terceira expedição acabou ocorrendo somente no ano de 1867, novamente no mês de maio. Como o engenheiro já conhecia parte do caminho, até o Rio do Sul (alcançado na segunda expedição), desta vez os planos foram traçados para efetuar a expedição no sentido inverso, ou seja, o ponto de início seria na serra e seguiriam em direção à Blumenau. Para isso ser possível, a expedição saiu da Colônia Blumenau a bordo de canoas até Itajaí, de lá tomaram barcos a vela até o Estreito (parte continental da atual Florianópolis), onde contrataram três muares de carga para fazer o transporte dos equipamentos pela estrada de Desterro (Florianópolis) a Lages e Curitiba. A partir de Curitiba a expedição seguiu a pé, dali em diante, também o grupo não pode contar mais com o auxílio de animais ou sequer dos habitantes locais.<sup>130</sup>

---

<sup>128</sup> DESCHAMPS, 2015, p.92. Nota 176.

<sup>129</sup>A respeito da Guerra do Paraguai ver: DEEKE, 1995, p.63-66; CASTRO, 1994, p.57-70; ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.67-82.

<sup>130</sup> ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.98.



Stanislau Schaette e falou sobre suas memórias do ocorrido.<sup>133</sup> Segundo Wilhelm Michels, sessenta homens se candidataram para compor a expedição, dentre os quais, seis foram escolhidos.

O diretor publicou esta notícia dizendo que necessitava de seis homens corajosos que se oferecessem para companheiros e ajudantes do engenheiro Odebrecht nessa empresa. (...) Blumenau e Odebrecht fizeram a escolha. Cada um de nós devia prover-se de roupa e botas resistentes, espingarda experimentada e excelente facão. Munição e mantimentos ficaram a cargo do chefe, que os arranhou em abundância. No dia 8 de maio partimos de Blumenau. Fizemos a nossa marcha a Lages, cerca de 500 km, sem novidades. Os instrumentos do agrimensor e a carga pesada colocamos em três cargueiros. O Sr. von Büttner nos acompanhou até à beira do mato de Curitiba. Em Lages fizemos uma parada de oito dias para descansar e inteirar o nosso depósito de mantimentos. Em Curitiba, paramos na fazenda do Sr. Lucindo Alves.<sup>134</sup>

Ao todo a expedição levou 87 dias para ser concluída, sendo que, do planalto até Blumenau foram 35 dias de viagem. Como parte do caminho (no sentido inverso ao que estavam seguindo) era conhecido<sup>135</sup>, a diretoria da colônia se comprometeu a construir um rancho e alocar mantimentos para que o grupo pudesse se abastecer, principalmente de comida, mas também uma canoa para finalizar o percurso. Estima-se que o grupo tenha encontrado o barracão após 32 dias em meio à mata, na altura dos rios Itajaí do Sul com o Itajaí do Oeste (atual município de Rio do Sul).<sup>136</sup> Após a chegada em Blumenau, depois de uma noite de descanso, o grupo se apresentou à diretoria da colônia no dia 3 de agosto de 1867, a partir de então, o engenheiro Odebrecht teria dado início a confecção dos mapas e relatórios a respeito da expedição.<sup>137</sup>

Depois de realizada a terceira expedição de reconhecimento da região, ficou efetivamente constatada a viabilidade de construção de uma estrada atravessando aquelas terras. Na função de interino, Hermann Wendeburg produziu um relatório contendo as informações do êxito da expedição e recomendando a construção da estrada.<sup>138</sup> A presidência

<sup>133</sup> A entrevista permaneceu na posse do frei por vários anos sem ser publicizada, anos mais tarde, em decorrência das comemorações do centenário da colonização (1950) a entrevista veio a ser publicada. Em ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.99-101. Consta a entrevista com a ortografia atualizada.

<sup>134</sup> *Ibidem*, 2006, p.100.

<sup>135</sup> As três expedições lideradas por Odebrecht são consideradas “oficiais” por não se descartar a possibilidade de outras pessoas terem feito o trajeto a partir da experiência de 1863.

<sup>136</sup> *Ibidem*, 2006, p.99. Os autores discordam da afirmação de Wilhelm Michels que indicou ser o ponto na altura da confluência dos rios Itajaí do Sul com o Itajaí do Oeste (ponto alcançado na segunda expedição) por ser acrescida uma distância maior em mais de 20 km (do ponto que eles consideram correto, na altura do Rio Hercílio), com muitos saltos e itoupavas, que dificultam o transporte de canoas rio acima. Porém, Michels relatou que encontraram o barracão com a comida e, no dia seguinte, após passarem o Salto Pilão, carregando os mantimentos nas costas, foram recebidos por um grupo com canoas. No sentido serra-litoral o Salto Pilão fica localizado antes do Rio Hercílio, assim, a afirmação de Michels pode não estar equivocada.

<sup>137</sup> *Ibidem*, 2006, p.101.

<sup>138</sup> CASTRO, 1994, 79.

da província expediu a ordem de início dos trabalhos preliminares para a delimitação do traçado da estrada no dia 24 de outubro de 1867, mediante o emprego de uma verba de cinco contos de réis.<sup>139</sup>

No ano seguinte, em 1868, uma comissão foi criada para intensificar a demarcação de lotes na Colônia Blumenau e conduzir a construção da estrada. O engenheiro Luiz Manoel de Albuquerque Galvão foi nomeado para realizar o trabalho, juntamente com seu ajudante, Martinho Domiense Pinto Braga. No mesmo ano, Albuquerque Galvão acabou sendo transferido para executar trabalhos de medição e divisão de prazos coloniais na colônia Príncipe D. Pedro. Dessa forma, Martinho Braga assumiu interinamente os trabalhos da comissão em Blumenau.<sup>140</sup>

### 1.2.1 TROCA DE FARPAS ENTRE INTERINOS

A atuação de Martinho Braga à frente da comissão causou alguns desentendimentos com a direção da colônia. Segundo Castro, ele teria sido o causador de uma grande intriga, levantando objeções e desconfianças quanto à permanência de Emil Odebrecht nos trabalhos chefiados pela comissão.<sup>141</sup>

Assim que iniciou os trabalhos à frente da comissão, em fevereiro de 1868, o chefe interino Martinho Braga solicitou ao diretor interino da colônia Blumenau, Hermann Wendeburg, um relatório acerca dos trabalhos e da situação financeira das obras da Estrada Blumenau - Curitiba. O questionamento de Martinho Braga se dava em relação ao valor de 5:000\$000 réis que o governo havia disponibilizado para as obras iniciais de delimitação do traçado da estrada, a quantia também garantida a remuneração dos trabalhos do engenheiro Emil Odebrecht. Dizia o relatório:

Tendo de levar ao conhecimento do Governo Geral e Provincial o estado, não só, em que encontra os trabalhos da projetada estrada de comunicação entre esta colônia dos Campos de Cima da Serra, como também, do que se tem feito depois da minha chegada, peço a vossa senhoria a cargo de quem esteve a direção destes trabalhos, para enviar-me todos os esclarecimentos e papéis concernentes, não só ao trabalho, como as despesas feitas com as explorações a que se procederão: Assim como

---

<sup>139</sup> CASTRO, 1994, 79.

<sup>140</sup> BRASIL. Relatório dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1868, p.85-86.

<sup>141</sup> CASTRO, 1994, p.80.

informar-me quanto resta da quantia enviada a VS<sup>a</sup>. para os trabalhos preliminares da estrada.<sup>142</sup>

Como resposta, o diretor interino Hermann Wendeburg, informou que os trabalhos estavam em andamento, naquele momento Emil Odebrecht permanecia em incursão ao Rio Itajaí efetuando trabalhos de medição. Informou, até então, ter gasto a quantia de 1:026\$880 réis com os trabalhos.<sup>143</sup> Apesar do informado por Wendeburg, o chefe interino da comissão solicitou informações mais descritivas a respeito de como havia sido empregadas as verbas. A mensagem assume então um tom ríspido, o ofício menciona que Martinho Braga havia obtido informações verbais da presidência da província, inclusive sobre a quantia de cinco contos de réis que fora designada pelo governo aos trabalhos da comissão. Ao final de sua mensagem, o engenheiro chefe presume que a comissão possua em caixa a quantia de 3:973\$123 réis e pede que seja mantida sob a guarda do cofre da colônia e que, dali em diante, somente sejam efetuados os pagamentos por ele autorizados e assinados.<sup>144</sup> No decorrer do ofício ele ainda ressalta que gostaria de receber um relatório detalhado dos trabalhos e gastos efetuados por Emil Odebrecht, incluindo despesas com mantimentos aos trabalhadores, tudo o que fosse necessário para estar ciente de todas as etapas da obra, caso e quando fosse preciso notificar ou relatar ao Governo Imperial ou ao Ministério.<sup>145</sup>

Como chefe interino da comissão encarregada da estrada Itajaí Serra, sou o responsável imediato por todos os trabalhos de seus empregados, e despesas feitas por esta comissão desde o dia 21 de janeiro do corrente ano em que aqui cheguei, assim como devo estar suficientemente habilitado para satisfazer qualquer informação que pedir o Governo com relação aos trabalhos executados durante a administração de VS<sup>a</sup>. estes dois pontos darão lugar ao ofício que em data de 29 de fevereiro foi a VS<sup>a</sup>.<sup>146</sup>

Mais uma vez, respondendo às solicitações feitas pelo engenheiro chefe da comissão, o diretor interino da colônia informou que os relatórios cedidos por Odebrecht eram tão detalhados quanto possível e que o mesmo havia lhe sido dito anteriormente em conversa verbal. Mencionou que o motivo de não poder ser mais específico nos relatórios e ofícios se devia ao fato da colônia possuir apenas um escrivão, e a demanda constante por relatórios o

<sup>142</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 29 de fevereiro de 1868, p.38.

<sup>143</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 13 de março de 1868, p.39.

<sup>144</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 11 de março de 1868, p.40- 41

<sup>145</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 11 de março de 1868, p.40-41

<sup>146</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 11 de março de 1868, p.40

impedia de produzir cópias “triplas ou quádruplas” de todos.<sup>147</sup> Ainda menciona que eram muitas as atribuições e responsabilidades da administração da colônia e destacou que um grande número de obras estavam sendo executadas com a previsão de chegada de mais de dois mil imigrantes ao longo do ano.

Ainda sobre esse assunto, um último ofício foi enviado por Martinho Braga. Ele iniciou afirmando que suas atribuições como chefe interino da comissão de construção da estrada lhe conferia total responsabilidade e gerência sobre as obras, e que nada teria em relação a administração da colônia. “Faço justiça em supor que VS<sup>a</sup> não vê em meus atos tendências a usurpar atribuições que não me foram conferidas”.<sup>148</sup> Deixando evidente o atrito entre os interinos em relação à abrangência das atribuições de suas funções. Ele ainda argumentou que a criação da comissão surgiu como um alívio para a administração da colônia, tão cheia de atribuições como ressaltado pelo próprio diretor interino, e que, com o avançar das obras, os trabalhos efetuados pela comissão seriam equivalentes ao de uma administração colonial, tendo em seu caráter itinerante outro fator que tornaria inviável deixar a condução da obra a cargo da administração colonial.<sup>149</sup> Com o avanço das obras a sede da colônia ficaria cada vez mais distante do ponto de trabalho, tornando inviável a rápida tomada de decisões, por exemplo.

Apesar dos atritos iniciais com a direção interina da colônia Blumenau, a comissão deu seguimento aos trabalhos, Martinho Braga compartilhava da visão de que a obra era de fundamental importância para o desenvolvimento regional. A atuação de Martinho Braga como chefe interino da comissão se estendeu até o dia 1 de maio de 1868, quando Albuquerque Galvão voltou a ocupar o posto, então passou a atuar na medição de terras devolutas na Colônia Blumenau,<sup>150</sup> tendo como ajudante o engenheiro Odebrecht.<sup>151</sup>

Dessa situação da troca de mensagens do engenheiro chefe da comissão de construção da estrada com o diretor interino da colônia Blumenau, fica notório o desentendimento entre ambos sobre quem deveria estar à frente da administração da obra de construção da estrada tendo o diretor interino até mesmo questionado a capacidade do chefe da comissão de se comunicar com os trabalhadores, em sua maioria, falantes do alemão.<sup>152</sup> Ainda, é perceptível que a direção da colônia temia por perder o controle sobre tudo que envolvia a construção da estrada, desde o seguimento das obras, a arregimentação de trabalhadores e, certamente, sobre

<sup>147</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 13 de março de 1868, p.42

<sup>148</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 20 de março de 1868, p.44-45

<sup>149</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 20 de março de 1868, p.44-45

<sup>150</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 26 de outubro de 1868.

<sup>151</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 02 de novembro de 1868.

<sup>152</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 13 de março de 1868, p.42

os lotes coloniais que seriam estabelecidos pelo caminho. De fato, o caráter itinerante da obra tornaria a distância com a sede da colônia um entrave, pois a obra não envolvia apenas questões dos trabalhos, era necessário hospedar os trabalhadores ou fornecer itens para a construção de acampamentos, neste caso, fazia-se necessário firmar contratos com comerciantes para a entrega de víveres aos acampamentos. Os problemas eram diversos e, por vezes, inimagináveis e dependiam constantemente de uma liderança presente para a tomada de decisões.

A questão envolvendo a permanência de Odebrecht nos trabalhos da comissão ocorreu por conta da troca de chefia, quando Albuquerque Galvão deixou o posto Martinho Braga assumiu interinamente e foi informado que a comissão contava apenas com os trabalhos de um agrimensor e este seria Alexandre Von Bally. No entendimento de Martinho Braga, Odebrecht havia recebido uma autorização da presidência da província para executar os trabalhos preliminares, como resultado do relatório produzido com as informações adquiridas na expedição realizada pelo mesmo sob coordenação da diretoria da colônia. Assim que instituída a comissão sob coordenação da Presidência da Província e do Ministério da Agricultura, o nome de Odebrecht não figurava entre os membros, Martinho Braga compreendeu que Odebrecht não deveria acumular os trabalhos como agrimensor na medição de terras devolutas com os trabalhos da Estrada Blumenau - Curitibanos.<sup>153</sup>

Em agosto de 1868, Martinho Braga informou em relatório ao presidente da província que os trabalhos continuavam e que nos últimos cinquenta dias haviam sido demarcados 96 novos lotes ao custo total de 2:456\$330 réis.<sup>154</sup> Além disso, fez elogios aos trabalhos de Odebrecht e Von Bally<sup>155</sup> e reafirmou a importância da estrada para o desenvolvimento da colônia Blumenau e prosperidade dos colonos.

Seria de imensa vantagem quer para a colônia, quer para os habitantes do campo aos quais além disso se proporcionaria um porto no oceano, a vila de Itajaí, a colônia Blumenau de certo tem na abertura desta estrada a mais vital necessidade; e quem como eu residir na colônia, e observar seu movimento comercial, notará que é este grande causa que trás aos colonos com que um desânimo e o ócio.<sup>156</sup>

Sob o comando de Martinho Braga, Emil Odebrecht realizou nova incursão ao Itajaí. Partindo do ponto demarcado para o início das obras da estrada, o engenheiro deveria abrir

---

<sup>153</sup> SANTA CATARINA, Ofício de 31 de dezembro de 1868.

<sup>154</sup> SANTA CATARINA, Comunicado ao Presidente da Província em 08 de agosto de 1868, p.112.

<sup>155</sup> SANTA CATARINA, Ofício dirigido ao Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 11 de agosto de 1868.

<sup>156</sup> SANTA CATARINA, Comunicado ao Presidente da Província em 08 de agosto de 1868, p.48b

uma picada de oito a dez palmos de largura em direção à foz do braço do sul do Rio Itajaí, procurando seguir pela margem sul do rio. Ele também deveria fazer um levantamento topográfico minucioso de toda a extensão da picada. Deveria verificar a margem dos rios que encontrasse pelo caminho numa distância de 20 a 30 braças, a fim de identificar o terreno mais conveniente para o traçado da estrada. Ao final, deveria produzir um relatório ao chefe da comissão.<sup>157</sup>

Odebrecht partiu no dia 13 de janeiro de 1868, acompanhado de um grupo de trabalho e de muitas chuvas, seguiram o quanto puderam contra as fortes correntezas do rio, estendendo a expedição até 04 de fevereiro. Dez dias depois, o engenheiro apresentou um relatório dos trabalhos e a planta do traçado da estrada. Segundo o relatório apresentado, foi estabelecida uma picada na extensão de duas léguas de distância. No dia 09 de março, após a interrupção da obra, motivada pelo adoecimento de um trabalhador, os trabalhos foram retomados e a picada atingiu a foz do braço do sul do Rio Itajaí (atual Rio do Sul), a partir desse momento, a previsão era de que este trecho estaria finalizado com a retomada dos trabalhos após a estiagem das chuvas.<sup>158</sup>

Nos anos de 1868/1869 a Colônia Blumenau teve um aumento significativo no seu número de habitantes, para o período era estimada a entrada de dois mil novos colonos. Segundo Deschamps, no período a colônia passou de 3391 para 5126 habitantes,<sup>159</sup> o que condiz com as estimativas da diretoria. Isso fez com que os trabalhos de medição de terras fossem intensificados, os lotes foram demarcados tanto em direção a barra do Itajaí, quanto em direção a serra, seguindo o traçado da nova picada. Porém, o engenheiro chefe da comissão afirmava que a precariedade das condições tornava o estabelecimento de colonos em direção a serra desaconselhável naquele momento. Dizia ele que os que se aventuravam a realizar a derrubada das matas rio acima, às vezes levando previsões suficientes para oito dias, eram impedidos de voltar no prazo adequado, devido à constante alta das águas e os que planejavam ir melhor equipados não conseguiam vencer as correntezas do Itajaí. Diante dessa situação, pedia autorização ao Presidente da Província para que medisse as terras na localidade apenas a fim de identificar as terras públicas e evitar a especulação pelos posseiros ou para que os mesmos pudessem regularizar sua situação.<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> SANTA CATARINA. Instruções para os trabalhos de exploração de parte da Estrada Itajaí Serra, encarregada ao Engenheiro Emilio Odebrecht. Ofício de 14 de janeiro de 1868.

<sup>158</sup> SANTA CATARINA, Relatório de 31 de março de 1868, p.51-52.

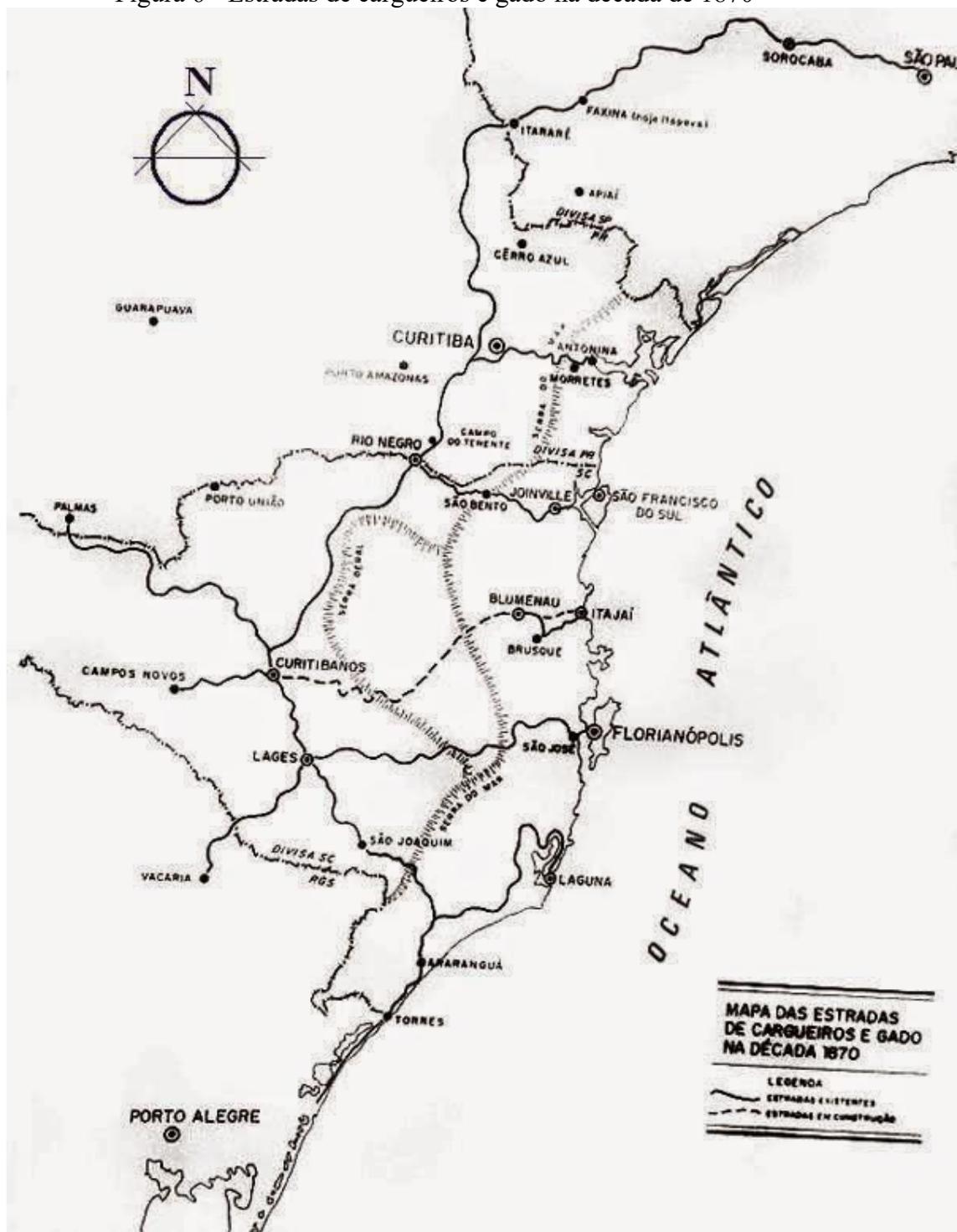
<sup>159</sup> DESCHAMPS, 2015, p.98.

<sup>160</sup> SANTA CATARINA, Ofício dirigido ao Presidente da Província em 3 de novembro de 1868, p.165.

Como resultado das expedições comandadas por Emil Odebrecht e dos trabalhos preliminares de abertura e delimitação do traçado da estrada gerenciada pela comissão instaurada pelo Governo Provincial, a obra de construção da Estrada rumo à serra deixou de ser um projeto e se tornou um empreendimento em execução. A essa altura, a obra ainda estava no seu estágio inicial e seria necessário muito trabalho pela frente, porém, em um mapa contendo as principais estradas da Província na década de 1870, já era possível identificar o traçado estrada até Curitibaanos.

O mapa produzido pelo engenheiro Emil Odebrecht na década de 1870 identifica as estradas de cargueiros e de gados existente na Província de Santa Catarina com destaque para os pontos de conexão com as províncias vizinhas. Conforme a legenda, o mapa apresenta as estradas existentes através da demarcação em linha contínua e as em construção possuem sua identificação tracejada. O mapa é ilustrativo do isolamento da região do Vale do Itajaí em relação às rotas existentes, enquanto a Vila de Lages aparece como o principal ponto de entroncamento das rotas. Os dois principais caminhos existentes tinham a Vila de Lages no seu percurso, como o que ligava Desterro (atual Florianópolis) a Vacaria (caminho que foi utilizado para realização da expedição em 1867), e a outra, conhecida como o caminho Viamão-Sorocaba, que em seus extremos fazia a ligação das províncias do Rio Grande e São Paulo, destacada no mapa saindo da região de Torres, atravessando o planalto catarinense e chegando até Sorocaba. O caminho Viamão-Sorocaba era conhecido como a rota dos tropeiros e foi constantemente mencionado nos relatórios e projetos a respeito da Estrada Blumenau - Curitibaanos, esperava-se que a nova estrada pudesse estabelecer contato com o fluxo de cargas e mercadorias que por ali circulavam desde o século VXIII.

Figura 6 - Estradas de cargueiros e gado na década de 1870



Fonte: Extraído de ODEBRECHT; ODEBRECHT, 2006, p.469.

### 1.3 A BUROCRACIA DA COLONIZAÇÃO E OS DESAFIOS DIÁRIOS DO TRABALHO

As primeiras colônias alemãs em Santa Catarina datam do final da segunda década do século XIX. No Vale do Itajaí, em 1835 algumas famílias oriundas da colônia de São Pedro de Alcântara foram reassentadas na região do baixo Rio Itajaí-Açu. A partir da metade do século, as experiências de colonização passaram a estar amparadas nos contratos e normativas locais, mas também estavam sujeitas aos regulamentos e decretos gerais do império. Como era o caso da Lei nº 514 de 28 de outubro de 1848, que, em seu artigo 16º, proibia a execução de trabalhos por escravos em áreas de colonização.<sup>161</sup> De certa forma, esses primeiros assentamentos não corresponderam às expectativas do Governo Provincial, assim, em 1850 uma nova colônia foi estabelecida no Vale do Itajaí, a colônia Blumenau.

Outras colônias, de iniciativa do Governo Imperial ou de particulares, foram sendo estabelecidas ao longo da década de 1850 da década seguinte.<sup>162</sup> De modo geral os assentamentos seguiam algumas diretrizes em comum, a Lei de Terras de 1850 era um importante marco de referência, além de estipular a aquisição de terras devolutas somente através da compra, a lei previa em seu artigo 18º que o Governo disponibilizaria recursos para a formação de colônias e contratação de colonos como empregados nas obras públicas.<sup>163</sup>

Independente do caráter, privado ou particular das colônias, o modelo de ocupação visava à implementação de um sistema fundiário que privilegiava a pequena propriedade familiar, utilizando a venda, a prazo de terras públicas, sob controle da legislação e do Ministério da Agricultura.<sup>164</sup> Enquanto os colonos que para elas eram dirigidos entravam nos planos da administração pública como parte fundamental da mão-de-obra necessária para promover o desenvolvimento das colônias.

Os lotes de terras eram adquiridos através da compra parcelada, a ideia era que os colonos recebessem um título de propriedade provisório, construíssem moradias e benfeitorias que ocupassem todo o lote recebido. Giralda Seyferth aponta que o período de espera pela

<sup>161</sup> BRASIL, Lei nº 514 de 28 de outubro de 1848. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-514-28-outubro-1848-559998-publicacaooriginal-82506-pl.html>. Acesso: 20/10/2022.

<sup>162</sup> SEYFERTH, Etnicidade, política e ascensão social: um exemplo teuto-brasileiro. *Mana*, [S.L.], v. 5, n. 2, p. 61-88, out. 1999, p.62.

<sup>163</sup> BRASIL, Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/10601-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/10601-1850.htm). Acesso:27/10/2022.

<sup>164</sup> SEYFERTH, 1999, p.63

concessão dos lotes poderia variar de seis meses a um ano, intensificando a dependência desses colonos aos créditos disponibilizados pela administração da colônia ou pelos comerciantes locais.<sup>165</sup> Enquanto o lote não se tornasse produtivo, o colono recebia alguns subsídios da administração da colônia, esses subsídios, juntamente com o parcelamento do lote compunham a dívida colonial.

O acúmulo das dívidas e a morosidade no processo de aquisição dos lotes, somados ao relativo isolamento das colônias e a situação precária das mesmas nas primeiras décadas da colonização, tornavam as possibilidades dos colonos quitarem o pagamento pelas terras quase impossível dentro do prazo estipulado de cinco anos. Somados a estes problemas, muitas das terras não eram totalmente adequadas para o cultivo, às longas distâncias dos centros consumidores forçavam os colonos a vender seu excedente produtivo (quando existente) para os comerciantes locais, tornando improvável a quitação da dívida colonial.<sup>166</sup> Diante de tantas adversidades, a emissão do título definitivo de propriedade podia levar mais de duas décadas.

Estes fatos mostram a precariedade com que a ocupação foi realizada e dimensionam uma realidade que, mais tarde, seria acionada como símbolo étnico, o pioneirismo dos alemães, os primeiros ocupantes da região, e a eficácia do seu trabalhos.<sup>167</sup>

O modelo de colonização adotado, mesmo com todas as falhas e percalços, objetivava fomentar uma massa de pequenos proprietários rurais caracterizados pelo trabalho familiar. Esse modelo estava inserido no projeto de fomento da imigração para o Brasil, não apenas pelas diretrizes estabelecidas na Lei de Terras, mas também estava em consonância com o debate de promover alternativas ao uso da mão de obra escrava. Devido a todas as dificuldades encontradas, inicialmente os colonos estabeleceram uma agricultura de subsistência baseada na aplicação da técnica da coivara, uma atividade que se mostraria insustentável no longo prazo. Esse método, além de degradar fortemente o solo e torná-lo improdutivo para a geração futura, demandava maior mobilidade e um avanço constante sobre novas terras.

De fato, o lote de 25 hectares, assim como a continuidade dos assentamentos de novos imigrantes durante mais de cinquenta anos, têm limitações, agravadas pelo esgotamento das terras em prazo curto. Pode servir às necessidades de uma família camponesa, mas torna-se impraticável para reproduzir socialmente a segunda geração, cujo destino mais óbvio seriam as novas áreas coloniais abertas dentro e fora do Vale do Itajaí.<sup>168</sup>

---

<sup>165</sup> SEYFERTH, 1999, p.63

<sup>166</sup> *Ibidem*, 1999, p.64

<sup>167</sup> *Ibidem*, 1999, p.63

<sup>168</sup> *Ibidem*, 1999, p.67

Além das dificuldades para a regularização definitiva das terras, a ampliação do lote inicial ou a aquisição de novos lotes demandava um investimento financeiro que não estava acessível à grande parte dos colonos, visto que muitos não conseguiam cumprir o pagamento da dívida colonial no prazo de cinco anos. Dessa forma, possuir terras mais férteis, melhor localizadas, juntamente com o conhecimento de algum ofício ou ser empregado em alguma obra da administração da colônia ou do Império, poderiam ser vantagens determinantes para ascensão social dentro da colônia.

Essa oportunidade de executar trabalhos remunerados por diária ao mesmo tempo em que era utilizada para expandir as possibilidades de ganhos aos colonos, também o impedia de passar mais tempo trabalhando em seu próprio lote. Mesmo que não desenvolvesse a agricultura nas terras, os ganhos com o trabalho como diarista lhes garantiam renda para saldar as dívidas e se manter nas terras. Assim é constituída a imagem paradoxal dessa camada de imigrantes europeus que são incluídos dentro de um projeto de fomento e expansão de pequenos produtores agrícolas detentores de pequenos lotes de terras, onde grande parte do seu sustento não provinha da relação com a sua própria terra, mas lhe garantia condições para nelas permanecer. A esse respeito, Seyferth acrescenta:

O modelo idealizado de colonização, configurado na legislação, nas plantas cadastrais e em uma visão de progresso reificada por uma parte da literatura específica, está distante da realidade enfrentada pela maioria dos imigrantes ao longo do processo colonizador da região.<sup>169</sup>

A colônia Blumenau é um caso à parte na história das colônias instaladas no sul do Brasil no século XIX. Geralmente é destacada por ter sido uma experiência de ordem privada e que “deu certo”. A colônia foi fundada através da iniciativa particular de Hermann Blumenau no ano de 1850. Segundo a proposta de Blumenau, o projeto da colônia estava amplamente contemplado nos dispositivos legais do Artigo 18º da Lei de Terras de 1850, que visava estabelecer núcleos coloniais mantidos por trabalhadores livres.<sup>170</sup>

A experiência particular de manutenção e gerenciamento da colônia se estendeu até o ano de 1860, mas não sem antes Hermann Blumenau ser contemplado com dois empréstimos pelo Governo Imperial nos anos de 1851 e 1855, sendo o primeiro no valor de 10:000\$000 e o último estipulado em 85:000\$000. Uma das contrapartidas de Hermann Blumenau, em relação aos empréstimos, era o estabelecimento de colonos em terras hipotecadas ao Império juntamente com a necessidade da produção de relatórios periódicos informando o andamento

---

<sup>169</sup> SEYFERTH, 1999, p.65

<sup>170</sup> DESCHAMPS, 2015, p.54

da colonização.<sup>171</sup> No ano de 1860, foi assinado um contrato de cessão da colônia ao Governo Imperial, dessa forma, a colônia passou a ser de propriedade do Império. A respeito da negociação, Mariana Deschamps ressalta:

O contrato de cessão da colônia foi selado entre as partes em 13 de janeiro de 1860, pelo qual foram entregues 20 léguas quadradas de terra, no valor de 120:000\$000, sendo deduzidos Rs.85:000\$000 (Artigo 2º), os quais Hermann Blumenau era devedor, e a partir daquela data, segundo o terceiro Artigo, foram rescindidos todos os contratos anteriores e saldadas as dívidas. Ademais, o empreendedor Hermann Blumenau obrigava-se, pelo 5º Artigo, “a prestar nela os serviços que o Governo imperial dele exigir, na qualidade de diretor, ou de auxiliar de diretor, mediante gratificação não superior a Rs.4:000\$000 por ano.”<sup>172</sup>

Ou seja, a experiência de administração privada da colônia Blumenau durou uma década, período em que recebeu do Governo Imperial, diretamente, a quantia de noventa e cinco contos de réis em empréstimos que foram saldados com a quantia adquirida quando da cessão da colônia ao Governo Imperial. Além disso, Hermann Blumenau pode manter seu posto de diretor da colônia, então recebendo uma gratificação anual e sem os riscos de prejuízo pessoal caso a experiência se demonstrasse infrutífera. Ademais, o nome da colônia, homenageando seu fundador, foi outra das permanências, inclusive, o nome é mantido ainda hoje.

A partir da década de 1860, com a encampação da colônia Blumenau pelo Governo Imperial, o diretor da colônia recebeu a orientação de como deveria gerir o projeto dali em diante através do documento intitulado Instruções para a regência da Colônia Blumenau.<sup>173</sup> Dentre as diretrizes que o diretor deveria seguir estava a proposta de estabelecimento da ligação da colônia com a região do planalto serrano. A ideia se manteve como uma frente de atuação para o desenvolvimento de um comércio entre as duas regiões. Um exemplo desse intento são as viagens de expedições lideradas pelo engenheiro Emil Odebrecht ao longo da década de 1860 que buscavam averiguar e estabelecer os parâmetros para o empreendimento.

A demanda pela abertura de novas estradas era uma constante na colônia Blumenau, não apenas pela necessidade de ter onde alocar seus habitantes, mas também para criar maneiras de fomentar o desenvolvimento econômico e a integração da colônia com as zonas comerciais da província. A construção da Estrada Blumenau - Curitiba buscava cumprir este objetivo.

---

<sup>171</sup> DESCHAMPS, 2015, p.56-58

<sup>172</sup> *Ibidem*, 2015, p.64

<sup>173</sup> *Ibidem*, 2015, p.84

Dada as condições materiais da colônia Blumenau nos seus anos iniciais: a relativa baixa densidade populacional, sua localização distante das tradicionais zonas de desenvolvimento da província (Litoral, Vila de Lages e os Campos de Cima da Serra) e as condições geológicas em que estava localizada, em um vale repleto de morros e densas matas fechadas, a instauração de ferrovias era uma realidade ainda distante no período. De um modo geral, nessas zonas do interior do território no Brasil, os transportes se davam através da navegação pelos rios e pelos caminhos e estradas. Na região do Vale do Itajaí, a navegação pelos rios não tinha maiores empecilhos no trajeto entre o vale e o litoral, mas em se tratando do caminho do vale até a serra, apenas ocorria navegação entre pequenos trechos, assim tornando a abertura e conservação de caminhos e estradas indispensáveis ao trajeto.

No início da década de 1860, Hermann Blumenau requereu ao Ministério da Agricultura a autorização para tornar a abertura e conservação de estradas uma responsabilidade dos compradores de terras na Colônia.<sup>174</sup> A tentativa de H. Blumenau de desonerar os cofres da colônia incumbindo os próprios colonos dessa responsabilidade foi negada e, de modo geral, a realidade que prevaleceu foi a de que as obras públicas envolviam uma complexa relação entre as autoridades locais e os órgãos do Governo Imperial.

Não apenas de financiamento e destinação de verbas que se construía obras públicas. Tão importante quanto as cifras empenhadas, era o trabalho empregado nas obras que ditava seu avanço, conclusão, abandono ou estagnação. Manter controle sobre a alocação dos colonos que participariam dos trabalhos, o período de contrato, as jornadas de trabalho e o pagamento por esses serviços eram de fundamental importância no jogo de influência que a administração colonial exercia sobre os colonos.

Comumente as obras foram conduzidas por profissionais com algum conhecimento técnico do ofício, representados pelos engenheiros e agrimensores, ou em parcerias com particulares e empresas colonizadoras, representados na figura dos comerciantes influentes que exerciam a atividade de contratar e gerir os grupos de trabalho.

Isto posto, informações como a rotina dos trabalhadores, quem eram eles, a qual regime de trabalho estavam submetidos ou quanto estavam recebendo, por vezes, não são mencionadas nos relatórios. Apesar disso, os relatórios dos engenheiros, dos ministérios e presidentes de província não são as únicas fontes de informação para estes casos. Em relação a obra de construção da Estrada Blumenau - Curitibaanos, para os trabalhos de exploração realizados na década de 1860, os relatórios foram produzidos pelo engenheiro responsável,

---

<sup>174</sup> DESCHAMPS, 2015, p.73.

Emílio Odebrecht, apresentando um caráter mais descritivo do ambiente e das condições da própria viagem, visto que o objetivo das explorações era justamente obter informações detalhadas sobre a região e seu percurso.

A respeito dos trabalhos de exploração e abertura de caminhos nas matas, já é bastante conhecido pelos historiadores e estudiosos que abordam a história regional de Blumenau os relatos de Theodor Karl Nikolaus Kleine. Karl Kleine, como ficou conhecido, foi um imigrante que chegou ao Brasil em 1856 e junto de sua família, o pai, mãe e irmão, rumou com destino à colônia Blumenau. Ao longo de sua vida, Karl produziu uma série de escritos que posteriormente foram transcritos, traduzidos e publicados como livro, intitulado *Vivências e Narrativas de um blumenauense*.<sup>175</sup>

Kleine vivenciou as experiências dos anos iniciais da colônia e pôde acompanhar o seu desenvolvimento. Ainda quando criança acompanhou o processo de aquisição e preparação do primeiro lote de terras da família e desde cedo precisou contribuir com os trabalhos na roça. Com o passar do tempo, tanto Kleine quanto o pai e o irmão passaram a manter empregos fora de casa enquanto buscavam desenvolver suas terras.

A família Kleine possui uma história singular repleta de similaridades com a realidade vivenciada por outras famílias de imigrantes que viviam na colônia Blumenau no mesmo período. Nas terras da família se plantava tabaco e produtos para consumo próprio, que eram manejados por ele, o pai e o irmão. Enquanto isso, sua mãe colhia verduras e vendia pão, banana, laranja e figo para os outros imigrantes, atividade que, segundo Kleine, garantia um ganho maior do que o gerado na colheita.<sup>176</sup>

Os Kleine tiveram contato com Emil Odebrecht ainda no navio para a colônia, depois se estabeleceram numa região próxima na colônia Blumenau e, após algum tempo, os irmãos Kleine passaram a integrar as equipes de trabalho lideradas por Odebrecht. Em seus escritos, Karl Kleine relata um pouco da rotina dos trabalhos itinerantes em meio às matas.

Os irmãos Kleine participaram de trabalhos de incursões às matas para abertura de picadas e demarcação de lotes. Seu irmão, Theodor Carl Joseph Kleine, se tornou um dos principais ajudantes do engenheiro Emil Odebrecht, que tinha total confiança na sua conduta, ao ponto de Theodor ficar encarregado de liderar grupos de trabalhos em funções paralelas, quando era necessário dividir os trabalhadores. Já Karl, apesar de ter efetuado estes tipos de trabalhos por algum tempo, procurou ocupar outros postos na colônia.

---

<sup>175</sup> KLEINE, Karl; FERREIRA, Cristina (org.); *Vivências e narrativas de um blumenauense*. Tradução AnnemarieFouquetSchünke; Cristina Ferreira (org.). Blumenau: Editora Cultura em Movimento, 2011.

<sup>176</sup> *Ibidem*, 2011, op.cit., p.151

Conforme o Decreto nº 3.784 de 1867, que regulamentava as colônias do Estado, havendo trabalho nas colônias, deveriam ser neles empregados os colonos que estivessem estabelecidos em seus primeiros seis meses na colônia. Seria de responsabilidade do diretor, fazer a distribuição dos postos de trabalho “de maneira que a cada adulto de uma família correspondam, pelo menos, 15 dias de salário por mês, ou 90 dias no semestre”. O regulamento ainda previa, em seu artigo 36º, represálias aos colonos que não fossem assíduos com o cultivo da sua lavoura ou indústria, podendo ele ser “privado dos trabalhos e favores coloniais”.<sup>177</sup>

Fica evidente que o regulamento buscava oferecer ocupação aos colonos recém chegados, ao mesmo tempo em que lhes garantia a possibilidade, quase que imediata, de obter alguma renda, tendo em vista a morosidade no processo de aquisição e alocação nos lotes de terra. Ao dar preferência de contratação aos novos membros da colônia, o regulamento estabelecia uma espécie de rodízio, ou um prazo limite para os colonos desfrutarem dessa ocupação, visto que era preferível que cada colono trabalhasse no desenvolvimento do seu próprio lote. Ainda assim, a entrada massiva de imigrantes na colônia, ou a falta deles, poderia afetar as dinâmicas de distribuição e permanência dos postos de trabalho.

No entanto, a condição camponesa dos homens e mulheres que se instalavam na colônia também tornava indispensável um maior tempo nos serviços públicos. Porque mesmo se considerarmos uma família de condição remediada, que ao chegar na colônia logo tenha adquirido uma sorte de terra, essa mesma família precisava dedicar-se a construir uma moradia e dar início a produção da lavoura até conseguir produzir suas primeiras safras.<sup>178</sup>

Os relatos de Karl Kleine não foram escritos em forma de diários, como eram os de Emil Odebrecht, eles são o resultado do amadurecimento e da reflexão acerca do vivido. Kleine escreveu suas memórias muitos anos depois, buscou, inclusive, relatar momentos de sua infância, diálogos e acontecimentos em que não esteve diretamente presente. Logo, suas memórias e seus relatos estão repletos de contradições. A respeito do cuidado com a interpretação das memórias relatadas, Barbosa alerta para a sobreposição de subjetividades e sentidos que as memórias podem adquirir ao longo do tempo.

A memória, enquanto evento ativo que retém e atualiza as impressões do sujeito no grupo social, realiza seu trabalho através de tempos e espaços sobrepostos (passado e presente / pessoal e coletivo). Este movimento descontínuo tece a subjetividade

<sup>177</sup> BRASIL. Decreto nº 3.784, de 19 de janeiro de 1867. Regulamento para as colônias do Estado. Rio de Janeiro.

<sup>178</sup> DESCHAMPS, 2015, p.106.

(lembrando e esquecendo) a partir da perspectiva do coletivo, modelando sistematicamente a ideologia grupal. Nesse sentido, o trabalho de lembrança de Kleine no momento da escrita passa por um processo transformador e irá significar suas relações com o presente.<sup>179</sup>

Assim, as imagens evocadas nas memórias de Karl Kleine estão profundamente comprometidas com a maneira com que seu grupo social se reconhece e se identifica num tempo e espaço determinados. Portanto, o que foi lembrado pelo indivíduo é o que se perpetuou no coletivo, pois a memória trabalha sempre no sentido de manter uma unidade grupal.<sup>180</sup>

Além disso, mesmo tendo trabalhado em diversas obras e incursões às matas, ele não se ocupou em produzir relatos detalhados de cada jornada de trabalho, quem eram os trabalhadores, quanto recebiam ou qual era a dinâmica de trabalho em cada empreitada. Logo, a dinâmica descrita no relato abaixo, pode não ser a adotada em outras empreitadas, porém, as descrições nos ajudam a perceber a diversidade na dinâmica de execução de trabalhos aparentemente similares: abrir caminhos.

Antes do amanhecer, tomávamos o café da manhã. Cada qual precisava alimentar-se um tanto para aguentar o dia, pois, muitas vezes, somente teríamos comida à noite. O trabalho precisava ser rápido por causa dos suprimentos; naqueles morros não era brincadeira transportá-los. [...] Após o café, as barracas eram desmontadas, toda bagagem empacotada; no início era muito pesada, mas a cada dia que passava, tornava-se mais leve.

Quando tudo estava pronto, cada qual colocava o alforje nas costas. À voz de comando “avante!”, a coluna se punha em movimento, precedida por meu irmão, cujas longas pernas de mateiro já haviam suportado muitas caminhadas pela mata virgem. [...] O grupo de homens escalados ia à frente, em direção da picada de demarcação, a fim de procurar um lugar adequado para o acampamento; ao mesmo tempo, abriam uma picada estreita para buscar alimentos. Após levantarem as barracas e tudo estar em ordem, precisavam seguir em frente para ajudar os outros na demarcação, trabalho este já em andamento por meu irmão e os demais companheiros. Às vezes, ainda precisávamos levantar o acampamento quando voltávamos do trabalho, pois nem sempre se encontrava um lugar adequado para acampar.<sup>181</sup>

Conforme relato, a principal característica de gerenciamento dos trabalhos em meio à mata era seu caráter itinerante. Desde o café da manhã tudo deveria ser feito tendo em mente que o trabalho teria início em um determinado local e terminaria em outro, isso afetava no levantamento e desmonte do acampamento, no transporte dos suprimentos (que, inclusive, iam acabando conforme eram consumidos) e nas funções desempenhadas por cada trabalhador. Kleine destaca o cozinheiro como a função com mais trabalhos para

<sup>179</sup> BARBOSA, M. F. Identidade nacional e relações de poder nas memórias de Karl Kleine. *Letrônica*, v. 3, n. 1, p. 331-344, 21 dez. 2010. p.331.

<sup>180</sup> BARBOSA, M. F., 2010. p.332.

<sup>181</sup> KLEINE, 2011, p.217-218.

desempenhar, pois além de cozinhar, cabia a ele remendar os sapatos do grupo, lavar as roupas para o comandante e transportar os utensílios da cozinha durante as caminhadas.<sup>182</sup>

Kleine integrou um grupo de trabalho contratado para realizar o levantamento e a demarcação do caminho para a construção da estrada de Blumenau em direção a serra. O grupo era comandado por Odebrecht, mas estava a cargo da chefia de uma comissão. Segundo Kleine, o chefe da comissão deveria coordenar os trabalhos na mata, mas não o fazia, ficando apenas estabelecido no *Stadplatz* da colônia.<sup>183</sup>

Apesar de não ser informada a data dos acontecimentos, é possível que sejam os trabalhos de levantamento do traçado da Estrada Blumenau - Curitiba realizados no início da década de 1870 (a comissão foi formada em 1874). Kleine se diz afetado pela “febre da mata”, tal qual um pescador que recebe um chamado do mar, ele se via atraído pelos trabalhos em meio à mata.<sup>184</sup>

Para se ter um ponto de apoio e coordenar melhor os trabalhos, foi derrubado um pedaço de mata logo acima do Salto Pilão e erguido um depósito. Ali foi construída a maior parte das canoas necessárias para a expedição. No local, um guarda zelava por aquilo que ainda não havia sido carregado em canoas. Lá, as canoas também eram guardadas ao término das expedições. Foi preparado um grande pasto, onde se realizavam experimentos com diversas plantas úteis, resumindo, era o quartel geral dos engenheiros.<sup>185</sup>

O Salto Pilão era uma zona de destaque em meio à mata, fazia muito sentido escolher o local como ponto de encontro, pois, para encontrá-lo depois de um dia de trabalho bastaria apenas seguir o rio e encontrar o salto, ou seja, o lugar em que se formava uma cachoeira. Além disso, o estabelecimento de um local para a construção das canoas pode ser observado como um aprendizado das expedições da década de 1860, quando o grupo de Emil Odebrecht seguiu pelo caminho errado e não pode facilitar o retorno construindo jangadas pela falta de ferramentas em meio à mata.

Por conta de sua exposição a respeito dos trabalhos de exploração e medição na zona do Rio Itapocu, Karl Kleine acaba não tecendo um relato detalhado a respeito dos trabalhos na estrada para Curitiba. Ainda assim, é possível identificar em seus escritos a importância do contato com os tropeiros ainda durante os trabalhos de abertura da estrada.

---

<sup>182</sup> KLEINE, 2011, op.cit., p.218.

<sup>183</sup> KLEINE, 2011, op.cit., p.317.

<sup>184</sup> KLEINE, 2011, op.cit., p.316.

<sup>185</sup> KLEINE, 2011, op.cit., p.317.

De modo geral, as atuais viagens de exploração não eram muito diferentes daquelas realizadas no Itapocu, anteriormente relatadas. Podíamos usar melhor as canoas, pois a bacia hidrográfica era bem mais extensa do que lá. Após meses de trabalho, conseguimos demarcar um caminho até o início do planalto, nos campos de Curitiba. Nesse meio tempo, nossos mantimentos escassearam, de modo que precisávamos racioná-los ao máximo. Urgia chegar às pastagens dos campos, onde, enfim, conseguimos nos organizar. Compramos gado novo e gordo e um tropeiro o abateu em troca de couro.<sup>186</sup>

Logo passamos por Campos, atravessamos florestas, matas e pântanos, no sentido de Curitiba. A vida nos oferecia mais distrações do que na floresta, pois frequentemente recebíamos visitas de tropeiros e moradores do campo, que nos acompanhavam durante um longo percurso.<sup>187</sup>

Outra questão presente nos escritos de Karl Kleine é a relação conflituosa entre os trabalhadores alemães e brasileiros. Nas anotações de Emil Odebrecht a respeito das incursões na mata, o engenheiro classificava abertamente os integrantes brasileiros do grupo como os menos engajados na empreitada. Já nos relatos de Kleine, ele informa que o “braço direito” do engenheiro alemão era um brasileiro chamado Bazil<sup>188</sup>, ficando este, muitas vezes, responsável por comandar os trabalhos.

O engenheiro Odebrecht assumira o trabalho, levando meu irmão Theodoro como ajudante e eu, como seu simples auxiliar. A maioria dos trabalhadores era de Blumenau e descendentes de alemães, mas havia alguns brasileiros entre eles. [...] Fui com dois alemães: nosso cozinheiro Cornelius e Wilhelm Bütchen, além de um brasileiro chamado Bazil. Este era um bom mateiro e talvez o melhor canoieiro de Blumenau. Ele era muito bem conceituado perante o Sr. Odebrecht, tanto que era nosso supervisor.<sup>189</sup>

Apesar da estima que Bazil recebia do engenheiro, Kleine afirma que, tanto ele quanto os outros alemães, não escondiam seu desagrado em receber ordens de um brasileiro. Ao menos uma vez, durante os trabalhos na zona do Itapocu, a recusa dos alemães em receberem ordens do brasileiro resultou na divisão dos trabalhadores alemães sob a supervisão de Theodor, irmão de Kleine, necessitando a contratação de outros para integrar o grupo de Bazil.

Logo no início, quando ainda estávamos todos juntos, houve desavenças entre os trabalhadores alemães e Bazil. O que incomodava era que o brasileiro nos supervisionava, e não escondemos nosso mau humor. A maioria era jovem, sem experiência e não pensava no que dizia. Por isso, o Sr. Odebrecht levou somente alguns alemães e contratou, por intermédio de Bazil, brasileiros que moravam ao

<sup>186</sup> KLEINE, 2011, p.321.

<sup>187</sup> *Ibidem*, 2011, p.322.

<sup>188</sup> Trata-se de Basílio Correia de Negreiros, cujo nome consta de forma variada em diferentes publicações, sendo, por vezes, Correa, Negredo, Negreiro e outras formas similares. Ver: VARGAS, 2017, p.87;

<sup>189</sup> *Ibidem*, 2011, p.209.

longo do Itapocu para completar sua equipe. Portanto, nós, alemães rebeldes, ficamos com meu irmão. Mais tarde, alguns brasileiros se juntaram a nós.<sup>190</sup>

Essa troca de trabalhadores quebrava o ritmo dos trabalhos e podia gerar atraso no andamento das obras. Ter de contratar mais trabalhadores, alguns que acabavam não se preparando de forma adequada por conta da sua inexperiência com os trabalhos em meio à mata, afetava, inclusive nos recursos que o grupo tinha à disposição para as longas jornadas de trabalho. Atritos entre trabalhadores e chefes de turmas, para além das questões motivadas por diferenças étnicas, ocorriam também por outros motivos variados, como a falta ou o atraso nos pagamentos.

Através da análise do processo judicial envolvendo um dos chefes de turma da colônia, numa discussão em torno do pagamento das jornadas de trabalho, Mariana Deschamps aborda algumas particularidades do universo do trabalho na colônia Blumenau. O primeiro ponto destacado pela autora é em relação ao período de permanência dos colonos nos postos de trabalho. Para o caso do colono Henrique Krüger, a autora identificou sua participação esporádica em trabalhos de obras públicas tendo passados oito anos de seu estabelecimento na colônia.<sup>191</sup> A autora especula que, apesar de ser da responsabilidade da diretoria da Colônia determinar o número de trabalhadores destinados para uma obra, muitas vezes ficava aos cuidados do chefe de turma selecionar tais trabalhadores.<sup>192</sup>

Deduzo que a seleção dos trabalhadores ficava a cargo do chefe da turma de operários, que por meio dos documentos e registros dos trabalhos em execução avisavam a direção da colônia de quem estava empregado, a que salário e por quanto tempo. A diretoria mantinha sua função de supervisionar as obras e os pagamentos das mesmas, sendo o mestre de obras possivelmente uma pessoa atuante nestas atribuições, mas definitivamente outras funções eram delegadas, como a seleção dos trabalhadores.<sup>193</sup>

O atrito narrado por Kleine, gerado pelos alemães, na recusa em não seguir as ordens de um brasileiro, resultou na necessidade de contratação de outros indivíduos para executarem os serviços sob a supervisão de Bazil. O caso vai ao encontro a outra suposição de Deschamps, que em alguns casos, principalmente para o caso das obras de abertura de estradas em seu caráter itinerante, a contratação dos trabalhadores podia levar em consideração a seleção dos indivíduos que residiam próximos dos locais das obras.<sup>194</sup>

---

<sup>190</sup> KLEINE, 2011, p.227.

<sup>191</sup> *Ibidem*, 2015, p.125.

<sup>192</sup> *Ibidem*, 2015, p.141.

<sup>193</sup> *Ibidem*, 2015, p.142.

<sup>194</sup> *Ibidem*, 2015, p.142.

Chefes e trabalhadores das obras públicas eram escolhidos para prestar serviço nas proximidades de suas áreas de residência e, assim, não apenas vínculos de trabalho, mas de convivência e vizinhança os aproximavam e davam consistência as relações tecidas entre eles. Sem contar que havia o benefício dos operários conhecerem bem a região onde executariam as obras, por serem residentes locais.<sup>195</sup>

A partir do ano de 1875, os grupos de trabalhos passaram a ser gerenciados pelo documento de Instrução para os Chefes de Operários nas Obras Públicas.<sup>196</sup> Segundo as instruções, cabia aos chefes de turmas garantirem o cumprimento da jornada de trabalho iniciando ao “irromper do dia” até “o escurecer”, sendo a jornada adaptada às peculiaridades das estações do ano e estando previsto um período de pausa para o almoço. Também cabia aos chefes a responsabilidade de evitar períodos de conversas pessoais ou discussões e intrigas entre os trabalhadores. O documento ainda previa punições, como descontos ou demissão, a distribuição das funções (como para a função de cozinheiro), o modo como os trabalhos deveriam ser relatados, a descrição do material usado e a constante manutenção e levantamento dos materiais existentes.<sup>197</sup>

Nos relatos de Kleine é possível vislumbrar algumas dessas instruções postas em prática, como na descrição das atribuições do cozinheiro ou num caso narrado onde, depois de uma tarde de bebedeira, os trabalhadores se colocaram a ofender, depois confraternizar, com os moradores locais. Casos como este, segundo Kleine, “precisava ser encoberto a todo custo”, pois corria o risco de manchar a imagem do encarregado, o engenheiro Odebrecht.<sup>198</sup>

### 1.3.1 AS NOVAS REGRAS DE PAGAMENTO

Os trabalhos de abertura da estrada para Curitibaanos podem ter a sua importância mensurada não apenas pela alocação de verbas, mas também através da sua capacidade de gerar postos de trabalhos aos colonos. Por volta do ano de 1876, Ao todo na colônia, cerca de trezentos homens estavam alocados em trabalhos de obras públicas, sendo que, Cerca de

---

<sup>195</sup> DESCHAMPS, 2015, p.142.

<sup>196</sup> Instrução para os chefes de turmas de operários nas obras públicas. 1875. Arquivo pessoal de Mariana Deschamps.

<sup>197</sup> *Ibidem*.

<sup>198</sup> KLEINE, 2011, op.cit., p.325.

duzentos operários estavam alocados em trabalhos da Estrada Blumenau – Curitibaanos. Até aquele momento, era a maior obra já coordenada pela administração da colônia Blumenau, sendo a colônia responsável apenas pela abertura de parte da estrada, até a localidade de Taió.

A grandiosidade do projeto fazia com que a diretoria da colônia tivesse de requerer altas quantias de verbas para a tesouraria da fazenda da Província, solicitações estas que nem sempre eram atendidas em sua totalidade. Para o mês de março do ano de 1876, a diretoria da Colônia Blumenau solicitou a verba de 36:101\$560 réis, tendo seu pedido atendido parcialmente no valor de 24:217\$660 réis.<sup>199</sup> Tal situação gerou a apreensão do diretor da colônia, pois parte dos trabalhos estavam sendo efetuados e a administração havia se comprometido com o pagamento de diária aos trabalhadores. Com o avanço das obras, a logística dos trabalhos se tornava cada vez mais complexa, tendo de levar em conta as condições climáticas, o deslocamento dos trabalhadores, à manutenção de uma estrutura para desempenho do trabalho diário assim contando com acordos com comerciantes locais para o fornecimento de suprimentos aos trabalhadores.<sup>200</sup> Ainda, é preciso levar em consideração que o abandono dos trabalhos, mesmo que temporário, poderia gerar uma série de retrocessos devido às possíveis inundações e deslizamentos, resultando em mais trabalhos e mais custos aos cofres públicos.

[...]enfim, e depois de bastantes tropeços e dificuldades, sofrivelmente organizar o transporte, de resto bem dispendioso, dos víveres para aquele sertão e qualquer interrupção no esmo, até somente por algumas semanas, havia de ressuscitar as mesmas dificuldades, além disso devendo-se cessar temporariamente com o trabalho, os operários escolhidos e reunidos com não pouca pena, para este serviço especial e nele já sofrivelmente adestrados deveriam voltar para suas casas, e tendo-se dispersado, em seguida de novo ser escolhidos, reunidos e mandados para o sertão em questão; enfim, a estação progride e não sendo com toda a energia ativado e adiantado nos próximos meses até junho [...], todo o serviço ficará não somente muito dificultado, mas ainda resultará daí e das demais causas acima enumeradas mui sensível prejuízo pecuniário.<sup>201</sup>

A partir do ano de 1877 uma nova forma de pagamento foi adotada pelo Governo Imperial em relação aos trabalhos nas colônias. Conforme ordem do Tesouro Nacional de 30 de janeiro de 1877, uma Comissão Pagadora, composta por dois funcionários da Tesouraria da Província, seria instituída e ficaria responsável pelo pagamento das quantias destinadas às

---

<sup>199</sup> DESCHAMPS, 2015, p.135.

<sup>200</sup> *Ibidem*, 2015, p.144.

<sup>201</sup> Correspondência de Hermann Blumenau para o presidente da província João Capistrano Bandeira de Mello Filho. 24 de março de 1876, apud DESCHAMP, 2015, p.145.



seus instrumentos de trabalho. A experiência de ver as águas tomando em pouco tempo aquilo que havia levado anos para ser construído ou adquirido poderia ser especialmente traumatizante para os habitantes da colônia, uma experiência ímpar que poderia causar, até, a desistência ou abandono do lote e reforçar o desejo de voltar para sua terra de origem. Justamente por isso, era de fundamental importância que os Governos, provincial e imperial, prontamente oferecessem acolhimento aos atingidos pelas tragédias.

Assim sendo, o Governo Imperial enviou para a colônia Blumenau o engenheiro Joaquim Rodrigues Antunes, juntamente com outros profissionais, seria o responsável por uma comissão especial que daria conta das obras de reconstrução e das demais obras necessárias para a emancipação da colônia ao status de município.<sup>205</sup> Com a chegada de Antunes à colônia e a implementação de seu sistema de chefia a frente da comissão resultou em alguns atritos com os trabalhadores.

Enquanto o fundador da Colônia determinava pessoalmente a realização dos trabalhos por funcionários fiéis, cumprindo pontualmente suas obrigações pecuniárias e ainda primava pela economia de gastos, zelando pela durabilidade do dinheiro do Governo, como se fosse seu próprio, o Dr. Antunes trabalhava conforme o chamado "sistema brasileiro".<sup>206</sup>

Ao relatar as diferenças no modo de condução das obras dirigidas por Antunes, o pesquisador José Deeke o descreve como um homem gentil que desconhecia a forma austera e rígida que era aplicada por Hermann Blumenau, e por esse seu caráter gentil, deixava-se ludibriar pelos reclames dos trabalhadores, uma postura que gerou um “volume de despesas desnecessárias jamais visto em Blumenau”.<sup>207</sup> José Deeke coloca a forma de organização do trabalho desempenhada por Antunes em contraposição às medidas tomadas por Hermann Blumenau, sendo o brasileiro mais propício a cair nas artimanhas dos desonestos. O curioso é que os acontecimentos ocorridos no Warnow, que colocou trabalhadores insurgentes de um lado e Joaquim Rodrigues Antunes de outro, dificilmente pode ser classificado como um episódio ocasionado pela gentileza ou ingenuidade de Antunes.

Continuando com o relato, ao destacar um episódio envolvendo a comissão pagadora, chefiada pelo engenheiro José Dias Maynard, consta que era elevado o número de operários que estavam na localidade do Warnow para receber os pagamentos das diárias de trabalho e

---

<sup>205</sup> DEEKE, José. O Município de Blumenau e a História de Seu Desenvolvimento. Blumenau: Nova Letra, 1995, p.95.

<sup>206</sup> *Ibidem*, 1995, p.95

<sup>207</sup> *Ibidem*, 1995, p.96

que os mesmos não estavam de acordo com as quantias estipuladas nos relatórios de pagamento. Como resultado, Maynard foi surpreendido pela revolta dos trabalhadores.<sup>208</sup>

Esse, ao chegar ao local para atender ao pagamento, deparou-se com graves divergências. A maioria dos trabalhadores afirmava que trabalhara mais dias do que constava na lista de pagamento. Começaram a fazer muito barulho, exigindo, aos brados, todo o justo pagamento. O engenheiro pagador, atemorizado com tanta turbação e revolta, resolveu atender aos reclamos e pagou a todos o que exigiam. Em seguida retornou a Blumenau, a fim de prestar contas e fazer o relatório ao chefe, que levou o caso muito a sério. Juntamente com todos os membros da comissão abandonou a Colônia, dirigindo-se a Itajaí, de onde fez seu relatório ao presidente da Província. Declarou que não retornaria a Blumenau para concluir os trabalhos, caso não recebesse as devidas garantias contra eventuais acontecimentos.<sup>209</sup>

Como resultado da agitação e do relatório enviado pelo responsável pela comissão aos seus superiores, o presidente da província decidiu enviar uma tropa de vinte homens para conter os revoltosos mais exaltados. A ordem foi publicada no expediente do dia 10 de dezembro no jornal *O Despertador*, de Desterro. Na mensagem enviada ao chefe de polícia dizia que a comissão havia sido obrigada a fazer pagamentos indevidos e que ele deveria ordenar que o subdelegado da região acompanhasse a tropa até o distrito do Warnow para evitar a reprodução desse abuso. E recomendava ao diretor da colônia que estivesse presente para, com sua autoridade administrativa, deter os colonos mais exaltados.<sup>210</sup>

A imprensa regional repercutiu o acontecido no Warnow. Em sua edição de 19 de janeiro de 1882 o jornal *A Regeneração* relatou o fim das agitações e o retorno do chefe de polícia à capital da província. Segundo a publicação, nenhum dos colonos havia sido incriminado como “autor ou cabeça do motim”. Muito embora, o destacamento de vinte praças permaneceria na colônia até segunda ordem. Além disso, o jornal publicou mais detalhes sobre os motivos da revolta dos trabalhadores, dizia a matéria que o pagamento das jornadas de trabalho estavam atrasados em dez meses. Outra situação que desagradava aos trabalhadores era o fato dos pagamentos serem feitos com notas de 200 ou 100 mil réis, o que era referente ao pagamento de um grupo de cinco ou seis trabalhadores que, além disso, tinham certa dificuldade para efetuar a troca do dinheiro no comércio local, pois os negociantes só a faziam mediante o consumo de 50 mil réis em seu estabelecimento.<sup>211</sup>

<sup>208</sup> DEEKE, 1995, p.97

<sup>209</sup> *Ibidem*, 1995, p.97-98

<sup>210</sup> O DESPERTADOR, 17 de dezembro de 1881. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=709581&pesq=warnow&pasta=ano%20188&hf=memoria.bn.br&pagfis=7546>. Acesso 20/09/2021.

<sup>211</sup> A REGENERAÇÃO, 19 de janeiro de 1882. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/709603/3767>. Acesso: 12/09/2021.

Em outra edição do mesmo jornal, foi publicada uma carta do engenheiro chefe da comissão de construção das estradas, Joaquim R. Antunes, que rebatia as afirmações publicadas pelo jornal em relação ao ocorrido. Segundo afirmou, as informações contidas na matéria publicada eram “inteiramente inexatas”. Dizia o engenheiro que, nunca houve atraso de 10 meses nos pagamentos pela comissão, e que o maior período de atraso contabilizado pela comissão se deu de novembro de 1880 a maio de 1881, assim somando sete meses. No mês de abril os pagamentos foram autorizados restando, a partir daí, em aberto os trabalhos realizados nos meses subsequentes, permanecendo um atraso de cinco meses nos pagamentos.<sup>212</sup>

Nos primeiros dias de dezembro, quando houve o tumulto, *sem culpados*, pagava-se os meses de junho e julho e já no dia 9 de janeiro pagava-se agosto e setembro, como presenciou o Sr. Dr. chefe de polícia da Província. Atualmente efetua-se o pagamento de outubro, devendo ser, em breve, efetuado o de novembro, restando, além, dos contratos, poucos trabalhadores de dezembro.<sup>213</sup>

Em relação às notas utilizadas nos pagamentos, Joaquim Antunes alegava que o mesmo método de pagamento havia sido efetuado em outras colônias sem que tivessem sido motivo de origem de quaisquer atos de desordem.<sup>214</sup> Mais tarde, Joaquim Antunes solicitou aumento do efetivo das tropas, tendo seu pedido negado pela presidência da província, recebendo instruções para que efetuasse os pagamentos “sem atender à pressão ou ameaça dos colonos”.<sup>215</sup>

Alguns colonos fizeram seus reclames chegar aos requerimentos do expediente da presidência da província do mês de maio. Augusto Blomeyer alegou irregularidades nos pagamentos efetuados pelo engenheiro Joaquim Antunes, dizendo ter sido prejudicado na quantia de 65\$000 réis. Enquanto Frederico Grenel alegou um prejuízo de 90\$000 réis oriundo de trabalhos em estradas.<sup>216</sup>

O *Jornal do Comércio*, de Desterro, e a *Gazeta de Joinville* foram outros periódicos que também repercutiram o ocorrido no Warnow. Ambos publicaram a notícia do ocorrido juntamente com a tradução de uma matéria publicada originalmente em idioma alemão pelo jornal *Blumenauer Zeitung*, intitulada “Sangue”.

<sup>212</sup> A REGENERAÇÃO, 3 de fevereiro de 1882, p.03. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/709603/3789>. Acesso: 12/09/2021.

<sup>213</sup> A REGENERAÇÃO, 3 de fevereiro de 1882, p.03.

<sup>214</sup> A REGENERAÇÃO, 3 de fevereiro de 1882, p.03.

<sup>215</sup> O DESPERTADOR, 25 de fevereiro de 1882, p.01. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/709581/7610>. Acesso: 21/09/2021.

<sup>216</sup> O DESPERTADOR, 13 de maio de 1882. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/709581/7682>. Acesso: 21/09/2021.

Sangue - Graças às comunicações verdadeiras enviadas pelo chefe da comissão ao sr. presidente da província já correu ontem o primeiro sangue. O sr. chefe Joaquim Antunes tinha telegrafado seguinte: “800 colonos armados ameaçaram e praticaram violência contra a comissão dos engenheiros e em resposta a esse grito de socorro veio um destacamento de 20 praças sob comando de um tenente para, coadjuvado pelas autoridades policiais e pelo acima mencionado chefe de comissão, restituir e estabelecer a ordem perturbada no distrito de Warnow. Deve-se observar aqui que não houve perturbação da ordem alguma, depois de pequenos distúrbios já referidos, que se deram na ocasião de efetuar os pagamentos e que, chegando os soldados nesta vila, completamente tranquila, já não acharam motivos para aplacar os espíritos e sem achar ocupação foram alojados no edifício denominado Quartel de polícia. Porém, pouco tempo depois, ainda vagando pelas ruas, os soldados começaram a cometer insultos contra transeuntes, quer adultos quer crianças, das quais aqui mencionamos só a seguinte<sup>217</sup>:

A notícia continua relatando um caso onde um dos praças do destacamento dirigido até Blumenau havia agredido uma menina de 10 anos, tentando atirá-la em um bosque. A mãe da criança teria procurado o auxílio das autoridades locais onde acabou por não se sentir acolhida pelo tratamento recebido. No decorrer da semana os casos de atritos com os praças foram aumentando, segundo a matéria, em decorrência da postura pouco respeitosa que os praças tinham para com os habitantes, seus alvos de ofensas e zombarias. O presidente da província reconheceu que a presença das tropas na colônia causava desagrado e irritava aos colonos, mesmo assim, a ele não parecia motivo para remover as tropas da localidade.<sup>218</sup> Um outro caso resultou em embate físico entre alguns praças e dois irmãos residentes na colônia.

No dia 21 deste mês, achando-se os filhos do hoteleiro e carnicheiro Holetz, residente nesta vila, na rua, conduzindo uma tropa de gado do interior da colônia para a sede já se achando cerca de cem braças de distância da casa de seu pai, encontraram-se com 3 soldados, que postados no meio da rua, com gestos ameaçadores opuseram-se à passagem do gado.

Um dos condutores, o mais moço irmão de nome Carlos, vendo que foram frustradas todas as admoestações dirigidas às praças de dar espaço para a passagem do gado, meteu-se na frente da boiada a fim de entender-se melhor com os soldados; estes porém o receberam com pedras, e como Carlos não se deixou irritar nem sustar por tais armas, um dos soldados tirou a espada e feriu gravemente o pobre alemão no peito. O irmão mais velho vendo esse atentado, apeando-se do cavalo e só armado com um chicote deu com ele nos soldados, coadjuvado pelo seu irmão, que apesar de ser ferido, contribuiu segundo suas forças, para afugentar os soldados, que com cabeças sanguinolentas retiraram-se tão depressa, que um deles refugiou-se em uma latrina próxima.<sup>219</sup>

<sup>217</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 04 de janeiro de 1882. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/711608/891>. Acesso: 21/09/2021.

<sup>218</sup> Relatório Presidente de Província. 1882, p.19.

<sup>219</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 04 de janeiro de 1882, p.02.

Além desses novos fatos de confronto, o relato do *Blumenauer Zeitung*, publicado em sua tradução nos jornais de Desterro e Joinville, acrescentava o desentendimento administrativo ocorrido na colônia e outras situações ocasionadas pela falta de entendimento em relação aos idiomas português e alemão. No caso da mãe que procurou as autoridades responsáveis pelo ajuntamento dos praças. Porém, o chefe da tropa não falava o idioma alemão e, por isso, solicitou a ajuda de um tradutor. Quando alguns trabalhadores procuraram o subdelegado para prestar queixas contra Joaquim Antunes, o subdelegado Guilherme Scheeffler alegou não ser versado no idioma português e, por isso, delegou a função de recolhimento dos depoimentos.<sup>220</sup>

O *Jornal do Comércio* publicou que o descontentamento ocorrido com os trabalhadores no Warnow havia sido motivado “por exigirem os colonos moradores nos Rio Benedito e Cedros o pagamento de um dia de serviço que haviam espontaneamente oferecido”. E acrescentava que essas turmas de trabalho eram conhecidas pela “ociosidade e rebeldia” e que, por diversas vezes, faziam imposições ao engenheiro ajudante em relação às condições de trabalho e pessoal. O jornal ainda emitia opinião de que o acontecido parecia “um pretexto para porem em prática os seus maus desígnios, fiados ainda mais na impunidade dos primeiros insubordinados”.<sup>221</sup>

A *Gazeta de Joinville* manifestou a opinião de que o uso da força militar teria sido uma ação desmedida, e que a comissão pagadora havia faltado com prudência em relação aos reclames dos trabalhadores que, até aquele momento, não estavam em estado de revolta. Alguns comerciantes da colônia Itajaí também questionavam a falta de pagamento aos trabalhadores.<sup>222</sup> Numa edição de dezembro de 1881 a *Gazeta de Joinville* expressou a opinião de que a situação não passava de um desentendimento que poderia ser mediado através de negociação, e que os reclames dos trabalhadores eram pertinentes, pois estes estavam sendo lesados em suas jornadas de trabalho tendo o seu décimo terceiro dia de trabalho descontado indevidamente e que o valor do jornal de 1\$300 réis não estava sendo cumprido em substituição a um valor de 1\$200 réis.<sup>223</sup>

Os fatos posteriores, sumamente tristes, que se deram naquela colônia já são as consequências funestas da intervenção militar, em nosso entender, tão pouco acertada:

<sup>220</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 04 de janeiro de 1882, p.02-03.

<sup>221</sup> JORNAL DO COMERCIO, 19 de janeiro de 1882, p.02. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/887790/749>. Acesso: 21/09/2021.

<sup>222</sup> O DESPERTADOR, 29 de março de 1882, p.04. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/709581/7649>. Acesso: 21/09/2021.

<sup>223</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 28 de dezembro de 1881, p.04. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/711608/890>. Acesso: 21/09/2021.

Houve um conflito entre a tropa e os colonos, ficando ferido um anspeçada e dois alemães, um destes gravemente!<sup>224</sup>

Na edição posterior, a *Gazeta de Joinville* continuou a mencionar o acontecido no Warnow e a chegada dos praças ao porto de São Francisco. O interessante é que a matéria indica o número de 50 praças no destacamento, sendo que, apenas 20 foram direcionados para a colônia Blumenau. Assim, a notícia especula a existência de um boato de que os praças seriam dirigidos para Joinville, “onde se receava desordens em consequência da dissolução do contrato entre o Governo e a Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo”.<sup>225</sup>

De fato, parece que o ocorrido no Warnow não se constituiu como um caso isolado em relação às demandas dos trabalhadores de obras públicas na província de Santa Catarina naquele período. Desde o final da década de 1870 o Governo Imperial vinha impondo restrições aos gastos com imigração e colonização.<sup>226</sup> As emancipações das colônias faziam parte da diretriz de redução orçamentária. Casos semelhantes, de revolta de colonos por conta da falta de trabalhos ou de pagamentos atrasados, ocorreram em outras províncias como no Rio Grande do Sul e no Espírito Santo.<sup>227</sup>

Com isso, o Governo Imperial não conseguiu se desfazer completamente dos gastos com a colonização, os próprios colonos conseguiam impor demandas ao Governo encaminhando os movimentos de protestos até as capitais provinciais.<sup>228</sup> Por vezes o Governo Imperial fez uso da abertura de créditos especiais para efetuar pagamentos relacionados à colonização. Após o caso ocorrido no Warnow, a presidência da província ordenou ao engenheiro responsável pelos trabalhos nas colônias Itajaí e Príncipe D. Pedro que efetuasse o pagamento dos trabalhadores das respectivas colônias com urgência.<sup>229</sup>

Através do episódio ocorrido no Warnow, podemos perceber que os trabalhos nas obras públicas desempenhavam importância significativa para o sustento dos trabalhadores, mesmo que, estivesse acompanhado de uma dinâmica conturbada envolvendo rotineiras suspensões dos trabalhos e os constantes atrasos nos pagamentos das jornadas de trabalho. Apesar de necessitarem da disponibilidade desses postos de trabalho, os colonos não ficavam alheios a este processo, e, quando podiam ou achavam necessário, reivindicavam suas demandas (seja os pagamentos ou a própria existência desses postos de trabalho).

<sup>224</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 04 de janeiro de 1882, p.02-03.

<sup>225</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 05 de abril de 1882. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/711608/945>. Acesso: 21/09/2021.

<sup>226</sup> MACHADO, 1999, p.106

<sup>227</sup> *Ibidem*, 1999, p.108

<sup>228</sup> *Ibidem*, 1999, p.120

<sup>229</sup> O DESPERTADOR, 06 de maio de 1882, p.01. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/709581/7674>. Acesso: 21/09/2021.

Segundo matéria reproduzida no jornal *Gazeta de Joinville*, o deslocamento dos militares para a província de Santa Catarina não passou despercebido na Corte. O próprio jornal havia publicado em sua edição anterior que o destacamento estaria destinado à colônia Blumenau, informação que foi modificada devido a “boatos” que diziam que o destacamento seria dirigido para a Joinville.

Esta notícia alarmante surpreendeu bastante os habitantes de Joinville, tanto mais que não havia motivo algum para explicar essa medida. (...) O único fato que é chegado a nosso conhecimento a respeito da dissolução do contrato, é, que alguns trinta colonos recém chegados de S. Bento dirigiram-se por um abaixo assinado à Diretoria desta colônia, suplicando em termos mui decentes a continuação dos pagamentos dos jornais nas obras da Estrada de Dona Francisca, e que o Diretor da dita estrada, atendendo às justas reclamações, pedira por um telegrama do Ministério da Agricultura um crédito extraordinário de 15 contos de réis em três prestações mensais.<sup>230</sup>

Alfredo de Escragnolle Taunay<sup>231</sup>, que estava em campanha para deputado pela província de Santa Catarina, questionou o Ministro da Guerra, Afonso Pena, sobre o incomum destacamento de tropas para as colônias. A preocupação de Taunay era de que as tropas seriam utilizadas para intervenção durante o pleito eleitoral naqueles distritos. Enquanto o ministro assegurou que o deslocamento das tropas havia sido efetuado a pedido do presidente da província, em decorrência dos distúrbios ocorridos nas colônias Blumenau e Joinville, ocasionados pela questão dos pagamentos em atraso, no caso da primeira, e pelo fim das verbas para a continuidade da estrada, no caso da segunda.<sup>232</sup>

Outro episódio em que é possível identificar a agência dos trabalhadores de obras públicas em busca de melhorias na sua condição, ocorreu anos antes, em Joinville. O episódio foi noticiado pela imprensa local. A *Gazeta de Joinville* noticiou a insurgência de trabalhadores empregados nas obras da estrada Dona Francisca, na região de São Bento, onde o empregado da direção da colônia teria sido tomado como refém para caminhar junto dos trabalhadores até a sede em Joinville a fim de pressionar o diretor da colônia a ouvir suas reivindicações.<sup>233</sup> Os trabalhadores expuseram as reivindicações por escrito e essas também foram publicadas na *Gazeta de Joinville* como seguem:

<sup>230</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 05 de abril de 1882, p.03.

<sup>231</sup> Foi um escritor, militar e político durante os anos do Império no Brasil. Na carreira política, destaca-se por ter atuado como Presidente da Província de Santa Catarina (1876-1877), sendo eleito deputado geral no ano de 1881. Ver: FRAZÃO, Dilva. **Visconde de Taunay**. Disponível em: [https://www.ebiografia.com/alfredo\\_taubay/](https://www.ebiografia.com/alfredo_taubay/). Acesso em: 07 jan. 2023.

<sup>232</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 05 de abril de 1882, p.03.

<sup>233</sup> GAZETA DE JOINVILLE, 19 de março de 1877, p.03. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/711608/99>. Acesso: 21/09/2021.

Nós aqui presentes pedimos, obrigados pela fome e também em nome dos que restaram, tomar em consideração os pontos seguintes e promover a sua execução:

- 1º - Trabalho! Pagamentos de 14 em 14 dias, ou pelo menos cada mês.
- 2º - Pagamento imediato dos salários já vencidos nos trabalhos da Estrada da Serra e dos da Direção para combater a fome reinante.
- 3º - A presença do Diretor, ou a sede da Direção em São Bento.
- 4º - Viático de S. Bento à Joinville e vice-versa e pagamento dos mantimentos em último lugar; salário a todos os homens até o dia que principiarem os trabalhos.
- 5º - Necessitamos de dinheiro pela razão de que o Snrs. vendedores de S. Bento, não podem e não querem mais fiar por ordem da Direção, por que segundo eles, alguns já tem que receber os importes, há mais de um ano.
- 6º - Distribuir-se lotes coloniais com ciência da Direção cujo valor é nulo e que não merecem ser trabalhados; também os há nos quais os colonos plantam e os tropeiros colhem.
- 7º - Pedimos em vista da quadra atual lembrar da Igreja e escola de S. Bento para que tenhamos ocupação e que os nossos filhos não sejam postos na categoria de touros ou burros; não podendo com tais elementos nenhuma considerar-se feliz como provou o Império do Brasil, promovendo a imigração de europeus instruídos e pagando-se a esta uma subvenção.  
Cremos isto sugestão suficiente para que não seja licito a qualquer cacique de cochila repetir-nos continuamente que ninguém nos convida a vir para este maldito paraíso de fome.
- 8º - Obrigar ao Doutor Wolff a tratar humanamente os doentes e se isso não for possível, retirar-lhe a subvenção do lado da Direção.
- 9º - Tendo de receber cada colono, como tivemos notícia, [...] pedimos isto não do Governo mas sim da sociedade Hamburguesa ou do Diretor. Estamos debaixo da proteção da lei da imigração e por isso fomos obrigados pela miséria e pela fome a reclamar esta subvenção e d'ella fazer uso.
- 10º - Não podemos ser correspondidos à nossa razão e proposta, de algum modo pedimos: mandar-nos à nossas aldeias, a nossa pátria, restituindo-os ao *status quo*, em que estávamos antes da imigração.<sup>234</sup>

Antes mesmo de expor a primeira reivindicação, os trabalhadores declaram que sua maior motivação foi a fome reinante - “Obrigados pela fome” -, por isso, reivindicavam trabalho em primeiro lugar. É interessante notar que não é comida, não são terras, não são sementes e sim, trabalho! É possível especular que esses colonos já possuíssem terras e sementes e por isso elas não figuram nas exigências, mesmo assim, ainda estavam sendo acometidos pela fome por falta de trabalho e, principalmente, pagamentos. Ainda, através das reivindicações é possível perceber o estado de dependência que os colonos estavam submetidos com os comerciantes locais. E que o descontentamento atingira tal estado que, como apresentado no item 10, caso suas demandas não pudessem ser atendidas, era preferível retornar a sua pátria e a condição que viviam antes da imigração.

Como mencionado nos relatos de Karl Kleine, os trabalhos na abertura de estradas se constituíam em seu aspecto itinerante, o que pode ser destacado nas reivindicações dos trabalhadores. O quarto item das reivindicações se refere ao deslocamento dos trabalhadores

<sup>234</sup> A carta é datada na publicação como sendo de 17 de março de 1878. GAZETA DE JOINVILLE, 21 de março de 1878, p.03-04. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/711608/135>. Acesso: 21/09/2021.

até o local de trabalho e indica que não estavam recebendo nenhuma ajuda de custo quanto ao transporte, ou sequer com mantimentos. A situação dialoga com a solicitação do próximo item, a recusa dos vendedores de São Bento não poderem mais vender fiado aos trabalhadores. Em muitas localidades prática dos colonos em comprar fiado era amplamente difundida e necessária para a sobrevivência de muitas famílias. A interrupção dessa prática, por via de decretos e regulamentos, causava diversos transtornos aos colonos, pois os chamados vendeiros eram os fornecedores mais próximos e a que os colonos tinham acesso, fosse para mantimentos ou crédito facilitado.

A insurgência foi a maneira que aqueles trabalhadores encontraram de chamar a atenção das autoridades para suas demandas. É provável que essa não fosse a primeira vez que solicitaram os pagamentos atrasados, o retorno do crédito com os comerciantes, um melhor tratamento pelo médico da colônia ou a construção da escola da igreja para os filhos frequentarem. Esses demonstram que tinham consciência da sua condição enquanto trabalhadores e estrangeiros, pois direcionavam suas demandas, não apenas ao Governo, mas para a diretoria da colônia e para a Sociedade Hamburguesa.

Os casos ocorridos no Warnow e Joinville demonstram diferentes situações onde os trabalhos nas obras afetam diretamente na capacidade de ganhos dos trabalhadores. Em relação ao pagamento dos trabalhadores das obras públicas, os valores poderiam variar de acordo com o tipo de trabalho e pela forma de contratação do trabalhador (jornada ou empreitada). Apesar disso, o trabalho nas obras públicas poderia não render um pagamento em dinheiro efetivamente. As jornadas eram sim negociadas em valor de pagamento, porém, em muitos casos, o pagamento das jornadas acumuladas poderia demorar longos períodos para serem pagos, ou, em outros casos, no final das contas o trabalhador recebia o abatimento de sua própria dívida colonial como remuneração. Ainda havia os casos onde a diretoria da colônia não recebia o repasse do Governo Provincial ou do Ministério da Agricultura, então efetuava os pagamentos em forma de vales com os comerciantes.

Nos períodos de grande fluxo de entrada de imigrantes, as obras existentes na colônia não eram suficientes para gerar postos de trabalho para todas as famílias. Enquanto, nos períodos de baixo fluxo de chegada de novos imigrantes, não era possível às diretorias coloniais empregar somente aqueles residentes nos primeiros seis meses de colônia. Sempre que insatisfeitos, os colonos recorriam à diretoria da colônia com seus reclames. E a própria diretoria utilizava estratégias para conter os reclames dos colonos em meio à escassez de recursos, a exemplo do pagamento em forma de vales com os comerciantes locais. Além de, no caso de Hermann Blumenau, dar preferência a manter empregados os homens casados,

optando preferencialmente pela demissão dos solteiros quando necessário, pelo motivo desses poderem se deslocar para outras regiões da colônia com mais facilidade para procurar novos empregos.<sup>235</sup>

As mudanças em relação ao emprego nas obras e seus pagamentos, implementadas pelo Governo Imperial no ano de 1877 impactaram diretamente nas dinâmicas locais de trabalho comumente praticadas pelas diretorias coloniais. Juntamente com a criação da Comissão Pagadora, as diretorias coloniais foram impedidas de realizar quaisquer formas de pagamentos aos trabalhadores. Essa nova dinâmica gerou estranhamentos, atrasos, falta de pagamentos, demissões<sup>236</sup>, episódios de violência e insurgência.

A revolta dos trabalhadores com a resposta do Governo Imperial demonstra a importância do impacto das obras públicas para o cotidiano colonial. Mais do que uma ocupação esporádica em meio aos melhoramentos da infraestrutura colonial, os trabalhos nas obras públicas figuravam como o principal sustento de muitas famílias, como demonstra a preocupação de Hermann Blumenau. Devido à própria dinâmica de estruturação das colônias, muito dependentes da chegada constante de novos colonos para poder acomodá-los e expandir, os trabalhos assalariados atuaram para solucionar diversos problemas, fosse a falta de estrutura colonial ou o período de adaptação para gerar sustento aos recém chegados. No entanto, não tardou para que as obras fossem capturadas como meio de enriquecimento e acúmulo de poder.

---

<sup>235</sup> DESCHAMPS, 2015, p.111

<sup>236</sup> Por conta da impossibilidade de realizar acordos e pagamentos com os trabalhadores, em outubro de 1877, o diretor Hermann Blumenau acabou por demitir 80 trabalhadores empregados em obras públicas, sendo eles solteiros. Assim, mantinha-se ainda 300 colonos empregados, cuja demissão impactaria na condição de vida de trezentas famílias. DESCHAMPS, 2015, p.150.

#### 4 SUMÁRIO DE CULPA: A DEMANDA PETERS E O CASO BERTOLI

Neste capítulo serão abordadas as ações de dois ditos “colonizadores” de localidades diferentes do Vale do Itajaí. Como fator de semelhança, ambos foram envolvidos em litígios ocasionados por questões agrárias que tiveram origem na mesma comarca e tramitaram em todas as instâncias do judiciário. No âmbito da justiça, encontraram opositores poderosos e com recursos e disposição para estender os litígios por anos. A “Demanda Peters” e o “Caso Bertoli” serão devidamente apresentados em separado, para, posteriormente serem analisados através das similaridades e discrepâncias que os une e afasta conforme o argumento da pesquisa.

Augusto Peters, um imigrante alemão, assim como muitos outros, rumou ao Brasil na metade do século XIX, junto com sua família se estabeleceu na colônia Blumenau. Anos mais tarde, juntamente com a esposa e filhos, partiu para a região atualmente conhecida como Pouso Redondo, no Alto Vale do Itajaí em Santa Catarina, onde adquiriu terras e passou a residir. Na segunda década do século XX, Peters teve de travar uma verdadeira contenda judicial para validar a posse sob parte das terras em Pouso Redondo.

Em resumo, Augusto e sua esposa Emília Peters haviam entrado na justiça na busca por validar, através da aquisição de um título de propriedade, a posse que exerciam sobre os terrenos localizados na margem esquerda do Rio Pombinhas. Para além dessas terras em litígio, a família possuía outra porção à margem direita do mesmo rio, para a qual tinham o título de propriedade. As primeiras tratativas dos Peters com a justiça ocorreram no ano de 1925, mas o processo que se estendeu nas instâncias do judiciário foi julgado na comarca de Rio do Sul (1941), no Tribunal de Apelação da Capital (1941) e no Superior Tribunal de Justiça (1942).

Luiz Bertoli, nascido no ano de 1879 em Timbó – SC, desde jovem aprendeu o ofício de ferreiro, com o passar do tempo, atuou como tropeiro, tendo residido em outras localidades do estado, como Lages e Rodeio. Após constituir família, Bertoli passou a investir em contratos com o Estado para a abertura de estradas em troca da concessão de terras. Juntamente de seu filho e outros sócios, Luiz Bertoli fundou a Colonizadora Bertoli e sua atuação está intimamente ligada a fundação de diversos municípios do Alto Vale do Itajaí.

Ao longo dos trabalhos de abertura de estradas, a colonizadora de Bertoli recebeu muitas porções de terras que deveria, por obrigação em contrato, colonizar. Algumas das terras em questão estavam localizadas na zona do Rio do Campo em Santa Catarina.

Diferentemente da experiência do caso anterior, Bertoli não procurou as autoridades judiciais, mas por elas foi acionado quando virou parte de um processo judicial, onde diversas famílias o acusavam de se apropriar indevidamente de terras na região. O caso envolvendo Bertoli tramitou pela comarca de Rio do Sul (1939), no Tribunal de Apelação da Capital (1940) e no Superior Tribunal de Justiça (1941).

Augusto Peters e Luiz Bertoli, cada um à sua maneira, tiveram contato com as terras no Alto Vale do Itajaí através da atuação em obras públicas, ambas as histórias e processos judiciais são perpassados pela atuação, ou inação, do Estado de Santa Catarina, tendo sido este, na figura de seu representante legal, acionado enquanto parte integrante dos litígios e, de certa forma, decidiu “isentar-se” do conflito.

O processo judicial de Augusto Peters está sob a guarda permanente do Museu do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, enquanto o caso Bertoli encontra-se no Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

#### 1.4 A DEMANDA PETERS

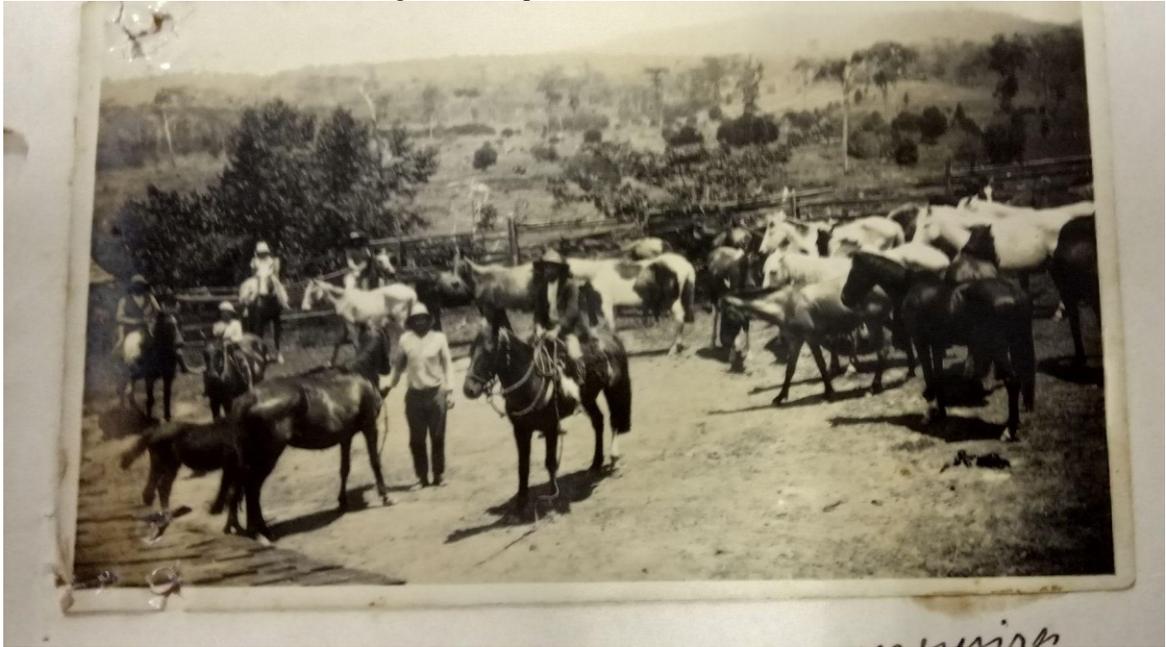
A “Demanda Peters com a Casa Salinger” trata-se de um litígio judicial ocorrido nas primeiras décadas do século XX nos tribunais de Santa Catarina. O caso colocou em confronto a família do colono imigrante alemão, Augusto Peters, com os dirigentes da empresa Companhia Salinger, localizada com sua sede em Blumenau.

Conforme as informações contidas no processo judicial, Augusto Peters e sua esposa acionaram a Justiça de Santa Catarina no ano de 1925 em busca de obter o registro de propriedade de uma porção de terras na margem esquerda do Rio Pombinhas, localizado em Pouso Redondo. A família era proprietária de uma vasta porção de terras na região, possuindo o título de propriedade para as terras localizadas na outra margem do rio.

Augusto Peters atuava como guarda-linha da linha telegráfica na região onde hoje está localizado o município de Pouso Redondo. Até as primeiras décadas do século XX, a localidade integrou o território de Blumenau e era utilizada como zona de passagem e um local de repouso (como seu próprio nome sugere) para os tropeiros durante sua jornada dos campos de Curitiba até Blumenau. Por alguns anos, Augusto Peters e sua família foram considerados os únicos moradores colonos na região, condição que pode lhe ter conferido a

credencial necessária para atuar como guarda-linha do telégrafo e acumular a função de fiscal das obras de construção da Estrada Blumenau – Curitibaanos naquela localidade.

Figura 8 - Tropeiros no Sítio dos Peters



Fonte: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941

A situação dos Peters se tornou um litígio quando suas aspirações de legitimar, através da obtenção do registro de propriedade, foram questionadas judicialmente pela empresa Companhia Salinger. A empresa Salinger havia sido fundada em Blumenau pelo influente comerciante Gustavo Salinger e contava com a participação de tantos outros comerciantes da região. Na figura de seu representante à época do litígio, Pedro Cristiano Feddersen, a empresa entrou com uma contestação judicial buscando invalidar as alegações dos Peters como proprietários das terras litigadas. Como a argumentação da família buscava construir uma narrativa de pioneirismo com mais de sessenta anos de história, enquanto a contestação da empresa buscou evidenciar a ilegalidade presente na argumentação e nos atos dos Peters.<sup>237</sup>

<sup>237</sup> Ver: ADÃO, Everson Felipe. **MAIS QUE UM POUSO NO MEIO DO CAMINHO**: estudo sobre a tomada de terras em Pouso Redondo no Alto Vale do Itajaí - SC, na segunda metade do século XIX. 2019. 86 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

Figura 9 - Benfeitorias no Sítio dos Peters



Fonte: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941

Durante a tramitação do processo judicial na comarca de Rio do Sul (1940-1941), diversas testemunhas foram convocadas por ambas as partes para comprovar suas respectivas versões da história. Todas as testemunhas foram questionadas a respeito do pioneirismo dos Peters na região do Alto Vale, também sobre a ocupação das terras da margem esquerda do rio Pombinhas e em qual período teriam ocorrido as ocupações.

De modo geral, todas as testemunhas validaram o aspecto pioneiro da narrativa da família, e mesmo os que não validaram, não possuíam argumentos para questionar, apenas desconheciam a questão. Porém, o pioneirismo da família não foi o ponto basilar contestado pela companhia Salinger, visto que, era tão difícil para a empresa questionar tal narrativa como era difícil para a família validá-la. A empresa buscou se apoiar principalmente em duas frentes de argumentação: primeiro, alegar que a família só havia ocupado as terras da margem esquerda poucos anos antes de dar início ao processo judicial e, em segundo, mostrar que a narrativa de pioneirismo dos Peters descortinava algo de maior relevância, se tivessem

entrado nas terras sessenta anos antes, sem a titularidade sobre as mesmas, os Peters seriam na verdade invasores de terras incorridos nos artigos da Lei de Terras de 1850.<sup>238</sup>

A questão da invasão das terras foi pautada tendo como base o regimento da Lei de Terras de 1850, na prática, o requerimento da família tratava-se de uma ação de direito de propriedade por usucapião, no entanto, durante a vigência da Lei de 1850, as referidas terras seriam classificadas como devolutas, logo, seriam bens públicos que - de acordo com algumas interpretações - não eram passíveis de aquisição por usucapião. Essa situação gerou um longo debate a respeito da imprescritibilidade aquisitiva de bens públicos, assim, a interpretação de que as terras devolutas não eram passíveis de aquisição por meio de usucapião se tornou a principal linha de argumentação pela empresa Companhia Salinger. Por sua vez, a família Peters buscou se amparar em interpretações de juristas a respeito da possibilidade, inclusive, destacando decisões do Tribunal de Santa Catarina que seguiram interpretação semelhante.<sup>239</sup>

Em resumo, do ponto de vista dos Peters, a família havia sido pioneira na região, tendo chegado às terras por volta dos anos 1880. Eles não faziam distinção quanto a qual margem do rio as terras estavam localizadas e delas teriam feito uso desde o início. Seu direito sobre a propriedade das terras estaria baseado na legislação vigente ao litígio, ou seja, de acordo com o Código Civil de 1916. Olhando pela ótica da empresa Salinger, a família havia ocupado as terras sem título de compra ou permissão do Estado à época de vigência da Lei de Terras de 1850, assim considerados invasores de terras pelos dispositivos da mesma. Além disso, só teriam feito uso das terras da margem esquerda do rio após os anos de 1920, o que inviabilizaria o direito à usucapião mesmo considerando as exigências presentes no Código Civil.

Algumas narrativas afirmam que Augusto Peters foi o primeiro colono a se estabelecer na região<sup>240</sup> enquanto que a mudança da família Peters, saindo do núcleo mais próximo do *stadtplatz* da Colônia Blumenau para o Alto Vale, foi motivo de debate durante o litígio com a empresa Salinger, devido a sua relevância para definir a data de estabelecimento dos Peters em Pouso Redondo. Segundo depoimento das testemunhas convocadas pela empresa, a família teria se estabelecido na região somente na década de 1890, enquanto as testemunhas inquiridas em favor da família, em sua maioria tropeiros e lavradores, demonstravam ter um maior conhecimento da região e um contato mais antigo com a família, assim narrando

---

<sup>238</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941.

<sup>239</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p. 219-224.

<sup>240</sup> CRISTOFOLINI, Evacir Renato. Pouso Redondo: nossa história, nossa gente. Pouso Redondo: Nova Era, 2000, p.38.

episódios de estadia no “Sítio dos Peters” na localidade de Pouso Redondo já nos anos da década de 1880.<sup>241</sup>

Além das datas, os motivos da mudança da família também divergem nos relatos, variando entre o local ser mais cômodo para Augusto Peters desempenhar a função de guarda-linha e, em outra afirmação, a família teria se mudado por conta das perdas sofridas no antigo lote após uma enchente.<sup>242</sup>

Em relação às terras, a Companhia Salinger alegava que seu proprietário inicial teria sido Victor Gaertner, após seu falecimento, sua viúva, Irma Gaertner, teria as vendido para a Companhia, em troca da compra de cotas da própria empresa. Assim, no momento do litígio a Companhia Salinger seria a proprietária legal das terras. A empresa possuía uma certidão emitida pela Diretoria de Terras do Estado, um edital de chamada dos confrontantes e um termo de audiência realizado na localidade de Taió.<sup>243</sup> Tudo o que envolvia essas alegações da Companhia foi amplamente questionado ao longo do processo, o edital de chamada dos confrontantes abrangia uma área superior a 200 km especificadas apenas como “terras na linha do rio Itajaí do Oeste”. A reunião realizada em Taió contou apenas com a presença de Gaertner, algumas testemunhas e os agrimensores, estes mais tarde contratados para realizar a medição das terras.

Conforme o documento foi o Coronel Antonio de Lima e Oliveira, então vice-governador em exercício, que concedeu uma área de mais de 15 milhões de metros quadrados na margem esquerda do Rio Pombinhas para Victor Gaertner no ano de 1922. Através de seu procurador, Pedro C. Feddersen, Gaertner realizou a solicitação de uma concessão de terras em pagamento a realização da obra de construção de uma estrada com extensão de mais de 50 km ligando as regiões de Trombudo ao Corisco e mais um ramal até Pouso Redondo. Porém, ao longo do processo, Henrique Rupp Júnior<sup>244</sup>, o advogado dos Peters, enviou petições à Diretoria de Terras para verificar a legitimidade da dita concessão e terminou alegando que Victor Gaertner havia recebido o título de terras que nunca requereu, dando a entender que

---

<sup>241</sup> ADÃO, 2019, p.20-21.

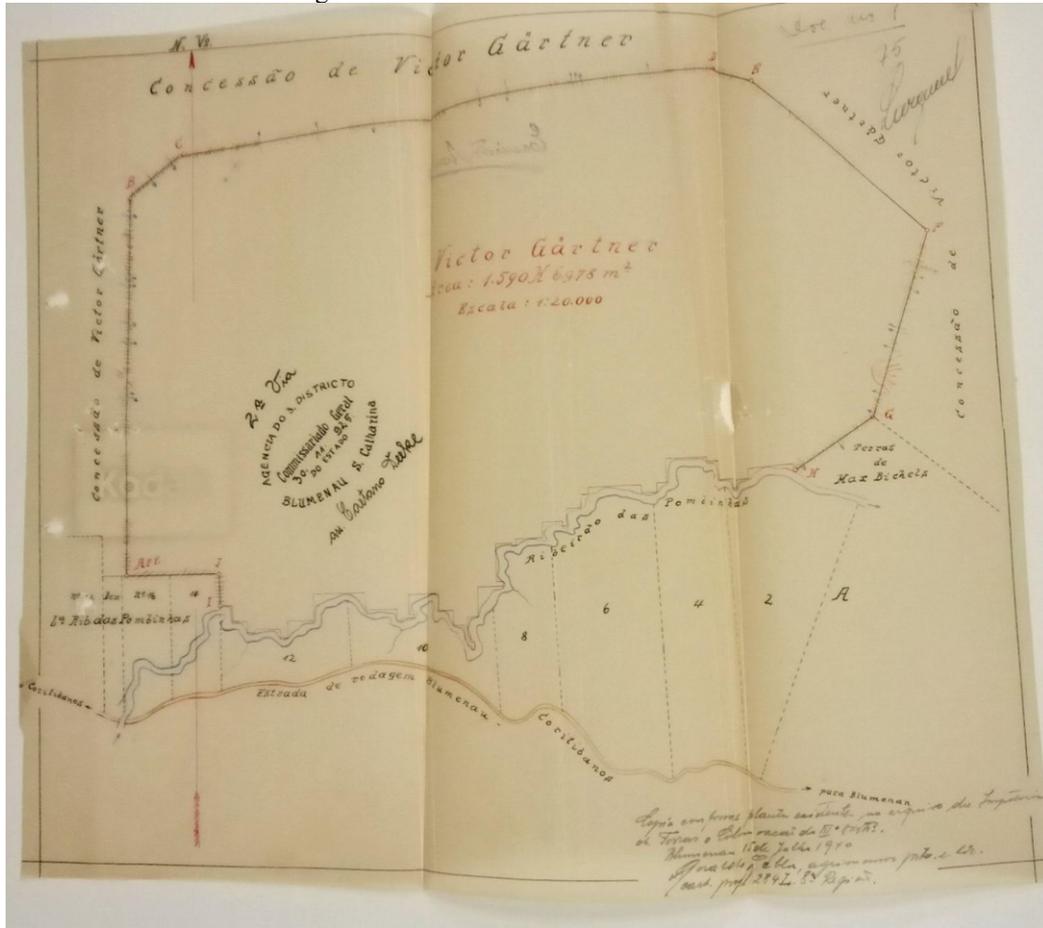
<sup>242</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941., p.168.

<sup>243</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941. p.178.

<sup>244</sup> Rupp Júnior nasceu na cidade de Joinville, em Santa Catarina, sendo filho de Ema Rupp e Henrique Rupp. Ao longo de sua carreira, Rupp Júnior atuou como advogado, jornalista, empresário e professor. No campo político, foi representante do Partido Republicano Catarinense, atuando como Deputado Estadual em cinco legislaturas, também tendo participação ativa nos acontecimentos da Revolução de 1930

quem realmente estava por trás da movimentação seria a empresa Salinger na figura de seu representante.<sup>245</sup>

Figura 10 - Concessão de Victor Gaertner



Fonte: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941

Toda a dinâmica envolvendo a concessão das terras a Victor Gaertner levantava suspeitas de que o ofício havia sido elaborado apenas após o início do processo de usucapião pelos Peters, até mesmo a área especificada pela empresa era a mesma do sítio da família, algo que não se poderia saber naquele momento, pois somente foram medidas após o início do processo judicial. Para o advogado da família, essa dinâmica de registro das terras seguia um padrão de parceria com o agrimensor a fim de aparentar legalidade nos procedimentos.

<sup>245</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p.217.

Inicialmente, fazia-se o anúncio genérico da medição de terras que poderiam englobar diversas localidades, na busca de evitar alertar possíveis interessados, principalmente posseiros, depois, participavam da reunião apenas pessoas favoráveis às intenções da empresa, inclusive, essas pessoas que inicialmente se apresentavam como testemunhas da audiência, posteriormente poderiam ser contratadas para os trabalhos de medição das terras. O esquema ainda poderia envolver a participação dos funcionários da Diretoria de Terras, fornecendo documentos com datas retroativas, se fosse o caso. Em seu discurso, o advogado da família especula a articulação desse esquema no caso em questão:

Como poderiam os autores suspeitar que essa audiência fosse para medir o sítio Peters, quando mesmo do edital nunca tiveram notícia, **pois bem se sabe como essas medições eram feitas sempre de parceria com o agrimensor, que afixava editais somente nos autos porque ninguém os via, pois era mesmo para não serem vistos nem deles se saber notícias.**<sup>246</sup>

Ao longo da segunda metade do século XIX (e ainda no início do século XX pelo que a questão demonstra) não eram incomuns os casos de registros legais de terras realizados de maneiras fraudulentas ou registros em que a fraude não era o objetivo, mas o próprio desconhecimento dos limites das terras poderia causar equívocos. A promulgação da Lei de Terras de 1850 buscava implementar um estatuto para gerir as questões agrárias no território, assim ocupando a lacuna jurídica existente desde a suspensão da emissão de novas sesmarias no início do Império. Da forma que foi estruturada, fazendo com que os próprios ocupantes das terras tivessem a responsabilidade de descrevê-las, a Lei de Terras contribuiu para o surgimento de uma série de problemas no âmbito agrário, além de permitir a manutenção do latifúndio improdutivo e da grilagem de terras.<sup>247</sup>

Essa dificuldade em determinar o lugar do posseiro na legislação sobre terras advinha justamente da forma que vinha se dando o apossamento de terras desde os séculos anteriores, não raro calhava de um grande fazendeiro ser também um posseiro. Mesmo na própria lei de 1850 ficou estabelecido que as terras particulares fossem determinadas a partir da discriminação dos proprietários, ou seja, caberia a eles informar ao Estado a extensão de suas terras, nesse processo poderiam conferir a si terras limítrofes que não os pertenciam e que só seriam questionadas se e quando houvesse outros interessados com capital financeiro e social para tal.<sup>248</sup>

<sup>246</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p.217. Grifos nossos.

<sup>247</sup> DAROSS, Flávia Paula. A lei de terras em Santa Catarina e a Consolidação do Estado imperial brasileiro. 2017. 158 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017. p.21-22.

<sup>248</sup> ADÃO, Everson Felipe. **MAIS QUE UM POUSO NO MEIO DO CAMINHO**: estudo sobre a tomada de terras em pouso redondo no alto vale do itajaí - SC, na segunda metade do século XIX. 2019. 86 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

Para além dos conflitos, a Lei de Terras foi de fundamental importância para o processo de colonização e serviu como barreira, dificultando o processo de regularização fundiária para as populações mais pobres.

Mas, embora a Lei de Terras tenha malogrado no que se refere aos objetivos de regular a ocupação fundiária do território nacional, de estreimar o domínio público do particular e de financiar a imigração de trabalhadores europeus pela venda de terras devolutas, é consensual o fato de que a estrutura burocrática criada para sua execução constituiu-se em um poderoso mecanismo que atendeu ao objetivo de restringir o acesso a terras devolutas principalmente por populações pobres em regiões valorizadas pela agroexportação ou dominadas por grupos de elites e parentelas.<sup>249</sup>

No período em que o juízo da comarca de Rio do Sul emitiu a sentença do julgamento, na imprensa regional, o Capitão Euclides de Castro publicou uma série de notícias com o objetivo de ressaltar a situação do desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí, onde, por mais de uma vez, mencionou o litígio envolvendo os Peters.<sup>250</sup>

Desde jovem, Euclides de Castro compôs o exército, chegando a ocupar a patente de capitão. Nos anos 1912 e 1913 atuou no Serviço de Proteção ao Índio (SPI) na região do Alto Vale, quando produziu relatos que foram publicados em português no jornal *Der Urwaldsbote*.<sup>251</sup> Depois de reformado do exército passou a dedicar-se ao jornalismo e colaborar com o jornal *A Notícia*, da cidade de Joinville, sendo considerado um auxiliar de redação da sucursal do jornal em Blumenau. Os relatos a respeito do caso envolvendo a disputa de terras em Pouso Redondo foram feitos em meio a uma série de notícias intituladas “Notícias de Blumenau”, publicadas ao longo de várias edições, onde Castro aborda o desenvolvimento de diversas localidades na região do Alto Vale do Itajaí.

Mas é na edição de 11 de março de 1942 que Euclides de Castro relata o que ele nomeou nas páginas do jornal como “A demanda Peters com a Casa Salinger”, expondo sua argumentação em defesa da família Peters.

Mas, em tudo isto há fatos que não devem ficar esquecidos porque revelam clamorosas injustiças. Peters chegou ali no ano de 1892 e tomou conta daquelas terras

<sup>249</sup> DAROSSO, 2017, p.23.

<sup>250</sup> A NOTÍCIA. Joinville, 8 mar. 1942. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/843709/21521>. Acesso em: 02/07/2022.

<sup>251</sup> Além de integrar o Serviço de Proteção aos Índios, construiu carreira militar ocupando o posto de capitão e chegando a comandar o Esquadrão de Cavalaria da Força Pública de Santa Catarina durante a Guerra do Contestado. Após ser reformado do serviço militar, passou a atuar como jornalista. BLUMENAU EM CADERNOS. Tomo XL, nº. 2, Blumenau, fevereiro de 1999. p.29-30. Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/blumenau%20em%20cadernos/1999/BLU1999002.pdf>. Acesso: 06/11/2022.

inclusive as que se achavam à margem esquerda do Rio Pombinhas e que iam ter ao Ribeirão da Erva. Ora, tendo ele ocupado tudo aquilo naquele tempo, é óbvio que tudo lhe pertencia por um DIREITO do Usucapião! Beneficiou-as e ainda criou nelas filhos de 50 anos, para vê-las hoje entregues àqueles que lá se localizaram, muito longe dali, no ano de 1897, no Governo de Hercílio Luz! Quem escreve estas linhas ali estivera no ano de 1900 e, em 1912 ali fundara um Posto de Atração quando auxiliar do Serviço de Pacificação dos Índios. Portanto é uma testemunha que diz a verdade. Não discutimos se essas terras eram devolutas mas afirmamos que o grande pioneiro Augusto Peters não podia perdê-las. As terras em questão, que foram adquiridas no ano de 1897, só foram reconhecidas pelo seu dono 20 anos depois! Essas terras foram medidas pelo engenheiro Teodor Kleine. [...]<sup>252</sup>

Antes de mudar de assunto de forma abrupta, Castro expõe o que o foi debatido durante o litígio: o momento de chegada da família na região, a ocupação das terras em ambas as margens do rio, a busca pelo título de propriedade por usucapião, a comprovação do uso da terra pelas benfeitorias e a chegada dos confrontantes com parcerias com o Governo. Com isso, o desfecho do processo somente foi publicado em edição posterior:

Entrando em demanda Peters, com a casa Salinger, isto é, o pobre colono e funcionário federal perdeu as que se achavam à margem esquerda do Rio Pombinhas, onde ele havia construído ranchos e roças. Ficou apurado que eram terras devolutas. Peters, o grande pioneiro, desbravou aquelas terras, cultivou-as, fez casas e as tornou elemento econômico e ponderável. E assim quase se lança à miséria um pioneiro que rasgou o nosso sertão cheio de índios e ainda prestou socorros a todos os viandantes que demandavam aquela perigosa picada!<sup>253</sup>

Em tom de pesar, Castro anunciava a derrota judicial da família Peters. O juiz da comarca de Rio do Sul, Adão Bernardes, julgou a ação de Emília e Augusto Peters improcedente por serem as terras devolutas e apenas passíveis de usucapião considerando a posse por mais de quarenta anos e de “boa fé”. Assim, sentenciando a perda das terras e o pagamento dos custos do processo.<sup>254</sup> Poucos dias após a sentença emitida pelo juiz da comarca, a ação foi apelada ao Tribunal de Apelação do Estado seguindo uma estrutura de argumentação muito mais robusta, quanto ao direito sobre as terras, e mais direta em relação às formas com que a Companhia Salinger agia para obter terras que destinava à colonização.

Apesar de opositores no processo de validação das terras em Pouso Redondo, tanto a empresa Salinger, quanto Augusto Peters, possuem histórico de atuação na construção de estradas na região do Alto Vale, mais especificamente na construção da Estrada de Rodagem Blumenau - Curitiba e seus ramais. As terras em disputa estavam localizadas próximas à

<sup>252</sup> A NOTÍCIA. Joinville, 11 de março de 1942, p.7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/843709/21542>. Acesso: 06/11/2022.

<sup>253</sup> A NOTÍCIA. Joinville, 12 de março de 1942, p.7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/843709/21550>. Acesso: 06/11/2022.

<sup>254</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p.210-213.

linha da estrada, é bastante provável que os Peters tenham chegado até a região de Pouso Redondo por conta do avanço da construção da estrada. As obras da estrada, que desde as expedições de exploração ao Alto Vale eram realizadas por iniciativa da direção da colônia Blumenau com financiamento do Governo provincial, a partir do final da década de 1880 passou a envolver diferentes formas de parcerias do Estado com os moradores da região do vale, fosse de maneira direta ou através de concessões para sociedades anônimas.

Além do posto de guarda-linha, Augusto Peters ocupou a função de fiscal das obras da Estrada Blumenau - Curitibanos. Conforme o estatuto da companhia, a fiscalização das obras seria de responsabilidade dos membros da diretoria, podendo a eles indicar outra pessoa para desempenhar tal função.<sup>255</sup> No ano de 1890, quando Augusto Peters aparece como fiscal da Companhia Construtora da Estrada Blumenau - Coritibanos, Peters também consta na listagem de acionistas como detentor de uma cota da empresa. Enquanto Gustavo Salinger, o fundador da Companhia Salinger, possuía oito cotas e Pedro C. Feddersen, o diretor da empresa durante os trâmites judiciais, era detentor de quatro cotas. Não constando na listagem de acionistas os nomes de Victor Gaertner (então falecido) ou de sua esposa.<sup>256</sup>

Augusto Peters pode ter comprado sua cota de participação na companhia construtora da estrada, ou tê-la recebido por conta de sua atuação como fiscal. Por ter sido considerado ele, junto de sua família, os únicos moradores colonos daquela região do Alto Vale. Peters pode ter sido escolhido para fiscalizar as obras devido a sua posição privilegiada quando os trabalhos alcançaram aquela região. Além do mais, a função que desempenhava junto ao telégrafo<sup>257</sup>, lhe conferia as atribuições para estabelecer contato com a sede da companhia quando necessário.

Durante os trâmites do processo pela disputa das terras, a família Peters apresentou uma carta datilografada, enviada por Gustavo Salinger para Augusto Peters em 1896. Na carta, Gustavo Salinger solicita que Peters lhe preste o favor de conduzir um enviado seu durante a inspeção da qualidade da erva-mate na região do Alto Vale. A carta, escrita em alemão foi traduzida pelo tradutor público da Comarca de Rio do Sul com o seguinte conteúdo:

---

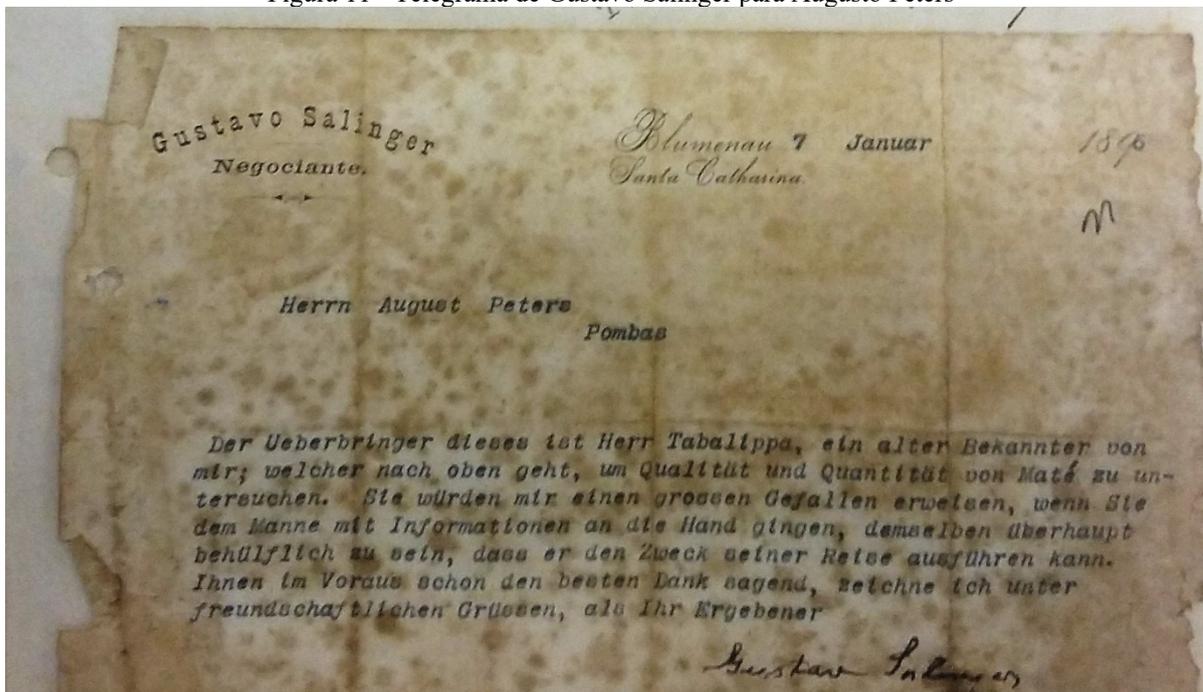
<sup>255</sup> REPÚBLICA. Desterro, 31 mar. 1890, p 03. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/711497x/409>. Acesso: 14/10/2022.

<sup>256</sup> IMMIGRANT. Blumenau, 15 mar. 1891. p.04. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=887595&pagfis=4>. Acesso: 06/11/2022.

<sup>257</sup> Augusto Peters desempenhou a função de guarda-linha do telégrafo até o ano de 1918, quando foi aposentado. O DIA: Órgão do Partido Republicano Catharinense. Florianópolis, 07 de agosto. 1918. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/217549/20962>. Acesso: 06/11/2022.

Senhor Augusto Peters, Pombas. O portador desta é o senhor Tabalippa, um velho conhecido meu, que irá para cima, a fim de examinar qualidade e quantidade da ervamate. Vossa senhoria me faria um grande favor, em prestar informações aquele senhor e, em geral, ser útil ao mesmo, afim de que ele possa realizar o intento de sua viagem. De antemão dizendo-lhe o melhor agradecimento, firmo sob amistosas saudações, como seu dedicado (ass.) Gustavo Salinger.<sup>258</sup>

Figura 11 - Telegrama de Gustavo Salinger para Augusto Peters



Fonte: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941

O objetivo da defesa da família ao acrescentar a carta ao processo era evidenciar que o estabelecimento e moradia de Augusto Peters na região eram de conhecimento e reconhecida por Gustavo Salinger, a ponto de este lhe solicitar favores. O reconhecimento de Augusto Peters como pioneiro na região atualmente conhecida como Pouso Redondo era expresso para além de cartas e testemunhos, também figurava nas páginas da imprensa regional e mesmo isso não foi capaz de lhe conferir o ganho da causa, ao menos não nesta etapa preliminar. O que Augusto Peters e sua família perceberam é que não estavam em confronto apenas com uma simples empresa, sua querela havia descortinado as raízes da prática de ocupação de terras onde os dirigentes da Companhia Salinger eram dotados do mais alto poder de influência no cenário político do Estado.

<sup>258</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941. p.180.

### 1.4.1 A COMPANHIA SALINGER

A constituição da Companhia Salinger percorre um processo muito similar ao de outras empresas criadas na colônia Blumenau. Um colono, um pouco mais abastado do que os demais, passa a intermediar o comércio de produtos básicos ao cotidiano local, importando itens necessários aos moradores e realizando a compra do excedente produzido pelos colonos para efetuar a venda em outras localidades. Em busca de compreender a formação e expansão da Companhia Salinger, é preciso abordar a biografia de três personagens importantes para o desenvolvimento da empresa e de Blumenau, começando por seu fundador.

Gustavo Salinger chegou ao Brasil em 1876, após passar por Brusque e Itajaí, tornou-se responsável pelos negócios de um comerciante da região de Itajaí na Colônia Blumenau, no ano de 1881. Naturalizou-se brasileiro e fundou seu próprio negócio de importação de mercadorias e exportação de produtos coloniais - fumo, manteiga e banha - com o nome de Gustav Salinger & Cia. Logo, com o avanço dos negócios abriu outras filiais e passou a usar o nome Casa Salinger. Além de sua atuação no comércio, Salinger participava das ações culturais locais e ocupava o posto de Cônsul da Alemanha em Blumenau.<sup>259</sup>

Gustav Salinger tinha um dos mais importantes estabelecimentos comerciais de Blumenau, com exportação de folhas de fumo, manteiga, banha e madeiras. Fabricou charutos e descascou arroz antes de concentrar seus esforços na fabricação de esquadrias e outros artigos de madeira. O estabelecimento tem 85 operários.<sup>260</sup>

Pedro Christiano Feddersen chegou à Colônia Blumenau em 1879, possuindo algum dinheiro usando parte para adquirir um lote de terras e o restante deixando sob os cuidados de comerciantes locais. Logo se voltou para a atividade de comércio, quando teve seus planos frustrados pela enchente ocorrida em 1880. Assim, mudou-se para Santos - São Paulo, onde casou-se e constituiu família até retornar, em 1885, para Blumenau quando se tornou funcionário da Companhia Salinger Indústria e Comércio. A Casa de Comércio Salinger estava localizada junto ao porto fluvial da Colônia Blumenau e atuava na importação e exportação de produtos. Com a contratação de Pedro C. Feddersen para gerenciar a empresa, no ano de 1885 foi inaugurada uma filial na então localidade de Altona (atual bairro Itoupava

---

<sup>259</sup> MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. Biografia Gustavo Salinger. 2022. Disponível em: [https://memoriapolitica.ale.sc.gov.br/biografia/358-Gustavo\\_Salinger](https://memoriapolitica.ale.sc.gov.br/biografia/358-Gustavo_Salinger). Acesso: 10/112022.

<sup>260</sup> MAMIGONIAN, A. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. Revista Brasileira de Geografia – julho/setembro de 1965.

Seca em Blumenau) que resultou no alcance de novos consumidores e na expansão dos negócios.<sup>261</sup>

Com o desenvolvimento comercial, a localidade de Altona passou a receber mais moradores, aumentando o fluxo de comércio e os lucros dos negócios de Salinger. Após ampliação do espaço da casa comercial, Feddersen tornou-se sócio da firma de Gustavo Salinger, diversificando os negócios, passando a aplicar em investimento na indústria e produção de charutos para exportação.<sup>262</sup>

Após o falecimento de Gustavo Salinger, em 1920, a Companhia passou a atuar, também, como empresa colonizadora sob a gestão de Pedro C. Feddersen, então sócio-gerente. Neste período, Feddersen se destacou como um dos principais nomes do comércio, indústria e investimentos em Blumenau. Além da direção da empresa, ele atuava como procurador de seu genro, Victor Gaertner, nos negócios que envolviam obras de construção de estradas em contratos com o Estado.<sup>263</sup>

Victor Gaertner recebeu o nome de seu pai e era um dos oito filhos do casal Rose Sametzki e Victor Gaertner. Seu pai era sobrinho do fundador da colônia, Hermann Blumenau e chegou ao Brasil no ano de 1859, tendo ao longo de sua vida exercido muitas funções estando sempre envolvido nas mais diversas iniciativas na colônia, tanto culturais quanto comerciais. Enquanto Victor Gaertner, o filho, casou-se com Irma Gartner, filha de Pedro C. Feddersen, trabalhou na empresa de Gustavo Salinger e atuou na abertura de estradas em contratos com o Estado.<sup>264</sup>

Gaertner assinou contrato com o Governo de Santa Catarina em fevereiro de 1919. Em um acordo que previa a construção de uma estrada de rodagem com extensão de 90 quilômetros, seguindo da Barra do Rio Trombudo até Curitiba, onde Gartner receberia 5\$000 por metro construído em terreno linear e 10\$000 em terreno pedregoso, sendo o pagamento feito até 200\$000 réis em dívidas coloniais e o restante em terras devolutas. O contrato de Gaertner com o Governo previa uma variação no valor das terras, de acordo com a natureza mais acidentada ou pedregosa do terreno, até o ano de 1932, quando o pagamento passou a ser tabelado em um valor médio para as terras. O pagamento pela construção da estrada permitiu que Victor Gaertner fosse autorizado a medir cerca de 50 mil hectares de

---

<sup>261</sup> WITTMANN, Angelina. **Peter Christian Feddersen**. Disponível em: <https://angelinawittmann.blogspot.com/2015/04/peter-christian-feddersen-revisada-em.html>. Acesso: 10/11/2022.

<sup>262</sup> *Ibidem*.

<sup>263</sup> PIAZZA, Walter F.. A Cia. Salinger: e a sua ação colonizadora. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XVI, n. 9, p.252, set 1975. p.252.

<sup>264</sup> DIGITAL, Memória. Victor Gaertner. Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/fundacao-cultural/fcblu/memoria-digital-victor-gaertner38>. Acesso em: 10/11/2022.

terras em local escolhido em acordo com o Governo. As terras foram demarcadas em sua maioria na região do Alto Vale do Itajaí, grande parte próximas à linha do rio Itajaí do Oeste.<sup>265</sup>

Com o falecimento de Gaertner, as terras foram transferidas por sua esposa, Irma Gaertner, à Companhia Salinger, empresa administrada por seu pai, em troca da compra de cotas da companhia. Assim, as terras passaram a ser negociadas aos colonos através da Companhia Salinger.<sup>266</sup>

Lembre-se, tão somente, que estas terras recebera Victor Gaertner do Governo do Estado de Santa Catarina, como pagamento pela construção da estrada de rodagem Blumenau a Curitiba. Por sua vez, a Cia. Salinger, recebeu também, terras em pagamento dos serviços de construção da estrada de rodagem do rio Itajaí do Oeste ao rio do Campo, numa extensão de, aproximadamente, 53 quilômetros, o que fora efetuado em 1922.<sup>267</sup>

No final da década de 1930 a Companhia Salinger estava negociando quase 50 mil hectares de terras nos distritos de Rio do Sul e Taió, sendo que, destes, mais de 4 mil hectares estavam indicados como ocupados por intrusos.<sup>268</sup> Incluso na área total estavam os quase dezesseis mil metros quadrados em disputa (com a família Peters) na região do Rio Pombinhas.

Quando o litígio entre a família e a empresa foi levado ao Tribunal de Apelação da Capital, os Peters e seu advogado fizeram duras críticas e acusaram as práticas realizadas pela empresa Salinger para obter terras.

É a mais antiga, mais poderosa empresa que explora a indústria de terras devolutas no Estado de Santa Catarina. Dela faziam parte primitivamente os srs. Gustavo Salinger e Cristiano Feddersen, antigos comerciantes que largamente se dedicaram também à indústria mercantil tornando-se poderosos e ricos. Não querendo pessoalmente aparecer nas continuadas concessões de terras que obtinham dos governos de Santa Catarina, apareciam tais concessões sempre no nome do honrado blumenauense Victor Gaertner, hoje falecido, genro do Coronel Feddersen. Com o falecimento de Gustavo Salinger e Victor Gaertner, a primitiva sociedade que girou com o nome deste último se transformou em Companhia Salinger.<sup>269</sup>

Os litigantes então passaram a acusar a Companhia Salinger de usar do poder político de Pedro C. Feddersen para ocupar, medir e vender terras em Blumenau e Rio do Sul.

<sup>265</sup> PIAZZA, Walter F. Santa Catarina: sua história. Florianópolis: Ed. da UFSC, Ed. Lunardelli, 1983. p.612-613.

<sup>266</sup> *Ibidem*, 1983. p.624.

<sup>267</sup> *Ibidem*, 1983. p.624.

<sup>268</sup> *Ibidem*, 1983. p.625.

<sup>269</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p.216.

Utilizando dessa influência, a Companhia obtinha como pretexto os acordos com o Governo do Estado para construir estradas de rodagem, assim, conseguiam se manter no comércio de terras devolutas. Essa prática foi apontada como realizada pela empresa desde o ano de 1895, como consequência, a empresa vinha esbulhando e despejando inúmeros posseiros.<sup>270</sup>

A partir de 1895, Feddersen assumiu a presidência do Conselho Municipal de Blumenau, o que, aliado à sua ação como comerciante, lhe abriu as portas para o cenário político estadual, exercendo a função de deputado por sete legislaturas, sendo a primeira delas para os anos de 1898-1900. Segundo Frotscher, “seu sucesso econômico não pode ser explicado sem considerar os laços políticos que estabeleceu ao longo da vida”.<sup>271</sup>

Para além dos laços políticos, segundo a acusação dos Peters, a empresa utilizava-se de outras estratégias para obter as terras que desejava, medindo as terras limítrofes aos terrenos ocupados, visando obter também a área desses terrenos. Para obter o terreno do Sítio dos Peters, a empresa teria requerido uma faixa de terras de mais de 200 quilômetros sem especificá-las ou divulgar corretamente a audiência para os interessados.<sup>272</sup>

Independente das novas considerações, o julgamento do processo judicial na instância de apelação ficou novamente focado na questão da legitimidade do apossamento das terras devolutas e sob qual argumento jurídico o caso deveria ser julgado. Ao final, mesmo com argumentos destoantes, o Tribunal de Apelação decidiu pela manutenção da sentença do juízo da comarca.<sup>273</sup>

Novamente derrotados, a família Peters teve de interpor um recurso extraordinário ao Supremo Tribunal Federal. Até aquele momento, os Peters haviam firmado um compromisso em honorários com seu advogado estipulado em 10:000\$000 réis, com a manutenção da sentença, além de perderem as terras, teriam que custear os trâmites burocráticos da ação. Conforme acordo com Henrique Rupp Junior, seu advogado, a apelação ao Tribunal Federal acresceriam mais 4:000\$000 réis em honorário ao advogado, por conta da contratação de um representante na capital.

Mais uma vez, as possíveis tramas políticas envolvendo os sócios da Companhia Salinger sequer foram mencionadas, o documento e o processo de demarcação das terras na linha do Rio Itajaí do Oeste não foram debatidos, as diversas acusações feitas pela família ao modo como a empresa se utilizava do Governo para ter acesso às terras devolutas também não

---

<sup>270</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941, p.217

<sup>271</sup> FROTSCHER, 2003, p.42.

<sup>272</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941. p.217

<sup>273</sup> A respeito do debate no Tribunal de Apelação, ver: ADÃO, 2019, p.62-72.

foram levados em consideração. Novamente o debate foi pautado na possibilidade ou não de obter a posse de terras devolutas através de usucapião. E se fosse possível, quanto tempo de uso das terras seria necessário para configurar a posse da terra.<sup>274</sup>

Dessa forma, o ministro relator, Philadelpho de Azevedo, concluiu que o processo deveria ser julgado de acordo com a lei vigente quando da abertura do processo, não podendo ser aplicado os preceitos da Lei de Terras de 1850, visto já ter sido superada pelo Código Civil, nem mesmo o Cód. Civil, pois este, na questão das terras devolutas já havia sido superado pelo decreto número 19.924 de 1931.<sup>275</sup>

Após terem sido derrotados em duas instâncias, a família Peters recebia um parecer favorável pelo Superior Tribunal, aquele momento, tantos anos passados desde o início da ação, Augusto e Emília Peters haviam falecido, não viveram o suficiente para receber a notícia de que as terras, finalmente, eram legalmente suas. Ficou a cargo do espólio do casal, composto por herdeiros, filhos e netos, elaborar a demarcação e divisão das terras. Como havia sido estabelecido em contrato firmado com o advogado, Henrique Rupp Júnior foi também contratado para conduzir esses trâmites burocráticos, incluindo a divisão final das partes de terras que seriam de sua propriedade.

---

<sup>274</sup> Ver: ADÃO, 2019, p.69-70.

<sup>275</sup> ADÃO, 2019, p.70.

Figura 12 - O casal, Augusto e Emília Peters



Fonte: TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941

## 1.5 O CASO BERTOLI

Outro representante da exploração de terras no Alto Vale do Itajaí foi Luiz Bertoli, comumente tido como o principal expoente da colonização italiana na região, dando início ao povoado na confluência do Rio das Pombas, que mais tarde venho a se tornar o município de Rio do Campo.<sup>276</sup>

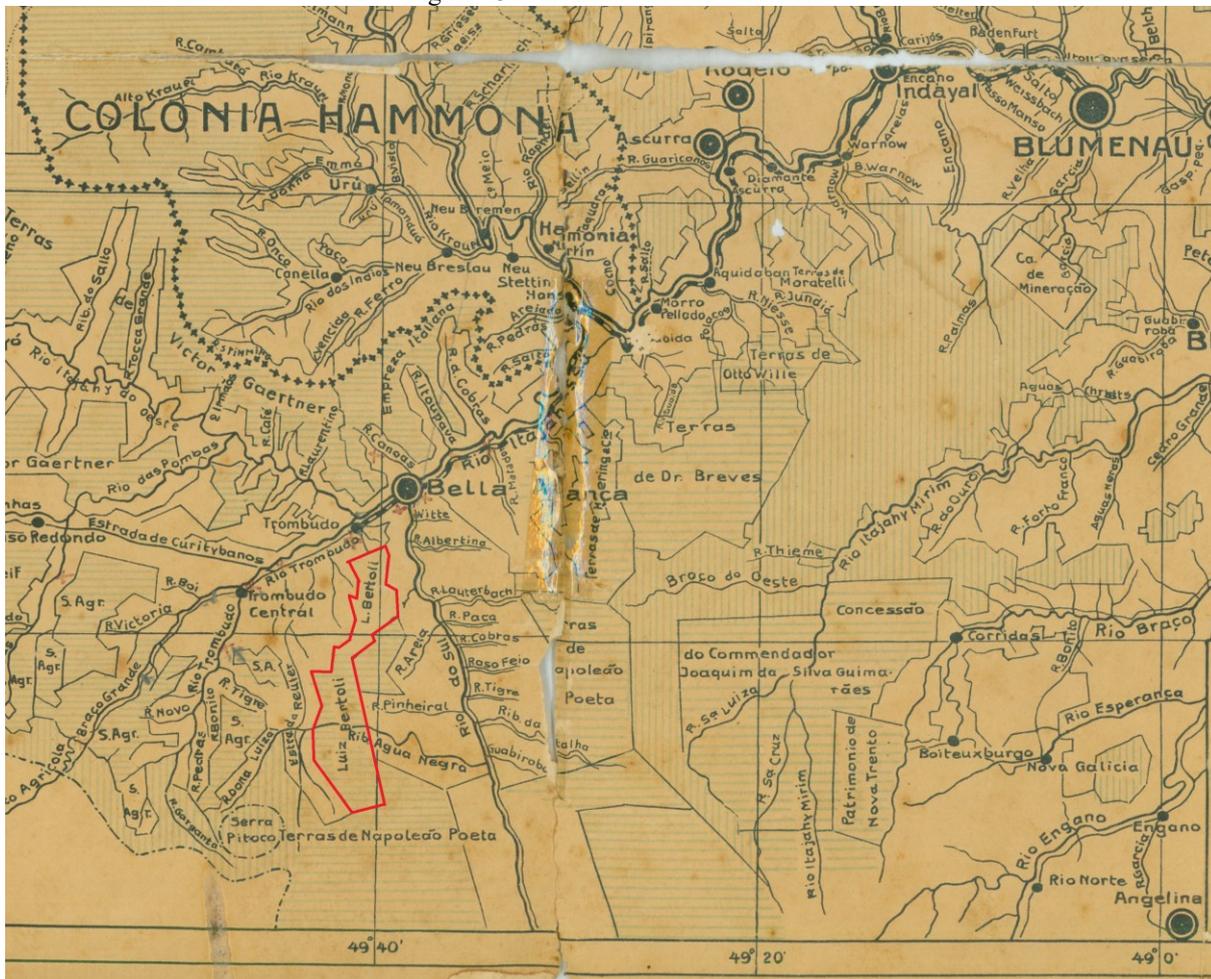
Luiz Bertoli nasceu no ano de 1879 em Timbó - SC, desde jovem aprendeu o ofício de ferreiro. Após se casar, no ano de 1899, mudou-se para Rodeio, depois Lages, onde passou a atuar como tropeiro por um período de dois anos. Após nova mudança, retornou ao Vale do Itajaí, passando a residir novamente em Rodeio. A partir do ano de 1912 passou a investir na

---

<sup>276</sup> PIAZZA, Walter F. Santa Catarina: sua história. Florianópolis: Ed. da UFSC, Ed. Lunardelli, 1983, p.615.

colonização, atuando na região do Rio Itajaí do Oeste.<sup>277</sup> Abaixo, em destaque (vermelho) as terras concedidas a Bertoli.

Figura 13: Terras da concessão Bertoli



Fonte: DEEKE, JOSÉ. Mapa das terras colonizadas e não colonizadas, 1924. Editado.

Segundo Piazza, a “obra colonizadora” de Bertoli tem início em novembro de 1920, quando assinou um contrato com o Governo de Santa Catarina para a construção de uma estrada de rodagem na região do Rio das Pombas. Em sua extensão total, o projeto teria aproximadamente 20 km, da barra do Rio da Pombas até a Estrada Geral de Curitibanos. O pagamento foi estabelecido em 6:000\$000 réis por quilômetro, divididos em três formas de pagamento: moeda corrente, dívidas coloniais e terras devolutas.<sup>278</sup>

Ao longo dos anos, Bertoli foi construindo estradas e demarcando terras para colonização, sendo muitas das terras então ocupadas por posseiros. Em outubro de 1924, Bertoli entrou em conflito com os posseiros que ocupavam terras cedidas pelo Governo do

<sup>277</sup> PIAZZA, 1983, p.614-615.

<sup>278</sup> *Ibidem*, 1983, p.615.

Estado, localizadas próximas ao Rio do Campo. Para solucionar a questão, foi marcada uma audiência para término das medições contando com a presença de Bertoli, os posseiros, do delegado de polícia de Blumenau e do delegado especial de Bela-Alliança (atual Rio do Sul), porém, as tratativas não chegaram a um consenso. Apesar disso, as autoridades presentes expressaram o interesse do Estado nas obras e passaram a garantir a continuidade das obras.<sup>279</sup>

O Contrato de Luiz Bertoli com o Governo do Estado estabelecia as diretrizes e normas a serem seguidas pelo concessionário. Além de especificar as obras, o contrato previa a adoção das normas estabelecidas no Regulamento do Decreto nº 31, de 19 de agosto de 1919, enquanto os trabalhos estariam sujeitos a normatização pela Diretoria de Viação e Obras Públicas. A diretoria também seria o órgão responsável por analisar a viabilidade de outros serviços, que já não estivessem previamente estabelecidos nas plantas, perfis e orçamentos. As obras estariam sujeitas a fiscalização constante por representantes designados pela Diretoria de Viação, inclusive, sendo este capacitado para impor multas por quaisquer infrações às normas estabelecidas em contrato. Foi estabelecido um prazo de seis meses para a efetivação das obras, cabendo multas, também, em caso de atraso. Em contrapartida, o Governo estabelecia o pagamento pelas obras em duas etapas, cada uma delas mediante a construção de 10 quilômetros e 100 metros.<sup>280</sup>

O contrato assinado por Bertoli com o Estado de Santa Catarina continha 16 cláusulas que definiam as características do trabalho a ser desempenhado, os prazos para a realização dos estudos técnicos e início das obras, além de outras questões como valores de pagamentos e multas. Assim, em sua cláusula 16ª, o contrato estipulava que as terras adquiridas através dos trabalhos de construção da estrada teriam de ser, obrigatoriamente, colonizadas em um prazo máximo de 10 anos, contando desde a assinatura do contrato. Passado o período limite, as terras não colonizadas seriam revertidas à propriedade do Estado sem qualquer indenização ou ressarcimento à Bertoli.<sup>281</sup>

Além deste, outro contrato foi estabelecido entre Bertoli e o Estado em janeiro de 1921. O novo contato previa a construção de caminhos vicinais à margem dos ribeirões: Café,

---

<sup>279</sup> PIAZZA, 1983, p.617-618. Os nomes citados por Piazza são: Jesuíno Dorval da Silva, Antônio Moreira Paz, Sebastião Antônio de Oliveira, Honório Ferreira do Amaral, Jorge Valente Sobrinho, Vidal Pereira de Jesus, João Maria Pereira, Cirilo Francisco da Silva, Manoel Alves de Moraes, Urbano Alves de Moraes, Oscar Alves de Moraes, Eleutério Saldanha Varella, Antônio de Haro Varella, Joaquim José de Albuquerque, Arthur Pereira da Silva, Antonio Félix Marcondes, Victorino Lopes Padilha e outros.

<sup>280</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933.

<sup>281</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl. 7.

Fruteira, Toca Grande, Eva, Grande e Pequeno totalizando uma extensão de 46 quilômetros. Todos estes tendo ligação com o Rio Itajaí do Oeste.<sup>282</sup> A finalidade da construção desses caminhos era atender as necessidades dos moradores das localidades próximas e proporcionar emprego nas obras de construção das estradas que ligavam os lotes, criando, assim, um meio de abater suas dívidas coloniais.

Em dezembro de 1922, Bertoli firmou um termo aditivo ao contrato de construção dos caminhos vicinais. O termo se continha em referência aos caminhos que deveriam ser construídos às margens dos ribeirões da Herva e Pequeno, ambos os caminhos seriam alterados. Em substituição à construção das duas estradas, ficou estabelecida a construção de outra à margem do Rio Mosquitinho, afluente do Rio Trombudo, em uma extensão de 14 km.<sup>283</sup>

Um segundo termo aditivo foi firmado em maio de 1924, correspondente ao trecho da região do ribeirão Grande, estipulado em extensão de 10 quilômetros. A partir do novo contrato, Bertoli deveria substituir a construção do caminho às margens do ribeirão Grande, prolongando o caminho já existente na linha do rio Mosquitinho. O caminho existente teria mais 15 km de extensão construídos em continuidade a sua extensão original de 14 km, somando assim uma extensão total de 29 km. Os contratos aditivos permaneciam sob os termos do contrato inicial, em relação aos pagamentos e normas a serem seguidas.<sup>284</sup>

Tabela 2 - Obras em contrato com Luiz Bertoli<sup>285</sup>

<b>Localidade</b>	<b>Margem</b>	<b>Extensão</b>
Ribeirão Café	esquerda	6 km
Ribeirão Fruteira	direita	6 km
Ribeirão Toca Grande	direita	10 km
Ribeirão Herva	direita	8 km
Ribeirão Grande	esquerda	10 km
Ribeirão Pequeno	esquerda	6 km

<sup>282</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.10.

<sup>283</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.11

<sup>284</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.12-13.

<sup>285</sup> As obras dos ribeirões da Herva e Pequeno foram alteradas no primeiro termo aditivo. Já o percurso do Ribeirão Grande modificados no segundo termo.

Em 8 de outubro de 1931, o Governo do Estado, através das ações do interventor Ptolomeu de Assis Brasil instaurou o Decreto nº 57 o qual visava estabelecer novos parâmetros para a condição das terras cedidas pelo Estado a particulares.

Art. 4 - Todos os concessionários de terras sujeitas, por contrato, à colonização, inclusive aqueles cujos prazos contratuais terminaram anteriormente a data de 17 de novembro de 1930, ficam obrigados a apresentar as plantas dos projetos de colonização dentro do prazo de um ano, a contar da data da publicação do presente decreto, o que, entretanto, não impede que os colonizadores cujos contratos não tenham terminado naquela data desde já continuem a dividir as terras que lhes forem tituladas, em lotes coloniais de 25 a 30 hectares, colonizando-as e passando as respectivas escrituras de compra e venda, de conformidade com as disposições do art.1.

Parágrafo único - A alienação de área maior do que a estabelecida neste artigo depende de aprovação especial do Governo.

Art.5 - A falta de cumprimento da disposição do artigo antecedente e seu parágrafo, bem como a inobservância de qualquer das demais prescrições deste decreto, salvo caso de força maior, a juízo do Governo, importa na rescisão do contrato celebrado com o infrator, sem prejuízo das responsabilidades constantes do art.3.

Art.6 - As plantas dos projetos de colonização, de que trata o art.4, referem-se ao total das áreas tituladas, devendo constar destas plantas os lotes já colonizados, com a respectiva topografia dos caminhamentos.<sup>286</sup>

Sob as imposições do novo decreto, Luiz Bertoli compareceu à sessão da Tesouraria do Estado de Santa Catarina, em 3 de março de 1932, a fim de regulamentar o processo de venda de seus lotes de terra localizados em Rio do Sul e em Blumenau. Neste dia, Bertoli assinou um termo comprometendo-se a ajustar-se às disposições do Decreto nº 57, em especial, ao parágrafo único do artigo 4º. Bertoli recebeu autorização para praticar a venda de lotes, desde que justificasse à Secretaria que as áreas superiores a 30 hectares eram impróprias para a lavoura.<sup>287</sup>

Alguns meses depois, em dezembro de 1932, o tabelião de Rio do Sul enviou um telegrama ao Diretor de Terras, questionado se o concessionário Luiz Bertoli estava apto a alienar lotes de terras superiores a 30 hectares, um procedimento vetado pelo artigo 4º do Decreto nº 57.<sup>288</sup> Como resposta, o diretor de terras informou que Bertoli havia incorrido no artigo 5º do Decreto nº 57. Em resumo, Bertoli desejava seguir com a venda dos lotes de terra que recebeu como pagamento pelos trabalhos de construção de estradas. Os lotes haviam sido concedidos mediante a expressa condição de serem colonizados, resultando na perda das

<sup>286</sup> Documento em anexo. RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.5.

<sup>287</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fls 14-16.

<sup>288</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.03.

terras caso contrários. O Decreto do governo interventor reafirmou a condição do uso e regularização das terras e estipulou prazo de um ano para os concessionários se adequarem. Bertoli possuía lotes que extrapolavam a área limite estabelecida pelo decreto e estava em dívida com a documentação solicitada pela Secretaria de Terras. Ou seja, Bertoli estava em vias de perder as terras sem direito a ressarcimento.

Em um anúncio de 1933, a Empresa Colonizadora Luiz Bertoli expôs a disponibilidade de mais de 1800 lotes coloniais de 25 hectares cada, situados em locais como Rio do Oeste, Taió, Dona Luisa, Perimbó, Mosquitinho e Benedito Novo.<sup>289</sup> O anúncio destaca a qualidade das terras para a agricultura e sua boa localização próximas a rios e estradas. Além disso, apresenta um extenso relato das condições das localidades onde os lotes estavam estabelecidos, terras que Bertoli havia obtido através dos contratos com o Estado, terras que deveria colonizar ou perder.

Além de publicizar a disponibilidade dos lotes, Bertoli se ocupou em tornar de conhecimento público sua intenção de fiscalizar com mais rigor os intrusos nas terras.

Conforme venho avisando e proibindo por cartas, reuniões, verbalmente em audiências públicas etc, desde 1924, e quando recebi o título de minhas terras (em 1924), pelo presente TORNO NOVAMENTE público que FICA EXPRESSAMENTE PROIBIDA TODA E QUALQUER OCUPAÇÃO e INVASÃO de minhas terras legitimadas sitas neste Distrito de Taió, nos lugares Rio do Oeste margem esquerda e seus afluentes [...] ao passo que os ocupantes novos e antigos que, desrespeitando constantemente a minha referida propriedade legítima, só me dão prejuízos com derrubadas de madeiras de lei, queimas de pinheirais, faxinais e ervais, soltam gados a vontade sem construir cercas, além de vários ocupantes ilegais tentam sempre impedir que continue as medições para colonização das terras, - não conservam as estradas e nenhum imposto ou renda pagam quer para mim, quer ao Estado.<sup>290</sup>

O aviso continua expressando a disposição do colonizador em negociar as terras com os interessados, podendo ele, dentro do possível, oferecer facilidades e atenuantes aos preços e condições de pagamento. A este respeito, o aviso menciona uma disposição ainda maior para negociar com as “famílias pobres” que estavam estabelecidas nos anos de 1924 e 1925 na barra do Rio do Campo, uma vez que estivessem interessados em demonstrar “boa vontade” e “dar exemplo de bom cidadão brasileiro.

Sempre agi com a melhor calma e amor sem ter nutrido algum sentimento de recorrer à violência ou outras medidas extremas, mas de agora em diante abrirei mão dos recursos da lei se for novamente prejudicado na marcha da colonização das terras que

<sup>289</sup> CIDADE, Blumenau, 01 de janeiro de 1933, p.09. Disponível em: <http://hemeroteca.ciasec.sc.gov.br/jornais/cidadedeb Blumenau/1933/CID1933024.pdf>. Acesso: 19/11/2022.

<sup>290</sup> O AGRICULTOR, Rio do Sul, 04 de agosto de 1933. p.02. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/892173/520>. Acesso: 20/11/2022.

desejo levar a bom termo na melhor harmonia a bem de nós todos, a bem do município e para progresso do Estado em geral.<sup>291</sup>

Visando se adequar às normativas do decreto a fim de não sofrer a perda das terras, Bertoli produziu um relatório detalhando sua atuação na busca por efetivar a colonização das terras que era concessionário. No relatório, destinado a Diretoria de Terras e Colonização, Bertoli expõe a condição das terras, as estradas construídas, as plantas e medições dos lotes, o processo de escrituração e venda das terras e os entraves que lhes foram impostos pelo caminho.

Segundo exige o decreto estadual nº. 57, de 8 de outubro de 1931, prontifico-me a relatar ao Exmo. Governador do Estado, no modo mais sincero, a marcha e progresso da colonização das terras que do Governo recebi em pagamento de obras públicas feitas por conta do Estado.<sup>292</sup>

Através do relatório é possível perceber o relacionamento difuso do colonizador com o Estado, na figura de seus representantes, fossem eles os governadores eleitos, os secretários indicados ou os interventores. Bertoli faz um extenso relato das dificuldades que ultrapassou e, algumas que ainda lhe impediam seguir seu caminho rumo a efetivação da colonização. Conforme relata, após o término das obras, a esperança de receber as quantias em dinheiro prometida pelo governo não se concretizaram, “o governo alegava ser impossível me pagar a dinheiro e sim somente em terras para cujo fim devia eu requerer”.<sup>293</sup> Deixava evidente seu descontentamento com a falta de pagamento.

Como afirmei alhures, meus contratos celebrados com o Governo do Estado para construção de obras públicas não diziam que eu devia receber meus pagamentos somente em terras, e sim parte em dinheiro, parte em dívida colonial e parte em terras devolutas.<sup>294</sup>

Segundo Bertoli, o fato de não ter recebido os prometidos pagamento em dinheiro acabaram por lhe tornar mais árdua a tarefa de cumprir os termos do contrato de concessão, tendo ele que recorrer aos bancos e amigos para levantar empréstimos. O endividamento adquirido atingiu a quantia de 400:000\$000 réis. Quando finalmente recebeu as terras como pagamento pelos trabalhos realizados, estas estavam localizadas na zona do Rio Itajaí do Oeste e cerca de dois terços delas se encontravam ocupadas por “intrusos”.

<sup>291</sup> O AGRICULTOR, Rio do Sul, 04 de agosto de 1933. p.02.

<sup>292</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.18.

<sup>293</sup> RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933, fl.24.

<sup>294</sup> *Ibidem*, fl.24. grifos no original

Lamento única e sinceramente ver, que não obstante toda a minha boa vontade e esforço de trabalhar pelo progresso, sofro as vezes hostilidade por parte dos poderes públicos: sou acalcado nos impostos; os intrusos são convidados a prestar declarações de reclamações (como se deu a 25 de abril de 1932 na audiência de Rio do Sul ordenada pelo Governo) e depois não lhes comunicou o Governo que devem comprar e pagar se quiserem ser donos legítimos.<sup>295</sup>

Os intrusos a quem Bertoli se refere somavam mais de cem famílias ocupando as terras que ele recebera do Estado para colonizar. Conforme Bertoli buscava negociar os lotes, os ocupantes lhe impunham resistência aos trabalhos de medição, até o ano de 1939, quando entraram com uma ação coletiva na comarca de Rio do Sul solicitando o embargo imediato dos trabalhos de medição e garantia de manutenção das posses dos moradores.

Diversos representantes das famílias se uniram em uma ação coletiva onde alegavam estar estabelecidos há muitos anos nas terras localizadas em Rio do Campo, à época, um distrito de Taió em Santa Catarina e justificavam que todas as famílias possuíam as terras em comum acordo, com a existência de delimitação de trecho de posse efetiva e discriminada para cada família. Defendiam que as famílias ali presentes, por si, ou por seus antecessores, haviam sido os primeiros “desbravadores” daquela região e que, por ali construíram casas, benfeitorias, caminhos e estradas que tornaram as terras produtivas e em comunicação com centros povoados ao entorno, desde quando ali era apenas uma zona de matas povoadas pelos “bugres e animais selvagens” que lhes punham constantemente a vida em risco. Dessa forma, alegavam possuir o direito de posse presente nas leis estaduais e que, de forma “mansa e pacífica”, sempre estiveram à espera que o Governo atendesse as solicitações para respectiva demarcação das glebas ocupadas e expedição do título de propriedade para lançamento dos respectivos impostos.<sup>296</sup>

A ação proposta em caráter imediato visava garantir a manutenção de posses das famílias sobre as terras enquanto propunha o embargo ao avanço sobre as terras que vinham acontecendo por terceiros. Em parte, um desses terceiros era o próprio Estado, em virtude dos contratos assinados com Luiz Bertoli. As terras abrangiam uma área de 26.737 hectares localizadas na zona do Rio Itajaí do Oeste, e as famílias alegavam que as terras que ocupavam não eram as mesmas cedidas à Bertoli, mas reconheciam que desde que tomaram conhecimento do interesse na colonização passaram a vigiar a sua posse.

---

<sup>295</sup> *Ibidem*, fl.27.

<sup>296</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA, Carta Precatória de Inquirição. Luiz Bertoli e outros. João Padilha de Souza e outros. Rio do Sul, 1939, p.2-4.

Os proponentes da ação tinham conhecimento de que Luiz Bertoli não havia obtido êxito em colonizar as terras no prazo determinado. Dessa forma, as terras que não pode colonizar, conforme contrato de concessão, teriam de ser revertidas ao Governo do Estado. Tais terras estavam localizadas em Rio do Campo, numa área de 18.000 hectares nas adjacências das referidas terras de posse das famílias. Apesar disso, Luiz Bertoli iniciou os trabalhos de abrir estradas, derrubar matas, levantar cercas e tapumes, dividir e demarcar terras nas zonas onde estavam estabelecidas as famílias.

Além disso, os posseiros alegavam que Luiz Bertoli, seu filho (Luiz Bertoli Júnior), Francisco Tomasoni Junior e Hercílio Anderle, havia passado a impor atos de vingança e violência contra as famílias, afugentando alguns a tiros e conduzindo outros presos para a sede do distrito de Taió, assim cometendo atos “de verdadeiro vandalismo próprios dos antigos batedores de índios ou caçadores de negros fugidos”. Tais atos recebiam validação pelo Governo do Estado por autorizar as medições e a alienação das terras no local onde o próprio Estado havia considerado o não cumprimento dos prazos contratuais de concessão.<sup>297</sup>

Não bastasse o não cumprimento dos termos contratuais, Bertoli e o Estado de Santa Catarina estariam descumprindo o artigo nº 155 da Constituição Federal que proibia a concessão de terras de área superior a dez mil hectares sem a devida autorização do Conselho Federal. Dessa forma, os solicitantes pediam o embargo imediato de todos os trabalhos, obras, medições, demarcações ou levantamento geodésico que estavam sendo realizados na zona do Rio do Campo. Os suplicantes identificavam como alvos da ação as pessoas e as respectivas esposas de: Luiz Bertoli, Hercílio Anderle por si e como representante da família de Jacob Anderle, Francisco Tomasoni Junior, Luiz Bertoli Junior e ao Estado de Santa Catarina.<sup>298</sup>

O Promotor Público, representando o Estado alegou que as terras reivindicadas pelos posseiros solicitantes pertenciam ao Estado, fato que os próprios solicitantes reconheciam e, assim sendo, não eram terras passíveis de aquisição por posse. Luiz Bertoli e os demais contestavam todas as acusações, alegando que grande parte dos solicitantes não possuía terras na região e sequer sabiam delimitar os limites da zona do Rio do Campo.<sup>299</sup>

Durante os trâmites do processo, muitas das testemunhas que foram convocadas a depor contradiziam as alegações das famílias suplicantes, em especial a informação referente ao período de estabelecimento nas terras. Em sua grande maioria, as testemunhas informaram desconhecer a longevidade das posses, sendo que, muitos diziam serem inferiores a dez anos,

---

<sup>297</sup> *Ibidem*, p.4.

<sup>298</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA, Carta Precatória de Inquirição. Luiz Bertoli e outros. João Padilha de Souza e outros. Rio do Sul, 1939, p.6.

<sup>299</sup> *Ibidem*, p.8.

e que muitos dos suplicantes assinalados sequer residiam na localidade e ali se estabeleceram devido ao cultivo da erva-mate. A este respeito, o caso mais citado foi o dos irmãos Furtado. Amaro Rufino Furtado, Manoel Estevão Furtado e Serafim Furtado de Melo foram apontados por muitas das testemunhas como residentes na região de Papanduva, em Canoinhas. Enquanto Amaro Rufino Furtado, por vezes foi descrito como um especulador de terras.

Em 17 de abril de 1940, a ação foi julgada improcedente, as terras consideradas devolutas e patrimônio do Estado, sendo as famílias<sup>300</sup> condenados a pagar pelas custas do processo.

Considero que está plenamente provado que as terras descritas na inicial são devolutas, como reconheceram os próprios autores e embora tivessem sido concedidas a Luiz Bertoli, reverteram, posteriormente, ao Estado, como esclarece o despacho de fls. 65, constituindo, portanto, patrimônio do Estado de Santa Catarina.<sup>301</sup>

Os autores ainda recorreram da decisão ao Tribunal de Apelação do Estado. Onde mais uma vez o processo foi julgado improcedente. Essa nova decisão mantinha a sentença da instância anterior e acrescia os novos valores à custa de responsabilidade dos autores. Como ato final, Amaro Rufino Furtado e os outros autores efetuaram um recurso extraordinário ao Superior Tribunal. Mais uma vez, e de forma unânime entre os ministros, os posseiros suplicantes tiveram o pedido negado, assim finalizando a contenda judicial em favor de Bertoli e do Estado de Santa Catarina.

Apesar da decisão do juízo da comarca de Rio do Sul ter considerado que as terras eram devolutas, logo sem a possibilidade de aquisição por meio de usucapião, em suas considerações o Superior Tribunal destacou que o princípio de que os bens públicos não seriam passíveis de usucapião não era absoluto<sup>302</sup>, e que, verificando as exceções era evidente que poderia ocorrer usucapião contra os bens públicos<sup>303</sup>.

---

<sup>300</sup> Os suplicantes da ação eram compostos por: Amaro Rufino Furtado, Manoel Estevão Furtado, Serafim Furtado de Melo, Inacio Lopes Padilha, João Padilha de Souza, José Francisco Marques, Manoel Florencio de Godoy, Joaquim Campolim Nogueira, Manoel Antonio Mendes, Bento Ferreira dos Santos, João José de Albuquerque, Manoel Francisco de Góes, Antonio Moreira Paz, Alfredo Cordeiro, Antonio Xavier Padilha, Emilio Lopes Padilha, Luiz Gomes de Souza, Pedro Alves Cordeiro, Leonel de Oliveira, Ramiro Luiz de Proença, Crispim Veiga do Prado, Braz Bernardino de Souza, Paulo Alves de Araujo, Antonio Becker, Sebastião Becker, (João Teles de Souza) Alfredo Teles de Souza, João da Cruz Machado, Vicente Saturnino Bitencourt, Vidal Pereira de Jesus, Inacio Pawelak, Julio Fossa, Antonio Firmino Vicente, João Alves Ferreira, Inacio Nowak, Vicente Nowak, Raimundo Nonato de Oliveira, Abrão Lopes Padilha, Miguel Martins dos Santos, Gaspar Pires de Lima, Antonio Francisco Mendes.

<sup>301</sup> TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA, Carta Precatória de Inquirição. Luiz Bertoli e outros. João Padilha de Souza e outros. Rio do Sul, 1939, p.454.

<sup>302</sup> *Ibidem*, 1939, p.454.

<sup>303</sup> *Ibidem*, 1939, p.454 verso.

A questão de Bertoli com os posseiros no Rio Itajaí do Oeste é narrada com mais detalhes por Dante Bonin na obra *Rio do Campo e sua História – vidas no tempo*.<sup>304</sup> Como mencionado, por conta de seu contrato de construção de estradas com o Governo Estado, Bertoli deveria receber um terço do pagamento em dinheiro, o que acabou não ocorrendo, após o Estado alegar não possuir condições para realizá-lo. Dessa forma, Bertoli teve seu pagamento realizado em terras, ou seja, ele acabou tendo direito a receber muito mais terras do que teria imaginado. Assim, Bertoli passou de um pequeno colonizador para um gigante, em disponibilidade de terras.

Quando inspecionou as terras em Rio do Campo, soube que elas não estavam totalmente desabitadas, soube também, que aqueles que lá estavam não tinham o registro da terra ou o título de propriedade. Naquela localidade, os primeiros ranchos de taquara foram construídos na cabeceira do Rio do Oeste por moradores do planalto catarinense que queriam fugir dos conflitos que ocorriam na região.<sup>305</sup> Composto este primeiro grupo, estavam as famílias de, entre outros, Antônio Xavier Padilha e Antônio de Haro Varela (conhecido Bibi Varela).<sup>306</sup>

Bertoli recebeu o aval positivo do Governo para explorar as terras em 1922 passando a realizar levantamentos geodésicos e as medições dos lotes no ano seguinte.<sup>307</sup>

Começou aí a disputa entre o colonizador e os posseiros por causa das terras: Bertoli, que se considerava proprietário por tê-las recebido como pagamento de obras, de um lado e os posseiros que se consideravam legítimos proprietários por estarem residindo ali já por quase uma década, do outro lado.<sup>308</sup>

Por conta do avanço da colonizadora Bertoli, os posseiros reagiram dificultando a realização dos trabalhos de medição e demarcação das terras. Somente entre os anos de 1923 e 1924 conseguiram paralisar os trabalhos por quatro vezes, em uma delas, fazendo com que os funcionários ficassem impedidos de trabalhar por 90 dias.<sup>309</sup> Foi em meio a essas desavenças que foi marcada uma audiência envolvendo posseiros, colonizadores e representantes do Estado, em outubro de 1923. Neste dia, Bertoli ofereceu aos posseiros a proposta de compra das terras pelo valor de 1:500\$000 réis por lote de 25 hectares em locais que possuíam estradas de acesso ou 35\$000 réis o hectare, em locais sem estradas.<sup>310</sup>

---

<sup>304</sup> BONIN, Dante; BUTZKE, Victor. *Rio do Campo e sua história: vidas no tempo*. Rio do Campo: Jornal Gazeta do Alto Vale Ltda, 1992.

<sup>305</sup> *Ibidem*, 1992, p.43.

<sup>306</sup> *Ibidem*, 1992, p.44.

<sup>307</sup> *Ibidem*, p.53.

<sup>308</sup> *Ibidem*, p.53.

<sup>309</sup> *Ibidem*, p.54.

<sup>310</sup> *Ibidem*, p.55-56.

Bonin indica que, inicialmente, a proposta havia sido aceita, porém, passado algum tempo, teriam surgido boatos de descrédito à palavra de Bertoli e à posição do Governo. Assim, passado um ano, uma nova audiência teve de ser realizada. Os posseiros, Jesuíno Dorval da Silva e Thomaz Alves da Rocha se puseram contra a proposta da audiência anterior e propuseram a concessão dos lotes “de meia”, onde o colonizador ficaria com metade das terras dos posseiros e a outra metade lhes seria regularizada de forma gratuita. Por sua vez, Bertoli recusou a oferta, assim, neste dia não se obteve nenhum acordo e os posseiros se recusaram a assinar a ata da reunião. A única resolução estabelecida foi por conta dos delegados presentes, que enfatizaram que os trabalhos de medição não mais poderiam ser importunados, pois os funcionários ali estavam a mando do Governo.<sup>311</sup>

O certo das audiências é que elas não tinham resolvido o problema de ninguém. Os posseiros, ou intrusos, não aceitavam a proposta de Bertoli e o mesmo acontecia com o colonizador que também não aceitou a proposta dos posseiros. Mas Luiz Bertoli sai ganhando. Obteve a promessa de que as medições não seriam mais paralisadas apesar de nada ter sido acertado. Era um resultado positivo para a continuação das medições. Era o que ele desejava.<sup>312</sup>

Segundo Bonin, por algum tempo Luiz Bertoli se referiu aos ocupantes das terras como “posseiro”, passando mais tarde a classificá-los como “intrusos”. Essa mudança teria ocorrido por influência de Euclides de Castro, que em dezembro de 1924 produziu um relatório, a pedido de Bertoli, expondo a situação da colonização em Rio do Campo.<sup>313</sup> Para Bonin, o relato de Euclides de Castro tem o objetivo de reivindicar as terras para Bertoli e faz isso diminuindo a importância do trabalho dos posseiros na região, seja o realizado até o momento ou que se poderia vislumbrar para o futuro.

Por aí se pode notar que não havia nele apenas vontade de comentar os fatos. Pode-se observar que havia um ressentimento contra os caboclos, talvez lembrando da derrota que sofreu em dezembro de 1913, quando comandava um regimento de 50 praças, além de 160 praças do exército, no combate aos fanáticos, no reduto Taquaruçu.<sup>314</sup>

De fato, Euclides de Castro deixa muito evidente nos textos sua argumentação em defesa dos colonizadores, tanto Peters e quanto Bertoli, repreendendo quaisquer ações que questionem as legitimidades sobre a propriedade das terras. Fosse ela uma legitimidade amparada nas leis, ou na forma de um “merecimento” por suas destacadas ações.

---

<sup>311</sup> BONIN, 1992, p.59.

<sup>312</sup> *Ibidem*, 1992, p.60

<sup>313</sup> *Ibidem*, 1992, p.61.

<sup>314</sup> *Ibidem*, 1992, p.65.

O jornal *A Notícia*, além dos elogios, tratou de realizar matérias a respeito da ação colonizadora de Bertoli, sempre destacando as suas aspirações benéficas, os entraves que lhes foram causados pelos posseiros e enaltecendo caráter bondoso, que sempre esteve disposto a negociar mesmo com aqueles que lhe causaram tantos infortúnios.<sup>315</sup> É notório que Luiz Bertoli mantinha certa influência em meio à imprensa regional e ocupava um papel de destaque na sociedade e no imaginário do progresso do Alto Vale do Itajaí, mesmo isso não lhe garantiu o melhor dos tratamentos com os novos representantes do Estado nos anos 1930.

Com as mudanças ocorridas no cenário político nacional, através da ascensão de Getúlio Vargas ao poder em 1930, em Santa Catarina Aristiliano Ramos se tornou o interventor do Estado no ano de 1932. A posse de Aristiliano como interventor significou uma ruptura política no Estado, com o enfraquecimento do Partido Republicano Catarinense - PRC. O enfraquecimento do PRC ficou mais evidente na eleição para a Assembleia Constituinte do ano de 1933, quando nenhum dos seus quatro candidatos foi eleito. Mesmo este pleito tendo sido anulado, com uma nova estratégia a coalizão com a Legião Republicana Catarinense, encabeçada por Henrique Rupp Júnior, conseguiu eleger seu candidato, Adolfo Konder, tendo sido ele vencedor na região de Blumenau.

Em fevereiro do ano seguinte, Aristiliano decretou o desmembramento de Blumenau, dando origem aos municípios de Hamônia (hoje Ibirama), Gaspar, Indaial e Timbó. Assim, já tendo passado por um processo anterior de desmembramento, no ano de 1930, Blumenau passa de um território inicial de 10.375 km<sup>2</sup> para, em 1934, 1.650 km<sup>2</sup>.<sup>316</sup> Aristiliano Ramos se mostrava contrário à ocupação das terras em Santa Catarina por imigrantes europeus, e passou a agir de forma crítica em relação aos procedimentos que garantiam a perpetuação dessa prática.

Os grupos que detinham o governo de Santa Catarina, vinculados ao PRC, até 1930, permitiam o estabelecimento de imigrantes de língua alemã no Vale do Itajaí, o que vai se estender pelo menos até 1932, considerando a fundação da colônia Heimat, em Timbó. Noutra região do estado, no Meio-Oeste, foi possível em 1933 fundar-se a colônia tirolesa de Treze Tílias, por sinal, por um líder influente do PRC, como visto. Com o governo de Aristiliano Ramos, estas iniciativas provavelmente não são mais permitidas, considerando suas críticas à ocupação estrangeira em regiões entre o litoral e o Planalto e devido à própria constituição de 1934, que estabeleceu a restrição à entrada de imigrantes estrangeiros ao país. Quer dizer, os incentivos dados na Primeira República no sentido de se adensar a população do Vale do Itajaí em direção ao Planalto, o que não excluía a permissão ao estabelecimento de imigrantes

---

<sup>315</sup> Com este tom, destacam-se as matérias: “Pioneiro do progresso e da civilização”, “A obra de um pioneiro” e “Um grande colonizador”. Respectivamente nas edições do jornal *A Notícia* de 11 de agosto, 19 de setembro e 2 de dezembro de 1941.

<sup>316</sup> FROTSCHER, 2003, p.47-50.

de língua alemã, deixariam de ser apoiados, pelo menos em nível do discurso, pelo governo estadual a partir de 1934.<sup>317</sup>

A fragmentação do município não foi bem aceita em Blumenau, as elites industriais e econômicas manifestaram seu repúdio com o fechamento dos estabelecimentos e organização de passeatas. O fato é que o PRC perdeu os principais cargos políticos no Estado, e em Blumenau, e teve o acesso dificultado nos postos recém criados nos novos municípios. Além do mais, Aristiliano Ramos se mostrou mais enérgico na autuação do Decreto nº57, que visava estabelecer novos parâmetros para a condição das terras cedidas pelo Estado a particulares.

No caso de Luiz Bertoli, segundo Bonin, pesou o fato de seu apoio ao PRC fazendo com que o interventor se mostrasse irredutível para conceder um acordo favorável a Bertoli no caso da disputa de terras com os posseiros.<sup>318</sup> Em sua defesa, Bertoli teria contado com o apoio do então diretor de terras, e de membros da família do interventor, sendo eles Aderbal Ramos e seu pai, o então desembargador João Pedro Ramos da Silva (conhecido como Doutor Pedrinho).<sup>319</sup>

Em fevereiro de 1925 Bertoli recebeu o título definitivo das terras. A partir de então podia vislumbrar um fim para a questão com os posseiros, poderia, inclusive, optar por negociar individualmente com aqueles que estivessem dispostos.<sup>320</sup> Seja quais fossem, os planos para o encaminhamento da questão, esses foram frustrados pelos acontecimentos da Revolução de 1930 que levou Getúlio Vargas ao poder e resultou na reestruturação política no Brasil e em Santa Catarina.<sup>321</sup> A partir daí a situação piorou muito para Luiz Bertoli.

O Governo do interventor, Ptolomeu de Assis Brasil, proibiu a escrituração dos lotes negociados pela Colonizadora Bertoli, notícia que se espalhou rapidamente e gerou a desconfiança de seus devedores, que temiam continuar pagando por terras que não poderiam ser registradas. Por sua vez, Bertoli apresentou ofícios ao Governo, mas só pode voltar a negociar as terras após o Decreto nº 57 de oito de outubro de 1931.<sup>322</sup> Com isso, o Governo do Estado buscava verificar a questão das terras nas áreas de colonização.

A partir daí, os posseiros deixaram de ser o maior dos problemas de Luiz Bertoli, iniciou-se uma série de tratativas com o Governo, além de muitas idas e vindas a reuniões na

---

<sup>317</sup> FROTSCHER, 2003, p.51.

<sup>318</sup> BONIN, 1992, p.76.

<sup>319</sup> *Ibidem*, 1992, p.77.

<sup>320</sup> *Ibidem*, 1992, p.71.

<sup>321</sup> *Ibidem*, 1992, p.71.

<sup>322</sup> *Ibidem*, 1992, p.71.

capital.<sup>323</sup> Essa situação levou Bertoli a produzir um relatório a respeito do andamento da colonização nas terras que recebeu, enquanto isso, uma nova reunião foi realizada com os posseiros em março de 1933, mais uma vez sem chegar a um acordo.<sup>324</sup> No ano de 1934 Bertoli assinou acordo com dois moradores ditos “mais antigos e com maior autoridade”, Bibi Varella e Miguel Martins dos Santos, onde Bibi recebeu 200 hectares e Miguel 150 hectares de terras, ficando os dois condicionados a pagar pelas escrituras dentro de um prazo de seis meses.<sup>325</sup>

Ao longo da narrativa a respeito das tratativas de Bertoli buscando apaziguar a situação das terras junto ao Governo interventor, Dante Bonin acumula trechos de diversos documentos, como o relatório enviado à Secretaria de Terras até outros documentos de propriedade particular da família (como cartas pessoais) que os utiliza para expor as intenções e até o “estado de espírito” do colonizador durante os trâmites com o governo que lhe impunha barreiras. Assim, através da narrativa de Bonin, que incorpora o ponto de vista dos familiares e documentos de Luiz Bertoli, as ações do Governo aparecem em um aspecto pessoal e revanchista, objetivando apenas a ruína do dedicado colonizador.

O colonizador refletiu, pensou na vida, na sua situação, em seu passado cheio de lutas a bem do progresso e tomou a seguinte resolução: “Arruinado por arruinado, esgotado e sem meio como solver os fortes compromissos assumidos com a construção de estradas e medições, nada assinaria, e fizesse o Sr. Coronel Interventor dele o que bem entendesse, arrumaria a mala e iria embora, desse no que desse”.<sup>326</sup>

Bonin compara as ações de Bertoli a de outros colonizadores, que teriam especulado mais do que realmente colonizado, concluindo que “Luiz Bertoli foi um dos melhores colonizadores catarinenses”, apesar de poder ter prejudicado alguns por ter buscado preservar para si grandes porções de terras.<sup>327</sup>

Para Arnaldo Haas Júnior, a narrativa de Bonin possui um estilo de escrita que se diferencia de outros autores que abordam a história local de Santa Catarina por se estruturar de uma forma a convocar a continuação da leitura. O autor busca estabelecer diálogo direto com o leitor através de uma estruturação da escrita em pequenos blocos episódicos que expressam as reações e sentimentos dos envolvidos.<sup>328</sup> Dessa forma, podemos compreender a posição de Luiz Bertoli na narrativa e Bonin como o personagem principal da história da

---

<sup>323</sup> *Ibidem*, 1992, p.78.

<sup>324</sup> BONIN, 1992, p.73.

<sup>325</sup> *Ibidem*, 1992, p.78.

<sup>326</sup> *Ibidem*, 1992, p.76.

<sup>327</sup> *Ibidem* N, 1992, p.80.

<sup>328</sup> HAAS, 2009, p.121-124.

colonização de Rio do Campo, sendo ele dotado de um sonho (levar prosperidade à região, através da colonização), que tem seu objetivo cerceado pelos intrusos (os posseiros) e a sua luta pelo progresso embaraçado pela hostilidade do representante local do novo governo (os interventores) que teriam como objetivo lhe impor punição por conta de sua oposição política na eleição anterior.

Na verdade, tudo estava balançado na colonização Bertoli e ninguém sabia o que o interventor tinha intenção de fazer. Somente a pressão de Aderbal Ramos da Silva e do desembargador Dr. Pedrinho é que haviam surtido algum efeito contra a sua ideia de fazer justiça aos posseiros e dar uma lição a quem, na eleição de 3 de dezembro do ano anterior, havia apoiado outro partido.<sup>329</sup>

As motivações de Bertoli se manifestam em seu caráter financeiro apenas quando este está em vias da falência, os pensamentos e inquietudes pessoais suplantam os movimentos e negociações através das influências políticas do colonizador. Como já mencionado, Bonin alega que Bertoli inicialmente se referia às pessoas que ocupavam as terras em Rio do Campo como posseiro, mas passou a chamá-las de intrusos, e assim se manteve. O texto de Bonin faz algo semelhante, inicialmente reconhecendo como justa a demanda das mais de uma centena de famílias que residiam na região antes da chegada de Bertoli, mas adotando uma postura mais crítica aos posseiros conforme apresenta os percalços da família Bertoli, chegando ao ponto de considerar justa somente as ações e decisões que favoreciam a empreitada do colonizador. A narrativa de Bonin aborda outras nuances a partir da atuação de Nereu Ramos enquanto Governador do Estado, quando o mesmo emitiu um parecer favorável à Bertoli.<sup>330</sup>

Assim, vendo essa perspectiva, ele começou novamente a atacar e a entrar em outras posses, abrindo estradas, derrubando cercas e tapumes, dividindo e demarcando terras. Começava também a vingar-se dos posseiros, aproveitando-se da favorável situação política. Agora, era ele quem queria vingar o que havia passado em 1934.<sup>331</sup>

A legitimidade das ações do colonizador é questionada por Bonin a partir dos relatos da questão judicial iniciada com a nomeação de Henrique Rupp Júnior como advogado dos posseiros no ano de 1938. Deste ponto em diante, Bertoli é identificado como um homem rico e com a maioria dos políticos do Estado ao seu lado.<sup>332</sup>

---

<sup>329</sup> BONIN, 1992, p.79.

<sup>330</sup> *Ibidem*, 1992, p.83.

<sup>331</sup> *Ibidem*, 1992, p.83.

<sup>332</sup> *Ibidem*, 1992, p.84.

Bonin apresenta uma tabela contendo a renda da Colonizadora Bertoli durante a década de 1930. Conforme os dados, a Colonizadora se manteve com renda entre quarenta e sete e quarenta e nove contos de réis durante os anos de 1931 à 1934, com uma queda para trinta e nove contos no ano de 1935, justamente quando Bertoli sofria a pressão das ações do Governo interventor chefiado por Aristiliano Ramos. As desavenças com o Governo teriam resultado em boatos de que a Colonizadora estaria em vias de perder a concessão, logo estaria disposta a negociar os lotes a qualquer custo.<sup>333</sup> A renda da Colonizadora passa a aumentar de forma considerável a partir do ano de 1936, confirmando nos números como o fim dos governos interventores foi benéfico para os negócios de Bertoli.

Tabela 3 - Renda da Colonizadora Bertoli

<b>ANO</b>	<b>RENDA</b>
1931	47:089\$900
1932	49:072\$700
1933	46:090\$000
1934	46:099\$100
1935	39:913\$500
1936	68:186\$150
1937	85:972\$500
1938	145:359\$700
1939	148:500\$600
1940	195:465\$200

Fonte: BONIN, 1992, p.89.

Conforme recebiam as decisões desfavoráveis na justiça, os posseiros eram mais pressionados pelas ações da colonizadora, sendo iniciando no ano de 1942 as ações de despejo dos posseiros. A decisão judicial favorável a Bertoli foi propagada na imprensa, que, junto da notícia trazia felicitações ao trabalho do colonizador.

E, durante 20 anos o pobre colono de Rodeio viu-se cercado por insuportáveis intrusos que nada cultivavam. Apesar de ser o proprietário legítimo dessas terras, Bertoli foi obrigado a pleiteá-las nos Tribunais. Agora vence ele a velha contenda! Felicitamos ao grande desbravador da bacia do Itajaí Oeste, que vê os seus direitos reconhecidos pelo mais alto tribunal do país.<sup>334</sup>

No mapa das terras colonizadas e com a colonização em andamento no ano de 1924, ao longo do rio Itajaí do Oeste é possível identificar alguns dos locais das obras construídas

<sup>333</sup> BONIN, 1992, p.78.

<sup>334</sup> A NOTÍCIA, Joinville, 17 de outubro de 1941. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/843709/6232>. Acesso: 07/05/2023.



## 5 CONCLUSÃO

A pesquisa partiu da hipótese de que a colonização do Vale do Itajaí estava localizada numa dinâmica envolvendo um planejamento do Governo Imperial para o período, baseado em acontecimentos relevantes da época, como o debate em torno do fim do tráfico de africanos escravizados e a promulgação da Lei de Terras de 1850. Assim, direcionando tal modelo para uma dinâmica oposta ao da grande lavoura, ou seja, instituindo a pequena propriedade gerida pelo núcleo familiar.

Como apresentado pela bibliografia, o processo de colonização do Vale do Itajaí parte da necessidade de integração de uma província fragmentada, assim dando origem ao modelo de colonização privada como o da Colônia Blumenau, assim como as outras próximas, amplamente apoiado pelo Governo Imperial. À primeira vista, poder-se-ia dizer que tal modelo estava aquém do esperado. Mesmo durante os anos de manutenção pela administração particular de Hermann Blumenau, a colônia sofria com muitos problemas da ordem populacional e orçamentária. O projeto de uma colonização custeada através da venda de terras ficou muito aquém de ser considerado um êxito. Na direção oposta, os imigrantes que chegavam à colônia eram recebidos com muitas promessas, mas pouca estrutura. Diante disso, estar em contato com os fluxos comerciais da província mais do que um desejo era uma necessidade de sobrevivência para a própria colônia.

Após a aquisição da colônia pelo Governo Imperial, foram disponibilizadas as primeiras verbas para a exploração da zona do Alto Vale. Os trabalhos realizados na década de 1860 foram de fundamental importância para identificar o caminho rumo à serra e comprovar sua viabilidade. O Governo Imperial, via Ministério da Agricultura, foi o financiador da empreitada que tinha a promessa de ser muito benéfica para a Província como um todo, por conta do escoamento para os portos do litoral das mercadorias que transitavam nos chamados caminhos das tropas.

O projeto de colonização, conforme estruturado nos planos e regulamentos do Império fracassou, mesmo assim a colonização obteve êxito. Para além dos planos e regulamentos existiram, o que a autora Mariana Deschamps chama de, as “práticas costumeiras”, ou seja, por conta da realidade vivida impor inúmeras dificuldades aos colonos e administradores das colônias, estes passaram a adotar técnicas e desenvolver mecanismos para vencer os obstáculos, muitas vezes burlando as normas da colonização. Em se tratando de trabalho, o exemplo utilizado é quanto à norma de empregar um colono em obras públicas apenas nos

primeiros seis meses de seu estabelecimento na colônia. Na prática, o que as fontes demonstram é a inobservância deste dispositivo tanto pelos administradores quanto pelos chefes de turma.

Seja por necessidade, ou planejamento, as colônias do Vale do Itajaí careciam da disponibilidade dos colonos para construir as estruturas básicas da colônia e para realizar as obras de ampliação visando estar minimamente preparada para receber um fluxo constante de novos imigrantes. A esse respeito, as obras públicas exerceram papel fundamental, tanto para promover a estruturação da colônia, quanto para criar possibilidade de aquisição de renda aos colonos, principalmente nos anos iniciais. Mas não apenas, pois conforme as obras avançavam novas terras podiam ser loteadas e vendidas.

Através da narrativa de construção da Estrada Blumenau - Curitibanos, a pesquisa buscou abordar a participação destes e outros agentes no processo de tomada e exploração de terras, principalmente na região do Alto Vale. Explorando com mais profundidade os casos de Augusto Peters em Pouso Redondo e Luiz Bertoli em Rio do Campo, através da abordagem das disputas de terras no âmbito judicial. Para os dois casos, o acesso às terras ocorreu por via da construção de estradas, porém, as situações divergiram em suas complexidades.

Os episódios de levante de trabalhadores abordados no texto demonstram a agência dos sujeitos frente à realidade social que os confrontava. Através de suas reivindicações é possível identificar a forte presença de tropeiros na região do Vale do Itajaí, mesmo antes da conclusão da estrada e após. Apesar de o processo de exploração e construção da Estrada Blumenau – Curitibanos figurar como uma grande epopéia, próxima ao imaginário bandeirantista, através da narrativa de sua construção, envolvendo seus diversos agentes e interesses, chamamos a atenção para como cada grupo a utilizou ou foi impactado pelas obras.

Ao longo da colonização do Vale do Itajaí o que se nota é a participação ativa do Estado no processo de estabelecimento de imigrantes europeus, mas não apenas, sua presença se fez igualmente ativa no processo de desapossamento das pessoas e comunidades já estabelecidas, para as quais não convergiam os interesses da colonização direcionada pelo Estado e conduzida por empresas colonizadoras. Em sua ampla maioria, essas pessoas eram indígenas e posseiros pobres vindos do planalto.

As obras de abertura de estradas, além de disponibilizar o acesso a novos lotes de terras e fornecer emprego aos trabalhadores, também serviram para estruturar a lógica da urbanização em todo o vale seguindo diretrizes que beneficiaram o modelo mercantil de exploração da terra. A preferência pelo estabelecimento de estrangeiros, quais as localidades de origem desses estrangeiros, qual seria o tamanho ideal dos lotes, a obrigatoriedade do

cultivo agrícola da terra, a disponibilidade de trabalhos para os colonos, para quais cultivos agrícolas eles deveriam ser direcionados e as técnicas de manejo do solo mais adequadas, foram diretrizes estabelecidas pelo Estado em parceria com um número restrito de pessoas e instituições que receberam o aval para a exploração e a acumulação dos bens naturais e financeiros.

A história da colonização no sul do Brasil é marcada pela presença das companhias colonizadoras, como a Sociedade Colonizadora Hanseática, responsável pela colonização da região nordeste da província de Santa Catarina. Além disso, muitos foram os casos de acordos do Estado com particulares para abertura de trechos menores de estradas espalhadas por toda a zona de colonização. Muitos destes indivíduos figuram nos dias de hoje como nomes de praças, estradas, e edificações privadas e públicas, sendo parte integrante de narrativas de prosperidade alcançada através do árduo trabalho.

Luiz Bertoli foi um “colonizador”, atuou ativamente na abertura de estradas em contratos com o Governo de Santa Catarina, através dos quais obteve muitas terras para explorar e, obrigatoriamente, colonizar. A atuação colonizadora de Bertoli foi abertamente questionada e reprimida por moradores ocupantes das terras que foram concedidas ao colonizador pelo Estado. A presença desses moradores não pode ser ignorada por Bertoli ou o Estado, pois eles trataram de reivindicar o direito às terras, fosse de forma física, impondo dificuldades aos trabalhos de demarcação, ou pela via judicial, dando início ao litígio abordado no último capítulo da dissertação.

Augusto Peters entrou em confronto com a empresa colonizadora Salinger para disputar as terras que ficavam próximas da linha da estrada para Curitiba em Pouso Redondo. Diferentemente dos posseiros em Rio do Campo, Peters reuniu em seu processo uma vasta quantidade de testemunhas e documentos a seu favor e, ao final do litígio, seus descendentes receberam o direito sob as terras. Mas o que chama a atenção em ambos os processos é a participação ativa do Estado, seja como o estimulador dos conflitos ou como a entidade que tem o poder de cessá-lo.

Os casos de Augusto Peters e Luiz Bertoli nos demonstram que há um problema agrário nos anos 1930 que é fruto do modelo adotado para implementação da colonização em Santa Catarina. Ao longo da pesquisa, nos deparamos com apontamentos amplamente debatidos pela historiografia, como o caso da padronização do tamanho dos lotes, toda a dinâmica envolvendo o endividamento dos colonos para a aquisição das terras com a chamada dívida colonial, também os modos de trabalho adotados foram objeto de crítica juntamente com a atuação dos administradores das colônias. Há ainda, um número elevado de narrativas

construídas para relatar a construção regional de cada zona colonial no Vale do Itajaí como uma epopéia de glorificação ao movimento colonizador, mesmo que em muitas delas estejam presentes os gritos (se não os ecos) da contradição.

Além disso, outros dois aspetos importantes da materialidade social e econômica da colonização constantemente são ignorados para a exaltação da figura do imigrante como preponderante para o êxito da colonização, são eles, justamente, a colonização como um investimento do Estado, fornecendo grande parte das demandas econômicas (através de infraestrutura ou capital) para as colônias. E, de forma paradoxal, a existência de um intenso fluxo mercantil entre as colônias e os tropeiros, visto que, como apontado ao longo da pesquisa, a instalação de algumas das colônias tinha como objetivo conectar esses fluxos de comércio já existentes, porém, em questão de narrativa, as comunidades teriam prosperado pela, e somente, atuação dos imigrantes.

## 6 REFERÊNCIAS

ADÃO, Everson Felipe. **Mais que um pouso no meio do caminho**: estudo sobre a tomada de terras em Pouso Redondo no Alto Vale do Itajaí - SC, na segunda metade do século XIX. 2019. 86 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

BARBOSA, M. F. **Identidade nacional e relações de poder nas memórias de Karl Kleine**. Letrônica, v. 3, n. 1, p. 331-344, 21 dez. 2010.

BRANDT, Marlon. **Uma história ambiental dos campos do planalto de Santa Catarina**. 2012. 332 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

BERTOLI, Bianca. Linha do tempo: por que a BR-470 demorou tanto para começar a ser duplicada. **Santa**, ano 2021, 27 nov. 2021. Cotidiano. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/linha-do-tempo-por-que-a-br-470-demorou-tanto-para-comecar-a-ser-duplicada>. Acesso em: 11/06/2023.

BRÜGGEMANN, Adelson André. **Ao poente da Serra Geral**: a abertura de um caminho entre as capitanias de Santa Catarina e São Paulo no final do século XVIII. Florianópolis: Editora da UFSC, 2008.

BONIN, Dante; BUTZKE, Victor. **Rio do Campo e sua história**: vidas no tempo. Rio do Campo: Jornal Gazeta do Alto Vale Ltda, 1992.

CASTRO, Moacir Werneck de. **Missão na Selva**: Emil Odebrecht (1835-1912), um prussiano no Brasil. Rio de Janeiro: As&M Editora, 1994.

CORREA, Walquiria K. **Considerações sobre a formação territorial e econômica de Santa Catarina**. Geosul, Florianópolis, v. 14, n. 27, p. 25-44, jan./jun 1999.

CRISTOFOLINI, Evacir Renato. **Pouso Redondo: nossa história, nossa gente.** Pouso Redondo: Nova Era, 2000.

DAROSSE, Flávia Paula. **A lei de terras em Santa Catarina e a Consolidação do Estado imperial brasileiro.** 2017. 158 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

DEEKE, José. O Município de Blumenau e a História de Seu Desenvolvimento. Blumenau: Nova Letra, 1995.

DESCHAMPS, Mariana Luiza de Oliveira. **Na trilha das estradas: a vida cotidiana e o trabalho na colônia Blumenau (1850-1880).** 2015. 184 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

DIGITAL, Memória. **Victor Gaertner.** Disponível em: <https://www.blumenau.sc.gov.br/secretarias/fundacao-cultural/fcblu/memoria-digital-victor-gaertner38>. Acesso em: 10/11/2022.

FRAZÃO, Dilva. **Visconde de Taunay.** Disponível em: [https://www.ebiografia.com/alfredo\\_taunay/](https://www.ebiografia.com/alfredo_taunay/). Acesso em: 07/01/2023.

FROTSCHER, Méri. Da **celebração da etnicidade teuto-brasileira à afirmação da brasilidade: ações e discursos das elites locais na esfera pública de Blumenau (1929-1950).** Florianópolis, 2003. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina.

GOULARTI FILHO. Alcides, **A Construção da estrada do litoral: definindo e deslocando os caminhos no sul de Santa Catarina.** Revista Territórios & Fronteiras, Cuiabá, vol. 6, n. 1, jan-jun, 2013.

GOULARTI FILHO, A.. **Tropeiros e colonos e a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba:** dois mundos e um caminho. HISTÓRIA REVISTA (ONLINE), v. 23, p. 121-150, 2018.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Caminhos, Estradas e Rodovias em Santa Catarina**. São Paulo: Hucitec Editora, 2022.

HAAS JÚNIOR, Arnaldo. **Horizontes da escrita: Historiografia, uma idéia de região e a monumentalização do passado: Alto vale do Itajaí - SC (1985-2007)**. 2009. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

KLEINE, Karl; FERREIRA, Cristina (org.); **Vivências e narrativas de um blumenauense**. Tradução Annemarie Fouquet Schünke; Cristina Ferreira (org.). Blumenau: Editora Cultura em Movimento, 2011.

KILIAN, Frederico. **Os primórdios da Estrada Blumenau - Curitibanos**. Blumenau em Cadernos, Blumenau, tomo XVIII, n. 5, p. 159-162, maio de 1977.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **A política de colonização do Império**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1999.

MAMIGONIAN, A. **Estudo geográfico das indústrias de Blumenau**. Revista Brasileira de Geografia – julho/setembro de 1965.

MEMÓRIA POLÍTICA DE SANTA CATARINA. **Biografia Gustavo Salinger**. 2022. Disponível em: [https://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/358-Gustavo\\_Salinger](https://memoriapolitica.alesc.sc.gov.br/biografia/358-Gustavo_Salinger). Acesso: 10/11/2022.

ODEBRECHT, Rolf; ODEBRECHT, Renate Sybille. **Cartas de Família: ensaio biográfico de Emil Odebrecht e ensaio biográfico de seu filho Oswaldo Odebrecht sênior**. Blumenau: Edição do Autor, 2006.

ODEBRECHT, Rolf. **Taió Cinquentenária - Taió Centenária**. Blumenau em Cadernos, Blumenau, tomo X, n. 2, p. 21-27, fev. 1969.

PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **Rio do Sul – Monografia Estatístico-Descritiva**. Publicação nº 26, Florianópolis: Departamento Estadual de Estatística do Estado de Santa Catarina, 1942.

PIAZZA, Walter F.. **A Cia. Salinger: e a sua ação colonizadora.** Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XVI, n. 9, p.252, set 1975.

PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina: sua história.** Florianópolis: Ed. da UFSC, Ed. Lunardelli, 1983.

RELLY, Eduardo. **Memórias do Urwald no Brasil meridional: negociações e riscos da colonização florestal teuto-brasileira.** Mouseion, [S.L.], n. 27, p. 127, 31 ago. 2017. Centro Universitario La Salle – UNILASALLE.

RELLY, Eduardo. **Construindo a “Picada”:** colonização florestal, capital social e obrigações comunitárias em Picada Felipe Essig, travesseiro/rs. *Ágora*, [S.L.], v. 20, n. 1, p. 112, 6 jan. 2018. APESC - Associação Pro-Ensino em Santa Cruz do Sul.

RELLY, Eduardo. **Memórias do Urwald no Brasil meridional: negociações e riscos da colonização florestal teuto-brasileira.** Mouseion, [S.L.], n. 27, p. 127, 31 ago. 2017. RELLY, Eduardo. **A agricultura e floresta dos alemães no Brasil: mobilidade, conhecimentos e transfers no urwald (século XIX).** *Estudos Ibero-Americanos*, [S.L.], v. 46, n. 1, p. 34021, 28 abr. 2020. EDIPUCRS.

RELLY, Eduardo. **A agricultura e floresta dos alemães no Brasil: mobilidade, conhecimentos e transfers no urwald (século xix).** *Estudos Ibero-Americanos*, [S.L.], v. 46, n. 1, p. 34021, 28 abr. 2020.

SANTOS, Manoel P. R. Teixeira dos. **“VIDA E TRABALHO NA FLORESTA”:** uma análise da interação entre imigrantes e a floresta nas colônias do vale do itajaí e norte de santa catarina durante a segunda metade do século xix. 2004. 183 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

SEYFERTH, Giralda. **Etnicidade, política e ascensão social: um exemplo teuto-brasileiro.** *Mana*, [S.L.], v. 5, n. 2, p. 61-88, out. 1999. FapUNIFESP (SciELO).

SCHMITT, Ânderson Marcelo. **Militarização da Fronteira meridional: as forças terrestres em Santa Catarina (de fins do séc. XVIII ao início do segundo reinado).** 2021. 367 f. Tese

(Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2021.

TONNERA, Gustavo *et al.* **Rio Itajaí**. Disponível em: <http://georioitajai.blogspot.com/>. Acesso em: 20 jan. 2023.

VARGAS, Tatiane Aparecida Viega. **Acumulação primitiva e formação socioeconômica: Análise do processo de acumulação na formação da microrregião do Alto vale do Itajaí**. 2017. 156 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2017.

VIBRANS, Alexander Christian. **A cobertura florestal da bacia do Rio Itajaí: elementos para uma análise histórica**. 2003. 239 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

WAIBEL, Leo. **Princípios da colonização europeia no sul do Brasil**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, p. 159-222, 1949.

WARTHA, Rodrigo. **A história inconclusa do vale do Itajaí: território, memória e identidade nas vozes atuais do povo xokleng laklãnõ**. 2018. 123 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento Regional, Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2018.

WIKIPÉDIA. **Região Metropolitana do Alto Vale do Itajaí**. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o\\_Metropolitana\\_do\\_Alto\\_Vale\\_do\\_Itaja%C3%A9](https://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_Metropolitana_do_Alto_Vale_do_Itaja%C3%A9). Acesso em: 07 jan. 2023.

WITTMANN, Angelina. **Peter Christian Feddersen**. Disponível em: <https://angelinawittmann.blogspot.com/2015/04/peter-christian-feddersen-revisada-em.html>. Acesso: 10/11/2022.

WITTMANN, Angelina Camargo Rodrigues. **A FERROVIA NO VALE DO ITAJAÍ**. 2008. 276 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

## **FONTES**

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA. Apelação Cível nº 2189. Augusto Peters e sua mulher. Max Buchels e outros, 1941.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SANTA CATARINA, Carta Precatória de Inquirição. Luiz Bertoli e outros. João Padilha de Souza e outros. Rio do Sul, 1939.

RELATÓRIO DE COLONIZAÇÃO DE LUIZ BERTOLI, Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 23 de janeiro de 1933.

## **LEIS E REGULAMENTOS**

BRASIL, Lei nº 514 de 28 de outubro de 1848.

BRASIL. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L0601-1850](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850). Acesso:15/01/2023.

BRASIL. Decreto nº 3.784, de 19 de janeiro de 1867. Regulamento para as colônias do Estado. Rio de Janeiro.

BRASIL. Decreto nº 270, DE 31 de dezembro de 1894. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-270-31-dezembro-1894-540530-publicacaooriginal-40915-pl.html>. Acesso: 29/09/2022.

## **OFÍCIOS E DECRETOS**

SANTA CATARINA, Ofício de 13 de março de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício de 20 de março de 1868.

SANTA CATARINA, Relatório de 31 de março de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício de 26 de outubro de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício de 02 de novembro de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício dirigido ao Presidente da Província em 3 de novembro de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício de 31 de dezembro de 1868.

SANTA CATARINA. Instruções para os trabalhos de exploração de parte da Estrada Itajaí Serra, encarregada ao Engenheiro Emilio Odebrecht. Ofício de 14 de janeiro de 1868.

SANTA CATARINA. Fala do presidente da província José Bento de Araujo. Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina. 6 de março de 1877.

SANTA CATARINA, Comunicado ao Presidente da Província em 08 de agosto de 1868.

SANTA CATARINA, Ofício dirigido ao Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 11 de agosto de 1868.

SANTA CATARINA, Comunicado ao Presidente da Província em 08 de agosto de 1868.

SANTA CATARINA, Relatório Presidente de Província. 1882.

SANTA CATARINA, Relatório Presidente de Província, 1887.

SANTA CATARINA, Mensagem apresentada ao congresso em 22 de julho de 1901.

SANTA CATARINA. Mensagem do governador Hercílio Pedro Luz apresentada ao Congresso Representativo. Desterro, 1896.

## PERIÓDICOS

*A Regeneração*, 19 de janeiro de 1882.

*A Regeneração*, 3 de fevereiro de 1882.

*A Notícia*. Joinville, 17 de outubro de 1941.

*A Notícia*. Joinville, 8 de março. 1942.

*A Notícia*. Joinville, 11 de março de 1942.

*A Notícia*. Joinville, 12 de março de 1942.

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

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

*BLUMENAU EM CADERNOS*. A Estrada Blumenau - Lages - Curitibanos. Blumenau em Cadernos, tomo VII, n. 4, 1965.

*BLUMENAU EM CADERNOS*, Correspondência do Dr. Blumenau. In: Revista Blumenau em Cadernos. Blumenau: Tomo IX. nº 7. Jul. 1968.

*BLUMENAU EM CADERNOS*. A Estrada Blumenau - Curitibanos. In: Revista Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo X, n. 3, março de 1969.

*BLUMENAU EM CADERNOS*. Tomo XL, nº. 2, Blumenau, fevereiro de 1999.

*Conservador*. Desterro, 30 dez. 1887

*Cidade*, Blumenau, 01 de janeiro de 1933.

*Gazeta de Joinville*, 19 de março de 1877.

*Gazeta de Joinville*, 21 de março de 1878.

*Gazeta de Joinville*, 28 de dezembro de 1881.

*Gazeta de Joinville*, 04 de janeiro de 1882.

*Gazeta de Joinville*, 05 de abril de 1882.

*Gazeta do povo*, 25 de abril de 2014.

*Immigrant*. Blumenau, 15 março. 1891.

*Jornal do comercio*, 19 de janeiro de 1882.

*República*. Desterro, 31 março. 1890.

*República*. Desterro, 31 mar. 1890.

*O agricultor*, Rio do Sul, 04 de agosto de 1933.

*O Despertador*, 17 de dezembro de 1881.

*O Despertador*, 25 de fevereiro de 1882.

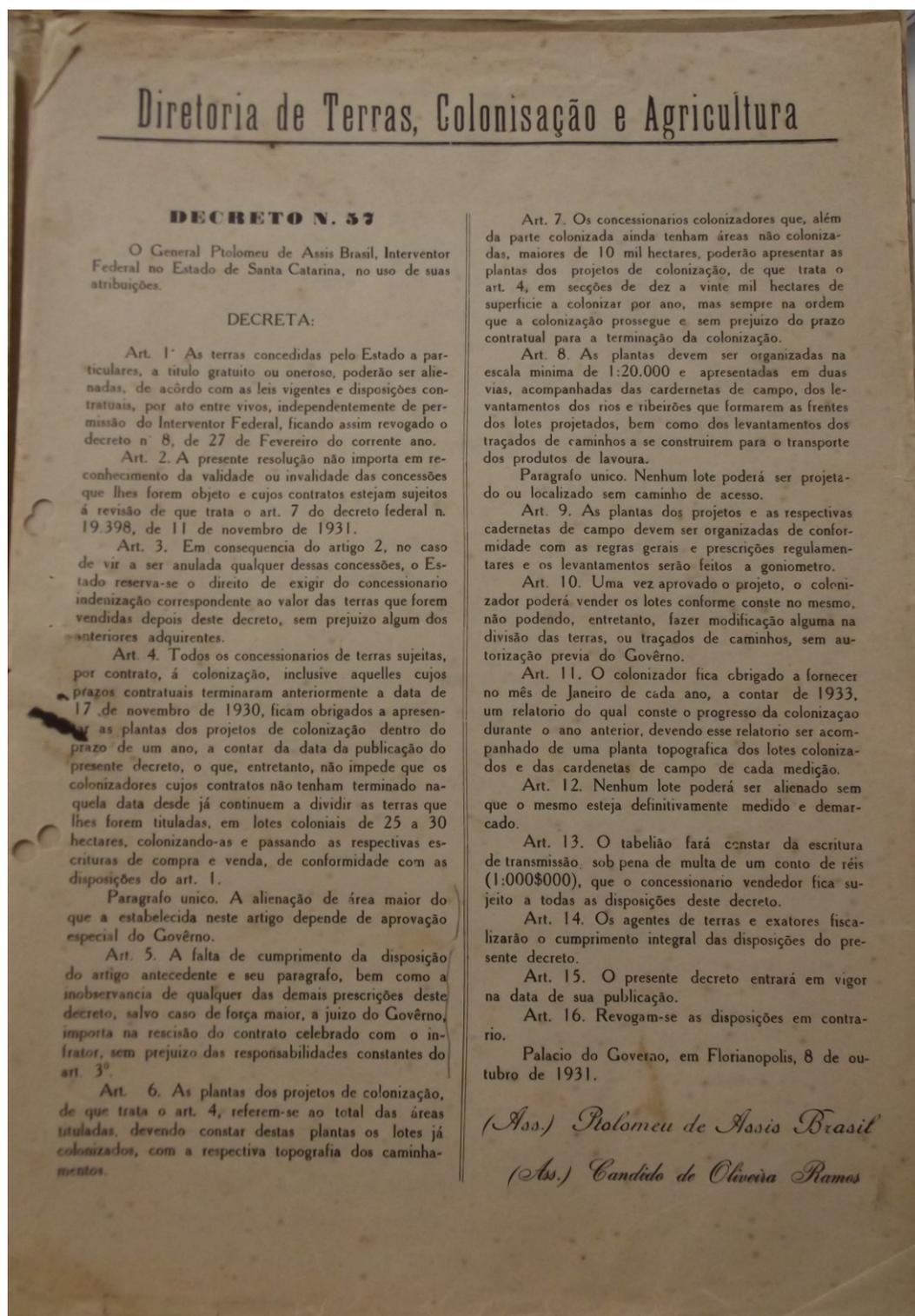
*O Despertador*, 29 de março de 1882.

*O Despertador*, 06 de maio de 1882.

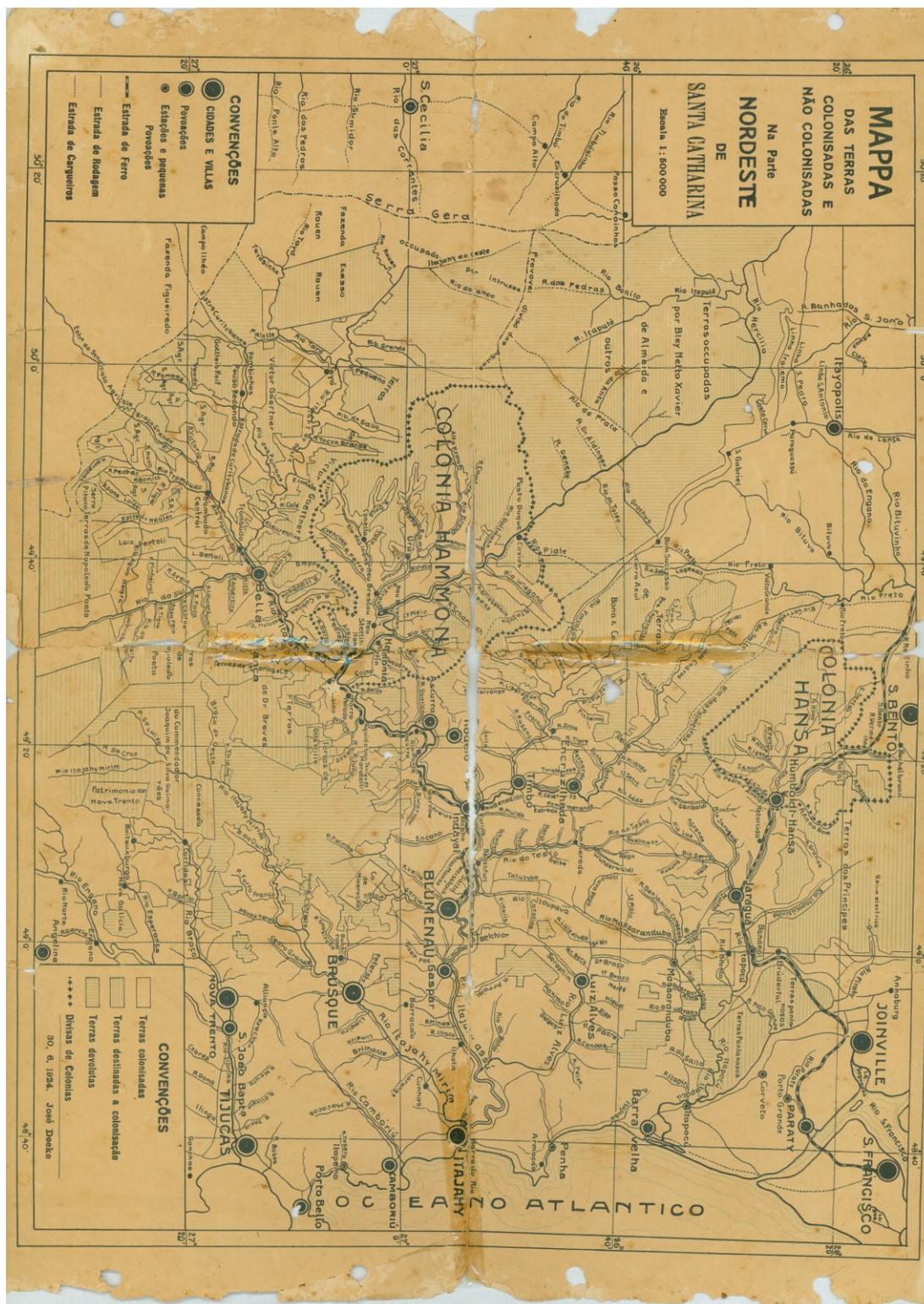
*O Despertador*, 13 de maio de 1882.

*O Dia*: Órgão do Partido Republicano Catharinense. Florianópolis, 07 de agosto. 1918.

## ANEXO A – DECRETO N. 57.



## ANEXO B – MAPA DAS TERRAS COLONIZADAS E NÃO COLONIZADAS.



Fonte: DEEKE, JOSÉ. Mapa das terras colonizadas e não colonizadas, 1924. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.