

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS SOCIAIS E HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA CULTURAL

ADRIANA BERRETTA

QUANDO A “*COBRA-PRETA*” (BR-101) PASSOU NO FUNDO DO MEU
QUINTAL

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FLORIANÓPOLIS
2007

ADRIANA BERRETTA

QUANDO A “*COBRA-PRETA*” (BR-101) BR-101 PASSOU NO FUNDO DO MEU
QUINTAL

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para
obtenção do título de Mestre em História Cultural, ao
Programa de Pós-Graduação em História Cultural da
Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientador: Prof. Marcos Fábio Freire Montysuma, Dr.

Florianópolis
2007

**QUANDO A “COBRA-PRETA” (BR-101)
PASSOU NO FUNDO DO MEU QUINTAL**

ADRIANA BERRETTA

Esta Dissertação foi julgada e aprovada em sua forma final para obtenção do título de

MESTRE EM HISTÓRIA CULTURAL

Banca Examinadora

Prof. Dr. Marcos Fábio Freire Montysuma – orientador e presidente - UFSC

Prof. Dr. Robson Laverdi – UNIOESTE/PR

Prof.Dr. Luiz Felipe Falcão - UDESC

Profª. Dra. Ana Lúcia Vulfe Nötzold – suplente UFSC

Profª Dra. Maria Bernardete Ramos Flores.
Coordenadora do PPGH/UFSC

Florianópolis, 27 de fevereiro de 2007.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Santa Catarina, pois esta pesquisa só foi possível de ser realizada porque a UFSC ainda é uma universidade pública.

À Coordenação do curso de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina.

Aos colaboradores dedicados em auxiliar-me nesta pesquisa disponibilizando o acesso a diversas fontes documentais, no DNIT, DNER, IBGE, DEINFRA, Arquivos Públicos de Blumenau, Itajaí, Balneário Camboriú, Arquivo Histórico de Florianópolis e a Biblioteca Pública de Santa Catarina.

Aos meus imprescindíveis entrevistados: Sr. Higinio Oltramari, Sebastiana Rosa Machado e seu esposo José Machado, Maria Inez de Oliveira, Laudelino Carlos dos Santos e Nerci Wilda Simas Bernardes, que me acolheram muitas vezes em seus lares para contar-me suas lembranças.

À professora Eunice Nodari, que me acolheu com um sorriso e palavras singelas quanto a importância de minha pesquisa, uma sensibilidade que lhe é peculiar.

Ao professor João Klug, que acredita em seus alunos demonstrando sempre sua intensa dedicação, um companheiro e amigo.

À professora Ana Lúcia Vulfe Nötzold, que guia brilhantemente a nossa caminhada enquanto pesquisadora e atua como uma “*mãezona*”, exigindo o melhor, pois sabe até onde podemos ir.

Ao meu querido orientador, Marcos Montysuma, que com uma paciência inesgotável encaminhou meus passos rumo à conclusão dessa pesquisa, onde o diálogo sempre foi uma constante.

Aos professores Robson Laverdi, Luiz Felipe Falcão, Ana Lúcia Vulfe Nötzold, pelo aceite em participar da banca como examinadores.

Aos amigos, que moram em meu coração: Cláudia Patrícia Piza Vargas, Lúcio Vargas, Junior Vargas, Maria Luisa Vargas, Sônia Regina Becker, Ramona Peres, Cássia Ferri, Jussara Fronza, Aidê Alair Galindo, Claudete Mazuco, Elvira Vargas e Marlene de Fáveri.

À minha família e a família de meu esposo pelo apoio constante, especialmente às minhas avós referenciais de conduta, de vida, de amor, de tudo.

Um agradecimento muito especial àquele que ao meu lado pesquisou e dialogou sempre, sobre o que seria interessante escrever e pensar, um amigo, companheiro, exemplo de caráter, alguém que efetivamente fez parte desta pesquisa, entendendo minhas angústias, amparando meu choro e comemorando minhas alegrias: meu marido, Martinho Joel Wolter.

“As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às perguntas – ou as perguntas que nos colocamos para nos obrigar a responder (...)”.

Ítalo Calvino

RESUMO

Esta pesquisa enfoca as transformações decorrentes da construção da BR-101, na cidade de Itapema (SC), entre 1950-1970, que ao se deparar com as obras da rodovia, passam a ver ressignificados seus ritos, símbolos, tradições e manifestações culturais até então vivenciadas em seu cotidiano. Com a inserção da rodovia, a cidade se vê transformada e a exigência de uma nova sociabilidade passa a ser imperativa nos ritos citadinos. A transformação inferida a estas populações modificou não somente o seu cotidiano, mas a maneira como deveriam pensar-se, enquanto cidade moderna, inserida num contexto também moderno. Nessa transição vivenciada por Itapema e seus sujeitos históricos, a memória ressignifica os impactos causadas pela modernidade e reconstroem a experiência vivenciada de uma outra cidade que se configura.

Palavras-chave: memória, modernidade e cidade.

ABSTRACT

This research focuses the decurrent transformations of the construction of the BR-101, in the city of Itapema (SC), between 1950-1970, that to if coming across with the workmanships of the highway, starts to see its rites, symbols, lived deeply traditions and cultural manifestations until then in its daily one ressignificados. With the insertion of the highway, the city if sees transformed and the requirement of a new sociability starts to be imperative in the rites city dwellers. The transformation inferred to these populations not only modified its daily one, but the way as they would have to think, while modern, inserted city in a also modern context. In this transistion lived deeply for historical Itapema and its citizens, the ressignifica memory the impacts caused for modernity and reconstruct the lived deeply experience of one another city that if configures.

Word-key: memory, modernity and city.

LISTAS DE FIGURAS

FIGURA 1: Mapa do município de Porto Belo - 1950	p.22
FIGURA 2: Mapa de sociabilidade	p.32
FIGURA 3: Prédio da antiga Prefeitura Municipal de Itapema	p.33
FIGURA 4: Imagem parcial de Itapema - 1958	p.37
FIGURA 5 a 10: Cartogramas - Estado de Santa Catarina.....	p.40
FIGURA 11: Imagem parcial de Itapema – 1958.....	p.41
FIGURA 12: Imagem parcial de Itapema – 1958	p.43
FIGURA 13: Caminhos das tropas – século XVIII e XIX	p.57
FIGURA 14: Estrada Dona Francisca	p.61
FIGURA 15: Mapa parcial das estradas: estadual e federal.....	p.65
FIGURA 16: Atividades familiares.....	p.89
FIGURA 17: Casa predominante em Itapema.....	p.93
FIGURA 18: Prédio atual dos Secos e Molhados do Sr. Jorge Cherem	p.95
FIGURA 19: Imagem parcial da estrada do Morro do Encano.....	p.101
FIGURA 20: Cartograma Rodoviário do Município de Camboriú.....	p.103
FIGURA 21: Imagem parcial da estrada do Morro do Encano.....	p.105
FIGURA 22: Imagem parcial de Itapema – 1958.....	p.110

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	iv
EPIGRAFE	vi
RESUMO	vii
ABSTRACT	viii
LISTA DE FIGURAS	ix
SUMÁRIO.....	x
CONSIDERAÇÕES INICIAIS	11
CAPÍTULO 01 – ITAPEMA E A BR-101: A MEMÓRIA RETRATA AS RUPTURAS E RESSIGNIFICAÇÕES DE UM COTIDIANO	20
1.1 – Itapema: a cidade que se configura em função dos novos tempos	20
1.2 – Itapema e suas sociabilidades: a cidade que conta histórias.....	30
CAPÍTULO 02 – OS IDEAIS MODERNOS SE ESPALHAM PELO MUNDO E AS ESTRADAS CONSTROEM OUTROS CAMINHOS	55
2.1 – As estradas entram em cena.....	55
2.2 – As estradas: prioridade para a expansão do país	67
2.3 – Santa Catarina e suas estradas	74
CAPÍTULO 03 – EM ITAPEMA: ENTRE RITOS, VIVÊNCIAS E PRÁTICAS.....	80
3.1 - Itapema gerindo suas práticas	92
3.2 – A “cobra preta” atravessa o caminho dos moradores	107
CONSIDERAÇÕES FINAIS	122
FONTES ORAIS	125
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	126

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente pesquisa trata de história, de memória e de uma “cobra preta (BR-101), que atravessou os espaços dos moradores de Itapema”. Estas palavras acenam para os caminhos percorridos pela pesquisa.

O texto apresenta a cidade de Itapema, através de um enfoque teórico-metodológico que busca articular a história oral. A pesquisa preocupa-se em apreender como a construção da rodovia federal BR-101 causou impacto no cotidiano dos moradores da cidade, já que a iniciativa do estudo surgiu em função do fascínio dos moradores, percebida pela pesquisadora, quando da duplicação da rodovia.

O questionamento inicial foi: se a rodovia em processo de duplicação despertava algum tipo de interesse nos moradores que acompanhavam cotidianamente os trabalhos das máquinas, com essa referência partiu-se para a elaboração em torno do que teria causado nos moradores em 1950 as obras da primeira rodovia, feitas na localidade.

A delimitação do tema e a construção do problema da pesquisa ocorreram através do cotejamento entre as fontes documentais, que através de um diálogo constante com as fontes orais, possibilitaram a compreensão de como as construções e reconstruções operacionalizaram-se nessa localidade.

Nestas circunstâncias percebe-se que uma estrada não rompeu somente com a paisagem. Esse fato histórico no cotidiano dos moradores em si possibilitou notar a existência de outras experiências e entender que se estabeleceram mudanças, pois se entende que estes sujeitos históricos inseridos nessa análise são percebidos como sujeitos reais, posto que vivenciam, constroem e ressignificam suas práticas sociais em função do tempo e do espaço por eles ocupados.

Estas vivências são permeadas de histórias, de personagens em uma trama de desejos e poderes individuais e coletivos, onde a BR-101, como resultado de um projeto

nacional, objetivava levar o país rumo ao futuro e à modernidade, sendo a última, compreendida como um caminho que objetivava produzir um determinado tipo de transformação estrutural e, a modernização, como decorrência de processos duramente empreendidos para transformar materialmente o mundo¹. Essa idéia aplicada na cidade e na história da localidade possibilita explorar os desajustes, os indícios de uma modernidade que pode ser visualizada nas antigas construções, nos espaços e através de suas memórias.

Ao dar visibilidade a este fato histórico no qual se constituiu a construção desta rodovia em Santa Catarina, compreende-se a periodização² entre 1950 e 1970, como uma possibilidade que nos conduzem a diversos caminhos, onde o cotidiano vê-se modificado, não só pelas transformações ambientais, mas também pelo novo cenário que se apresentava e que exigia novas atitudes, posturas e ideais. Isto faz com que uma releitura da própria cidade ocorra não só por seus habitantes, mas pela comunidade catarinense em geral.

É importante salientar que a visibilidade desses sujeitos históricos envolvidos nessa construção, que não foi somente asfáltica, mas que remodelou e direcionou outros caminhos, faz-se com que a história oficial³, aqui compreendida como um olhar restrito aos órgãos governamentais ou de alguma representatividade, deixe de transitar na oficialidade do discurso que retrata um ou vários períodos, fazendo com que os setores não incluídos na história mostrassem através das suas palavras, o esquecimento e as lacunas da história, quando passaram a retratar um cotidiano repleto de momentos que lhes atribuem uma singularidade na história da sua localidade.

¹GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Melo. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1991. p. 59.

²LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996. p. 47.

³LE GOFF, Jacques. Op.cit.p. 70,106,109.

Nesse sentido, é possível pensar com Certeau, para quem a prática cultural que esses elementos do cotidiano de caráter concreto ou ideológico, são elencados e disponibilizados pelos sujeitos históricos. Isso nos faz ver que em Itapema, ocorre um reafirmamento social, através do dispositivo cultural que especifica suas tradições, suas idéias e suas falas.

Ao buscar essas imagens do antes e do depois, a oportunidade de estabelecer contato com memórias, significações e ressignificações que foram construídas e que também sofreram transformações, resultado das vivências sociais posteriores, ocasionadas em função da construção da BR-101, vêm a exprimir as diversas temporalidades⁴. Essas marcas do tempo histórico constituem-se na busca e no entendimento de modos de viver e morar, de lutar e de trabalhar e de se divertir dos moradores, que vivenciaram a construção da BR-101 e que direta ou indiretamente participaram da construção da estrada.

A ênfase nas experiências, produções e discussões cidadinas pretendem dar visibilidade às conflituosas relações que historicamente resultaram em dominação, cooptação, consenso, bem como contradições e resistências. Outras histórias de um outro tempo, em que a cidade e seus moradores reconstróem suas experiências passadas baseadas em seu olhar e em sua vivência.

Partindo do pressuposto, já apresentado, a cidade como objeto de pesquisa associando as relações que se estabelecem e se desenvolvem, definem e delineiam a paisagem urbana e a sua própria imagem. Nas reflexões impetradas na pesquisa, as abordagens da cultura local, compreendem um “conjunto de práticas, comportamentos e valores que orientam e dão significado às ações individuais e sociais”⁵. Concebida

⁴WHITROW, G.J. **O tempo na história - concepções de tempo da pré-história aos nossos dias**. RJ: Jorge Zahar, 1993. p.17,19.

⁵MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003. p.37.

nestes termos, tomar a cidade, suas questões e cultura urbana, como um espaço onde as transformações instituíram um tempo histórico, com fatos marcantes, promovendo diálogos entre seus diferentes segmentos sociais, faz surgir múltiplas contradições, estabelecidas no cotidiano como luta cultural, configurando crenças, comportamentos, atitudes, hábitos e valores, ou seja, faz com que a sua percepção da cidade se configure como um lugar da pluralidade e da diferença.

Tendo como referencial a história local, o contato que se tem com o cotidiano, os saberes e as construções dos moradores, são imediatos, fundamentados no diálogo com o que vivenciaram na construção da rodovia, o que auxilia na apreensão das permanências e das modificações sofridas em decorrência dela.

Nesse contexto, duas questões fundamentais emergem: o cotidiano não está desarticulado do histórico, e por outro lado a noção de processo é de suma importância para a percepção dos sujeitos, pois tanto o que fala como o que ouve, atua na construção dos elementos constitutivos das suas relações sociais. Partindo dessa premissa, Orlandi⁶ auxilia na percepção de que os discursos atuam como projeção dessas práticas culturais e a forma como são representados constitui-se num lugar de várias significações.

A análise que o historiador realiza ocorre tomando como referência essas experiências vividas, isso possibilita perceber que os papéis informais ganham maior visibilidade, propiciando entender práticas, costumes e/ou estratégias de sobrevivência daqueles sujeitos. É através do diálogo promovido pelo historiador com as fontes que um fragmento, constrói significados de relações em cadeia.

A perspectiva do cotidiano pressupõe trabalhar com as pluralidades, apreendendo experiências vividas pelas pessoas em sociedade, “o *interesse pelo particular, entretanto, não restringe a amplitude do tema, pois focaliza as experiências*

⁶ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Discurso e leitura**. SP: Cortez e Ed. Unicamp, 1998. p.18.

*de vida de homens e mulheres, ainda que de ângulos particularizados, significa um espriar de olhares sobre paisagens a perder de vista”.*⁷

Buscando entender os significados, os impactos e as transformações decorrentes da construção da BR-101, vale-se da memória dos moradores de Itapema, que atuou como fonte de pesquisa e de diálogo, papel de suma importância, assumido pelos entrevistados, que possibilitaram uma investigação da cidade, de suas manifestações culturais, das formas de trabalho, bem como de suas representações do espaço.

As fontes orais produzidas nas entrevistas apresentam-se como materiais de valor significativo para o ofício de historiador que ao serem acuradas com respeito e atenção, vêm a demonstrar a ética, com a qual a palavra transcrita deve ser tratada. É imprescindível, segundo Montysuma, que na análise das fontes orais, o historiador possa estabelecer um diálogo constante entre o que é relatado, a sua subjetividade e as demais fontes que embasam sua pesquisa⁸. A transparência com a qual realiza-se esse diálogo deve permear-se de lisura em todos os momentos da pesquisa.

Essa perspectiva faz da pesquisa com fontes orais, algo que envolve um tratamento metuculoso e criterioso que vem a exercer influência entre aquele que ressignifica suas lembranças e aquele que lhe dá inteligibilidade, de modo que a sua palavra seja utilizada como documento e como tal, tratada com comedimento.

As falas deixaram de ser absorvidas como simples informações, mas indicadoras de significados, valores e práticas sociais, atribuindo-lhes uma nova forma de pensar.

A primeira entrevista realizada foi com o Sr. Higinio Oltramari, o qual revelou importantes elementos relativos às experiências vivenciadas na cidade de Itapema, também mapeou através de seu olhar, quem poderia oferecer outros olhares

⁷DIAS, Maria Odila Silva. *Heremênutica do cotidiano na historiografia contemporânea*. In: **Projetos-História - trabalhos de memória**, SP, n.17, p.237, nov.1998.

⁸MONTYSUMA, Marcos. In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v.XXXII, n 1. p. 1-225 junho de 2006. Porto Alegre: DIPUCR. (texto constante nas páginas 117 a 125).

diferenciados dos dele, entre eles, Sebastiana Rosa Machado e seu esposo José Machado, Maria Inez de Oliveira, Laudelino Carlos dos Santos e Nerci Wilda Simas Bernardes.

As entrevistas utilizadas seguiram a um pressuposto básico: a apresentação da proposta da pesquisa, bem como os objetivos a que a mesma se propunha, ou seja, o conhecimento da localidade antes e depois da construção da rodovia federal BR-101.

Nesse processo reconsiderar os conhecimentos já adquiridos e as particulares concepções de história, as linguagens, a subjetividade, os laços estabelecidos com os entrevistados e a negociação com as fontes, abriu novas perspectivas do que era fazer história, um exercício.

Esse caminhar iniciou-se no capítulo 1, onde a memória retrata esse cotidiano cortado pela rodovia, um viver cidadão que se estabeleceu por décadas e que se vê rompido pela inserção do novo, do outro, de outros usos de suas terras, de mudanças e perdas culturais que ficaram na memória. A lembrança traz o cenário de uma época que não existe mais e que ao ser rememorada, adquire vida e dá a impressão de se estar vivendo novamente.

Ainda nesse capítulo, os relatos orais reconstróem a cidade através do mapa de sociabilidade, que teve-se o cuidado de ser produzido pela historiadora Adriana Berretta e com a contribuição de seus entrevistados. A construção do mapa atende ao propósito de lidar com a construção das diferentes imagens que uma cidade pode fornecer, que situa não só os moradores e suas atividades econômicas, mas seus papéis sociais dentro da comunidade e os espaços de intervenções físicas e sociais. A cidade se apresenta com seus cenários, suas vivências, seu trabalho, suas contradições, e suas dificuldades.

Ao discutir com essa localidade as diferentes maneiras de se viver, assinalam-se os espaços, fazendo com que a dinâmica dos sujeitos históricos seja reconstituída no

sentido de perceber uma identidade, através dos vínculos estabelecidos. Partindo dessa premissa, concebe-se que a identidade se constrói na cidade de Itapema com seus moradores, se operacionaliza como forma de reafirmar uma identificação e compreende uma noção de grupo, onde *“o sujeito não pensa isoladamente, mas através de categorias engendradas pela vida social”*⁹.

Nesse sentido, quando o entrevistado rememora o passado, ocorre um condicionamento recorrente aos vestígios e resquícios do que se viveu e vive que busca nas relações sociais da comunidade a qual pertence, os elementos que justificam e definem sua unidade¹⁰. Esse pressuposto se liga diretamente aos próprios grupos étnicos percebidos na cidade (luso-brasileiros, ítalos e afro-descendentes), onde as questões de pertencimento, a necessidade de ser aceito pelo seu grupo e pelos demais, exclui a rejeição e reafirma a coletividade.

As distinções ocorridas em Itapema dizem respeito ao grupo social e/ou étnico a que pertencem seus moradores. Essas distinções entre os diferentes grupos em Itapema se fundamentam nas diferenças culturais construídas por cada grupo e que passam a constituir pressupostos de diferenciação¹¹.

No capítulo 2, objetivou-se discutir como a modernidade, representada nas tecnologias criadas para ligar espaços e estabelecer a comunicação entre eles, e que veio a constituir-se num novo tempo, exerceu influência nas modificações ocorridas, onde o contato com o novo se fez presente e ocasionou impacto.

⁹OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **Identidade, etnia e estrutura social**. SP: Livraria Pioneira Editora, 1976. p.33.

¹⁰NIETHAMMER, Lutz. Conjunturas de identidade coletiva. In: **Projeto História**, SP, p. 128-129, abril 1997.

¹¹POUTGNAT, Philippe e STREIFF-FENART, Jocelyne. **Teorias da etnicidade- seguido de grupos étnicos e suas fronteiras de Fredrik Barth**. SP: Editora da UNESP, 1994. p. 90 e 129.

Uma estrada pode adquirir diferentes significados, dependendo do olhar que lhe é lançado. Um caminho, sua construção e sua pertinência, mostram formas de pensar e agir diferenciadas, em relação ao lugar que se ocupa e o tempo em se vive.

Uma construção asfáltica que reuniu sonhos, necessidades, medos, rupturas, perdas e aquisições, que transitou nas intenções econômicas e políticas, mas que alegou ser preponderantemente social, é percebida como algo que atravessou os caminhos dos moradores e deixou marcas.

No capítulo 3, a memória retrata esse cotidiano cortado pela “*cobra preta*” (rodovia), um viver citadino que se estabeleceu por décadas e que se vê rompido pela inserção do novo, do outro, de outros usos de suas terras, de mudanças e perdas culturais que ficaram na memória. A lembrança traz o cenário de uma época que não existe mais e, que ao ser rememorada, adquire vida e dá a impressão de estar se vivendo novamente.

Ao ressignificar esses relatos, as modulações do cotidiano se apresentam como significativo das inúmeras sobrevivências, que se mostram, através de suas alegrias e tristezas, bem como de suas perdas e ganhos, “*a memória não é somente construção, mas, reconstrução através da duração que separa o momento rememorado do momento relatado*”¹². Cabe ao historiador fazer a crítica interna, cotejá-las entre si e com as fontes escritas.

Preencher as lacunas de uma história já construída e que teve suas marcas registradas através da memória, privilegia um estudo sobre os projetos sociais e nesse sentido, essa abordagem se revela “*um instrumento no sentido de possibilitar uma*

¹²FRANK, Robert. Questões para as fontes do presente. In: **Questões para a história do presente**. SC: Ed. da Universidade do Sagrado Coração, s.d. p.109.

melhor compreensão da construção das estratégias de ação e das representações de grupo ou indivíduos em uma dada sociedade” ¹³.

Segundo Ecléia Bosi “*a memória é um cabedal infinito do qual só registramos um fragmento*” ¹⁴. Sendo assim, não se encerra e não pode perder-se no silêncio, o importante é que a memória seja um campo ativo de criação de significações.

Desse modo, o olhar sobre as transformações que a cidade passou, deve estar direcionado sobre o que foi construído, modificado e que provocou sensações, percepções e representações, confrontado-as com necessidades de se parecer moderno.

Descobrir a cidade envolve uma viagem, que o historiador faz sobre a memória dos sujeitos que habitam aquele espaço e que, através do diálogo de diversas informações, abre caminho para uma cidade do passado que o presente ressignificou.

Nesse período a rodovia era percebida como sinônimo de influência econômica, política e social, para determinadas regiões. Assim, entendendo que as rodovias representavam um avanço para o Estado, e que uma voz uníssona da população a requisitava, a atenção centra-se em perceber como os moradores de Itapema estavam alheios a esses discursos, e em como se relacionavam com esses ideais.

Por fim, há que se ressaltar, que as leituras proporcionadas sobre o passado dessa cidade não se fizeram ao acaso, mas constituíram-se numa releitura do presente, que fundamenta a sua própria construção, que influenciou nos modos de viver e ainda exerce influência.

¹³MONTENEGRO, Antônio. **História oral e memória – a cultura popular revisitada**. SP: Contexto, 1992. p. 16.

¹⁴BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade – lembranças de velhos**. São Paulo: Cia. das Letras, 1994. p.3.

CAPÍTULO 01 - ITAPEMA E A BR-101: A MEMÓRIA RETRATA AS RUPTURAS E RESSIGNIFICAÇÕES DE UM COTIDIANO

1.1 - Itapema: a cidade que configura em função dos novos tempos

Tomar a cidade de Itapema, como objeto de pesquisa, auxilia a perceber as combinações materiais e as representações culturais, das categorias: modernidade e modernização. Segundo Gorelik¹⁵, a modernidade para alguns é percebida como algo distante, que já se ouviu falar, que desperta curiosidade e, portanto cumpre com seu papel simbólico, que ao mesmo tempo fascina e atemoriza.

Uma abordagem cultural da cidade, onde os diferentes dados obtidos sejam cruzados, sob a forma de imagens ou discursos, oferece uma leitura da própria cidade dentro do processo desenvolvimentista brasileiro. Isso significa ir além das transformações espaciais, infiltrando-se pelo caminho das “*representações simbólicas da urbe, que podem corresponder ou não a realidade sensível, sem que com isso percam a sua força imaginária*”¹⁶.

No que tange à cidade de Itapema, objeto deste estudo, sabe-se que seus primeiros moradores datam de 1701¹⁷, quando ainda era um povoado de agricultores que se instalaram nessa região e fizeram herdar suas terras à sua prole. Os relatos desse período dão conta de que a cidade restringia aos uns poucos viajantes estrangeiros e nacionais, que por ali passaram.

¹⁵GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Melo. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1991. p.59

¹⁶PESAVENTO, Sandra J. Muito além do espaço. In: **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, v. 8, n.16, p.282, 1985.

¹⁷FARIAS, Wilson Francisco de. **Itapema: natureza-história-cultura**. Itapema: Editora do autor, 1999. p. 51.

Quando se considera essas vivências e experiências do homem em sociedade, na quais os aspectos sociais, culturais, políticos e econômicos, são percebidos como construção coletiva, esse olhar acurado faz com que sejam captados indícios que auxiliam na visualização da vida cotidiana com seus embates e transformações, tornando possível relacionar essas situações rotineiras aos eventos maiores. Nesse contexto, o entendimento de como uma comunidade efetiva suas construções, resistências e transformações através da memória e projetos, possibilitaram leituras sobre como a rodovia federal BR-101, repercutiu nessa localidade.

Os impactos da construção da BR-101 se refletem nos indícios captados onde as rupturas atuam como sinais que os remetem ao passado, auxiliando-nos na tentativa de dar visibilidade às essências da vida cotidiana, representada em suas negociações, manifestações culturais e relações de poder.

Nesse processo fica evidente a dificuldade de lidar com o novo, que consiste no surgimento da BR-101 na vida das pessoas, porque todo o processo não é unidimensional, mas um movimento sinuoso, não metódico, *“o que eles revelam não é um avanço linear da escuridão para a claridade, mas uma constante redefinição de onde nós estávamos, onde estamos agora e para onde vamos”*¹⁸.

A modernidade, aqui apresentada nas aspirações, usos e assimilações pautadas em contradições e contrastes, inserem novos comportamentos e linguagens, hábitos que conferem à cidade uma outra identidade.

Na cidade de Itapema um outro ritmo passa a configurar-se, desde o início da construção da rodovia. Esse movimento, que inclui a velocidade, o redimensionamento dos espaços, as noites menos emblemáticas, as novas tecnologias e os novos sujeitos,

¹⁸GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. RJ: Ed. LTC. (s.d.). p.215.

exige uma adaptação que se reveste de lembranças saudosistas do antigo e da convivência com o novo.

Por volta de 1840, Itapema, que pertencia ao município de Porto Belo, foi elevada a categoria de arraial. Nessa condição, ficava à margem de investimentos e infra-estrutura, o que levou os moradores e as lideranças políticas locais, a reivindicarem a sua emancipação¹⁹.

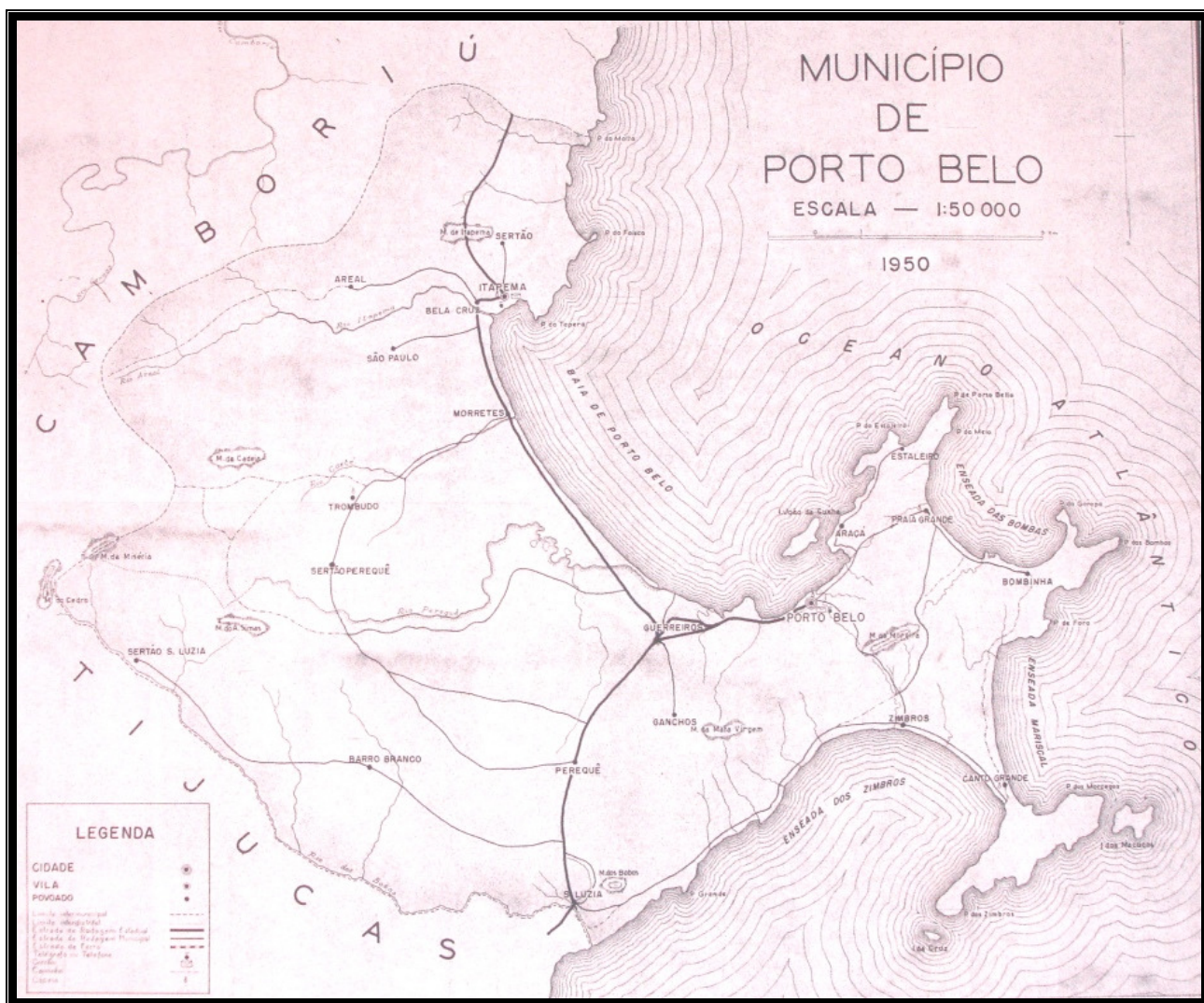


Figura 1: Mapa do Município de Porto Belo-1950
Fonte: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina

¹⁹Entrevista cedida a Adriana Berretta pelo Sr. Higinio Oltramari, no dia 19/07/2006.

Observando o mapa do município de Porto Belo, época inicial desta análise, Itapema se constituía num distrito, situação que perdurou de 1915 a 1962. Nesse último ano, emancipou-se, conforme Resolução 1/62 da Câmara de Porto Belo.

O processo de emancipação da Vila de Itapema, que culminou em 22 de abril de 1962, demonstra as articulações políticas presentes no cotidiano desta localidade, isto é, o fazer político que se baseava nas alianças estabelecidas, em Itapema não aconteceu de maneira diferente. As pessoas de maior influência, tomavam a dianteira nas discussões relativas à emancipação do município, o que gerou pressões por parte dos vereadores de Itapema, na Câmara de Porto Belo, especialmente do Sr. Olegário Bernardes, para que a criação do município ocorresse.

Segundo Sr. Higino, *“Olegário Bernardes foi o articulador da emancipação política de Itapema, tendo sido seu primeiro prefeito eleito. Na ocasião da emancipação era vereador por Itapema, no município de Porto Belo”*²⁰.

O Sr. Olegário Bernardes não representava seus interesses individuais, outras lideranças de relativo prestígio como o Sr. Carlos Romeu dos Santos, João Francisco Pio, Hironildo Conceição dos Santos, Higino Pio, Antônio Bastos Pereira, Dimas Campos, Simas Campos, João Paulo de Oliveira que também se mostravam descontentes com o que se apresentava no distrito, exerciam pressões para a emancipação municipal. Isso talvez traduzisse o desagrado quanto à submissão a Porto Belo, representado nas reivindicações de melhorias que não vinham sendo promovidas no distrito.

Concebida nestes termos, a emancipação, poderia ser o impacto das vozes que clamavam pela modernidade no país, pois os vereadores tinham contato com

²⁰Oltramari, Higino. Ent. cit.

informações de âmbito estadual e nacional, que muitas vezes a cidade não oferecia e tomando conhecimento, objetivavam outros rumos para a cidade.

As lideranças políticas de Itapema advinham dos antigos partidos políticos UDN, PSD e PTB. Segundo Delgado²¹ a história se configura como um processo de construção contínua, como tal admite tanto sujeitos individuais, como coletivos. Essa estrutura envolve “*ideologias, cultura, vida privada, ações públicas, representações, imaginários, lutas, reações, resistências, valores, instituições*”²², diversas proposições que configuram a inserção do homem na sua coletividade, através dos tempos.

Ao referenciar-se o cotidiano político, torna-se pertinente perceber tal cenário como uma rede de relações que imbricadas, denotam dinâmicas sociais ora conflituosas e/ou ora consensuais.

Nesse momento, percebe-se que fazer parte de um grupo, tendo como pressuposto a militância ou a visibilidade pública, faz das organizações políticas um instrumento de reunião de pessoas com compartilhamento de projetos comuns, mesmo que na teoria, seja um ato que demonstra que os sujeitos, construtores da história política de uma localidade, interferiram e propagaram suas idéias e ações.

O cenário político nacional compreendido nesse período de 1950-1971 foi marcado por inúmeras contradições que incidiram nos Estados e conseqüentemente nos Municípios.

Em Itapema, por volta de 1950, as influências ideológicas dos partidos UDN, PSD e PTB também eram visíveis. A lembrança dos moradores faz referência a esses partidos, pois sua inserção se dava pela adesão ou crença de que suas intencionalidades fossem garantidas.

²¹DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. Partidos políticos e frentes parlamentares: projetos, desafios e conflitos na democracia. In: **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003. p.129.

²²Id.

O partido da União Democrática Nacional (UDN) surgiu de uma ampla articulação oposicional ao Estado-Novo. No processo de transição que impulsionou o declínio do regime autoritário, os membros da futura UDN tiveram papel importante no que se originou a queda de Getúlio Vargas, em outubro de 1945. Delgado, nos diz que *“a principal linha de ação da UDN consistia em fazer as agremiações pró-getulistas seu principal alvo de oposição, tanto no parlamento, como através das críticas publicadas pelos principais jornais que circulavam no Brasil”*²³.

O PSD, o Partido Social Democrático, possuía como características o pragmatismo, *“a habilidade e a força eleitoral, foi fundado dentro da perspectiva getulista de continuísmo na transformação. Sua habilidade e capacidade de alcançar e se manter no poder marcaram época”*²⁴. As bases de sua criação ocorreram de dentro para fora do Estado, constituindo-se de interventores do período do Estado-Novo, segmentos da classe média urbana e representantes das oligarquias estaduais.

O Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) configurou *“sua organização nos sindicatos urbanos e na burocracia do Ministério do Trabalho”*²⁵. Pautava-se em dois objetivos principais: *“defender o conjunto da legislação trabalhista na nova ordem democrática e servir como anteparo ao potencial crescimento do PCB junto à classe operária”*²⁶.

Nessa perspectiva, é interessante perceber a força pela qual, os ideários político-partidários faziam parte do cotidiano desses moradores. O Sr. José Machado tem em suas lembranças o hino cantando na escola, em referência ao líder político do PTB - o presidente Getúlio Vargas - que dizia o seguinte:

²³Ibid., p.137.

²⁴Ibid., p.138.

²⁵Ibid., p.140.

²⁶Ibid., p.141.

*Brasil, ó rincão querido,
Prezado pelo mundo novo,
Destruído estava seu futuro,
Porque pretendiam dominar seu povo.
Surgiu Getúlio Vargas,
O presidente brasileiro,
Que entre seus filhos
Como um herói foi o primeiro.*

*Ainda temos na memória
Esses atos de patriotismo.
Hoje tens nome na história
Na emergência de teu negro abismo.
Porque existia em seu seio,
Entre os valores verdadeiros,
Getúlio Vargas, que veio
Mostrar ser o Brasil dos brasileiros.*

Brasil, ó rincão querido...²⁷

É bastante perceptível a expressão de um pertencimento ideológico partidário, pois tal hino foi ensinado na escola, pela professora, o que naquele tempo já os envolvia em demonstrações de fidelidade partidária, que repercutiria na sua vida política adulta. Assim no contexto político catarinense, com suas singularidades regionais, a reformulação partidária seguiu o modelo nacional. Tanto o PSD como a UDN, foram oficializados no Estado em 1945.

Segundo Meirinho, com a criação dos partidos nacionais e sua proliferação nos vinte anos subseqüentes, esse cenário mostrava que *“apesar dos arranhões que o processo democrático sofria, suas presenças assimilaram a vontade popular, mesmo sem fidelidade aos programas, paulatinamente vinham ganhando afirmação e identidade. A cada eleição notava-se maior participação popular”²⁸.*

²⁷Os autores da música são *Zé Pretinho e Antônio dos Santos*, feito no ritmo de marcha, em março de 1937 e presente nas lembranças do Sr. José Machado.

²⁸MEIRINHO, Jali. O poder legislativo e as instituições políticas. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000. p.214.

Como imposição militar, em 1965, extinguiu-se o pluripartidarismo através do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro. Esse mecanismo seguiu-se da criação de duas novas agremiações: a Aliança Renovadora Nacional (ARENA), composta por políticos da situação e o Movimento Democrático Nacional (MDB) com componentes que faziam uma oposição vigiada.

Nesse período - 1965 - Itapema vive o desenlace do panorama nacional, suas lideranças políticas reproduziam os ideais do ensejo do período. Tendo por influência esse quadro, as disputas políticas, não deixam de ser acirradas, o ambiente na cidade exige definições de alianças, o que atribui conseqüências públicas ao grupo não vitorioso. Dona Basta, então professora na cidade, nos expõe um fato concreto que lhe ocorreu em função da opção partidária de sua família.

Na época me removeram daqui, botaram em Bombinhas (...). O meu marido era da UDN, o governo que ganhou era do outro lado, (...) nem eleitora eu era. (...). Então me tiraram daqui, eu grávida de sete meses, botaram lá em Bombinhas. Até a minha amiga, que eu trabalhava pra ela, Dona Santinha, uma senhora que ta perto hoje dos cem anos 'não me conformo', ela dizia de tirar, remover a Basta, me chamavam de Basta, uma pessoa humilde, uma pessoa que não critica ninguém, nunca fez nada. Sabe problema da política, já naquele tempo você veja²⁹.

Embasando-se neste dado, é possível verificar que as disputas políticas em Itapema eram muito acirradas e exigiam muita articulação. Todo voto era uma aliança de compromisso não somente com o partido, mas com ideais de grupos bem definidos. O Sr. Higino nos descreve esses momentos onde os pactos eram formalizados no sentido de adquirirem quorum suficiente para serem eleitos,

perdemos a eleição por 6 votos, nós tínhamos a eleição contada nos dedos, só que nós não sabíamos que tinham duas famílias no Perequê, que eram lá de Porto Belo mas que votavam, tinham transferido voto aqui para a Meia-praia a

²⁹Entrevista cedida a Adriana Berretta pela Sra. Sebastiana Rosa Machado, em 21/04/2005.

pedido do Sr. Nelson, então ele ia com o carro dele que era uma aero-willis pra Porto Belo pegavam o eleitores para votarem depois trazia para Meia-praia eles votava me e levava eles de volta. Pra nós foi a maior surpresa descobrir que essa gente votava aqui na Meia-praia, porque nunca ninguém foi lá e viu a relação dos eleitores, pois era tudo na mão. Quem mandava antes era a PSB e a UDN, quando isso aqui foi feito município o governador era o Celso Ramos e o irmão dele Nereu Ramos, por isso que tem essas duas avenidas. Quando teve o golpe de 64, esses partidos foram extintos aí se criou a ARENA e o MDB, mas o MDB não tinha ninguém, daí toda essa liderança foi tudo pra ARENA, tiveram que fazer ARENA 1, ARENA 2, ARENA 3, porque dentro do mesmo partido tinha gente que não se enquadrava, mas eles estavam no partido do golpe militar, que chamavam de revolução, porque o MDB era quase que proibido você ser do MDB, o primeiro candidato do MDB foi Avalcir Guilherme de Souza ele e o Hercílio Florêncio de Oliveira foi o vice, esse candidato a prefeito ficou tolo andou perturbado um tempão, porque ele se empolgou com o negócio e a eleição foi o seguinte: uma hipótese 800 votos pra um e 18 pro outro, por o MDB não tinha expressão, ninguém tinha coragem de dizer-se do MDB, a cúpula do governo massacrava³⁰.

Ao considerar essas vivências que outrora e hoje coabitam o cotidiano dos itapemenses, com seus conflitos e tensões, estas construções não desqualificam os sujeitos, mas os torna perceptíveis, através da complexidade do social.

Para corroborar este ponto de vista, inúmeros episódios na cidade envolvendo os grupos políticos na busca por eleitores - uma prática que nos remete ao voto garantido - indicam uma das articulações negociadas pelo grupo e para o grupo em questão, de acordo com o Sr. Higino “*sabia de cor, na mão, quem votava e não votava, a eleição era controlada pelos caciques*”³¹.

A lembrança desses episódios nos indica Marcon³² discutindo o tema, que à memória social, procura apreender tanto da subjetividade como os elementos socializados pelo grupo. Essa compreensão pode ser aplicada nessa discussão quando alguns aspectos são privilegiados de modo a retratarem o passado. Assim, ao articular o social e o pessoal da memória, atribuímos a ela um caráter processual que segundo

³⁰Oltramari, Higino. Ent.cit.

³¹Oltramari, Higino. Ent.cit.

³²MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003. p.35-37.

Portelli admite uma dualidade, pois “*a memória é um processo individual, que ocorre num meio dinâmico, valendo-se de instrumentos socialmente criados e compartilhados*”³³.

Outros momentos, como o dia da eleição, também são relatados, segundo D.Nerci: “*(...) era um dia bastante complicado. (...) As pessoas não se cumprimentavam, era assim um ódio ferrenho. E aquele que ganhava passava meses e meses infernizando, porque era foguete, era todo tipo de coisa*”³⁴.

Outro relato pertinente se refere às relações de vizinhanças que se abalavam durante as disputas eleitorais, como nos fala D. Maria Inez “*era brigado, era disputado do mesmo jeito que hoje, era vizinho que não falava com vizinho, continua tudo igual*”³⁵.

Portanto, pode-se dizer, sem nenhum receio, que em Itapema pertencer a uma sigla partidária, ultrapassa o simples compromisso de filiação, envolve defender interesses que vem sendo negociados desde a origem da comunidade, significa garantir a presença política daqueles que acreditam saber gerir os rumos da cidade.

Em função disto, os relatos apresentados através da memória como algo individual, que se reconstrói cotidianamente em função das vivências que se tem tanto no público, como no privado, são importantes, no sentido em que negociam com os tempos e os espaços e, portanto, constituem-se em representações ou construções da realidade itapemense.

Maluf argumentado sobre a memória, diz ser função da história e, por conseguinte do historiador, remexer nas memórias trazendo à tona imagens e falas ocultadas, problematizando enfim a memória “*assim o contraponto da história vivida é*

³³PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na história oral. In: **Projeto História: ética e história oral**, São Paulo, v.15, p.16, abr.1997.

³⁴Entrevista cedida a Adriana Berretta pela Sra. Nerci Wilda Simas Bernardes no dia 24/08/2005.

³⁵Entrevista cedida a Adriana Berretta pela Sra. Maria Inez de Oliveira no dia 19/11/2005.

a análise histórica que toma o passado não como seu, mas como uma representação; não como vivência, mas como o desejo de compreendê-lo, de torná-lo inteligível”³⁶ se concretiza.

Partindo dessa premissa as perseguições, as articulações, negociações e embates manifestados, refletem o resultado de uma prática ainda hoje comumente utilizada, que traduz as diferentes estratégias de poder, ajustadas e que nestas circunstâncias, dão significado a realidade vivenciada nesse período e ainda hoje justificada.

1.2 – Itapema e suas sociabilidades: a cidade que conta histórias

A cidade fornece diversos olhares para quem tem audácia de adentrar seus espaços, todavia, engana-se quem acredita dominar seus recônditos, pois a cidade apresentará outras cidades nela contidas. Apesar disso nos lançamos por entre seus espaços e sociabilidades para responder algumas questões.

Partindo dessas proposições, o mapa de sociabilidade que segue, centra seu olhar na convivência além da ocupação do espaço, inserindo num engajamento mais amplo, *“uma arte de conviver com parceiros (vizinhos, comerciantes) que estão ligados a você pelo fato concreto, mas essencial, da proximidade e da repetição”*³⁷.

Os espaços ressignificados pela memória e representados através do mapa de sociabilidade (MS) criam um diálogo entre os diferentes grupos, independente do lugar por eles ocupado. O olhar sobre esses resquícios da cidade no passado e que constitui a fala do presente, define como se vive em função do que se viveu.

³⁶MALUF, Marina. **Ruídos da memória**. SP: Siciliano, 1995. p.44.

³⁷CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 2 - Morar, cozinhar**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996. p.39.

A cidade rememorada no mapa nos concede símbolos que a identificam e a seus moradores, num diálogo que aborda duas dimensões comumente dicotômicas: “*as experiências vivenciadas e os significados atribuídos a elas pelo historiador*”³⁸.

Quando solicitados a lembrar e narrar sobre alguns espaços, emergem histórias de vida pessoais e familiares, bem como as experiências vivenciadas na comunidade por eles habitada, revelando uma diversidade de elementos que nos auxiliam a visualizar a cidade de Itapema e seus moradores.

³⁸MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003. p.17.

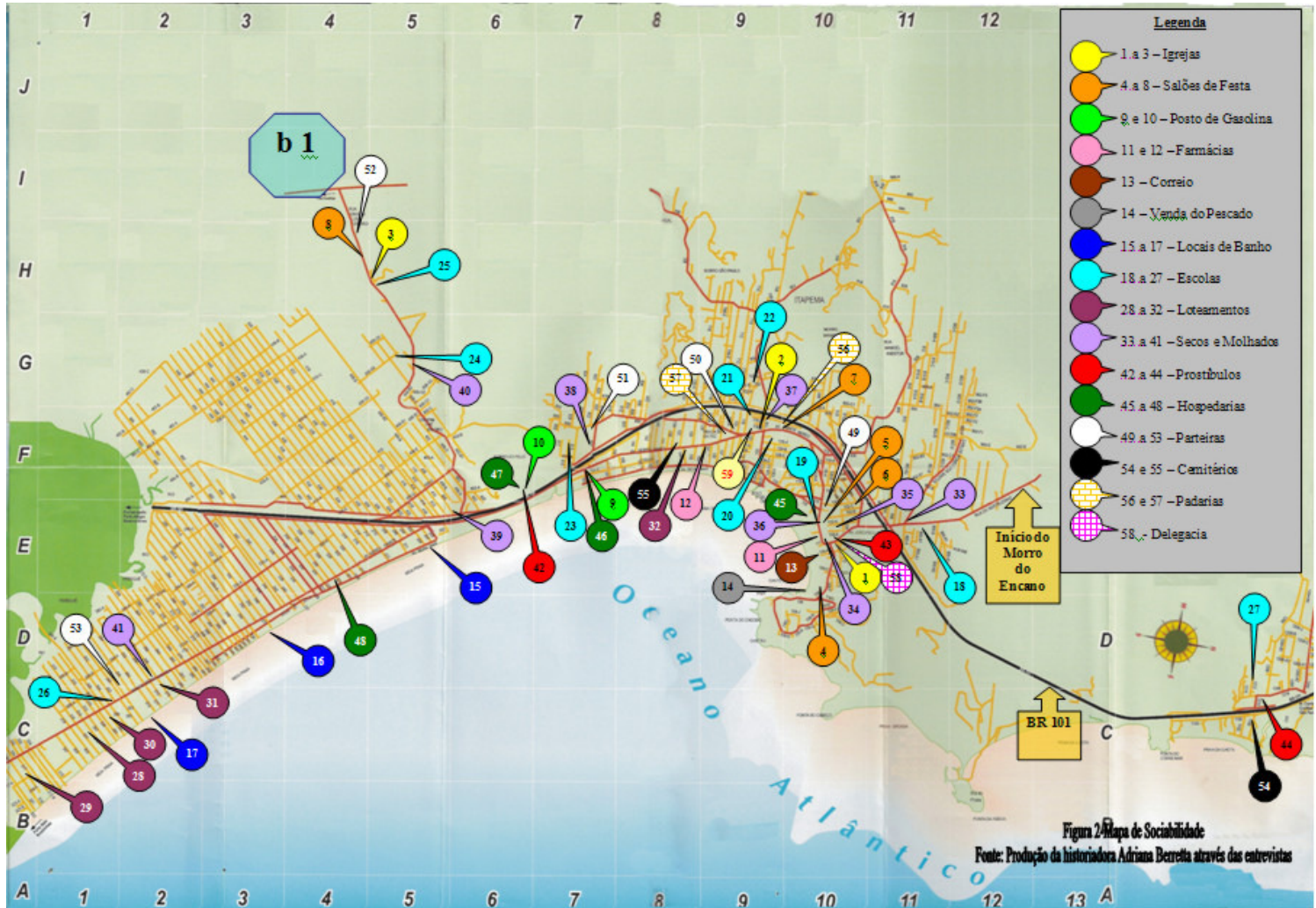




Figura 3: Prédio da antiga Prefeitura Municipal de Itapema.
Fonte: Imagem da autora- 15/11/2005.

A cidade, enquanto instituição, necessitava representar-se e para isso, uma edificação precisava ser construída para abrigar a sede política do município, com o intuito de gerir os rumos da localidade, o que veio a pautar os valores de uma época e suas condutas (mapa de sociabilidade, n°59).

A arquitetura do prédio, conforme mostra a figura n° 3, nos fornece indícios do que seus líderes, enquanto pessoas que representavam os interesses públicos, queriam marcar neste novo tempo. Um tempo de modernidade e avanços, que deixaria suas marcas, como uma escrita simbólica inserida num conjunto de ícones que a cidade indica e vão se estruturar.

A Prefeitura ficava no local onde é atualmente, o centro da cidade, e tinha em seu entorno os comércios remanescentes e a maioria populacional. Como se pode perceber, essa localização – no centro de maior visibilidade da discussão política - é

intencional, no sentido de gerir e apropriar-se política, econômica e socialmente dos diferentes grupos.

Há que lembrar que, mesmo depois da cidade emancipada, os diferentes grupos políticos geriam suas disputas e alianças, como o próprio Sr. Higino outrora nos indicou.

Em Itapema, conforme MS, os espaços eram definidos, em diferentes âmbitos, isso evidencia-se além dos espaços políticos, estendendo-se às casas de baile (MS - n°4, 5, 6, 7,8), que apresentando níveis sociais distintos, freqüentavam seus respectivos locais de socializações. A localização destes, define os espaços, grupos de maior representatividade social, freqüentavam salões mais requintados e outros grupos de menos expressão, em salões de seus domínios sociais, conforme relato da Sra.Maria Inez:

Música linda começava com sanfona, me deixa ver, deixa eu me lembrar do primeiro, primeiro sanfoneiro que tocava nos bailão era João Bola, João Bola tocava no acordeão, todas as músicas iguais, todas as eram o mesmo ritmo, tudo a mesma coisa, tanto a valsa, o chote, a rumba, a macumba. Tá era o João bola e deixa-me ver, acho que dali a gente trazia orquestras de Tijucas e de Itajaí nos nossos bailes do Danga's bar³⁹.

Nesse sentido chama a atenção à forma como os diferentes grupos étnicos e sociais se fixam em Itapema, na sua maioria os de descendência portuguesa habitavam a região do Sertão (MS – b), Sertãozinho (MS - c), Centro (MS - a) e Canto da praia (MS - f), os migrantes fixavam residência no que hoje é a Meia-praia e os afro-brasileiros no interior do Sertão do Trombudo (MS – b1) e no Tabuleiro (MS - g). Nota-se, que havia a articulação entre os moradores para que se formassem grupos coesos, no sentido de alcançar objetivos próprios de cada grupo a nível político, econômico, social e cultural.

³⁹OLIVEIRA, Maria Inez de. Ent. cit.

Outra evidência que confirma a articulação desses grupos onde os espaços passam a ser delimitados, isso se comprova no relato D. Nerci, que nos diz:

o Sertão era dividido em dois setores, tinha bem no final do Sertão que é um pessoal descendente de escravos, ta. Ainda existe a colônia de escravos bem lá em cima do Sertão é mais ou menos uns 3 km da entrada da região ali da igreja, mas na época havia bem essa distinção, tanto é que havia baile de negro e baile de branco, branco não ia a baile de negro e vice-versa, não entrava. Não tinha conflito. Mas com espaço separado cada um respeitava seu limite⁴⁰.(MS-b1)

Segundo a circunstância exposta, conflituosas ou não, as relações de vizinhança se estabelecem e a cidade vai delimitando seus espaços.

Tendo por referencial a discussão de Norbert Elias⁴¹, ele nos fornece o seguinte entendimento quanto a estas áreas que se definem: os locais de convívio são definidos um em relação ao outro, um distanciamento público, uma forma de proteção da identidade de um grupo.

Neste sentido, a fala de D.Nerci, não demonstra explicitamente aversão, ódio ou desprezo por esses moradores e nem aos demais, mas a exclusão ocorre de fato, mesmo porque as famílias mais antigas possuíam uma coesão que atribuía a elas, maior voz e visibilidade como forma de reafirmarem sua cultura e poder.

O bairro, ao qual a Sra. Nerci, se refere é o Sertão do Trombudo (MS-B) que abrigava uma das populações agrícolas do município, onde além das articulações políticas, também conduziam-se atividades econômicas como a produção de arroz e a banana, principais produtos cultivados, seguidos da cana de açúcar, mandioca e café (como se pode perceber nas figuras 5, 6, 7, 8 e 10), confirmadas no contexto estadual. Esses produtos eram também beneficiados nessa localidade e depois transportados com

⁴⁰Entrevista cedida a Adriana Berretta pela Sra. Nerci Wilda Simas Bernardes, no dia 24/08/2005.

⁴¹ELIAS, Norbert. **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade**. RJ: Jorge Zahar, 2000. p. 24-25.

carroça para Tijucas e/ou Itajaí.

É bastante perceptível o vínculo que une as diferentes comunidades itapemenses, o qual envolve o pertencimento que possuem ao local por eles habitado, as suas crenças - não só religiosas - e as relações de trabalho, que se solidificaram e que definiram seus papéis sociais, e que vêm a se conservar, o que segundo Elias⁴², constitui-se numa identidade de aldeia, pois as famílias antigas, de expressão e influência, não permitiriam que seus espaços não só territoriais como também políticos, fossem penetrados.

Partindo dessa premissa a cidade de Itapema não deve ser vista como um espaço definido e estático. Nesse sentido, deve-se possibilitar uma leitura que a veja em processo permanente de construção, que ao longo do tempo sofre interferências e cria maneiras específicas de se relacionar.

Segundo Marcon⁴³ é imprescindível tomar o espaço com seus múltiplos significados e inseridos em sua historicidade, pois eles são socialmente construídos por seus sujeitos, e sendo ressignificados, representam o já apresentado, o vivido, o sonhado.

⁴²Ibid., p. 62.

⁴³MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003. p. 54-55.



Figura 4: Imagem Parcial de Itapema- 1958
Fonte: Arquivo da Imobiliária Savoia.

Conforme expressa a figura nº4, por volta de 1958, o cotidiano de Itapema, configurava-se em função da realidade agrícola, do isolamento, e da manutenção de práticas sociais, que sugerem uma leitura do que era viver, morar, sentir e ser morador desta localidade, com casas de madeira, em sua maioria, uma distribuição esparsa de moradores, cortada por poucas ruas que mais se assemelhavam a trilhas, um comércio tímido e uma vizinhança ainda conhecida.

A modernidade rompe com essa imagem, envolvendo a cidade em torno do que seria sua expansão econômica, uma vez que as cidades vizinhas caminhavam rumo aos investimentos turísticos e uma reformulação espacial condizente com as necessidades daquele novo momento.

Essa imagem sobre a cidade de Itapema que proporciona um olhar plural de seu cotidiano e suas práticas culturais, aqui entendidas como uma associação de elementos concretos e ideológicos, que ganham visibilidade e legitimam a sua identidade nas relações sociais inscritas nesse espaço, aponta as negociações que se fizeram presente.

A imagem datada de 1958, quatro anos antes da emancipação, reflete as posteriores rupturas, pois a cidade começa a ter que lidar com a infra-estrutura, com os novos moradores, com uma outra velocidade, ao mesmo tempo em que não quer perder de todo, as suas práticas culturais.

O olhar sobre essa localidade – a foto retrata o bairro Meia-Praia, MS letra D - mostra que Itapema possuía espaços não utilizados e/ou explorados. D. Basta conta-nos o que se constituía essa região, *”quem ia para a Meia-praia eram três, quatro casinhas. Tinha medo de passar por ali durante o dia, porque era tudo muito deserto”*⁴⁴. Nesse caso, a orla marítima despovoada, reafirma que a cidade turística, hoje uma imagem comumente especulada e cultivada, não se constituía num foco econômico, político ou cultural para seus moradores.

A escassez de moradias, a qual se refere D.Basta, era ocasionada principalmente, pela precariedade de terrenos férteis para a agricultura nessa região, sendo opção dos moradores, adquirirem terras que, segundo às suas crenças e vivências, fossem propícias ao plantio a oeste da rodovia, cuja construção encontrava-se em processo de terraplanagem, neste período.

Enquanto perímetro transitável, a figura n°4, mostra um espaço onde a rua representa a principal comunicação com outras localidades e com o sul do Estado, sendo utilizadas pelos agricultores locais, que se direcionavam ao centro econômico (Tijucas)

⁴⁴MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

para escoar suas produções, bem como adquirir outros gêneros não disponíveis nos estabelecimentos de Secos e Molhados da cidade.

O cenário agrícola vivenciado pelo Estado nesse período, caracterizava-se pela pequena propriedade rural familiar diversificada, predominando “*lavouras de mandioca, da cana, de milho, de arroz, de feijão, de batata-doce, de abóbora e outras de menor importância*”⁴⁵ e em Itapema isso não se distinguia do panorama apresentado.

Conforme se pode perceber nos mapas que seguem, a produção agrícola era expressiva no litoral, abastecendo os centros de distribuição com produtos diversos. D.Nerci⁴⁶, nos relata a vivência com este labor, que garantia a sobrevivência das diferentes famílias, pois plantavam estes gêneros alimentícios e com eles estabeleciam relações com o comércio local à base da troca, na maioria das vezes.

A ausência de moeda era significativa na localidade, sendo utilizado pelos moradores, o que chamo de gerenciamento de crédito e que o Sr. José Machado nos apresenta da seguinte forma: “*só quem tinha crédito no comércio é quem tinha banana e café. Comerciante vendia no começo do ano, aí recebia no fim do ano. O morador colhia café e entregava para pagar as despesas*”⁴⁷.

Sabe-se, porém que outros agricultores conseguiam encaminhar ou estabelecer contratos com compradores em Tijucas, o que representava a possibilidade de dispor de outros gêneros, o pai de D.Nerci “*ia de carroça à Tijucas fazer compras daquilo que não existia na fazenda, exemplo: a carne, o charque que usava muito, comprar tecido, comprar sal*”⁴⁸, uma iniciativa e possibilidade que abria perspectivas para diferenciar a estrutura econômica diversificada de alguns dos moradores da cidade.

⁴⁵OLINGER, Glauco. O desenvolvimento agrícola. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000. p.24.

⁴⁶BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

⁴⁷Entrevista cedida a Adriana Berretta pelo Sr. José Machado no dia 21/04/05.

⁴⁸BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

**Produção Agrícola
1980 - Banana**
(cada ponto equivale a 10.000 cachos)



Figura 5: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

**Produção Agrícola
1980 - Café**
(cada ponto equivale a 10.000 arrobas)



Figura 6: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

**Produção Agrícola
1980 - Cana de Açúcar**
(cada ponto equivale a 1.000 toneladas)



Figura 7: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

**Produção Agrícola
1980 - Mandioca**
(cada ponto equivale a 1.000 toneladas)



Figura 8: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

**Produção Agrícola
1980 - Feijão**
(cada ponto equivale a 500 sacos de 60kg)



Figura 9: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

**Produção Agrícola
1980 - Arroz**
(cada ponto equivale a 1.000 sacos de 60kg)



Figura 10: Cartogramas Estado de Santa Catarina
Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

Percebe-se assim, que no momento que a cidade de Itapema, através da BR-101, intensifica a inserção de novos sujeitos, esses ritmos alteram-se, admitindo outras construções, outros estabelecimentos comerciais o que vem a modificar um cotidiano, que por muito tempo se habituou ao previsível e ao conhecido.

A ponte, representada através da imagem (figura nº11), era utilizada pelos moradores como via principal de comunicação, e estabelecia o vínculo entre Itapema, Porto Belo e Tijucas, facilitando o escoamento dos produtos, cujo transporte era realizado através de carroças, existentes em Itapema, bem como o elo norte/sul , via litoral.

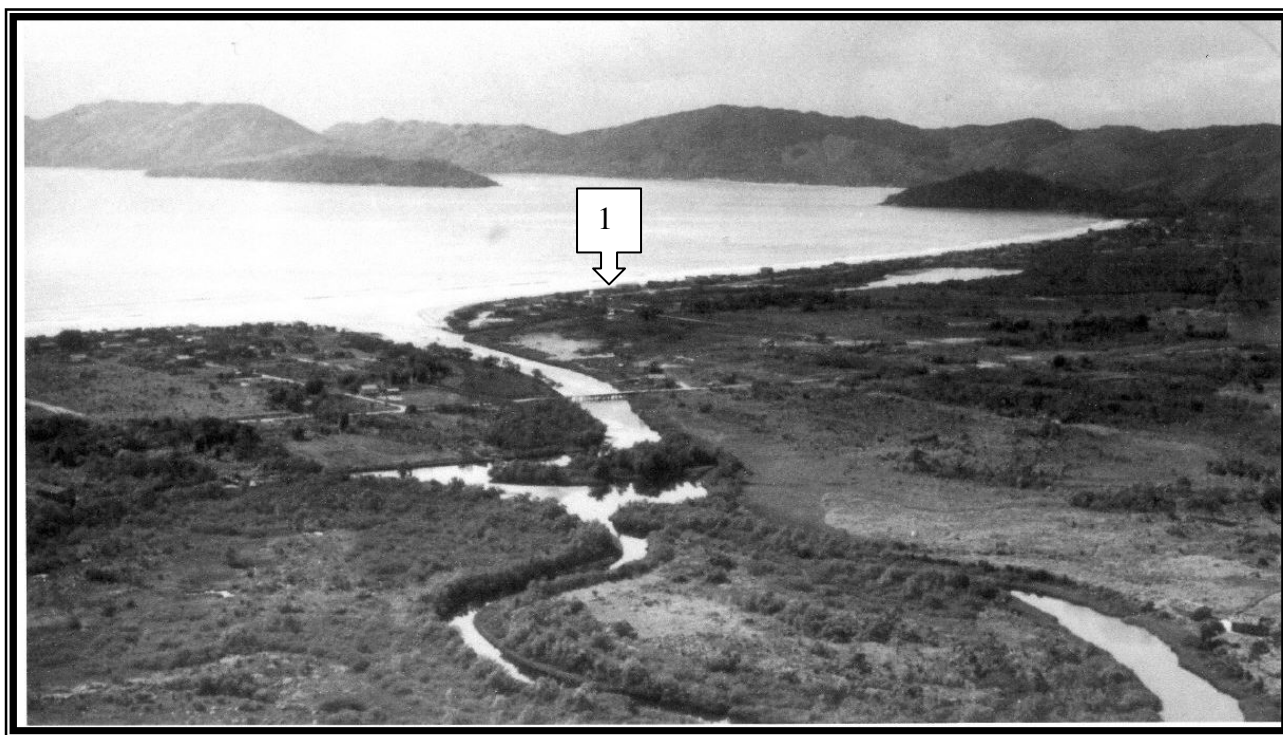


Figura 11: Imagem Parcial de Itapema- 1958
Fonte: Arquivo da Imobiliária Savoia.

Atualmente a praia central de Itapema se liga ao bairro da Meia-praia por uma avenida, o que traz implícita, a informação, de que a construção de uma rua a beira-mar não foi uma preocupação dos moradores mais antigos, que, fugindo da conotação turística que se tem, acreditavam que a agricultura, a pecuária, e a pesca bastavam-lhes

como sustento e, portanto, para estes setores deveriam direcionar esforços, gastos e planejamento.

Também no que se refere ao trânsito dos ônibus, não havia uma conotação turística, tanto que, só muito recentemente essa avenida foi asfaltada (ícone 1 - na figura nº11), permanecendo com suas características de outrora, ou seja, de um espaço que servia apenas para ligar essa localidade a outras e permitir que outros passassem por ali.

A manutenção das estradas, entregues ao tempo e sem instrumentos adequados de conservação, nesse período, era extremamente precária e, realizada pelos próprios moradores. O Sr. José Machado nos fala “(...) *meu velho pai trabalho nisso aí, fez essas estradas. Com chuva nem saía de casa. Atolava aí no Morro quando dava uma chuva, depois é que o governo, prefeito mandou um britador, moía pedra e botava no morro (...)*”⁴⁹. Percebe-se assim, apesar da assistência dos moradores em alguns trechos, muitos, eram precários, esburacados, passando por terrenos impróprios, o que os tornava ainda mais perigosos, dificultando a vida dos habitantes e de outros, que por ali necessitavam transportar seus produtos e transitar.

⁴⁹MACHADO, José. Ent. cit.



Figura 12: Imagem Parcial de Itapema- 1958
Fonte: Arquivo da Imobiliária Savoia.

No entanto, concomitante a esse processo e apesar dele, a cidade se constrói e se ressignifica em função dos interesses da modernidade. A referência dessa ressignificação é mostrada na figura nº12, onde os mananciais eram naturalmente existentes, quando do início da construção da BR-59. Com o processo de modernização, e com a venda destes terrenos, para outros sujeitos, vindos de outras localidades, esses espaços desapareceram. O Sr. Leopoldo Zarling, se constituiu num dos responsáveis pelo povoamento daquele espaço (MS - nº28, 29, 30, 31,32), que segundo Sr. Higino, *“morando em Itajaí, loteou Itapema, Balneário Camboriú, Penha, Piçarras, Bombinhas, na década de 70, só se fazia loteamento. (...) Primeiro vendia para Santa Catarina e quando o asfalto foi aberto então aí era mais fácil”*⁵⁰. A narração do Sr.Higino, demonstra que a especulação imobiliária acontecia através de pessoas que

⁵⁰OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

não eram moradores fixos, pessoas que vieram de fora e com o olhar mais aguçado para as questões econômicas e, influenciadas pelas vivências em centros maiores, exerceram papel direto no povoamento e na utilização desses espaços com fins turísticos.

A construção da BR-101 afetou direta e indiretamente a vida urbana, pois requisitou grandes espaços, desmatou grandes áreas, afetou o habitat, implicou em outras construções, que deveriam estar de acordo com esse novo tempo de modernidade. De acordo com Dona Basta, esses locais em que a rodovia tomou espaço havia muitas árvores,

*tudo era mato. Essa BR hoje onde passa aqui, isso tudo era como se fosse praia. Tudo ali era alagado, a gente passava assim na beirinha da rua, os caranguejos andavam assim na beira da rua. É! Mangue, mangue, mangue, terrenos assim de mangue mesmo. Não tinha casa, não era plantado, nada. Não tinha estrada, nada*⁵¹.

Em meio a tudo isto os moradores de Itapema habituados durante anos e anos ao seu espaço, que lhes oferecia subsistência, morada e assegurava seus ritos, mesmo a custo de sacrifícios, foram envolvidos nessa remodelação da cidade que fez desaparecer ou se apagar visualmente o local por eles vivido. Essa remodelação, encarnada no som dos tratores, retrata uma ação que encantava pelo novo e ao mesmo tempo os afastava para o interior de suas lembranças.

A respeito disso, Calvino assevera que “*as cidades como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que a suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas (...)*”⁵², ela se manifesta e se reclusa no apego afetivo que envolve seu entorno, que a submete à dinâmica da modernidade, que transcende o sentimento expresso em hinos que invocam

⁵¹MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

⁵²CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. SP: Cia. das Letras, 1990. p.44.

a cidadania, pois o que rege seu cotidiano, insere-se nas regras de convivência construída ao longo de suas histórias.

A construção BR-101, conforme se verificou, valorizou muitos espaços em Itapema, mas em contrapartida fez com que outros simplesmente se restringissem à memória dos que relatam sua existência, acelerou mudanças e transformações, que não acompanharam o tempo da permanência. O confronto entre o novo e o velho, o antigo e o moderno, o conservável e o descartável, passa a compor o mesmo espaço, atribuindo a essa cidade uma educação para novos sentidos, novas formas de convívio tanto no público como no privado.

A cidade deixa de ser aquele local onde todos se conhecem, de acordo com Lapa⁵³ ocorre um choque entre essa cidade civilizada e moderna com a outra cidade, que se fez presente até então, mas que se vê perdendo visibilidade, a cidade do antes.

Portanto, a BR-101, conforme se pode inferir dos relatos dos moradores de Itapema, ressignifica essa memória dos atores que participaram dessa construção não só asfáltica, mas de um novo tempo que se estrutura, resultado da modernidade anunciada nos discursos dos vários agentes políticos que interagiam na região e no Estado.

A nova realidade impõe a era do urbano como símbolo maior do civilizado, enfatizando ainda mais a discriminação e a urgência de suprimir da sociedade os espaços considerados arcaicos.

Esse ideário constitui-se num “*drama do progresso*”, na qual os benefícios da modernidade surgem para promover o desenvolvimento, deixando para trás um viver citadino, pois a modernidade pressupõe uma imagem em que tanto o espaço como os sujeitos precisam ser únicos, no sentido de produzir “*homens social, cultural e politicamente modernos*”⁵⁴.

⁵³LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade - os cantos e os antros**. SP: Edusp, 1996. p.47-48.

⁵⁴GORELIK, Adrián. Op. cit. p.55.

Esse cenário constitui-se em elementos que buscam apreender as mudanças, as implicações que envolveram os significados e os caminhos tomados. A cidade é imaginada como objeto que impulsiona para uma outra sociedade, sendo sua característica: modelar o “*ideal*”, servindo como leitura da modernidade e significativo de bons cidadãos. E nessa sociedade que visam estruturar “*fazia-se necessário um olhar armado, ou seja, ensinado a decifrar os perigos e ameaças que rondavam constantemente as pessoas*”⁵⁵.

Nessa transição ocorrida em Itapema, uma cidade denominada antiga se vê frente a uma imposição maior da nova realidade que surge e impõe uma sociedade nova, moderna e atual.

A construção da BR-101 valorizou os espaços litorâneos apresentando outros valores e usos para locais até então menosprezados, que de acordo com Silva⁵⁶ isso faria com que a cidade se reorganizasse de modo a torná-la acessível aos usos da modernidade.

Com a implantação da rodovia, os tempos se cruzam, o agora e o devir num embate contínuo se manifestam nos prédios que começam a ser projetados, nas ruas que recebem pedras como calçamento, nas moradias que precisam se adequar para receberem os turistas, no comércio que passa a lidar com a moeda.

Concebida nestes termos, a cidade de Itapema se configura em várias cidades inserida numa única: uma cidade daqueles que procuram preservar seu cotidiano e se fixam em bairros afastados (sentido interior do município), outra que quer ser agrícola e negocia a manutenção da prática do engenho de farinha, uma outra que atua entre as duas e outra que incorpora e envolve-se para se adequar às exigências da modernidade e

⁵⁵BRESCIANI, Maria Stella. As sete portas da cidade. In: **Revista Espaço e Debates**, SP, Editora NERV, n.34, p.12, 1991.

⁵⁶SILVA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000. p. 79.

que Lapa, nos leva a perceber que ações desse porte afetam direta e indiretamente a vida da cidade, justamente “*pelo grande espaço que requisitou, implicando por sua vez em obras de porte, edifícios, equipamentos e instalações, movimentação de numerosa força de trabalho em diferentes níveis de qualificação (...)*”⁵⁷, com ocorrido em Campinas, no final do século XIX.

O cenário que começa a desenhar-se é novo, com novos e antigos sujeitos, devido a redefinição da cidade. Novas imagens e idéias são proliferadas sobre a cidade que surge e sobre cada olhar haverá de se fazer uma consideração “*religiosa, humanística, política ou cultural*”⁵⁸, pois todas as análises nos fazem viajar no tempo para perceber como os diferentes sujeitos se posicionaram e ressignificaram seu cotidiano.

Itapema, tomando por referencial Dantas⁵⁹, constitui-se num espaço que aponta diferentes vivências, construções e rupturas, no qual a imagem comum de seus moradores, ao rememorar o período de 1950-1970, mostra um olhar pautado na tranqüilidade, com uma estrutura rural absorvida pelos mesmos, mas que se encontra atrasada e limitada perante o que a sociedade catarinense e brasileira, preconizava como ideal.

Muitos dos discursos feitos pelos políticos catarinenses na Câmara Federal nesse período faziam referências a essas mudanças que deveriam acontecer em função da rodovia. As oratórias reivindicavam a conclusão da BR-101 e a sua importância para o

⁵⁷Lapa aqui se refere as ferrovias, mas o aparato exigido na construção da BR-101, no período de 1950-1970, também não foi menor, causou impactos, reestruturou e ressignificou as maneiras de agir e viver dos cidadãos influenciando na geografia econômica, urbana e cultural da cidade. LAPA, José Roberto do Amaral. Op. cit. p.24.

⁵⁸WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade – na história e na literatura**. SP: Cia. das Letras, 1989. p.25.

⁵⁹DANTAS, Sandra Mara. Entre o ideal e o real: a cidade que se tem e a cidade que se quer Uberlândia (1900-1950). In: **História & Perspectivas**, Uberlândia, p.195, Julho/dezembro 2001- Janeiro/julho 2002.

crescimento do Estado, chegavam a compará-la a conquista espacial, como o fez em plenário o deputado Laerte Vieira:

*A BR-101, em Santa Catarina, sem dúvida, como se afirmava à boca pequena tinha caveira de burro'. Não foi, pois, sem razão a comparação feita relativamente à sua construção com as modificações que o mundo determinou, principalmente com a conquista espacial. Foi mais fácil ir à Lua, conquistar o espaço, vencendo os mais duros e difíceis obstáculos. Da Lua estão voltando agora vitoriosos e afirmados, como produto da tecnologia e do avanço da ciência (...) E se os americanos, ao nosso velho planeta Terra, encontrarão a nossa BR-101 em sua fase final de construção no território catarinense (...)*⁶⁰.

Os jornais enquanto “*instrumento de manipulação de interesses e de intervenção na vida social*”⁶¹ procuravam enaltecer a atenção voltada para a construção da BR-101, por parte do governo federal:

*Até o fim do ano, a BR-101 estará concluída (Curitiba - Florianópolis), declarou o Ministro dos Transportes em Tubarão. Acreditamos, e a promessa do Presidente Costa e Silva será cumprida. Todos os catarinenses devem cerrar fileiras em torno do Govêrno Federal, para que ele possa realizar os seus nobres objetivos*⁶².

Iniciativas reivindicatórias eram iniciadas em alguns municípios catarinenses que participaram de um congresso realizado pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina, em Porto Alegre, na qual foi elaborado um documento⁶³ e este encaminhado à Brasília.

⁶⁰Discurso do Deputado Federal Adhemar Ghisi na Câmara de Deputados sobre a BR-101 em Santa Catarina, proferido em 6 de agosto de 1971, em Brasília.

⁶¹CAPELATO, Maria Helena e PRADO, Ligia. **O bravo matutino - imprensa e ideologia no Jornal O Estado de São Paulo**. SP: Alfa Omega, 1980, p.XIX.

⁶²Revista do Sul. Blumenau: ano XXV, n. 196, maio/junho, p.07. 1969.

⁶³Federação das Indústrias de Santa Catarina. A BR-101 no extremo-sul – implicações sócio-econômicas e político-estratégicas. In: **Congresso dos municípios pró - BR-101**, 1966, Porto Alegre.

O documento mostra a BR-101 no Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, como sendo uma rodovia longitudinal e em seguida relacionava a sua importância para o Estado:

A importância sócio-econômica e político-estratégico da BR-101, pode ser assinalada em dois aspectos:

1º - para a região extremo-sul;

2º - para cada um dos Estados por ela servidos.

No que concerne à região Extremo-Sul a BR-101 assume relevância:

a) Pela integração social e econômica do Extremo Meridional do Brasil;

b) Pela integração desta área no Centro-Sul (e no conjunto do país);

c) Pela interligação da região com os países do Prata.

A região do Extremo-Sul compreende os Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná ⁶⁴.

O documento também registrava a importância da BR-101 para a agricultura diversificada que havia na região - distribuída pra outros mercados brasileiros -, a indústria da carne de grande avanço técnico, as matérias-primas locais e importadas de outros Estados que quando não eram utilizadas internamente, mas transferidas via sistema rodoviário para outras regiões, a precariedade do sistema ferroviário e marítimo, o escoamento da produção catarinense que se restringia a BR-116, o desabamento de pontes como a do Rio Pelotas, que isolou a região gaúcha do resto do país, e, a precariedade do sistema de transporte regional, que poderia ameaçar tanto a agricultura como a indústria.

Assim, sob qualquer prisma em que se analise a BR-101, é ressaltada a sua relevância para o desenvolvimento de Santa Catarina.

(...) Face à argumentação expendida é mister que os participantes do 'CONGRESSO DOS MUNICÍPIOS PRÓ BR-101', liderados pelos Governantes dos Estados do Extremo-Sul, interpretando o desejo dos que aqui habitam e as necessidades sócio-econômicas da região, envidem os maiores esforços no sentido de obter do Governo Federal o deferimento dos recursos necessários à

⁶⁴Ibid., p. 4.

*conclusão desta rodovia, no trecho Porto Alegre-Florianópolis-Curitiba, pois estamos cada vez mais convictos que O BRASIL PRECISA DA BR-101*⁶⁵.

Essa articulação em pró da efetiva conclusão da BR-101, demonstra que a população catarinense, em todas as esferas, parecia estar envolvida, como foi relatado nesse jornal:

*uma campanha popular foi desencadeada no Estado interessando todas as camadas no problema da rodovia. ‘Santa Catarina precisa da Br-59’ é o slogan encontrado em toda a parte, inclusive nos automóveis que sobem para o Norte, levando a mensagem dos ‘barrigas-verdes’*⁶⁶.

No relato de José Ferreira da Silva⁶⁷ sobre a atual BR-101 e antiga BR-59, este estabelece a trajetória desse “*movimento reivindicatório catarinense pró-BR-101*”. Segundo ele, a região litorânea de Santa Catarina estava se desenvolvendo e, portanto as localidades próximas a ela, necessitavam de uma via de acesso mais condizente com o momento vivido. Os trabalhos de conclusão da BR-101 se arrastavam por muitos anos. Somente em fins de 64 é que, conscientizados dos grandes prejuízos causados pela demora da conclusão da rodovia, é que o Lions-Clube de Blumenau também veio a se manifestar publicamente sobre essa questão, constituindo uma comissão, que delineou um plano de ação que envolvia a divulgação da necessidade da rodovia, através de artigos. Seu maior objetivo era chamar a atenção do povo catarinense e do governo federal, quanto à “*irritante demora na conclusão da BR-59*”⁶⁸.

⁶⁵Ibid., p. 11, 38.

⁶⁶DONANGELO, José. Onda de protestos condena o abandono da estrada da redenção do litoral sul. **Jornal Diário da Noite**, 1 dez. 1964. 1º Caderno, p.5.

⁶⁷SILVA, José Ferreira da. **BR-101 (antiga BR-59)**. Arquivo Histórico de Blumenau. doc.05 (4.3.1.4). Mimeo. p. 1.

⁶⁸Ibid., p. 2.

Nomeados dois de seus membros, estes reuniram os interessados, que dentre eles estavam pessoas de expressão e a Associação Comercial e Industrial de Blumenau. Uma proposta citada foi à divulgação do slogan criado “*Santa Catarina precisa da BR-59*”.

*Esse slogan deveria ser aplicado em automóveis, caminhões e ônibus, em lugares e côres bem visíveis, assim como em faixas, ao longo das estradas. As Companhias de Transportes colocariam faixas, com esses dizeres, em seus caminhões e nas embalagens das mercadorias transportadas. (...) Pediu-se a colaboração da imprensa e do rádio para constante difusão do slogan em todo o Estado e até mesmo fora dele*⁶⁹.

O projeto de que a BR-101 seria a impulsionadora da economia catarinense, era perceptível nos diferentes títulos de jornais da época, como este: “*CHEGOU A HORA DA INTEGRAÇÃO DE SANTA CATARINA*”:

*Vitoriosa, afinal, a Br-101 deixou de ser citada como símbolo do absurdo e do protesto. Até bem pouco, era um deus-nos-acuda trafegar pelo litoral catarinense. Também, pudera! Iniciada por volta de 1945, suas obras se vinham arrastando qual pequeno barco navegando contra a correnteza. Mas o atual govêrno inaugurou-a, para gáudio dos paranaenses e gaúchos*⁷⁰.

Ao passo que tudo isso acontecia no contexto estadual, em Itapema ainda se estava reivindicando água encanada e energia elétrica que veio a ser concluída no município em 1964, com a presença do Governador do Estado, Sr. Celso Ramos⁷¹.

Essa realidade ainda é atual, pois a cidade carece de rede de esgoto e enfrenta problemas graves no abastecimento de água, dificuldade esta já vivenciada anteriormente, como nos fala D.Basta que naquele tempo, “*água encanada não tinha, era água de poço. Luz era uma placazinha na parede, ou vela ou lampião. Não tínhamos luz*”⁷².

⁶⁹Id.

⁷⁰Chegou a hora da integração de Santa Catarina. **Revista Turing**, 1972.

⁷¹Celso hoje em Itapema: inauguração da luz. **Jornal O Estado**, Florianópolis, ano XLIX, n° 14.912, 21 de abril 1964, p. 08.

⁷²Machado, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

Em função disto a cidade, para esses novos tempos, surge como um futuro a ser conquistado, apontando para um sentido de prosperidade, progresso, e, modernidade, de onde “*sendo assim, quando se procura a cidade antiga (a cidade velha) vê-se que se está sendo apagada, a cidade cresceu e se expandiu, e a parte velha foi reapropriada, remodelada*”⁷³.

Essa percepção torna-se mais visível na lembrança da antiga igreja: “*cometeram o maior crime do mundo, atrás dessa fábrica de gelo, **tinha uma igreja que era uma poesia** [grifo meu]. Desmancharam a igreja, meteram um terreno e construíram aquela coisa horrorosa, que fica próximo ao Bamerindus (MS – 1)”⁷⁴.*

A fala do Sr. Higinio nos apresenta esse cotidiano dos moradores, retido e preservado bucolicamente na memória, selecionando as imagens que envolvem não somente a edificação, mas os sentimentos vividos, as emoções partilhadas, o tempo rompido, as mudanças acontecidas, faz do diálogo atual uma visita ao passado, quando os elementos da convivência unem-se para traçar uma das histórias da cidade, constituindo-se num símbolo, pois os entrevistados dessa pesquisa se referem à igreja (MS-1) com a intenção de reconstruir um episódio que pertence ao grupo.

Tentando explicar os motivos para a demolição da igreja, observou-se que com o crescimento da cidade e a dificuldade de acesso ao antigo local pelas pessoas mais idosas, houve a necessidade de se ampliar e adequar o espaço religioso para receber seus membros, sendo a igreja antiga demolida. Este fato trouxe uma autoridade religiosa nova que, concebendo outros rituais e princípios, auxiliou no desaparecimento das festividades religiosas da colônia local de pescadores.

⁷³DANTAS, Sandra Mara. Op. cit. p.195.

⁷⁴OLTRAMARI, Higinio. Ent. cit.

A igreja demolida é presença forte e constante na lembrança dos moradores, um olhar romântico é lançado sobre ela, como se ao ser demolida a identidade da cidade sofresse o mesmo destino.

As rupturas se aliam para construir e ressignificar os espaços da cidade, onde se torna perceptível que desde o desaparecimento da antiga igreja e o novo espaço construído no local, atribui-se uma superstição de ser assombrada e que confirmada na mudança de donos constantemente legitimava perante os antigos frequentadores que essa fala se constitui numa verdade ⁷⁵.

De imediato, ao buscar elementos sociais e culturais na cidade de Itapema através do cotidiano de seus moradores como referencial para análise de como a cidade inserida na modernidade preterida nesse período, faz emergir processos materiais e representações culturais, percebe-se a riqueza de sua história cultural local, e Coelho ⁷⁶ discutindo essa abordagem nos indica o seguinte entendimento para ver a modernidade numa lógica que lhe é própria, onde a razão conduz a uma representação de que o progresso é inabalável e que se confronta a tradição. A razão compreende uma superação contínua, onde o aperfeiçoamento tanto individual como coletivo se contrapõe à tradição que corresponderia aos modos de pensar, agir e sentir que atrelados ao passado se tornam hábitos e costumes, a *“modernidade possui uma extraordinária mobilidade; sua disposição a um só tempo homogeneizante e totalizante lhe permite anexar, absorver e anular toda a diferença”* ⁷⁷.

Assim, Itapema meados de 1950 é uma cidade com ritos, sociabilidades, ritmos, símbolos, relações sociais peculiares de sua época que com a construção da BR-101

⁷⁵OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

⁷⁶COELHO, Francisco dos Santos. **O acaso das origens e o acaso das finalidades**. Palestra proferida no Curso de Pós-Graduação em História da PUCRS, em 03.05.95.(policopiado). p. 7

⁷⁷Ibid., p.9.

rompem-se. Portanto, conciliando essa questão com Bosi⁷⁸, ao rememorar as mudanças transpomos a ressignificação dos espaços no tempo, as modificações atribuem aos sujeitos históricos um lugar na história da cidade, pois reafirma uma identidade que se visualiza nos sons emitidos pelo carro de boi transitando pela cidade, das “criações” sendo recolhidas no final do dia, nas notícias transmitidas pelo rádio e ouvidas pelas famílias, estabelece-se um diálogo entre as lembranças e suas falas que o novo tempo da cidade pede espaço para adentrar.

⁷⁸BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. SP: Cia. das Letras, 1994. p. 59,66.

CAPÍTULO 02 – OS IDEAIS MODERNOS SE ESPALHAM PELO MUNDO E AS ESTRADAS CONSTROEM OUTROS CAMINHOS

2.1 – As estradas entram em cena

Os avanços tecnológicos que aconteceram na Europa, especialmente na Inglaterra, entre os séculos XVIII e XIX, como resultado de investimentos da burguesia que se lançava na indústria e conseqüentemente, no mundo, fez com que outras economias também se desenvolvessem⁷⁹. As estradas de ferro que atuaram de modo decisivo na economia dos países que as construíram, demonstram bem essa influência, pois além de transportarem de modo mais rápido, diversos produtos, também se constituíam num instrumento de contato com outras localidades.

No entanto, no contexto brasileiro, esse processo não exerceu tamanha influência ou ímpeto criativo e inovador, o que ocorreu, foi um processo de modernização de modo “*setorial e epidérmico, encontrando resistências ponderáveis ao seu avanço e procura ajustar-se a nova ordem mundial*”⁸⁰. Como se sabe, o país, nesse período, ainda caminhava a passos lentos na superação do trabalho escravo, praticava uma agricultura rudimentar, frente às técnicas utilizadas na Europa, vivenciava uma transição política agitada entre imperialistas e republicanos, além de problemas de ordem social.

⁷⁹As mudanças operadas no âmbito social e econômico impulsionaram outros avanços. O próprio Hobsbawm, diz que o crescimento econômico foi tão significativo que “*se as estradas de ferro não tivessem existido, teria sido preciso inventá-las*”. HOBSBAWM, Eric J. **As origens da Revolução Industrial**. SP: Edusp, 1979. p.124-125.

⁸⁰LAPA, José Roberto do Amaral. **Cidade: Os cantos e os antros**. SP: Edusp, 1996. p.17.

Entre fins do século XIX e início do século XX às máquinas⁸¹, ganham visibilidade como significativo de modernidade⁸². O triunfo do homem ocorre através do avanço tecnológico e, acredita-se que através dele, a sociedade superará sua condição econômica, política e social.

Esse momento denominado “*Segunda Revolução Industrial*” ou Revolução Científico-Tecnológica, que compreende o período de 1870, representou de fato um avanço significativo, tanto qualitativamente quanto quantitativamente no tange à economia mecanizada⁸³ dos países envolvidos. Os avanços tecnológicos entravam no cotidiano das pessoas, “*o mais perturbador era o ritmo com que essas inovações entravam no dia-a-dia das pessoas, principalmente no contexto desse outro fenômeno derivado da revolução, as grandes metrópoles modernas*”⁸⁴.

Desta maneira, uma contextualização temporal, nos leva a perceber como a modernidade e suas conquistas atingem o cotidiano dos moradores de Itapema. Nesse caso, a realidade de contato com o novo, o outro e o desconhecido, por muitas vivenciadas, se vê confrontada com a construção da BR-101, uma rodovia federal, relacionada a um projeto de modernização da economia, mas que em Itapema provoca rupturas.

⁸¹A primeira máquina a causar espanto nas pessoas foi o trem que aos seus olhos voavam pela estrada de ferro, segundo Hobsbawm “(...) a razão é que nenhuma outra invenção revelava (...) o poder a velocidade da nova era (...). A estrada de ferro, arrastando a sua enorme serpente emplumada de fumaça, a velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio triunfo do homem pela tecnologia.” HOBBSAWM, Eric J. **A Era das Revoluções: 1789-1848**. 4ed. RJ: Paz e Terra, 1982. p. 61.

⁸²O termo modernidade nem era utilizado nesse período, mas seu significado se aproxima com o que na época, fins do século XIX e início do século XX reconhecia-se como moderno.

⁸³Segundo Sevcenko “no curso de seus desdobramentos surgirão apenas para se ter uma breve idéia, os veículos automotores, os transatlânticos, os aviões, os telégrafos, o telefone, a iluminação elétrica e a ampla gama de utensílios eletrodomésticos, a fotografia, o cinema, a radiodifusão, a televisão, os arranha-céus e seus elevadores, as escadas rolantes...”. Nessa explosão tecnológica em que surge os automóveis, a urgência por estradas passa a ser uma preocupação e uma necessidade. Sobre isso ver: SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: **História da Vida Privada**. SP: Cia. das Letras, 1998. p.09.

⁸⁴Ibid., p.10.

O cenário das estradas brasileiras, neste período, demonstra um cotidiano bem diferente daquele impulsionado pelos trens na Europa ou nos Estados Unidos. Os caminhos abertos precariamente pelas tropas, entre os séculos XVIII e XIX, serviam para o transporte de mercadorias e também para a defesa da Nação.

Os caminhos das tropas constituíam-se nos primeiros trajetos existentes para serem utilizados, mas restringiam algumas localidades do Estado de Santa Catarina, do contato com outros recursos e assistências em geral.



Figura 13: Caminhos das Tropas – século XVIII e XIX
Fonte: STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas.**

Conforme o mapa nos indica, a região litorânea de Santa Catarina se vê restrita de investimentos e de comunicação com outras localidades do Estado e do país no sentido norte/sul, o que veio a perdurar por muitos anos e direcionou uma realidade de isolamento vivenciado em muitas cidades.

Esse diagnóstico encontra suas origens já no século XVII. Segundo Straforini, Portugal só demonstrou interesse pelo sul do Brasil na possibilidade de exploração do couro bovino, “*com a descoberta do ouro no final do século XVII, surge à necessidade de um meio de transporte que pudesse atender a demanda de importação e exportação de mercadorias. Inicia-se nesse momento a captura e comercialização de gado mular, cavalos e vacas nos campos de Curitiba*”⁸⁵.

Nesse sentido, o cenário que se reflete corresponde ao modelo oligárquico herdado de Portugal, onde os próprios fazendeiros e moradores, impulsionados pela necessidade de escoamento de sua produção, mas sem intenção de incremento direto das economias locais, abriam caminhos com recursos e instrumentos próprios.

Por volta de 1848, a província catarinense apresentava quatro grandes vias de comunicação ou caminhos:

1º caminho: ligava as províncias do Rio Grande do Sul a São Paulo, passando por Santa Catarina, através dos Campos de Lages. Era utilizado para o transporte de gado da região dos Pampas à região de mineração, a ser abastecida no centro do País (este caminho insinuava a diretriz da futura BR-116);

2º caminho, também chamado de “*litoral*”, tinha início no Rio Mampituba, que ficava ao sul, até a localidade de Sahy-Grande e no norte fazia limite com a província de São Paulo, cruzando Laguna, Desterro e São Francisco do Sul (sugeriu este caminho, o traçado da futura BR-101);

⁸⁵STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba, SP: TCM, 2001.p.27.

3º caminho: neste período foi o mais importante e também o que mais preocupação gerou. Iniciava-se em São José e seguia rumo à Vila de Lages, sugerindo a BR-282/SC. Demonstrava a necessidade de maior conexão entre o litoral e o planalto;

4º caminho: unia São Francisco do Sul ao interior, até ao limite com a província de São Paulo, insinuando o trajeto da BR-280/SC⁸⁶.

Como se pode perceber, a configuração apresentada na época, com picadas de traçados íngremes e manutenção precária, que faziam a duração das viagens algo longo, cansativo e oneroso, veio a originar o atual trajeto destas rodovias em Santa Catarina.

Outra evidência disponível, esta de 1858, consiste no relato de Robert Avelallemant, que descreve esse cenário rodoviário, se assim podem chamar as vias de ligação de Santa Catarina.

*Em 17 de julho, de manhã muito cedo, Adão preparou nossos cavalos e partimos. O caminho afasta-se do mar e oferece bonitos trechos da planície e encostas de serras, de modo que a viagem ali, embora o caminho não mereça louvores, apresenta muita variedade e interesse. Depois de algumas horas chegamos à baía aberta de Porto Belo, em cuja praia meridional fica à pequena e insignificante cidade do mesmo nome.*⁸⁷

A narração apresentada descreve a localidade de Porto Belo, que na época, incluía a vila de Itapema. Esse trajeto que ligava Porto Belo e à vila de Itapema, se dava ora por picadas, ora pela orla marítima, sendo que alguns trechos envolviam a travessia de rios, o que submetia os viajantes às condições do tempo (chuvas) ou da maré alta, dificultando ainda mais a viagem e ocasionando atrasos na chegada aos seus destinos.

⁸⁶Segundo Henrique, “as obras de construção da BR-101 demoraram 18 anos para ficarem prontas. Iniciada em 1953 e inaugurada em 1971, proporcionou o surgimento e o posterior desenvolvimento de vários núcleos urbanos...”. HENRIQUE, Renata C. O desenvolvimento proporcionado pela BR-101 aos municípios da Grande Florianópolis - SC. In: **Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina**. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997. p.535.

⁸⁷AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; SP: Ed. da USP, 1980.p.151 e 152.

Outro episódio que confirma a precariedade das estradas, é a Guerra do Paraguai, na qual toda a região Sul se viu envolvida, e onde se detecta a deficiência das vias de comunicação, pois em se tratando da segurança nacional as estradas deveriam garantir o envio de tropas militares para assegurarem os nossos limites e a nossa integridade enquanto Nação.

Em 1865, foi enviado à Província de Santa Catarina, o capitão de engenheiros Sebastião de Souza Mello, que verificou essa realidade de ausência de estrutura de tráfego e sugeriu providências, tais como:

*Melhorar os caminhos em direção às colônias, a abertura de um outro caminho ligando a Foz do rio Araranguá, no sul da província ao alto da Serra fazendo comunicação com a freguesia de São Francisco de Paula e Vacaria no Rio Grande do Sul*⁸⁸.

Outro aspecto pertinente de ser observado é que as estradas nesse período, mais pareciam picadas e eram assoladas por ataques, assaltos e violências diversas, justificando o receio da população em transitá-las. Isso fica claro, segundo Kormann, na queixa oficial do diretor da colônia Dona Francisca, Sr. Frederico Brüstlein, que junto a outros responsáveis de outras localidades já se comunicavam com autoridades do Governo Imperial, informando-os das dificuldades em transitar pela estrada. Um de seus telegramas denota as preocupações enfrentadas no trajeto,

estou com mais de 500 colonos cujo transporte para São Bento é impedido. Os tropeiros não querem transporte para lá por causa das violências cometidas na Estrada Dona Francisca por indivíduos armados, escondidos na capoeira, entre os quais, um português e um holandês do registro da encruzilhada que ameaçaram de morte o Juiz de Direito e o feitor de estrada, e só em razão de ser acompanhado não os agarram na volta de São Bento. O Senhor Presidente nos

⁸⁸FLORES, César Augusto. **Antecedentes históricos do desenvolvimento das rodovias de Santa Catarina**. Florianópolis: Mimeo. nov.1986. p.01.

*recomenda prudência e inteligência, mas isso não serve contra brutos armados*⁸⁹.

É importante perceber, que a condição de quem se responsabilizava pela abertura das estradas era permeada pela precariedade e pelo esforço individual de trabalhadores. Conforme a imagem da construção da estrada Dona Francisca, pode-se ter uma idéia do local de trabalho e do estilo de estrada viabilizada nesse período⁹⁰.



Figura 14: Estrada Dona Francisca
Fonte: Histórico da Estrada Dona Francisca

Portanto, a interpretação, baseada nas vivências tecnológicas atuais nos leva a julgar tais dificuldades. Para os sujeitos desse momento, num tempo histórico, enfim

⁸⁹KORMANN, José. **Histórico da Estrada Dona Francisca – de Joinville por Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho a Mafra.** (s.l.):(s.n.), 1989. p.15.

⁹⁰Ibid., p.16-17.

percebido, ficam as marcas do quão eram necessárias tais vias de comunicação, para as melhorias das cidades e conseqüentemente de seus moradores.

Assim, a modernidade se apresenta exigindo passagem, resquícios de um tempo que impõe deixar para trás o esquecimento e tomar para si os rumos da cidade. Uma dificuldade latente a quem produzia, exportava, mas que colocada ao lado dos anseios de quem objetivava garantir seu sustento, efetivamente significava admitir outras vivências, novas formas de articulação ou o rompimento de outras.

No que se refere ao traçado das estradas, no fim do século XIX, percebe-se que estas eram preponderantemente constituídas de vias transversais, que cortavam o Estado de Santa Catarina na direção leste-oeste. Isto se dava em função do escoamento de gêneros diversificados para os portos da região.

Tomando-se por referência Siebert, ao discutir a estrutura viária catarinense, ela afirma que existe uma ligação direta entre a economia do Estado e sua ocupação territorial, pois inicialmente o Vale do Itajaí era acessado por via fluvial até Blumenau e por ela era estabelecida a comunicação com outros mercados consumidores⁹¹. A maneira utilizada para embarcar e encaminhar os produtos não somente em Santa Catarina, mas em todo o país, se dava através do transporte fluvial e/ou ferroviário.

O sistema de transportes no Brasil, em diferentes períodos, representou um problema que necessitava da atenção especial do Governo. No período colonial, entre os séculos XVI e XVII, Portugal acreditava no povoamento através da interligação entre as principais províncias como preponderante para a integração do território. Durante a Independência, no Império e mesmo na República, a integração dos vários espaços no sentido de manter a plenitude do País, também representou uma inquietação do Governo.

⁹¹SIEBERT, Claudia Freitas. **Estrutura e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: Ed. da FURB, 1996. p.94.

Buscou-se resolver essa inquietação com a entrada da era ferroviária, que estava incumbida de aproveitar as potencialidades das diferentes regiões do Brasil. Essa iniciativa, de acordo com Galvão, esbarrou na dificuldade de manutenção das vias férreas. A questão era que não só o ritmo da construção das estradas era moroso, mas a *“situação financeira das companhias ferroviárias em operação já constituísse séria preocupação dos governos, transformando-se, com o tempo, em um problema crônico que jamais veio a ser adequadamente resolvido”*⁹².

Os trens sofriam com a demora, pois eram obrigados a trafegarem em baixa velocidade, o que limitava sua eficiência tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros. Além disso, ainda estavam sujeitos aos contratempos causados pelos deslizamentos de barreiras, desalinhamento de trilhos e descarrilamentos.

Quanto às empresas de navegação, a realidade demonstrada, segundo Galvão, era de profunda precariedade técnica, administrativa e financeira, operando com insuficiência de linhas. A situação dos portos diagnosticava a incapacidade de, eficientemente, encaminhar os produtos ou gêneros agrícolas para outros locais.

Desse modo, as ferrovias e navegação fluvial, não se distinguiram pela eficiência, e até mesmo se tornaram inviáveis nesse período, já que suas condições chegaram a um estado calamitoso, principalmente com a inserção da industrialização e com a modernização da economia. Em consequência disso, as estradas rodoviárias acabaram por se transformar em *“uma forma mais rápida de se alcançar o grande objetivo nacional da integração social, econômica e política do país”*⁹³.

Em se tratando de mercado interno, capaz de subsidiar as estradas férreas e a navegação fluvial, conclui-se que o Brasil ainda se mostra omissos quanto a essa iniciativa. Assim, emergindo das diversas regiões do País, as estradas rodoviárias,

⁹²GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil - uma perspectiva histórica. In: **Planejamento e políticas públicas**. n.13, junho de 1996.p.191.

⁹³Ibid., p.197.

constituem-se numa modalidade viável, quanto a sua versatilidade técnica e econômica, mesmo que discutível, quanto a sua qualidade e rentabilidade. A que considerar “*que as empresas que operam os serviços rodoviários não são responsáveis pelos custos da implantação nem pela sua manutenção*”⁹⁴, o que a torna rentável para a empresa prestadora desse serviço.

No que tange à Santa Catarina e suas estradas, no fim do século XIX, o Estado possuía um Plano Rodoviário submetido aos entrepostos comerciais, ou seja, aos portos. O mapa das rodovias transversais, conforme figura 15, nos indica a localização das cidades-pólo, que não eram subordinadas à capital administrativa e sim ligavam outras cidades a si como região exportadora, pois como definiu Fabris “*se a capital é uma ilha, arquipélago é o Estado*”⁹⁵. A criação desses centros, ocorreu em função das paisagens naturais, que fizeram com que diversas regiões do Estado se tornassem, de certa forma, independentes, com expansão econômica autônoma, mesmo que com escassez de comunicação. Posteriormente, esses mesmos centros iriam dirigir as construções de vias de comunicação rodoviárias⁹⁶.

Essas vias transversais, como mostra a figura n° 15, eram responsáveis pelo trânsito, e pelo encaminhamento de gêneros diversificados aos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí, o que transformava as cidades próximas, dependentes destes centros econômicos.

⁹⁴Ibid., p.205.

⁹⁵FABRIS, 1994 apud SIEBERT, Claudia Freitas. Op.cit. p.29.

⁹⁶Ibid., p.40-41.



Figura 15: Mapa Parcial das Estradas: Estadual e Federal
 Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

A cidade de Tijucas, cidade-pólo de Itapema, em função do leito de seu rio, já em meados de 1850 era vista como local propício para a construção de um porto, um centro comercial que ajudaria as cidades mais próximas a se desenvolverem. Essa perspectiva econômica já era percebida por viajantes, como Ave-Lallemant, o qual já evidenciava as virtudes daquela localidade, com seu rio e suas possibilidades de exploração:

*se faria uma exportação abundante e regular de todos os produtos dos reinos vegetal e animal (...) por pequeno que pareça no mapa, é um rio de considerável importância, sobre cuja cuidadosa colonização deve lançar seriamente suas vistas uma administração pública conscienciosa*⁹⁷.

O desenvolvimento e a proliferação das máquinas, vivenciada nos portos, nas vias férreas e conseqüentemente, nas estradas que se configuravam como uma necessidade de modo geral, atuaram de maneira direta nas cidades, fazendo com que novas imagens do que seria a cidade inserida na modernidade, passassem a produzir o que seriam as pessoas aptas a conviverem nessa perspectiva.

Justificada como caminho natural para o progresso e a modernidade, a cidade vivencia essa transição onde uma cidade considerada antiga, se vê frente a uma imposição maior da nova realidade que surge e impõe uma sociedade nova, moderna e atual.

Nessa perspectiva, a modernidade é tomada como *ethos* cultural mais amplo da época, relaciona-se aos modos de vida e de como estes se organizam, e a modernização, como um processo duro que transforma o mundo.

⁹⁷AVÉ-LALLEMANT, Robert. Op.cit. p.150-151.

2.2 - As estradas: prioridade para a expansão do país

No início da década de 1940, as mercadorias produzidas no Brasil, necessitavam atravessar as cidades para serem destinadas às linhas de trem, que as encaminhariam aos diferentes destinos do território brasileiro.

As estradas representavam melhorias às regiões por onde passavam, mas “*até 1940, o transporte de mercadorias por caminhão a grandes distâncias era uma exceção. Os caminhões completavam o transporte ferroviário em escala municipal ou microrregional*”⁹⁸, sendo que este cenário também era vivenciado em Santa Catarina.

O efeito causado pelas ferrovias quando estas surgiram na Inglaterra, no final do século XVIII, fez com que essa tecnologia ocasionasse avanços tanto econômicos quanto culturais, representando a modernidade. Este meio de transporte chegou a lugares que até então a comunicação era precária, fez de regiões inóspitas um local habitado e principalmente gerou impulsos na economia por onde passava.

No Brasil, as ferrovias surgiram em meados do século XIX e favoreceram em muito, as demandas da produção industrial, pois como a economia da época, estava voltada para a exportação de café, os fazendeiros exerciam pressão para que tanto os caminhos, como os transportes se adequassem às necessidades de escoamento da produção. Essa era uma reivindicação que salientava a ineficiência das tropas de mulas, em contrapartida, os tropeiros também pressionavam o governo objetivando exclusividade no transporte de mercadorias do interior para os portos.

Segundo Silveira⁹⁹, o transporte ferroviário a partir de 1950, devido ao encarecimento do custo de manutenção entrou em crise. Num primeiro momento o

⁹⁸REIS, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. SP: CPA, 2002. p.10.

⁹⁹SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geo-econômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese de Doutorado em Geografia defendida na FCT/UNESP, em novembro de 2003. p. 15-20

efetivo do transporte utilizava carvão como combustível, mas o alto custo devido à importação marítima inviabilizou sua compra. Como alternativa recorreram à lenha, cuja execução também não se apresentou viável, em virtude das dificuldades de extrativismo que exigia que se adentrasse muito pelo território, encarecendo seu transporte, que em longo prazo não demonstrava ser vantajoso.

Como tentativa derradeira, introduziu-se a eletrificação, que impulsionou a decadência da era dos trens, em função das dificuldades de manutenção das subestações de energia, bem como a manutenção das vias férreas.

Desse modo, a necessidade de um transporte mais versátil, começou a ser vislumbrado como uma saída viável, direcionando os esforços do governo ao transporte rodoviário, pois o crescimento do comércio, da indústria e da urbanização, reivindicavam alternativas para escoarem a produção.

Nessa conjuntura, os caminhos não correspondiam às expectativas das lideranças políticas e econômicas, que exerciam pressão para que suas atividades pudessem expandir-se. Os argumentos utilizados pautavam-se no aumento de arrecadação de impostos, que com melhores estradas, renderiam ao Estado, maiores verbas e um crescimento significativo.

Os avanços na área estrutural dos transportes vinham se desenvolvendo, recebendo incentivo direto com a Lei Federal Joppert, de 1945, “*que instituiu o Fundo Rodoviário Nacional com o imposto único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos. Esses recursos vieram garantir autonomia financeira aos órgãos rodoviários*”¹⁰⁰.

Como se pode perceber, as questões relativas ao transporte transitavam no hall de discussões políticas, econômicas e sociais, mas os incentivos financeiros já eram destinados a essas obras desde o primeiro governo de Getúlio Vargas. Efetivamente os

¹⁰⁰REIS, Nestor Goulart. Op.cit. p.109.

transportes receberiam incentivos mais diretos no governo do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre os anos de 1956-1961, com seu projeto nacional-desenvolvimentista, que se centrava na “*intensificação do desenvolvimento industrial de tipo capitalista*”¹⁰¹.

Entre as metas pensadas por Juscelino Kubitschek de Oliveira o transporte rodoviário tinha papel importante, no sentido de inserir o país no círculo de “*países qualificados como desenvolvidos*”¹⁰², com o slogan “*50 anos em 5*”, o presidente, objetivava acelerar o desenvolvimento nacional. Uma de suas diretrizes político-econômicas era a promessa de implantar uma rede de estradas e a construção de grandes unidades industriais. A tecnologia e os recursos viriam do ambicioso Plano de Metas, que levantaria capital junto a entidades e empresas internacionais.

As metas foram alcançadas e superadas em período inferior ao previsto, no que se refere aos transportes “*o plano previa pavimentação asfáltica de 5000 km de rodovias (meta 8) e a construção de 12000 km (meta 9), em 1960,(...) foram construídos 14970 km e pavimentados 6202 km*”¹⁰³.

É importante perceber que a intenção do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira de integrar o país era latente, essa realidade se efetiva na construção de Brasília, visando ligar tanto o território aos principais centros econômicos, como fixar a população no interior das demais regiões brasileiras, já que o fluxo de ocupação era maior na região litorânea, o que afastava os investimentos de outras localidades, mesmo porque a precariedade das mesmas não chamava a atenção para investimentos.

¹⁰¹MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos de JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003.p.158.

¹⁰²Ibid., p.159.

¹⁰³Ibid., p.160.

Num prazo de três anos e dez meses a capital foi inaugurada, juntamente com as estradas que a ligavam a Belo Horizonte, Goiânia, Belém, Fortaleza e Rio Branco¹⁰⁴.

Durante esse período o desenvolvimento tecnológico teve muita influência no que se refere à infra-estrutura, e concomitantemente à presença de indústrias estrangeiras, as quais representavam o papel da modernização na área automobilística, que foi de suma importância para estabelecer um controle de eficiência e qualidade no Brasil, que até então caminhava a passos lentos.

De fato, a indústria automobilística cresceu significativamente e mesmo a insuficiência na produção de petróleo para a demanda interna, serviu de incentivo para incitar na economia uma estrutura produtiva que se adequasse ao contexto internacional, ou seja, o País deveria acelerar suas exportações. Para isso as estradas pelas quais esses meios de transportes transitariam deveriam ser condizentes com as necessidades preteridas.

Percebe-se que o que ocorreu na década de 50 acontecera também na década de 20, isto é, estava em voga novamente, de modo enfático, o discurso, tanto dos políticos como com os intelectuais, sobre a construção de um Estado moderno no Brasil.

As idéias e ações direcionadas para o desenvolvimento nacional traziam no cerne de suas discussões, o bem-estar econômico do país e quais ações nesse setor, impulsionariam a inserção do país entre as nações ricas e modernas.

Esse processo levava em consideração os grandes centros urbanos, mas é perceptível como os espaços rurais ficaram comprometidos, justamente pela carência de vias de comunicação. Convém ressaltar que, se estavam sendo direcionados esforços para as estradas, a realidade brasileira, no que se refere aos meios de transportes específicos para essas vias de comunicação, era também precária. Essa realidade fez

¹⁰⁴Meses antes da inauguração de Brasília, o presidente participou da Caravana de Integração Nacional: veículos fabricados no Brasil percorreram as estradas recém-inauguradas e reuniram-se na nova capital.

com que a introdução de empresas multinacionais no país, entre elas as fábricas de automóveis fosse incentivada. Esta iniciativa abriu as portas da Nação ao capital estrangeiro.

O avanço que se sucedeu nos meios de transportes e conseqüentemente, nas vias, através das quais, estes transitariam, ocasionou mudanças, fato este que os tornaria “*símbolo do progresso*”¹⁰⁵. Por outro lado, este avanço, rompeu com um tempo, representando destruição, causando impactos nas comunidades, fazendo nascer uma nova realidade, “*um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora, fazendo seu caminho onde nada previamente havia passado, exceto mulas e carroças*”¹⁰⁶.

As críticas nesse período, centravam-se no capital internacional que atuava na economia nacional de modo efetivo, o que representava para os políticos, intelectuais e estudantes uma “*opção entreguista*” atrelada ao imperialismo.

Era visivelmente clara a necessidade de integração territorial do Brasil, constituindo-se numa meta que justificou ações intensificadas, como o “*cruzeiro rodoviário*”¹⁰⁷ que ligava Brasília a outros locais rurais e urbanos, mas as alianças estabelecidas causavam desconforto, principalmente em quem acreditava na integridade nacional.

Com a ascensão e renúncia de Jânio Quadros à presidência da República, em 25 de agosto de 1961, o País é apresentado a um cenário de sérias controvérsias, no sentido de recusar qualquer relação de submissão aos EUA, o que veio a gerar vários conflitos e que, segundo Vizentini, “*a partir da passagem das décadas de 1950 e 1960, a política*

¹⁰⁵Segundo José Miguel Arias Neto, o autor aqui se refere aos trens, sendo meios de transportes que “*tinham a capacidade de abrir países, até então isolados do mercado mundial pelo alto custo dos transportes, de aumentar a velocidade e o volume das comunicações por terra de homens e mercadorias*”. NETO, José Miguel Arias. As fantásticas máquinas do futuro. In: **História/Ensino**. Londrina, v.03, abril, p.891997.

¹⁰⁶HOBBSAWM, Eric J. Op.cit.p.74

¹⁰⁷MOREIRA, Vânia Maria Losada. Op.cit. p.177.

externa procura tornar-se um instrumento indispensável para a realização de projetos nacionais – no caso a industrialização e o desenvolvimento do capitalismo”¹⁰⁸.

A intenção relativa aos transportes era fazer com que a ocupação territorial ocorresse de modo inverso ao processo herdado das oligarquias, esperando que pequenas propriedades também progredissem, no entanto, o que se verificou foi que os desníveis sociais permaneceram.

A crise política, econômica e social vivida por João Goulart ao assumir a presidência em agosto de 1961, fez com que as lideranças políticas manifestassem ainda mais seus descontentamentos envolvendo tanto a direita, como a esquerda e os liberais, o que provocou um momento conturbado em nosso País.

A dívida externa herdada de governos passados cresceu significativamente, dificultando as ações, apesar dos discursos difundindo a importância da inserção do País no mundo da ciência e da tecnologia, e que justificava os diferentes interesses quanto a expansão do Brasil.

Apesar das intenções, os gastos foram restringidos às ações reformistas, entre elas a industrialização, o desenvolvimento do capitalismo, reforma agrária, a dívida externa brasileira, entre outras. Essas ações difusas inquietaram mais os grupos descontentes, atribuindo um caráter bastante instável ao governo de João Goulart.

Assim, mesmo buscando articular as diversas frentes, o presidente João Goulart, visualizava a deterioração de seus ideais articuladores, em função de um radicalismo tradicional de todas as partes.

O movimento instaurado pela esquerda, pela direita e pelos liberais junto à insatisfação dos militares, resultou no golpe de 31 de março de 1964, o que caracterizou

¹⁰⁸VIZENTINI, Paulo G. Fagundes. Do nacional-desenvolvimentismo à política externa independente (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003.p.212.

a História do Brasil, em que a lei baseou-se nos Atos Institucionais, que tinham por objetivo:

*Reforçar o Poder Executivo e reduzir o campo de ação do Congresso. O presidente da República ficava autorizado a enviar ao Congresso projetos de lei que deveriam ser apreciados no prazo de trinta dias na Câmara e em igual prazo no Senado; caso contrário, seriam considerados aprovados.*¹⁰⁹

Já no governo Costa e Silva, iniciado em 15 de março de 1967, buscava-se o capital internacional, mas em contrapartida, exigia-se que o País proporcionasse infraestrutura. Nessa aliança, caberia ao Brasil fornecer infra-estrutura industrial, dentre elas hidrelétrica, portos e rodovias, com o objetivo de criar condições para que estas multinacionais pudessem aplicar seu capital e tecnologia, e, conseqüentemente, aproveitar a matéria-prima que havia em abundância, juntamente com a mão-de-obra barata.

Em meados de 1969, assume a presidência o General Emílio Garrastazu Médici, que com o lema “*Brasil: ame-o ou deixe-o*”, marcou o que veria a ser um período bastante repressivo. Em contrapartida, esse período também se denominou de milagre econômico brasileiro, “*difundindo no setor produtivo e no consumo o paradigma tecnológico fordista*”¹¹⁰.

Durante seu governo, as ações centravam-se nos incentivos às exportações, onde a tecnologia avança, objetivando integrar o País, o que veio a difundir a idéia de um Brasil como uma grande potência. Nesse sentido, “*o esforço de colocar a ciência e a*

¹⁰⁹FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. SP: Editora da USP, 1998.p.466.

¹¹⁰FURTADO, André. Opções tecnológicas e desenvolvimento do Terceiro Mundo. In: CASTRO Ana Célia. et al. **Brasil em desenvolvimento: economia, tecnologia e competitividade**. RJ: Civilização Brasileira, 2005.p.187.

tecnologia pelos grandes objetivos nacionais”¹¹¹, impulsionou nossa economia, como também atrelou-nos aos ditames dos países desenvolvidos.

Percebe-se assim, que a modernidade buscada pelo Brasil, caracterizou-se como uma vontade ideológica de cultura¹¹², cuja intenção se constituía num certo tipo de transformação estrutural, que pretendia dar conta da integração nacional através da expansão urbana, pois seria através da cidade que o Estado viabilizaria seus propósitos.

2.3 - Santa Catarina e suas estradas

Inserindo essa discussão numa análise dos Planos de Governo Catarinense, nota-se que a preocupação dos políticos em relação à área dos transportes, era evidente, pois o Estado carecia de uma rodovia de alcance significativo que o integrasse ao País.

Conforme se constata através de reportagem jornalística, a urgência das estradas, repercutia nas intenções para que o Estado caminhasse rumo à modernidade preterida nacionalmente e para que um futuro vitorioso pudesse ser escrito.

*Despencando Serra abaixo, na ligação Joinville-Curitiba, a BR-59 mostra, logo nos primeiros quilômetros, a deplorável situação em que se encontra. As condições técnicas são as piores possíveis; o estado de conservação, calamitoso. Poeira e buracos quando há sol; lama e buracos quando chove. Perigo em toda parte. Nos dias de tempo bom, é uma aventura arriscar-se pela estrada que liga o planalto paranaense à região do litoral santacatarinense; na época chuvosa verdadeira temeridade. (...) Na baixada de Santa Catarina é a frustração do meio estado que não consegue ver concluídas as obras da estrada que será a redenção econômica de todo o litoral Sul do país*¹¹³.

¹¹¹ARBIX, Glauco e MENDONÇA, Maurício. Inovação e competitividade: uma agenda para o futuro. In: CASTRO, Ana Célia. et al. **Brasil em desenvolvimento: economia, tecnologia e competitividade**. RJ: Civilização Brasileira, 2005.p.252.

¹¹²GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Melo. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1991. p. 67-68.

¹¹³DONANGELO, José. Onda de protestos condena o abandono da estrada da redenção do litoral sul. **Jornal Diário da Noite**, 1 dez. 1964. 1º Caderno, p.5.

A situação especificada pelo jornal era vivenciada pelas pessoas que necessitavam transitar pela BR-59. Uma rodovia federal que fora executada por lotes, com espaçamento de tempos de trabalho e com recursos escassos.

Era uma aventura perpassá-la, uma viagem que exigia esforço, era vagarosa e por vezes até perigosa, pois o estado das estradas exigia conservação e muitos trechos nem eram pavimentados. Segundo o engenheiro do DNIT/SC, Sr. César Augusto Flores¹¹⁴, o trajeto especificado na reportagem, em épocas e situações climáticas singulares, chegava a ser cumprido numa média de sete a oito horas de viagem, o que geravam impactos, tanto na manutenção dos veículos, quanto nas despesas, que oneravam os gêneros transportados.

Ao confiar à sorte nas estradas, o que estava em pauta, não eram somente a locomoção e o transporte de mercadorias, mas fazer com que outras trocas e contatos não continuassem precários.

Nesse sentido, a integração nacional e especificamente, a regional, continuava a passos lentos. Esse cenário que identifica a precariedade da rodovia BR-59, demonstrava ainda que o terreno por onde ela cruzava, segundo estudo publicado pelo então DNER estimava-se em “50% as zonas montanhosas e as restantes, em sua quase totalidade são onduladas”¹¹⁵, mas que mesmo mapeado pelo órgão correspondente, no período de 1964, em Santa Catarina, não havia avançado em suas obras.

Em discurso proferido pelo Deputado Federal, Paulo Macarini¹¹⁶ (PTB-SC), em 18 de junho do mesmo ano, o referido parlamentar apresenta um Plano Rodoviário no qual a BR-59 possui projetos de implantação e poucos trechos asfaltados, o que fazia

¹¹⁴Entrevista cedida a Adriana Berretta pelo Sr. César Augusto Flores, no dia 14/11/2005.

¹¹⁵DNER. Ministério dos Transportes. BR-101 - trecho Joinville-Itajaí para o progresso de Santa Catarina. p.07.

¹¹⁶Câmara dos Deputados. Paulo Macarini – Deputado Federal (PTB-SC). Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1964. Departamento de Imprensa Nacional. Brasília. p.03.

dela uma expedição rumo ao um destino que objetivava contabilizar os menores prejuízos possíveis.

Em Santa Catarina estudos eram realizados sobre a integração do Estado ao País, através dos transportes, a questão era vista como um problema que requeria soluções, e, segundo Bitencourt, a fragmentação do Estado era uma preocupação das autoridades públicas onde a urgência centrava-se em adquirir uma nova mentalidade de governo, bem como “*construir e gerir uma população de catarinenses*”¹¹⁷. Essas idéias perpassaram e se constituíram em elementos que refletiram em novas relações não só econômicas, em função dos incrementos produtivos, mas de habitantes que também deveriam promover a reestruturação das cidades, os quais, inserindo-se na modernidade, deveriam se reorganizar de modo crucial para acompanhá-las.

Essa busca pela sua concretização por parte de seus habitantes, faz com que as cidades sejam envolvidas nesse processo que normatiza, desde seus espaços até seus gestos e ações, onde a necessidade de integração persiste frente à intensidade com que o processo modernizador pede caminho.

Segundo histórico do DNER, a Lei Joppert se constitui na “*Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro*”¹¹⁸, que mesmo lidando com a falta de êxito do sistema ferroviário e fluvial, também encontrou dificuldades para construir e/ou ampliar as estradas catarinenses. Segundo Campos, havia “*necessidade de uma maior coordenação entre os diversos sistemas, para que cada um cumpra seu verdadeiro papel dentro de um planejamento integrado*”¹¹⁹.

O que se percebe é que mesmo com a criação do Fundo Rodoviário Nacional, Santa Catarina precisava dirigir estudos sobre como aplicar esses recursos que vindos

¹¹⁷BITENCOURT, João Batista. Cidades em movimento. In: BRANCHER, Ana. **História de Santa Catarina – estudos contemporâneos**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.p.28.

¹¹⁸DNER. Ministério da Viação e Obras Públicas (mimeo).p.01.

¹¹⁹Segunda Jornada Social de Santa Catarina - integração estadual (transportes). Engenheiro Ayeso Campos. Florianópolis, 1968.p.IV.

do Governo Federal necessitavam ser gerenciados qualitativamente, pois teriam que assistir todo o território catarinense em função de diversas especificidades, como as cidade-pólo, o relevo, mão-de-obra, técnicos e profissionais aptos a pensarem e colocarem em prática a construção de rodovias no Estado.

Nesse panorama a BR-59, denominação utilizada até 1964 quando passa a figurar no Plano Nacional de Viação como BR-101, rodovia longitudinal, pela lei nº. 4.562, é vista como imprescindível para Santa Catarina.

A realidade que ora se apresenta é de um crescimento significativo de unidades municipais catarinenses. Segundo Zeferino, “*em 1950, 52 unidades municipais (e por extensão urbana) haviam sido implantadas, saltando para 102 unidades 10 anos depois – um aumento de aproximadamente 100%. Segue em ritmo de duplicação em 1970 (197 unidades) estabilizando-se então*”¹²⁰, no período entre 1950 e 1970. Nestas circunstâncias de crescimento e desenvolvimento que envolve Santa Catarina, questões pertinentes ao sistema econômico e social, passam a gerar preocupações mais diretas, onde os transportes apresentam-se como uma urgência para a busca de soluções, o que veio a ser citado nos Planos de Obras, Planos de Metas e Projeto Catarinense de Desenvolvimento¹²¹, que se referia a insuficiência infra-estrutural dos setores ligados aos transportes e comunicação. Baseado em Cabral,

*o sistema rodoviário do Estado, em 1964, contava com 31.180 quilômetros de estradas, sendo federais 901 quilômetros (dos quais 348 pavimentados), estaduais 5.235 quilômetros e municipais 25.044. Em 4 anos, foram pavimentados apenas 18 quilômetros de estradas federais (1960 a 1964) e toda Santa Catarina, por suas classes produtoras e pelo seu povo, reclama a conclusão da estrada que ligue o Estado aos seus vizinhos do sul e do norte, pelo litoral, iniciada 25 anos – a decantada BR 101*¹²².

¹²⁰ZEFERINO, Augusto César. A expansão da rede urbana. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000. p.54.

¹²¹MICHELS, Ido Luiz. **Crítica ao modelo catarinense de desenvolvimento** – do planejamento econômico – 1956 – Aos precatórios – 1997. S.L. Editora UFMS, s.d. p.188-209.

¹²²CABRAL, Oswaldo R. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1987. p.360.

O reflexo dessas reivindicações encontra justificativa, segundo Sílvio Coelho dos Santos devido à “*submissão dos políticos catarinenses à estrutura do poder federal, consolidou-se a idéia de que o Estado era rico, ordeiro, trabalhador, auto-suficiente e branco*”¹²³. Baseado nesse entendimento o auxílio ao Estado foi negligenciado, visto que o seu sistema viário era precário.

Em função das demandas de infra-estrutura em Santa Catarina, o Estado começa, a partir de 1950, a racionalizar, mesmo que timidamente, ações para incrementar a economia no sentido de auxiliar a expansão, onde o instrumento utilizado passa a ser “*o planejamento de ação governamental*”¹²⁴.

No governo de Jorge Lacerda, que compreende o período de 31 de janeiro de 1956 a 16 de junho de 1958, e o de Heriberto Hülse, de 19 de junho de 1958 a 31 de janeiro de 1961, a atenção volta-se para as prioridades setoriais com propósitos de angariar fundos para que suas metas sejam executadas em prol de Santa Catarina, principalmente no que se refere aos transportes.

Subseqüente às ações anteriores, em 1960 o Estado ainda convivia com problemas de ordem econômica, onde o sistema viário se apresentava deficiente e disperso, esse quadro, aliado a outras insuficiências, fazia de Santa Catarina um Estado pobre em infra-estrutura, carecendo de ações que atraíssem investidores privados, o que o PLAMEG I, tentou viabilizar.

Com o PLAMEG I, o governador Celso Ramos, que governou o Estado de 1961 a 1966, direcionou metas nas áreas da educação, saúde, energia elétrica, agricultura para a “*implantação e construção de rodovias de integração do Oeste e do planalto com o*

¹²³SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Nova História de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora Terceiro Milênio, 1999. p.119.

¹²⁴Segundo Lins, “*aceita-se sob esse entendimento, a idéia de que é no poder público que, na condição de gestor constitucional da coisa pública, repousa a responsabilidade de dirigir e coordenar a utilização dos recursos, disponíveis e futuros, para o atendimento das necessidades básicas da sociedade nacional*”. LINS, Hoyêdo Gouvêa. A ação governamental. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000. p.237.

litoral catarinense, através do Vale do Itajaí”¹²⁵. Convém ressaltar que esta rodovia era de caráter transversal, pensando nas unidades produtivas do interior.

Com o Projeto Catarinense de Desenvolvimento, implantado no governo de Colombo Machado Salles, (1971-1975), as ações impetradas anteriormente tiveram seqüência com o intuito de inserir efetivamente o Estado no cenário econômico, político e social nacional, mas ainda não atingiam as reais necessidades de demanda.

A rede urbana catarinense, segundo Siebert “*em vez de ser unificada pelas vias naturais, é, antes, dilacerada por elas em regiões independentes, com pouca ou nenhuma comunicação entre si, apresentando zonas economicamente autônomas, cada um com sua capital*”¹²⁶.

Como se pode notar, a estrutura viária catarinense influenciou ao longo da construção de sua história, as histórias das cidades catarinenses, pois as dificuldades de ligação e integração impunham limites de expansão econômica aos próprios municípios e ao Estado.

O processo, pelo qual as estradas catarinenses encontraram seu desenvolvimento, fornece indícios de sua pertinência ao Estado nos aspectos econômico, político e cultural, imprimindo tempos diferentes e apropriações diversas, frente ao que antes era uma imensidão de terras inexploradas, locais de difícil acesso com outros centros, e, um cotidiano que ora quer permanecer e ora que inserir-se no tempo da modernidade.

¹²⁵LINS, Hoyêdo Gouvêa. Op.cit. p.239.

¹²⁶SIEBERT, Claudia Freitas. Op.cit. p.29.

CAPÍTULO 03 – ITAPEMA: ENTRE RITOS, VIVÊNCIAS E PRÁTICAS

Os moradores de Itapema construíram seu cotidiano em função do que tinham e conseguiam, tendo suas casas herdadas de seus pais a vida cotidiana se configurava através das negociações entre a necessidade e o oferecido pelo espaço, essas dificuldades enfrentadas e aliadas à precariedade faziam da sobrevivência uma renegociação constante, que legitima suas práticas culturais e que deixa marcas no espaço citadino.

Quando se considera essas vivências do homem em sociedade, na quais os aspectos sociais, culturais, políticos e econômicos são percebidos como construção coletiva, esses indícios auxiliam-nos na visualização desse cotidiano com seus embates e transformações. Essa realidade foi vivida pelos moradores de modo semelhante, tendo de utilizar-se de meios precedentes de seus antepassados para sobreviverem ao esquecimento.

As mudanças ocasionadas no cotidiano dos moradores com a construção da BR-101 foram resultados da construção não só asfáltica, mas de novos olhares e percepções que foram introduzidas pelos que vieram de fora e não compartilhavam de suas angústias, necessidades ou desejos.

Como bem ressalta Silva¹²⁷, a análise do cotidiano na cidade faz com que se perceba como os moradores utilizaram esse espaço para construir sua identidade, bem como a percepção por eles atribuída a essa mesma cidade quando falam dela no presente.

Nessa perspectiva, ao realizar o diálogo entre a cidade e as memórias sobre ela, o espaço deixa de ser somente a rua, a praça, a prefeitura, mas um espaço singular

¹²⁷SILVA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000. p.61

*“onde a experiência social é gestada e igualmente composta pelos trâmites da memória mediante o ato de lembrar e esquecer”*¹²⁸.

As análises posteriores remetem-nos a um tempo de vivências, que como uma colcha de retalhos, nos faz construir imagens através do tempo e das lembranças, nos apresentando assim um cotidiano que se reconstitui através do tempo presente.

Nesse sentido, recuperar as tramas do passado, remexe com antigas lembranças, modos de viver e agir, trazendo a tona pensamentos e idéias do período de 1950 – 1970, fornecendo uma ou várias impressões ou leituras de como essa localidade se envolveu nesse projeto que seria a rodovia.

Nesse contexto a oralidade expõe a fragilidade e as dificuldades cotidianas trazem à tona relações sociais que constituem-se num representativo das coisas e dos sujeitos. Se a vila era negligenciada, sentiam no dia-a-dia seu reflexo, *“esses indícios, sinais e sintomas, nos dá acesso ao passado, auxiliando-nos na tentativa de não rejeitar todas as formas de abstração, pois fatos insignificantes e casos individuais podem servir para revelar um fenômeno mais geral”*¹²⁹.

Partindo dessa premissa, essa realidade é percebida no cotidiano, quando o Sr. Laudelino nos relata que *“não tinha banheiro na casa, o banheiro era a bacia ou outro objeto qualquer, não tinha chuveiro, nem tão pouco, água encanada”*¹³⁰, o que significa não dispor de certa infra-estrutura que era existente em outros locais, mas que em Itapema ainda não havia chegado. Um olhar ressignificado pelo presente acha estranho a não convivência com essa realidade, mas que na época atribuía certa normalidade, pois era com esse cotidiano que lidavam.

¹²⁸LACERDA, Franciane Gama. Cidade, memória e experiência ou o cotidiano de uma cidade do Pará nas primeiras décadas do século XX. In: FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000. p.202.

¹²⁹LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter. **A escrita da história: novas perspectivas**. SP: Ed. UNESP, 1992. p.158.

¹³⁰Entrevista cedida a Adriana Berretta pela Sr. Laudelino Carlos dos Santos em 07/02/2006.

Segundo Halbwachs¹³¹, quando a memória pode ser ressignificada, esta passa a ser uma releitura do próprio sujeito perante a vivência que relata não sendo sentida fora do grupo o qual pertence, a reconstrução opera resultados quando os indícios são comuns, como no que se refere aos impactos da construção da BR – 101.

Outras vozes, que não somente as oficiais serão ouvidas, na qual os excluídos, as minorias se farão presentes no intuito que tirá-las do silêncio e da calmaria na qual se encontram, pois a memória busca pelos sujeitos que ficariam relegados ao esquecimento, atribuindo-lhes inteligibilidade quanto ao discurso privado. De acordo com Pollack¹³² a memória seria uma forma de resistência aos discursos oficiais, e, portanto, precisa ganhar voz e visibilidade para que possamos reconstruir sob outro prisma a história de um fato pertinente.

O olhar nesse momento se direciona para as convivências preteridas pelos moradores que se referem aos prostíbulos, conjuntura que foge significativamente as normas sociais, onde o silêncio e o desconhecimento imperam na fala dos entrevistados.

Em 1970, em reportagem do Jornal “A Nação”¹³³ que se refere a uma limpeza dos bordéis que ocorreria nas imediações da BR-101 (MS – n°42 e 44), a honra familiar comanda e o desconhecimento assume a realidade. Afinal, um grupo social com normas de como agir no público e no privado, pautados na família e nos princípios religiosos, apresentavam dificuldade de falar sobre essas transgressões. Nesse instrumento de divulgação, a reportagem especifica a ação da Delegacia de Costumes e Menores de Florianópolis junto aos bordéis instalados ao longo da BR-101. Essa diligência resultou na prisão do proprietário, que anteriormente residia em Brusque e foi preso em Itapema,

¹³¹HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. SP: Vértice, Ed. dos Tribunais, 1990. p.33-34.

¹³²POLLACK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Revista Estudos Históricos**, RJ, v.2, n.3, p.5, 1989.

¹³³Começou a operação limpeza nos bordéis existentes na rodovia BR-101. **Jornal A Nação**, Itajaí, 12 julho 1970, ano V, n°. 1973, p.04.

onde no Bairro Mata Camboriú (MS - n°44) junto a outros dois sócios exploravam menores num bordel, denominado “*Tropical*”.

Quando inquiridos sobre a presença de bordéis as falas restringem-se a dizer: “*não lembro*”, “*aqui não*”, “*nunca ouvi falar*”, com exceção da Sra.Maria Inez, que não só relata, mas situam os embates decorrentes em relação a esses estabelecimentos. A Sra.Maria Inez¹³⁴ expõe que os bordéis existiam em Itapema:

ali onde tem a fábrica de gelo hoje (MS – 43), ali tinha uma casa com dois pisos, aquilo ali era uma casa de prostituição, ela não ficou muito tempo ali porque no ladinho era a igreja, saiu da igreja tava na casa de prostituição. Então o padre, isso eu sei bem porque eu fazia parte da comissão, meu marido era presidente de igreja. O padre se empenhou muito pra que aquilo saísse dali porque era uma afronta, naquela época era uma afronta. Eu participei dessas reuniões pra tirarem aquilo dali, eu participei como cidadã e como católica.

Regidos e orientados para terem uma conduta cristã, essas práticas sociais estabelecidas nas casas de prostituição representavam uma agressão à comunidade itapemense, que recebiam através dos discursos proferidos na igreja orientações quanto à conduta que deveriam seguir.

É interessante observar a localização desse bordel (MS - n°43), pois se encontra num dos centros sociais desta localidade, sendo alvo não só de olhares curiosos, mas objeto de censura, a de se lembrar também, que a delegacia de polícia (MS - n°58) situava-se na frente deste local.

Nesse sentido, o silêncio, o esquecimento, nos diz muito, nos revela que os valores morais familiares precisavam ser preservados. Assumir que locais como casas de prostituição existiam em Itapema, significa ofender o olhar bucólico e saudosista ao passado que requer coesão, e nesse caso a defesa de um ou mais grupos sociais.

¹³⁴OLIVEIRA, Maria Inez.Ent.cit.

A proteção renova-se quando se atribui sua instalação, como resultado da construção da rodovia, nesse momento a fala acusa, denota o malefício, afirmando que o mal é exterior àquela comunidade, “*mas ela veio com a BR, veio com a BR*”¹³⁵. Sendo que em relação às moças que trabalhavam, a proteção reitera-se quando se afirma que “*não eram de Itapema, eram de fora, as de Itapema nunca teve ninguém, que eu saiba, não. Eu não quero dizer que as moças de Itapema daquela época fossem santas, mas provavelmente era mais oculto ou mais pra longe*”¹³⁶.

Ao nos referirmos a memória e seus esquecimentos, é importante perceber que ambos submetem-se ao tempo e a história, pois o primeiro infere um selecionamento do que deve permanecer e o que deve ser excluído. Já a história, ela explica e garante a presença do que deve ou não permanecer da memória.

O esquecimento figura neste contexto como reviver sofrimentos, constrangimentos ou a necessidade de garantir a sua localidade e seus pares uma significação isenta de perspectivas depreciativas, pois Itapema consistia num local muito bom de viver.

Nessa inter-relação, a memória deve ser compreendida “*não apenas como um depositário passivo de fatos, mas também como um processo ativo de criação de significações*”¹³⁷ e essas não devem restringir-se as lembranças, mas cotejadas como método histórico, com sua contribuição para a construção de uma história diferente, com credibilidade, cabendo ao historiador essa função de ser o responsável pelo discurso que trará à tona.

O papel da memória na releitura das impressões, sentimentos e vivências decorrentes da construção da BR – 101 são extremamente importantes, pois admitem

¹³⁵OLIVEIRA, Maria Inez. Ent. cit.

¹³⁶OLIVEIRA, Maria Inez. Ent. cit.

¹³⁷PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História.**, SP, p.33, fev. 1997.

várias nuances, *"de sentidos não ditos, de sentidos a não-dizer, de silêncios e silenciamentos"* ¹³⁸. Uma janela se abre, onde a cidade passa a ser palco deste processo histórico e ganha outras vozes e visibilidade.

As memórias desses sujeitos históricos envolvidos direta ou indiretamente pela construção da rodovia *"estão aptas a ser especialmente acurada se o historiador puder achar a chave certa para destravá-las. (...) Ela pode nos dar contextos novos que os documentos, por si mesmos, apesar de muitos trabalhados, não fornecem"* ¹³⁹.

Portanto, um dos fatos que evidencia essa perspectiva aludida seria a existência de um local, no bairro Sertãozinho (MS - c), um dos locais com maior concentração de moradores, denominado Jardim de Infância, (mapa de sociabilidade, n°33), e que era freqüentado só por homens, que de modo atuante normatizavam o cotidiano dos moradores. Nesses encontros, após as horas de trabalho diário, questionavam e construía trovas que eram encaminhadas ao morador que transgredissem as sociabilidades existentes. Elas possuíam a denominação de "pasquim".

O pasquim consistia numa informação transmitida por escrito anonimamente, sendo colocada de súbito debaixo das portas dos moradores ou firmados em locais públicos, constituindo-se em falatório e zombaria, alastravam-se pela comunidade, para aflição daqueles envolvidos nas trovas. Segundo Sr. José Machado, D. Nerci e D. Maria Inez, o pasquim já vinha da época de seus pais, e com o tempo foi desaparecendo, restando apenas vestígios na lembrança.

Essas trovas preservadas pela memória, constituía num castigo ou repreensão grave para quem a recebesse numa advertência de que condutas não estavam condizentes com o fazer citadino e precisavam ser modificadas.

¹³⁸ ACHARD, Pierre. et al. **Papel da memória**. Campinas/SP: Pontes, 1999. p. 59.

¹³⁹ SAMUEL, Raphael. História local e história oral. In: **Revista Brasileira de História**, SP, vol. 9. n.19, p 231, set 89/fev 90.

O Pasquim transitava nas suas mais diversas esferas sociais, no final da 2ª Guerra Mundial, um navio ou submarino aportou em Itapema, esse episódio resultou em trovas, no reafirmamento da distância do outro e da curiosidade de visualizá-los na praia, “*Senhora dona / que fica, mas não sai, / namora os soldados quando vem e quando vai*”¹⁴⁰, o texto aqui representado confirma o estranhamento que os moradores adotavam em relação a novas situações e que simboliza uma de suas práticas sociais que deveriam ser mantidas, como o contato restrito ao seu círculo de amizades.

As dualidades existentes nessa trova e em outras, que foram produzidas dentro da comunidade itapemense, permitem reconstruir a experiência vivenciada “*na medida em que papéis informais foram focalizados e iluminados, propiciaram a análise da ambigüidade e mesmo da fluidez dessas diferentes práticas, costumes, estratégias de sobrevivência*”¹⁴¹, que geriam uma ação normatizadora, pois os envolvidos na ação de criação, escrita e divulgação operacionalizavam uma prática que influenciava no seu dia-a-dia.

Partindo do pressuposto que o pasquim enquanto construção simbólica, ele significa os sujeitos envolvidos nessa prática cultural, que procuram reafirmar sua posição social dentro de sua comunidade através do discurso, Orlandi nos diz que tais relatos constituem-se em “*regras de projeção que estabelecem a relação entre situações no interior do discurso: são as formas imaginárias. O lugar assim compreendido enquanto espaço de representações sociais, é constitutivo das significações*”¹⁴².

Nesse instrumento de regulamentação de normas e condutas, as experiências vividas, os papéis informais ganham maior visibilidade, propiciando a análise de práticas, costumes e/ou estratégias de sobrevivência, que vem a conferir visibilidade aos

¹⁴⁰Machado, José. Ent. cit.

¹⁴¹SAMUEL, Raphael. Op. cit. p 232.

¹⁴²ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Discurso e leitura**. SP: Cortez e Ed. Unicamp, 1998. p.18.

silenciados da história, ocorrendo um diálogo através de um fragmento que constrói uma rede de significados.

Estes significados envolvem o cotidiano desses moradores, que implica na percepção dos mesmos, como nesse pasquim que diz: “a *Noca do Bastião/ tinha uma pele de manteiga/ falava das outras moças/ a filha caiu no erro*”¹⁴³, o que de imediato se percebe e que mesmo estando envolvidos em suas tarefas diárias de sobrevivência, direcionavam seu olhar na gestão de outras condutas, onde a memória relata os pasquins enviados, mas os recebidos excluem-se da lembrança.

Este pensamento na qual o outro passa a corporificar o desvio de moral, que indisciplinados constituem-se numa vergonha para a família se evidencia nos relatos, que deixa evidente que ao tomarem conhecimento de serem alvos dessas trovas, o repúdio e a fúria em relação ao escrito, “*vinha um, pegava e botava debaixo da casa, aquele que tinha coisa que prejudicava, aí rasgava, dava fim*”¹⁴⁴, fazendo das condutas inadequadas socialmente algo que deveria transitar exclusivamente no privado, no sentido de resguardar a índole familiar.

No cotidiano dos moradores de Itapema ao salientar o diálogo entre o presente e o passado através da invocação desses discursos “*trata-se, de fato, de arrancá-las de sua quase evidência, de liberar os problemas que colocam; reconhecer que não são lugar tranquilo a partir do qual outras questões podem ser levantadas (...) mas que colocam por si mesmas todo um feixe de questões*”¹⁴⁵.

Nessa perspectiva, esse bairro fornece aos seus moradores um ambiente social onde reconhecem seu espaço de domínio e ação que através do e no “Jardim de Infância”, uma prática social que representa a união de elementos do cotidiano de

¹⁴³MACHADO, José. Ent. cit.

¹⁴⁴MACHADO, José. Ent. cit.

¹⁴⁵FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. RJ: Forense Universitária, 1986. p.29.

caráter concreto e ideológico e que praticados e efetivados no dia-a-dia “*através dos comportamentos que traduzem em uma visibilidade social fragmentos desse dispositivo cultural, da mesma maneira que a enunciação traduz na palavra fragmentos de discurso*”¹⁴⁶.

De imediato, cabe perceber que o espaço citadino enquanto local de construção onde distintos grupos conviviam, fornece-nos subsídios para entender como o mesmo era utilizado. As cidades simbolizam o poder criador do homem, nesse sentido expressa seus símbolos e mitos, portanto não é neutra, possui significados e histórias, enfim, tem sua própria maneira de expressar-se, mas também se influencia por idéias alheias ao seu núcleo o que muitas vezes modifica suas próprias convicções.

Concebido nestes termos, os moradores de Itapema vem produzindo e ressignificando suas práticas sociais o que no decorrer do tempo histórico vem demonstrando a maneira como se relacionam ou construíram seu cotidiano. É percebendo a cidade como construção daqueles que nela residem que Fenelon¹⁴⁷ nos chama a atenção para as mudanças nesse espaço, pois possuem uma história, com sujeitos históricos e intenções que tiveram que adaptar-se para nela sobreviverem.

Outro aspecto dessas sociabilidades construídas diz respeito ao vínculo com a terra, que representava a possibilidade de sobrevivência e a garantia de modos de vida. Marcon¹⁴⁸ percebe os espaços como construção histórica, especificando a forma como o homem se relaciona com seu meio, acredito que este entendimento pode ser estendido para essa argumentação que segue, pois demonstra que tempo, espaço e processos se cruzam no que se refere à construção de uma identidade que define práticas e papéis sociais.

¹⁴⁶CERTEAU, Michel. Op. cit. p. 39-40

¹⁴⁷FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000. p. 7.

¹⁴⁸MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003. p.54.

Atividades familiares

HOMENS	MULHERES	CRIANÇAS	FAMÍLIA
Pescar e vender o peixe, desempenhar as atividades agrícolas, como plantar café, mandioca, banana, milho e outros gêneros, responsabilidade de operacionalizar o engenho para produção da farinha e do açúcar, criação de animais (boi, vaca, cabras e galinhas), atuação no comércio local (secos e molhados, farmácia, padaria), manutenção das estradas, construção de suas casas e celeiros.	Costuravam para a família e para outras pessoas da comunidade, responsáveis pela limpeza da casa, por lavarem a roupa da família e fazer a comida, trabalhavam na roça, às vezes na horta ou com seus maridos, criação de animais, descascarem café, benzedadeiras, parteiras.	Auxiliavam nas atividades cotidianas compatíveis com sua idade, iam à escola, brincavam.	Envolvimento nas festas religiosas da comunidade, descascar amendoim e tirar palha do milho.

Figura 16: Atividades familiares
Quadro elaborado pela pesquisadora, com base na fala de seus entrevistados.

De acordo com os dados elencados, na figura n° 16, podemos dizer que os habitantes de Itapema na sua maioria tinham propriedades compostas de uma casa principal que abrigava a família e parentes com tarefas bem definidas: o pai com os filhos, logo ao amanhecer direcionava-se para seus afazeres cotidianos: plantar, colher, arar a terra, ordenhar as vacas, produzir a farinha, isto representava o sustento econômico, apesar da moeda ser uma exceção nesse período¹⁴⁹, atribuições que definiam a ele o papel de responsável por seu núcleo familiar tanto no público como no privado.

Analisando as pesquisas feitas pelo IBGE¹⁵⁰ em 1950, Porto Belo em termos territoriais possuía 5.664 ha de área destinada a produção agrícola, dos quais 1.929 ha eram destinados ao plantio em grande escala e 3.735 ha de pequenas propriedades.

¹⁴⁹MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

¹⁵⁰BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Série Regional. Censo Econômico. 1956, vol. XXVII, p. 27-81.

Com base nesses dados Itapema era preponderantemente composta destas pequenas propriedades rurais, sendo que para operacionalizar sua produção 48% da força empregada neste trabalho era baseado no auxílio de animais e 51,53% de modo manual. As técnicas mais aprimoradas de cultivo não puderam ser introduzidas na cidade devido os altos custos , o que veio a restringir a sua posterior expansão.

Há de se considerar que diferente de outras municipalidades catarinenses os latifundiários não tiveram a oportunidade de se apoderar de grandes glebas de terras, já que as propriedades da comunidade de Itapema eram heranças familiares e se constituíam na única fonte de subsistência.

Nesse contexto a qual cabia ao homem da casa atuação direta e intensiva nas tarefas agrícolas, a mãe cabia gerir a horta, cuidar da casa, das refeições familiares, do vestuário e nas horas vagas ajudarem na lavoura, um cotidiano dominado pela rotina, por tarefas determinadas a fim de inserir os membros familiares na conjuntura de convivência citadina, atividades que integram o campo feminino e masculino, que delimitavam o espaço da mulher, à casa e ao quintal.

A família está inserida numa tradição cultural agrária, identificando-se com seu espaço e através dele traz à tona seus ritos que ao serem lembrados tornam a existir.

Nesse sentido, (de acordo com as figuras 7, 8, 9, 10, 11 e 12) a economia agrária de Itapema centrava-se na produção de gêneros específicos como banana, café, cana-de-açúcar, mandioca, feijão e arroz e desse cotidiano de labor a memória ressignifica suas rotinas, como D. Basta que narra o processo de beneficiamento do café:

Eu me lembro de minha mãe descascar café madurinho, jogava numa peneira grande, ia assim ao rio, no lado do rio. Lá a peneirinha de café era lavada, deixava só o grãzinho do café, depois era seco no sol, pra depois torrar numa torradeira, deixar ele bronzeadinho, queimadinho socava no pilão e fazia café¹⁵¹.

¹⁵¹MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

Embora sem o dizer de maneira explícita a fala de D.Basta relembra o quão trabalhoso era dispor de café e de outros gêneros que compunham a alimentação diária, pois na sua maioria o que servia de alimentação era produzido pelos núcleos familiares, que através de seu trabalho obtinham produtos que lhes fornecia meios de troca com outros gêneros não disponíveis em suas propriedades.

Em contrapartida, alguns gêneros como a banana e a farinha de mandioca que eram produzidos em larga escala em Itapema, encontravam dificuldades de serem direcionadas para outros centros, segundo Sr. Higino “*não mandavam porque não tinha estrada. Não tinha como tirar daqui, o que saía daqui era banana, lá no Sertão do Trombudo, lá foi um dos maiores produtores de banana, que saía de caminhão, ia pelo Morro do Encano*”¹⁵², quando a estrada possibilitava o seu transporte em função de seu estado de conservação. Isto talvez traduzisse as dificuldades as quais enfrentavam para garantir a sua sobrevivência que não se restringia ao plantio e colheita, a própria moradia era uma articulação, pois sendo em sua maioria de madeira, trocava o beneficiamento das árvores por alimentos e/ou força de trabalho, o que garantia o abrigo da família e o armazenamento de suas produções.

Na sua grande maioria as moradias em Itapema eram composta de quartos, sala, cozinha, local para banho, sendo o banheiro fora de casa, algumas ainda dispunham de um espaço para realizarem suas costuras. A manutenção desses espaços, conforme especificado na figura nº16 e relatado por D.Nerci¹⁵³, era definido como exclusivo da mulher, que ao amanhecer após preparar o café da manhã para que os homens fossem a lavoura, iniciava outras de suas tarefas.

Em termos de manutenção da morada pela família habitada, o piso da casa era normalmente lavado e depois de seco encerado e lustrado com escovão. Alguns não

¹⁵²OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁵³BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

dispunham de cera, nesse caso era utilizado água e sabão de nogueira. Outra ritualidade comumente praticada era a lavagem das panelas com areia na beira do rio, que acontecia na sexta-feira.

Quanto às vestimentas, as mulheres também precisavam dispor de tempo para confeccionarem as roupas da família com tecidos que eram adquiridos nos estabelecimentos de Secos e Molhados da cidade. Já o banho da família era direcionado para o “*quarto de banho*” que se constituía numa gamela completada com água morna, onde cada um levava uma bacia individual com água que se encarregava de terminar a higiene.

3.1 - Itapema gerindo suas práticas

As casas dispunham de móveis que eram “*feitos por marceneiros. Não existia prego, era com a própria madeira, faziam buraquinhos enfiavam o pino, então era toda pregada com a própria madeira*”¹⁵⁴, o que se apresenta é resultado que concerne o processo de interação entre o homem com seu meio e que vem a determinar como conseguiam gerir seu cotidiano.

¹⁵⁴BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.



Figura 17: Casa predominante em Itapema – 1950
Fonte: Imagem da autora – 15/11/2005

Nesse contexto, as casas de alvenaria eram exceções e as raras existentes, causavam alvoroço na comunidade, conforme nos relata o Sr.Laudelino, “*quando papai fez essa casa foi um sucesso. Tinham meu pai, o Jorge Cherem, o pai do tio Antônio e o Sr. Hironildo com casa de material*”¹⁵⁵. De imediato se a casa de alvenaria encanta e causa espanto, a rodovia federal cortando suas propriedades causou tanto impacto quanto a casa inserida em seu espaço, pois as obras da estrada cortaram muitas terras ao meio, uma ruptura, uma mudança, uma reorganização territorial que marca dois tempos: antes da BR-101 e depois da BR-101.

Em contrapartida com a sede política do município (figura n°3) e outras raríssimas moradias aqui citadas, as casas de madeira eram comumente presentes na

¹⁵⁵MACHADO, José. Ent. cit.

comunidade de Itapema, onde lidar com o moderno e contemporâneo se vê representado no centro da cidade e o antigo nas moradias ao seu redor.

Essas casas dispunham de fogão à lenha, pois *“na cozinha não existia gás, era aquele fogão a lenha enorme. Do lado de fora sempre tinha que ter o forno, aquele forno para fazer rosca de polvilho, fazer pão. Naquela época não se comprava nada pronto”*¹⁵⁶, essa cultura implica na união de ritos que perpassam as relações sociais.

A inserção do fogão a gás tem-se registro a partir de 1960, da mesma forma o uso da geladeira que data desse período, mesmo porque só no final de 1962 é que a energia elétrica estruturou-se na cidade.

Essa realidade muda com a BR-101, a cidade deixa de ser um local onde todos se conhecem e se auxiliam mutuamente. Outros olhares, outras práticas são inseridas nesse cotidiano, como nos indica Lapa *“a cidade vai deixando de ser o espaço onde todos se conhecem pelo nome pelo apelido, por referências, assim se localizando”*¹⁵⁷.

De acordo com o contexto da época, essas sociabilidades de pertencimento muitas vezes aconteciam nos locais de comércio que seriam os Secos e Molhados, (MS - n°33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40,41) estabelecimentos comerciais que possuíam uma diversidade de produtos, funcionava pelo sistema de troca, sendo que só alguns aceitavam moeda o que dificultava as transações. O comércio procurava atender as necessidades citadinas, com gêneros alimentícios, tecidos, instrumentos para agricultura, sapatos, pregos, martelos, de tudo um pouco, caso necessitassem de produtos distintos, tinham que se dirigir a Tijucas ou Itajaí.

Os tecidos eram adquiridos para que um membro da família costurasse as roupas que seriam usadas no dia-a-dia, abrindo-se uma exceção para a roupa do casamento, que normalmente eram feitas com tecidos vindos de Tijucas e/ou Itajaí.

¹⁵⁶BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

¹⁵⁷LAPA, José Roberto do Amaral. Op.cit. p.123.

Um dos donos de Secos e Molhados mais citado foi o Sr. Cherem, (MS - n°34), onde atualmente o prédio abriga uma estofaria, este era quem socorria os habitantes levando-os de automóvel para centros urbanos. Um gesto que na fala dos entrevistados ganha notoriedade, pela precariedade vivida naqueles tempos. Tempos em que a ajuda provinha de seus pares, e, que dificuldades eram constantes numa localidade que vivia a mercê de suas possibilidades. Esses estabelecimentos espalhavam-se pela cidade, totalizando nove, “*tinha Seu Jorge Cherem, no Canto da Praia, que era o comerciante mais forte de Itapema, tudo que você pudesse imaginar ele tinha na loja dele, desde o mais caro até o mais simples*”¹⁵⁸.



Figura 18: Prédio Atual dos Secos e Molhados do Sr. Jorge Cherem
Fonte: Imagem da autora – 15/11/2005

¹⁵⁸OLTRAMARI, Higinio. Ent. cit.

O desafio ao se trabalhar com o cotidiano consiste em lidar com os diferentes indícios que ficaram das antigas vivências e que hoje estão readaptadas e reconstruídas, demonstrando as múltiplas temporalidades. Ao se trabalhar com diferentes tempos históricos, relacionamos um aspecto importante que seria o processo de urbanização pela quais as sociedades alcançaram suas transformações.

Segundo Dias, abordar as tensões e conflitos torna visível a historicidade de valores considerados estanques, nesse sentido *“contribuiu para historicizar estereótipos e desmistificá-los, pois através do esmiuçar das mediações sociais, pode trabalhar a inserção de sujeitos históricos concretos, homens e mulheres, no contexto mais amplo da sociedade em que viveram”*¹⁵⁹.

As dualidades existentes e que foram produzidas dentro da sociedade, permitem reconstruir a experiência vivida *“na medida em que papéis informais foram focalizados e iluminados, propiciaram a análise da ambigüidade e mesmo da fluidez dessas diferentes práticas, costumes, estratégias de sobrevivência”*¹⁶⁰.

No caso de assistência médica a farmácia (MS - n°11 e 12) em Itapema era a responsável pela manutenção da saúde, em contrapartida com a convivência com crendices, benzeduras e chás. O que havia na época que mais poderia se aproximar do que entendemos como farmácia seria um local muito pequeno, na qual o Sr. Raul, de maneira tímida distribuía medicamentos a quem precisasse e que em alguns momentos funcionava como ambulatório caso houvesse necessidade,

Vitor que foi prefeito duas vezes ele atendia as pessoas com remédio, pois o pai dele tinha farmácia, depois tinha um outro Vitor Carvalho que também tinha uma salinha que tinha melhoral, novalgina, essas coisas todas, depois seu Raul colocou um posto, não era posto era um pronto socorro, num podia chamar de farmácia porque não era farmácia, ele abriu do lado do escritório da Dona Edite, lá perto do cartório, ali abriu a 1ª coisa parecida com farmácia, durante

¹⁵⁹DIAS, Maria Odila Silva. Op.cit. p.232.

¹⁶⁰Id.

*muitos anos ele ficou sozinho ali, depois vieram os outros aqui tem mais farmácia do que doente. Mas sempre foi a 1ª farmácia de Itapema a do Seu Raul, a Meia - praia não tinha nada*¹⁶¹.

A precariedade desses serviços fazia dessa assistência uma das únicas possibilidades de lidarem com os males da saúde, a homeopatia era muito utilizada, na maioria das vezes para receberem o remédio deveriam disponibilizar o vidro (recipiente), sendo que a visita ao farmacêutico envolvia narrar os sintomas apresentados para poderem ser medicalizados. É interessante ressaltar que ainda hoje entre os habitantes mais velhos, a orientação seguida quando apresentam problemas de saúde, consiste em procurar a farmácia e não o médico.

Da mesma forma ocorriam os partos, a prática costumeira era parir os filhos em casa, utilizando-se dos préstimos da parteira (MS - n° 49, 50, 51, 52,53). Com elas as mães e toda a família se sentiam seguros, apesar dos riscos que desconheciam.

Ao serem questionadas sobre os partos, as mulheres colaboradoras desta pesquisa prontamente rememoram a importância das mesmas na comunidade itapemense, algo que conferia a elas respeito e visibilidade social, um reconhecimento significativo num tempo que prestígio era permitido aos homens, onde as *“mulheres em trabalho de parto eram ajudadas por mulheres de reconhecido prestígio na localidade, que desempenhavam seu ofício com o socorro eventual de outras mulheres das relações de sociabilidade local*¹⁶².

Em Itapema havia cinco parteiras de significativo reconhecimento, mas uma delas aparece com mais frequência nos relatos, *“na época quem fazia os partos era D. Nina, que segundo ela própria nunca perdeu um parto, nunca teve problema grande,*

¹⁶¹OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁶²TORNQUIST, Carmem Susana. A mão e a luva: o processo de medicalização do parto e o corpo feminino em Florianópolis. In: **História das mulheres de Santa Catarina**. SC: Letras Contemporâneas e ARGOS, 2001. p.42.

nada”¹⁶³. Esta parteira segundo Sr.Higino chegou a fazer três mil partos, sendo que “na maioria das vezes, a parteira atendia não só a mãe, mas também o recém-nascido, permanecendo vários dias junto a eles e acompanhando, assim, a evolução dos pós-parto e do puerpério”¹⁶⁴.

O pós-parto também apresentava uma ritualidade que era assistida e orientada pelas parteiras, “na quarentena, uma série de proibições e tabus relativos à alimentação, aos cuidados corporais e às relações sexuais eram recomendados”¹⁶⁵, essas práticas eram seguidas, ao contrário dos dias de hoje que vários estudos referem-se a diferentes práticas que rompem com estes fazeres.

A resistência quanto a terem seus filhos em hospitais para a época era evidente, o que configurava a desconfiança pelo novo e pelo outro que não pertence ao seu cotidiano.

Esse processo gera surpresa, provoca medo nas mães e o questionamento quanto à perda da ritualidade de nascimento até então praticada, “para além das curiosidades que essas práticas passaram a representar no âmbito de uma sociedade moderna, estes cuidados e simpatias parecem indicar um universo simbólico muito distinto do universo medicalizado, moderno”¹⁶⁶. Segundo Tornquist, as autoridades médicas enfrentaram muitas resistências para serem aceitos pelas mulheres, em Itapema o processo não foi diferente.

Nas entrevistas realizadas a nomeação dos diversos sujeitos históricos é manifestada claramente, o Sr.Higino indica “isso tu tens que perguntar pro Sr.Laudelino”, quando questionado sobre a curiosidade referente à BR-101, já o Sr.Laudelino ao ser solicitado a identificar os moradores com habilidades comerciais de

¹⁶³OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁶⁴TORNQUIST, Carmem Susana. Op. cit. p.47.

¹⁶⁵Id.

¹⁶⁶Ibid., p.48-49.

pronto relembra-se “*tinha meu pai, o Jorge Cherem, Seu Teotônio, Manuel Fernando*”, a Sra.Maria Inez ao lembrar de sua parteira cita o nome de “*Dona Noli*”, a Sra.Sebastiana lembra de sua professora “*Maria Linhares de Souza, ela foi minha primeira professora e quem conseguiu a escola para mim*”, o Sr.José Machado ao falar da necessidade de aquisição de remédios se refere a “*Alfredo Vieira, que era da família Vieira que dava remédio*” e D.Nerci ao ser lembrado quanto a existência de benzedeiros diz que “*no Sertão tem a D. Dominga*”.

Assim nas falas aqui aludidas os moradores que conviveram com esse cotidiano fazem das lembranças que cercam a construção da rodovia e o período anterior a ela, uma possibilidade de sentidos e vivências serem ressignificadas, pois essas memórias constituem um marco, principalmente destes moradores que como referencial tinham na natureza o seu ganha pão, nas relações estabelecidas a efetiva construção de suas histórias de vida.

Este pensamento configura essa localidade uma outra identidade, que se construiu resultado das próprias reformulações que os envolvidos viveram, e ao reencontrarem-se com as experiências, faz da BR – 101 um fato que traz a tona os sonhos que poderiam incluir ou não essa estrada, mas que transformou o cotidiano dos habitantes envolvidos. D’Alessio¹⁶⁷ citando Georges Poulet mostra que ao fazer uso da memória, o tempo passa a ser retomado, e tendo-o recuperado o espaço também ganha visibilidade, esses desencadeamentos da lembrança ressignificam essas vivências.

Como se pode perceber a memória faz aflorar as sensibilidades, as privacidades e o cotidiano no cerne da trama histórica, portanto “*modifica os objetos, as investigações, as abordagens e, também a escrita da história*”¹⁶⁸.

¹⁶⁷D’ALESSIO, Márcia Mansor. Intervenções da memória na historiografia: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes. In: **Projeto História**, SP, nov. 1998. p. 272.

¹⁶⁸Ibid., p.275.

A análise dos fatos e experiências vivenciados pela construção da BR-101, permeia-se pelo diálogo constante entre os sujeitos envolvidos, pois através dos discursos, visualiza-se indícios que nos apontam os caminhos, os limites, as fronteiras e as barreiras vividas, sem a pretensão de exaurir os sentidos das falas, *”o sujeito como tal não pode ser percebido nem estudado como coisa, posto que sendo sujeito não pode se quiser continuar a sê-lo, permanecer sem voz, seu conhecimento só pode ter caráter dialógico”*¹⁶⁹.

A memória aqui registrada articula informações que interpretada monta um contexto, que nos fornece uma idéia do que foi uma realidade. Caminhar através desta perspectiva nos insere a função de desfazer os novelos da lembrança é *“um encontro de vários caminhos, é um ponto complexo de convergência dos muitos planos do nosso passado”*¹⁷⁰. Segundo Bosi, a memória ganha grande amplitude quando acionada e da qual conseguimos registrar apenas um fragmento, pois as lembranças puxam outras lembranças, apresentando o tempo do “já não existe mais”. Toda palavra reflete uma perspectiva esculpida por fatores sócio-culturais, políticos e pessoais.

Assim as sociabilidades vêm sendo construídas e ressignificadas na fala dos entrevistados que trataram de lembrar de como geriam sua alimentação, em contrapartida relatam que algumas famílias que saíam de Itapema para vender seus produtos tinham como meio de transporte carroças puxadas por bois ou cavalos que transitava por ruelas estreitas, esburacadas e frágeis, frutos da intervenção dos moradores que as construíam, como também as pontes existentes na cidade.

Em se tratando de meios de transportes e as via pela qual este deveria transitar, nesse período, somente o Sr. Cherem, dono de um estabelecimento de Secos e

¹⁶⁹FREITAS, Maria T. de Assunção. **Vygotsky & Bakthin - psicologia e educação: um intertexto**. SP: Ática, 1995. p.117.

¹⁷⁰BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade – lembranças de velhos**. SP: Cia. das Letras, 1994. p.335.

Molhados, dispunha de automóvel, que era utilizado no socorro dos moradores em caso de urgência e que se aventurava pelo Morro do Encano, único caminho existente para comunicação com Itajaí, onde o hospital mais próximo era utilizado.

Essa era a estrada a qual Itapema podia se ligar com Camboriú e Itajaí, e que servia de passagem para o sul do Estado, uma estrada precária, utilizada por muito tempo como estrada estadual por automóveis, caminhões e ônibus.



Figura 19: Imagem Parcial da Estrada do Morro do Encano
Fonte: Imagem da autora – 15/11/2005

No princípio originou-se de uma picada, posteriormente elevou-se à categoria de estrada, aparece no Plano Rodoviário de Camboriú de 1952-53¹⁷¹, conforme mostra

¹⁷¹Cartograma Rodoviário do Município de Camboriú (1952-1953) – Fonte: Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

figura 20, sendo muito estreito, com locais íngremes, representava a comunicação comercial e social de Itapema com outras localidades.

A precariedade de trânsito no Morro do Encano era significativa, o que favorecia os acidentes, e que aliada às chuvas fazia dela algo extremamente precário de ser utilizado, esse diagnóstico é oficializado em relatório de inspeção enviado ao Departamento de Estradas de Rodagem, em 1952 que tinha o seguinte texto: “*o trêcho Tijucas - Itapema apresentava-se em péssimas condições. Muito pouco drenagem e muito esburacado*”¹⁷², reiterando a preocupação quanto a manutenção das estradas que na sua maioria eram atoleiros que ocasionavam principalmente a quebra dos veículos e a demora de cumprimento do percurso.

¹⁷²Relatório de visitas de inspeção às 2°, 3°, 4°, 7°, 9° e 10° residências, enviado pelo Sr. Major Francisco das Chagas Melo Soares, no dia 03 de julho de 1952. Este trecho referido no relatório diz respeito a 9° residência a qual a localidade de Tijucas e Itapema pertenciam. Fonte: Arquivo Histórico do Estado de Santa Catarina.

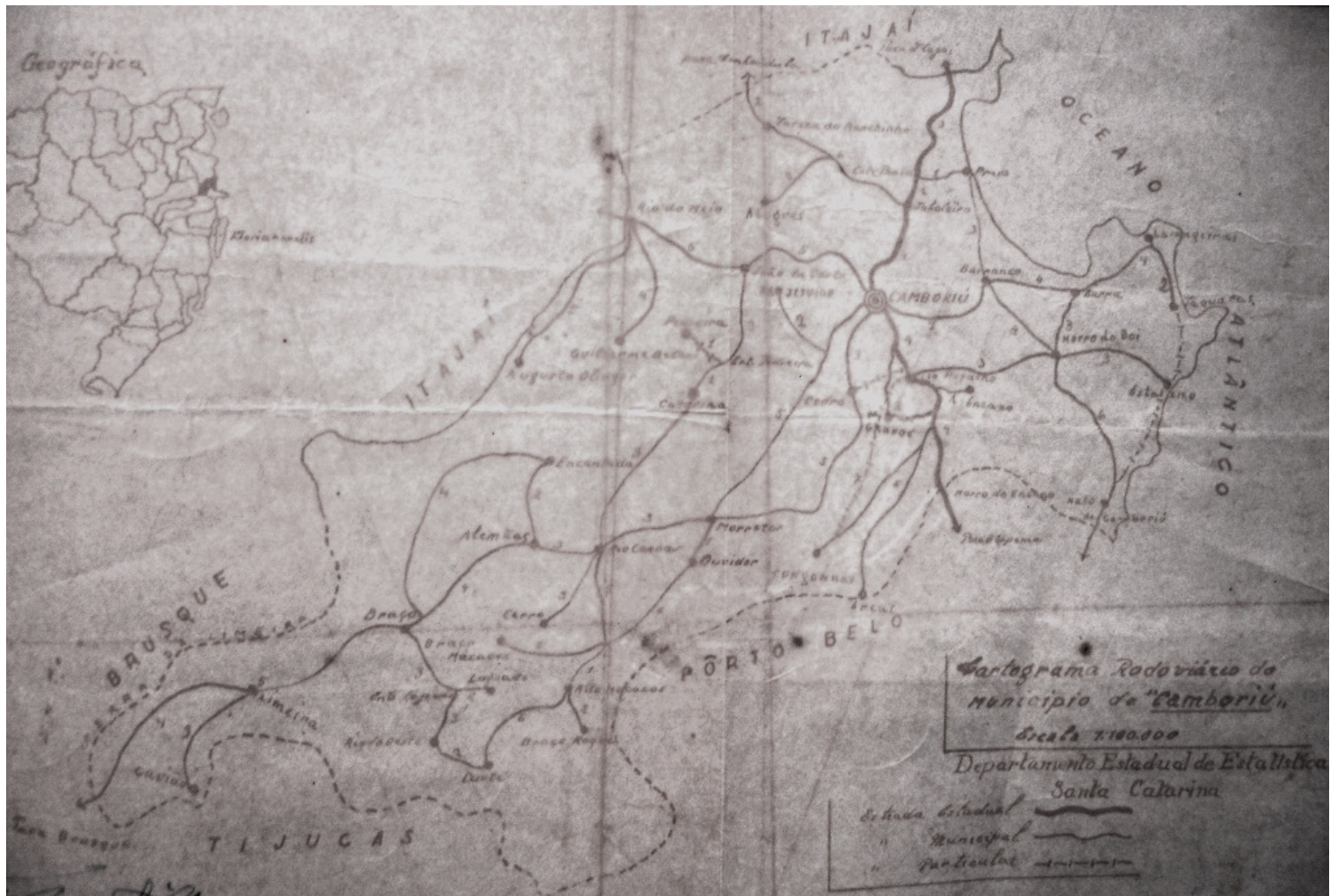


Figura 20: Cartograma Rodoviário do Município de Camboriú 1952-1953

Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina

No decorrer de sua extensão veículos estragavam o que dificultava ainda mais seu tráfego, cabendo muitas vezes aos moradores acudir os motoristas. Segundo Sr. Higino “*tudo que vinha de Curitiba para Porto Alegre utilizava essa estrada, o Morro do Encano quando chovia, para tudo, os ônibus que iam para Florianópolis, para tudo, tanto para ir para o norte, pois tinham que chamar um trator*”¹⁷³.

Naquelas circunstâncias, se o morador fosse de ônibus ou utilizasse um veículo e chovesse o que comumente acontecia é que passavam a noite no local, pois a estrada nessas ocasiões era intransitável. D.Maria Inez relata essas dificuldades, ao passo que independentemente dos medos, fazia desta estrada um dos únicos elos entre Itapema e outros centros urbanos.

*Era uma coisa sufocante. Morro de um lado, buraco do outro! Porque ele vai por dentro, beirando o precipício, estreitinho, curvas mínimas e o encontro dos carros ali? Velocidade de 25/30 km/h aqueles solavancos. Terrível! E, além disso, você andava com o coração na mão (vai derrapar!) e as às vezes você precisava ir, você precisava de um emprego*¹⁷⁴.

Hoje, 2006, em passagem pelo Morro do Encano a realidade não é tão diferente, na época da duplicação essa era a estrada utilizada por carros, ônibus, caminhões para fugir do bloqueio e situações muito parecidas aconteciam. Quebrava um caminhão, a dificuldade para avançar ou retroceder era imensa, cabendo aos motoristas esperar. O Sr. Higino vivenciou essa realidade pessoalmente e nos narra

O Morro do Encano quando chovia parava tudo os ônibus que iam para Florianópolis, parava tudo tanto pra ir para o Norte, pois tinham que chamar um trator, esses caminhões que transportam gás, pois volta e meia quebravam e trancavam tudo, a gente dormia dentro dos automóveis, pois você não ia nem para frente nem para trás. Pegava chuva. O caminhão ta quebrado aqui, não dá pra fazer nada, eu to atrás, atrás de mim tem mais dois ou três, não dá pra dar ré, ficava tudo ali, dormia. Até que tinha alguém pra puxar tirar o caminhão,

¹⁷³OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁷⁴OLIVEIRA, Maria Inez. Ent. cit.

*para abrirem espaço para eles passarem. Era a única ligação Curitiba - Floripa pelo litoral tinha somente esse caminho*¹⁷⁵.



Figura 21: Imagem Parcial da Estrada do Morro do Encano
Fonte: Imagem da autora – 15/11/2005

O Morro do Encano era a enunciação do novo e a saída do cotidiano precário e restrito. Era o contato com outras realidades almeçadas, necessárias, mas temidas. Em 1950 e por alguns anos, Itapema possuiu essa estrutura, nos fornecendo sinais de como fora difícil esse cotidiano em função das limitações de transposição espacial.

As discussões relacionadas ao estado das rodovias catarinenses vinham sendo debatidas desde o início de 1950, as autoridades responsáveis pelo setor de transporte já informavam ao governo estadual da necessidade de atenção cuidadosa em relação às rodovias, conforme nos indica essa correspondência:

¹⁷⁵OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

*Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, Quem se proponha a examinar o problema rodoviário catarinense, há de verificar que, muito embora fundamental para a economia do Estado, já de há muito deixou o nosso sistema rodoviário de ser, como devera elemento propulsor de riquezas, para se tornar, paradoxalmente, um entrave dêsse desenvolvimento, dado que as estradas de rodagem além da não satisfazer as exigências de caráter técnico, deixam de atender imperativos de natureza econômica (...)*¹⁷⁶.

Diante disto com a posterior construção da rodovia federal BR-101, o espaço citadino que para esta população possuía uma ligação emocional, na medida em que seus valores, crenças e significados estavam circunscritos naquele território e na qual transitavam com segurança, rompem-se e se reconfigura.

A cidade precisa se “organizar territorialmente (...) o que seria torná-la acessível aos usos que a modernização poderia proporcionar, além de, evidentemente, afirmar a superioridade intelectual do grupo que a realizou”¹⁷⁷, mas para Itapema lidar com a modernidade representou rupturas, medo e interiorização. A percepção dessas rupturas e medos que anunciam um outro tempo se manifesta no contato com a rodovia, como D.Basta nos retrata “mesmo assim aquele pouco movimento, ainda morria gente, porque o pessoal tinha medo. A gente quando não era para atravessar, atravessava. Não tinha aquela noção”¹⁷⁸.

Este relato nos possibilita cotejar essas lembranças no sentido de uma integração das experiências vividas, pois o trabalho de rememorar é uma ação que vai ao encontro de intervir nas imagens guardadas, dando-lhes sentido, o que vem a demonstrar como a memória tem “a força de iluminar e reunir outros conteúdos conexos, fingindo abarcar toda uma vida”¹⁷⁹.

¹⁷⁶Correspondência enviada pelo Sr. João Colin, Secretário da Viação e Obras Públicas do Estado de Santa Catarina, em 17 de outubro de 1953 ao Sr. Governador Irineu Bornhausen. Fonte: Arquivo Histórico de Santa Catarina.

¹⁷⁷SILVA, Lúcia. Op. cit. p.79.

¹⁷⁸MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

¹⁷⁹MALUF, Marina. **Ruídos da memória**. SP: Siciliano, 1995. p.29.

3.3 – A cobra preta atravessa os caminhos dos moradores

A rodovia foi inaugurada em 1971, o trecho que cruzava por Itapema fez com que essas mudanças aceleraram-se o ritmo de transformações na cidade, as dificuldades em lidar com atravessar a rodovia, as indenizações, as suas propriedades rasgadas ao meio, o espaço sendo modificado, a velocidade dos veículos, a inserção de novos modos de viver das pessoas que vieram para trabalhar na rodovia e de outras que vieram fixar residência alteram o cotidiano desses moradores.

Tendo por referência Baczko¹⁸⁰, os grupos sociais através de seu imaginário representam sua realidade, ora com expectativas, ora com seus conflitos. Esse contexto que passa a ser concebido em função da BR-101, conforme relato da Sra. Basta em conversa estabelecida com seu pai quando jovem ainda, nos dá a compreensão de como esse imaginário configura as novas sociabilidades como algo a ser temido:

- *Vai chegar um tempo, que vai aparecer uma cobra preta no mundo.*
- *Mas como pai, uma cobra preta? (ele nem lembra da BR).*
- *Eu não vou ver sua mãe não vai ver, mas vocês vão ver. Essa cobra preta vai matar mais de mil pessoas por dia.*
- E eu ficava - mas como morrer? A gente conhecia cobra. Ah, a BR! Depois a gente foi crescendo, foi aparecendo o asfalto, o asfalto preto. A cobra preta era o asfalto¹⁸¹.*

O alcance destas palavras ultrapassa a vivência com a estrada do Morro do Encano, que se assustava e causava aflição, fez do contato com a BR-101 algo que alcançou outras proporções. O ritmo da cidade era incompatível com a velocidade apresentada pelos meios de transportes e ainda por cima associados às mortes, causavam nos moradores medo, pois afinal às pessoas as quais conviviam sofreram acidentes fatais, justamente pela dificuldade de lidar com a velocidade da rodovia.

¹⁸⁰BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: **Enciclopédia Einaudi**. RJ: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985. p.303.

¹⁸¹MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

O tempo da tranquilidade fora rompido pela “*cobra preta*”, o que no imaginário representava a confirmação da sabedoria de seus predecessores, afinal, seus malefícios anteriormente pregados se efetivaram nos acidentes vivenciados ou presenciados.

A percepção dessas vivências denota o encantamento, a surpresa, o medo e o apego: sentimentos que reportam os entrevistados frente ao poder e impacto das máquinas e/ou tecnologias que se apresentavam no seu cotidiano vindos de fora. O Sr.Higino nos expõe o que constituiu esse contato, relatando as diversas mortes ocorridas.

Vendeu o terreno do lado de cá com medo de atravessar com o carro de boi o asfalto, quem morreu atravessando o asfalto foi o pai do José Casimiro Bento, esse também morreu e parece um filho dele também, que morreram atravessando o asfalto, assim que o asfalto saiu que era tudo novidade, as pessoas não conheciam. É esse José Casimiro Bento, o pai dele o toureiro Maneca, tem uma meia dúzia que morreu estupidamente, no asfalto por não ter discernimento, de atravessar, porque não tinha uma passarela não tinha nada. Uma morte trágica que também filha do dentista Luiz Carlos Passos, filha dele com dezoito anos, também morreu de carro, foi atravessar e pegou ela e matou. Morreu uma família de um rapaz que trabalhava no Plaza, ele a mulher dois ou três filhos, eles tinham um DKV, eles foram lá pro Plaza fazer não sei o que e na volta passou um caminhão por cima e matou a família toda. Esse é uma que chocou bastante¹⁸².

A cidade de Itapema com a “*cobra preta*” (BR-101) se insere num outro tempo, deixando de ser um espaço explorado agricolamente para a sobrevivência para tornar-se um espaço negociável. A dificuldade em lidar com a modernidade representada pela rodovia federal é latente, fazendo com que os moradores abrissem mão de suas terras à beira-mar ou a leste da BR-101, para não terem que atravessá-la, o que resultou na interiorização dos moradores que se recusavam a transitá-la.

¹⁸²OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

A cidade se abre a outras possibilidades que confrontam seus modos de viver com a dos outros, impondo um tempo de negociações, a qual suas terras passam a adquirir significados diferentes daqueles até então impetrados.

Os terrenos eram vendidos a valores ínfimos, com o intuito de adquirirem propriedades a oeste da rodovia. Essas relações estabelecidas, esses sentimentos exteriorizados acabam por inferir materialidade a esse processo que inseriu uma conexão entre o que se vivia e o que passou a ser vivido. O Sr. Higino vivenciou esse cenário, adquirindo terras que lhe eram oferecidas por quantias irrelevantes, como as terras do Morro do Cabeço, localizadas na figura nº22, uma propriedade que associada a venda pela D. Basta, resultou numa propriedade de significativo valor. A seguir a fala nos indica como ocorreu a negociação dessas terras:

Teve o João Marcelo, tinha um terreno no Cabeço de 33 metros de frente do mar, ia até essa rua, esse antigo caminho de Curitiba a Florianópolis, depois que eles fizeram o asfalto ele morava do outro lado do asfalto e ele tinha medo de atravessar o asfalto com o carro de boi, pra pegar mandioca, que ele plantava mandioca, ele não vendeu o terreno ele praticamente me impôs, me obrigou, pelas qualidades e as condições que ele fez, porque naquela época eu já comprava áreas de terras, mas eu não tinha interesse nessa terra, mas foi por seis mil, ele fez um preço tão absurdamente bom, que não tive como fugir disso aí, então ele vendeu aqui e com o dinheiro ele comprou do outro lado do asfalto, depois na continuação eu comprei metade de um outro terreno¹⁸³.

A cidade fora cortada com o traçado da BR-101, conforme mostra a figura nº22, onde as localidades com maior concentração populacional se vêem com a rodovia passando no fundo do seu quintal, pois efetivamente “os caras fizeram um asfalto cortaram uma terra de lavradores e ninguém pensou no lavrador, ninguém se preocupou com isso¹⁸⁴”.

¹⁸³OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁸⁴OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

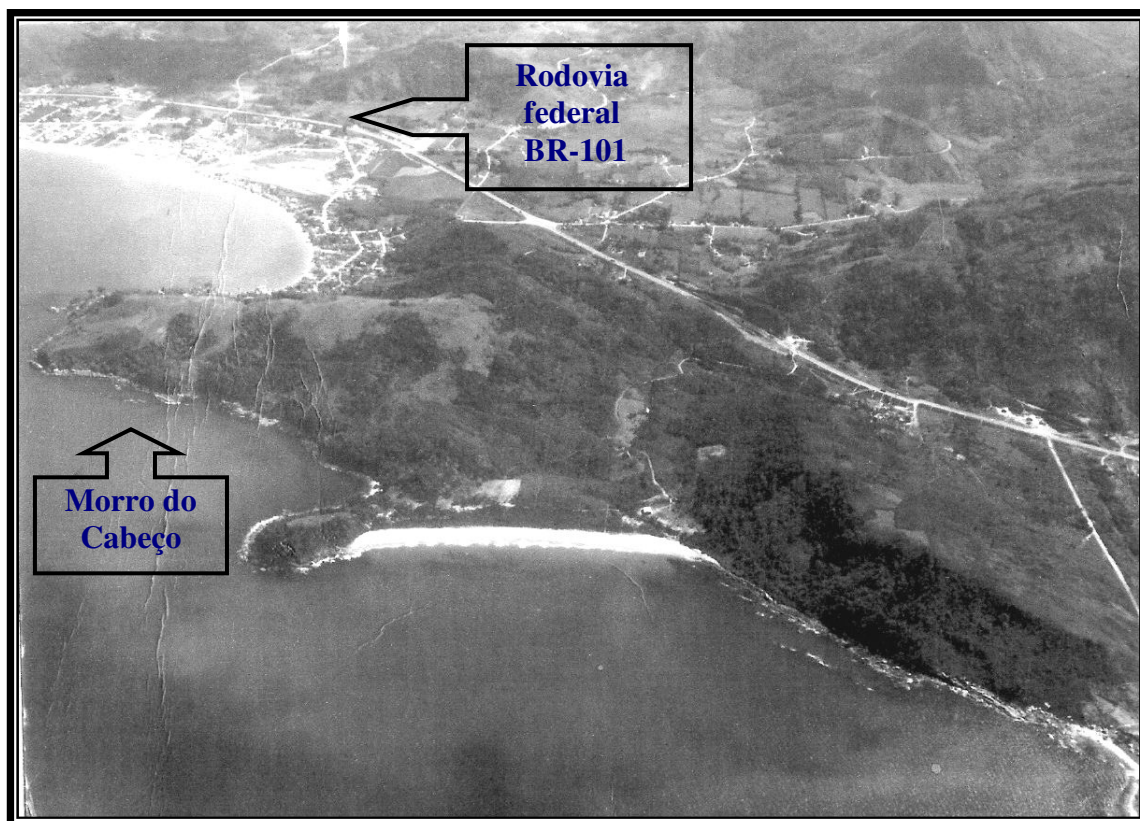


Figura 22: Imagem Parcial do município de Itapema- 1958
Fonte: Arquivo da Imobiliária Savoia.

Como resultado da rodovia, o que na seqüência ocorre é a inserção da impessoalidade entre moradores de Itapema em relação aos novos moradores, os costumes negociados com outras realidades, demonstram algumas das transformações por eles vivenciadas para se tornar uma cidade civilizada, moderna inserida nesse novo tempo. Inquiridos se a instalação da rodovia foi algo que contribuiu com o município, o olhar do presente afirma que trouxe muitos melhoramentos, mas abordando outras questões como as indenizações, as tensões e os conflitos, os relatos fazem emergir lembranças de que na época tal vivência não foi tão positiva.

A maioria dos proprietários possuía documentos (escrituras) que prejudicaram o recebimento das indenizações de suas propriedades tomadas para a construção da rodovia. O Sr. Higino, proprietário do Cartório da cidade alega ter mais ou menos 50

procurações deste período referentes a processos de desapropriação em função da BR-101, mas de fato se lembra de apenas um morador ter sido indenizado.

*A BR deveria ter indenizado um monte de gente que entrou com processo de indenização. Por que ela cruzou terrenos, como o do Sr. Nelson ali perto do Olegário, eu tenho no cartório mais de 50 procurações de lavradores para advogados, requerer indenizações para o DNER. Alguns receberam mais a maioria não. Até o advogado que mais trabalhou nisso aí se chama Félix Fóes, de Itajaí, tinha uma infinidade de procurações no nome dele, eu sei que quem recebeu foi a Renate Von Büttner, de Brusque (pastor) ela recebeu indenização. O DNER só paga se tiver a escritura **original** Eles pagavam se dissesse faz frente com o mar e fundo com o travessão, 1100 metros, aí o asfalto tava no meio disso aí. Aí eles pagavam. Mas se tivesse que fazer inventário, aí não pagava. Só pagavam as escrituras originais¹⁸⁵.*

As terras de maior valor para estes moradores eram as propícias ao plantio, mesmo antes da rodovia alguns moradores já se desfaziam destas propriedades em função de outros bens materiais que almejavam adquirir, a D.Basta vendeu um terreno à beira-mar para comprar uma televisão,

o terreno ali foi vendido pro Higino Oltramari que era muito amigo. Se eu vou vender um terreno, naquela época, um terreno a beira-mar não tinha valor. O valor do terreno era tudo assim, de plantar, mais pra cima. Eu vendi meu terreno pra comprar uma televisão pequena, preto e branco. Ele me deu dinheiro em moedinhas em três pagamentos. Comprei a televisão, coloquei a televisão em casa pra meninas não saírem de casa. Agora tu vê, hoje quanto é que vale aquele terreno? Naquele tempo não tinha valor.

Outro aspecto que rompe com esse viver citadino, seriam os jovens que colocados de frente com outras possibilidades de sobrevivência e trabalho, deixam de seguir a tradição familiar agrícola, o que representa as remodelações pela qual Itapema passa a viver em função da modernidade que nega a cidade antiga,

¹⁸⁵OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

*o João Marcelo , ele tinha engenho de farinha e nenhum dos filhos dele queria continuar o trabalho dele, essa era uma das tristezas dele, ele era casado com a Onélia Guerreiro, ele tinha um monte de filhos, alguns deles ainda estão morando em cima do terreno, mas ele tinha um engenho que ninguém se interessou em trabalhar nele*¹⁸⁶

A construção da BR-101 reafirma a idéia de modernidade na qual a ruptura com o antigo, o atrasado e o incivilizado passam a ser uma idéia promovida e divulgada, nesse processo o cotidiano desses moradores se vê sujeito a mudanças significativas, as rupturas, abrindo “*possibilidades de novos modos de ser*”¹⁸⁷.

Esses novos modos de ser, confrontam-se com as orientações até então discutidas nas escolas, que na época eram multisseriadas (MS- nº18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25,26 e 27) e atendiam as crianças da vila, que não apresentando a família condições de mandá-las para Tijuca ou Itajaí, encerravam seus estudos no primário, tendo como referencial a fala de quem aqui permaneceu. Tentando explicar os motivos pelas quais os jovens recusaram-se a permanecer nas atividades agrícolas da família, é perceptível que ao saírem para estudar, não se espantavam com as inovações que foram introduzidas na cidade após a construção da rodovia, como os que nunca saíram de Itapema. Essa realidade gerou embates no que se refere à manutenção das práticas culturais, com a construção da BR-101: a televisão, outros moradores, os filhos de moradores mais antigos que não queriam lidar com o engenho de farinha, o boi de mamão, a Festa do Divino Espírito Santo, passam a deixar de existir, outros valores passam a configurar a cidade.

Ao que parece, se a promessa de benesses encantava, também aviltava e desnorteava ou moradores, uma dubiedade do encanto e do espanto provocado pela modernidade.

¹⁸⁶OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

¹⁸⁷DIAS, Maria Odila Silva. Hermenêutica do cotidiano na historiografia contemporânea. In: **Projetos - História - trabalhos de memória**, SP, n.17, p. 226, nov. 1998.

O estranhamento e a resistência também se direcionam aos visitantes, viajantes que traziam suas próprias práticas culturais diferenciadas das que aqui viviam, temia-se “*o distante, a novidade e a alteridade*”¹⁸⁸, temia-se o que não lhe era familiar. Com a BR-101 temia-se o vizinho a qual o nome era desconhecido e que por Itapema veio alojar-se ou de passagem.

Justificadas como caminho natural para o progresso e modernidade, a cidade deixa ao longo do tempo marcas em suas ruas, casas ou nos seus espaços de convivência, portanto “*a cidade e suas instituições devem ser vistas com espaços de produção de conflituosas relações que historicamente podem exprimir-se em dominação, cooptação ou consenso, mas também em insubordinação e resistência*”¹⁸⁹.

Ter como foco de análise a cidade a partir do fator urbano, que se constitui na imbricação das temporalidades das relações sociais “*sobre os espaços, remetendo-se ao território, é o primeiro passo para dar inteligibilidade ao território citadino, além, é claro, de construir o tão desejado diálogo interdisciplinar*”¹⁹⁰.

Ao se dar conta dos diferentes grupos no espaço citadino, várias cidades emergem, transformando-se então, “*um campo privilegiado onde se desenrola o embate de forças sociais*”¹⁹¹. O espaço citadino para estas populações ia além da mera ocupação territorial, estes possuíam uma ligação emocional, na medida em que seus valores, crenças e significados estavam circunscritos naquele território e na qual transitavam com segurança. Essa acomodação rompe-se e se reconfigura com a construção da BR-101.

¹⁸⁸DELUMEAU, Jean. **História do medo no Ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada**. SP: Cia. das Letras, 1989. p.59.

¹⁸⁹FENELON, Déa Ribeiro. Op. cit. p.07.

¹⁹⁰SILVA, Lúcia. Op. cit. p.56.

¹⁹¹Ibid., p.58.

A cidade precisava se “organizar territorialmente (...) o que seria torná-la acessível aos usos que a modernização poderia proporcionar, além de, evidentemente, afirmar a superioridade intelectual do grupo que a realizou”¹⁹².

Segundo Arruda, no que se refere às transformações da paisagem, esta se constitui numa ruptura, onde uma cidade que nega e transforma o sertão em algo arcaico, visa fazer da cidade um espaço “moderno, progressista, representante de valores novos, na qual a atividade política se desenvolve segundo os padrões da moderna democracia (...)”¹⁹³.

A cidade de Itapema não estava apta a lidar com essas novidades que a modernidade e as novas sociabilidades que estavam instaurando-se com a BR-101. Isso se justifica no convívio com os tempos, que através da memória faz com que ao “lembrar, reatualizo o passado ,vejo, historio o que os outros viram e me testemunharam”¹⁹⁴ o que estabelece um convívio com os tempos.

De acordo com Whitrow, “nossa experiência direta do tempo é sempre presente, e nossa idéia dele surge da reflexão sobre essa experiência”¹⁹⁵, então daremos conta do tempo a partir do momento que relacionarmos situações passadas com o presente ou quando a enfocarmos em perspectivas futuras.

O tempo precisa de um espaço para transitar, e ao transitar sob a cidade, suas memórias, seu cotidiano, por onde seus sujeitos transformam a sua realidade efetivamente ganham visibilidade. Segundo Zeferino, Santa Catarina sofreu os impactos

¹⁹²FENELON, Déa Ribeiro. Op.cit. p.79.

¹⁹³ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**. SP: EDUSC, 2000. p.13.

¹⁹⁴BOSI, Alfredo. O tempo e os tempos. In: Novaes, Adauto (org.) **Tempo e História**. SP: Cia.das Letras, 1992. p.28.

¹⁹⁵WHITROW, G.J. **O tempo na história - concepções de tempo da pré-história aos nossos dias**. RJ: Jorge Zahar, 1993. p.17.

da urbanização onde “o tempo que era marcado por velhos relógios”¹⁹⁶ e teve que acelerar o compasso.

O que se lembra do passado, por vezes não se constitui numa narrativa organizada, pelo contrário, perdem-se lembranças que poderiam atribuir-lhe sentido e/ou continuidade.

A memória num mundo circular, conforme diz-nos Theodoro¹⁹⁷ torna-se mais acessível às pessoas, pois encontra no cotidiano um espaço onde diferentes práticas se reafirmam no contato com o seu meio. A memória dos moradores de Itapema quando relacionada ao seu cotidiano e suas representações simbólicas, bem como seu imaginário possibilitam um diálogo entre o sujeito e seu espaço habitado, resultado de suas construções, vinculando-se a memória de um tempo vivido conferindo-lhe inteligibilidade.

Essa abordagem se torna perceptível nos relatos aludidos sobre as “visages”, que se constituíam em visões as quais os moradores do interior de Itapema conviviam em momentos peculiares, segundo Sra.Nerci¹⁹⁸ estas ocorriam à noite quando algum morador voltando para casa sozinho, avistava da beira da estrada vultos ou imagens de lobisomens, pessoas mortas, algo que mexia com o imaginário dos habitantes da cidade.

Essas estórias que envolviam personagens circunscritos de um encadeamento de fatos que demonstravam começo, meio e fim, constituem-se num discurso que revela “*significados subjacentes ao imaginário e às simbolizações dos nativos sobre as bruxas(...)*”¹⁹⁹, mesmo tratando-se de outras visões, semelhanças podem ser percebidas, bem como a dualidade da relação homem X mulher, pois segundo Maluf esta seria uma

¹⁹⁶ZEFERINO, Augusto César. A expansão da rede urbana. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000. p.53.

¹⁹⁷THEODORO, Janice. Memória e esquecimento: nos limites da narrativa. In: **Revista Tempo Brasileiro**, RJ, p. 63, out./dez. 1998.

¹⁹⁸BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

¹⁹⁹ MALUF, Sônia. **Encontros noturnos: bruxas e bruxarias na Lagoa da Conceição**. RJ: Rosa dos Tempos, 1993. p.57.

demonstração que um grupo mostra-se ameaçado pelo outro o caracterizando como transgressor desse cotidiano, pois assustava e deixava impressões que resultavam em histórias e/ou discursos.

Ao retratar essas “*visages*” como manifestação de lendas, uma abordagem ligada a seres míticos, a memória torna-se simbólica, identificando narrativas que garantem a presença de todos no imaginário citadino.

*Quando chegava a véspera de finados, ninguém saía na rua de noite com medo de ver a procissão dos mortos passarem. Outro era a questão dos lobisomens que na sexta-feira de lua cheia quando acontecia a casa que tinha sete filhos, sete homens o mais velho virava lobisomem e esse lobisomem aparecia depois da meia-noite, se transformava num animal, num cachorro, era o lobisomem. Na casa que tinha sete filhas então a mais velha se transformava em bruxa depois da meia-noite. Na sexta-feira de lua cheia ninguém saía na rua de noite, todo mundo tinha medo. É diziam que eram **visagens** (grifo meu). Bico-de-papagaio bate o orvalho dá o reflexo da lua, pega um ventinho e vira a folha, parece qualquer coisa menos a folha do caité, na cabeça de quem já está com medo, pessoas sérias, idôneas juravam de pé junto que viram um fantasma²⁰⁰.*

Esses sentidos que por vezes foram silenciados ou excluídos da história oficial, mas fazem parte da história dessa cidade como discurso, ao serem cotejados infere uma notoriedade que faz com que essa localidade saia do “*longo silêncio sobre o passado, longe de conduzir ao esquecimento, é a resistência que uma sociedade civil impotente opõe ao excesso de discursos oficiais*”²⁰¹.

Os lugares da memória constituem-se no percurso e processos citadinos que através de interações com o espaço, tradições, costumes, sociabilidades, folclore, alimentação nos atribui um sentimento de pertencimento, bem como delimita nosso posicionamento em relação ao outro. Esta relação necessita de pontos de contato que efetive uma base comum, uma estrutura que apresente nuances, narrativas e

²⁰⁰BERNARDES, Nerci Wilda Simas. Ent. cit.

²⁰¹POLLACK, Michael. Op.cit. p. 63.

perspectivas diferenciadas da memória oficial e que atribui visibilidade as outras falas, vivências, sentidos e percepções.

As lembranças obtidas e construídas socialmente, operam uma normatização quanto aos silêncios que devem ser estabelecidos, uma forma de evitarem mal-entendidos e garantir versões e olhares que correspondam aos seus anseios. Da mesma forma concerne uma vivacidade de memórias que guardadas na informalidade deixam de ganhar notoriedade pública, onde o dizível e ou indizível interagem permanentemente entre “*o vivido e o aprendido, o vivido e o transmitido*”²⁰² garantindo a coesão dessa cidade em função de suas vivências.

Esquecer-se, silenciar-se atuam paralelamente ao lembrar-se, referir-se e contar, uma dualidade que constrói um retrato do que se vive em função de um outro tempo que justifica e mostra um cotidiano e suas implicações.

Em se tratando da cidade e da fala de seus moradores enquanto um discurso que retrata um cotidiano, a memória de uma prática social nesse momento precisa ter um olhar mais acurado, diz respeito à proibição declarada do pároco quanto a frequentar o espaço citadino da praia.

É importante perceber que transitar pela praia feria a moral familiar, pois estes moradores e também fiéis eram orientados a utilizar-se desse espaço somente em momentos bem definidos como: para a compra do pescado, nas festividades da Festa de Nossa Senhora dos Navegantes e pelos pescadores, cabendo aos demais moradores um efetivo distanciamento, especialmente as mulheres de boa índole que como tal deveriam ausentar-se desse local.

²⁰²Ibid., p.09.

Tendo por referência Corbin²⁰³ as origens da repulsa e representação pecaminosa da praia vem das leituras da Bíblia, especificamente do Gênesis, Livro de Jô e os Salmos. Esse olhar reafirma-se na alegação de que no Jardim do Éden, o mar não existia, onde “*querer penetrar nos mistérios do oceano é resvalar no sacrilégio, assim como abarcar a insondável natureza divina*”²⁰⁴. Uma vez simbolizando a desordem, o ato da criação incompleto, simboliza o desvario que antecede a civilização.

O oceano aparece como mecanismo de punição, como algo que nos recorda a catástrofe. Nesse contexto, o banho de mar na cidade de Itapema não era percebido como lazer, pois a moral baseada em princípios religiosos constituía-se num referencial de prática proibitiva, segundo D.Maria Inez.

*Olha restrição que eu acho era assim , a gente não usava biquíni, a gente não usava nem calça comprida na minha época de moça, então eu acho que se uma moça botasse um biquíni e fosse à praia ela seria mal vista, seria comentada a atitude dela, sabe. Havia restrições sim, as moças “de bem” moças de família não iam pra praia, não iam se expor na praia. Os primeiros turistas é que trouxeram esta inovação*²⁰⁵.

Numa localidade habituada a apresentar-se vestida a exposição do corpo configurava-se numa injúria e motivo de queixa, já que infringia as normas sociais daquela localidade²⁰⁶.

O impedimento de freqüentarem a praia constituía-se numa norma familiar, religiosa e moral, D.Basta nos conta no que resultou a transgressão e aventura de sua filha à praia:

²⁰³CORBIN, Alain. **O território do vazio – a praia e o imaginário ocidental**. SP: Cia. das Letras, 1989. p. 11-25.

²⁰⁴Ibid., p.12.

²⁰⁵OLIVEIRA, Maria Inez de. Ent. cit.

²⁰⁶FERREIRA, Sérgio Luiz. **O banho de mar na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora das Águas, 1998. p.21.

Quando surgiram as primeiras casas na praia, as meninas queriam tomar banho, mas não iam à praia porque tinham vergonha. Quando foi visto as mulheres usarem um maiô, era muito comentado. As meninas botavam o maiô escondidinho, nunca na frente do pai. A primeira vez que botou um biquíni na frente do pai, ele ficou uma fera, bateu nela mesmo²⁰⁷.

A transição do banho de mar como prática social da cidade fora inserida pelas pessoas vindas de outras localidades que apresentavam hábitos de lazer ligado a banhar-se, o que provocou em alguns moradores um estranhamento (MS - n°15, 16, 17).

Naquele tempo, as pessoas de outras localidades como Timbó, Blumenau, Brusque entre outras, vinham para Itapema para descansar, não tomavam banho de sol²⁰⁸, não praticavam atividades esportivas na praia, “vinham para cá para ficarem à vontade, colocar um calção, algumas vezes pescarem, mas não para tomarem banho de sol”²⁰⁹, para os que vinham de centros maiores viam a localidade como um local de descanso e melancolia²¹⁰.

No momento da construção da BR-101, Itapema, como muitas outras cidades litorâneas de Santa Catarina, os moradores não percebiam a praia como local de lazer, e sim de trabalho²¹¹. O mar era explorado pelos pescadores, e pelos demais moradores na compra do pescado (MS - n°14), segundo D.Basta:

O pessoal ia à frente da praia comprar o peixe. Eu fui muitas vezes, a lanchinha chegava a gente ia lá comprar o peixe. As maiorias dos pescadores eram muito pobres, eles vinham e trocava com os agricultores por farinha, feijão, café.

²⁰⁷MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

²⁰⁸Segundo Corbin, o banho de mar surge na Europa no século XVI e se firma nos séculos XVIII e XIX., período que é visto como alternativa dos males que a civilização provoca nas pessoas e posteriormente com caráter medicinal. CORBIN, Alan. Op. cit. p. 266-289.

²⁰⁹OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

²¹⁰A partir da década de 60, “falava-se de uma nova civilização que definitivamente descobriu a natureza e o culto ao corpo, livres de uma moral proibitiva, de uma vida acomodada e sedentária”. FERREIRA, Sérgio Luiz. Op.cit. p.105.

²¹¹Em meados do século XIX, em Florianópolis, os jornais procuravam incentivar as pessoas a se distraírem nos finais de semana nas praias “sendo unânimes em concordar que as praias da cidade deveriam se tornar lugar de gente elegante, buscando acompanhar um movimento que já se iniciara em outros centros”. Ibid., p. 14.

Depois que foram descobrindo as praias, não sei o ano, foi depois da BR, vieram comprando lotes e aproveitarem à praia²¹².

A praia antes era utilizada para despejo de dejetos, posteriormente é que se tornou um lugar de pessoas elegantes, devido às reformulações das elites brasileiras. A utilização da praia como local de lazer foi justamente modificado, quando a sociedade passou por reformulações no que se refere ao público e ao privado.

Este entendimento se evidencia na própria configuração da cidade, pois o que ligava a cidade de Itapema ao mar, era pequenas vias de acesso, não existindo ruas a beira-mar e as casas não tinham suas fachadas direcionadas para a praia, historicizar essa prática social e cultural mostra-nos como os espaços foram sofrendo modificações. Apresentando-se como um local excluído das práticas sociais, seu uso restringia-se de acordo com o Sr.Higino:

Em 69 não tinha esse negócio de freqüentar o mar, vinha pra cá não pra ficar no mar e tomar banho de sol vinha para ficar a vontade, colocar um calção, mais depois lá por 72, 73 e 74 e que freqüentaram o mar como banho de mar. De frente pro mar eu fui morar e lá uma vez ou outra um outro lá na praia, um ou outro se via. No começo tinha determinados pontos onde as pessoas ficavam, mas daí tinha uns vazios de 800 metros, que não tinha uma alma. . Tinha pessoas que ficava ali na frente da Rua Blumenau, no final da Meia-praia, ali tinha muitos alemães, muita gente de Blumenau. Mais a maioria que vinha pra cá era gente que gostava de pesca, que comprou imóveis baratos, aí desmanchava a casa trazia os móveis velhos para cá, mas não com o intuito de tomar banho, vinha para cá para relaxar, descansar. A história dos banhos começou a vir mais tarde quando começou a vir outras pessoas para cá²¹³

Os embates são presenciados ainda hoje, o antigo e o novo encontram dificuldades de diálogo. Realidade que com o advento da modernidade, dessa nova cidade para os novos tempos gerou quando efetivou-se a transferência do cemitério

²¹²MACHADO, Sebastiana Rosa. Ent. cit.

²¹³OLTRAMARI, Higino. Ent. cit.

localizado no Centro da cidade, área que adquiriu um valor imobiliário alto, sendo transferido para um outro bairro no interior. A mudança deixou marcas de descontentamento quando máquinas na figura dos tratores adentraram o local para remover os corpos que se misturavam ao solo. Imaginavam eles, que a modernidade poderia conviver com construções de tempos diferentes.

Itapema com a BR-101 deixou de viver muitas de suas práticas, o pasquim ficou na memória, os rituais religiosos deram lugar a outras preocupações, o modo de viver direcionou-se para o turismo.

Através da memória desses sujeitos que vivenciaram apreendemos as suas vivências, seus costumes, valores e como sofreram essas transformações.

As relações ocorridas entre as cidades e seus habitantes exercem influência no modo como constroem seu espaço físico e essa discussão faz da cidade um objeto de análise histórica. Enfim, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história, *“é como se a cidade fosse um imenso alfabeto, com o qual se montam e desmontam palavras e frases. E esta dimensão que permite que o próprio espaço da cidade se encarregue de contar sua história”*²¹⁴.

Uma trajetória que explicita modos de viver, as exclusões a qual foram submetidos em função do progresso representado na rodovia que rompe com um tempo, um tempo restrito na memória dos que vivenciaram a construção da rodovia federal.

²¹⁴ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. SP: Brasiliense, 1985. p.18.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho que dá-se por encaminhado até esta altura, mas que se apresenta ainda em aberto, para realizar outras incursões, buscando privilegiar algumas preocupações e análises que perpassaram o processo de sua construção, entre elas o diálogo constante com as fontes e o labor relacionado à memória, no sentido de perceber e interpretar, os processos e práticas de uma localidade e a relação dos mesmos com o contexto estadual e nacional em função da construção da rodovia federal BR-101, os modos de vida que deixaram de existir e as novas perspectivas que supõem-se, deixaram de existir.

Há de se considerar que a pesquisa abriu outras possibilidades de análise, representando um ponto de partida para as muitas questões que emergiram e necessitam ser abordadas, mas considerando que o objetivo principal deste trabalho era perceber o impacto causado em Itapema quando a rodovia cortou os caminhos construídos por seus moradores, julga-se que dentro das limitações a que esteve-se submetido, o ofício de historiador, pelo menos no que acredita-se, está cumprido.

Os desafios permanecem e constituíram a construção desse trabalho, pois situações de angústias e de dificuldade foram presentes, mas somados com os outros momentos de otimismo fizeram com que a caminhada fosse singular e significativa para o aprimoramento da pesquisadora, como intelectual e ser humano, na medida em que o contato com um grupo variado de pessoas, proporcionou um outro olhar em relação ao mundo.

Como parte integrante desse processo, diferentes leituras foram confrontadas, bem como discussões teóricas e fontes orais o que, conseqüentemente fez com que possibilidades fossem vislumbradas em relação aos modos de vida e práticas sociais dos moradores de Itapema.

Pode-se reafirmar que o trabalho com as fontes orais realmente apontassem para a existência de outros caminhos, no sentido de proporcionar outros olhares, outros questionamentos e novos horizontes, que propostos aos entrevistados, venham a privilegiar outros enfoques, outras abordagens, outras vivências. A escassez de documentos que retratassem o cotidiano da cidade de Itapema, só pôde ser contemplada pelas fontes orais, que fizeram emergir situações cotidianas envoltas pela surpresa, encanto e auto-estima, afinal acreditavam que nada tinham a colaborar para a pesquisa e justamente foram eles que na pesquisa caminharam pelos espaços e vidas para a compreensão do que foi viver em Itapema no período compreendido.

Uma comunidade essencialmente rural, com modos de vida peculiares, que apresenta dificuldades em lidar com a modernidade preterida por alguns, e vivencia as transformações decorrentes da construção da rodovia.

A cidade reconfigura-se, antes o que eram espaços de valor, hoje, em função das transformações ocorridas foram ressignificados. O espaço citadino possui zonas, ou seja, a zona 1, que compreende a orla marítima, apresenta um valor de compra e venda inimaginável àqueles moradores que outrora desprezavam tais terrenos; a zona 2, um espaço intermediário, admite uma parcela restrita de moradores itapemenses e uma maioria veranista e por fim, a zona 3, que seria um espaço em Itapema, que busca através de seus antigos moradores, guardar na lembrança o que era viver na cidade do passado que mostre aos demais, ou novos moradores, o até mesmo aos mais jovens o que era viver naquela cidade quando de suas juventudes.

O discurso da modernidade que reivindica mudanças num dado espaço, e a inserção de suas necessidades, atualmente é constante nessa cidade, que teve uma rodovia que cortou terras de lavradores sem nada dizer e rompeu com um tempo.

Os moradores de Itapema foram testemunhas oculares dessas rupturas,

construções e mudanças operadas na cidade. São tantas lembranças, tantas experiências, que nos ensinam a olhar esse tempo passado de forma distinta e singular, a ver com outros olhos um tempo que não existe mais.

FONTES ORAIS

- César Augusto Flores, engenheiro do DNIT/SC, entrevista cedida no dia 14/11/2005.
- Higino Oltramari, proprietário do Cartório Oltramari, nascido em 16 de junho de 1939, entrevista cedida no dia 19/07/2006.
- José Machado, natural de Itapema, aposentado, nascido em 27 de junho de 1925 e entrevista cedida no dia 21/04/05.
- Laudelino Carlos dos Santos, natural de Itapema, aposentado, serviu na Segunda Guerra Mundial, nascido em 10 de outubro de 1921, entrevista cedida no dia 07/02/2006.
- Maria Inez Oliveira, natural de Itapema, professora aposentada, nascida em 14 de maio de 1927, entrevista cedida no dia 19/11/2005.
- Nerci Wilda Simas Bernardes, natural de Itapema, professora aposentada, nascida em 19 de fevereiro de 1945, entrevista cedida no dia 24/08/2005.
- Sebastiana Rosa Machado, natural de Itapema, professora aposentada, nascida em 24 de setembro de 1929, entrevista cedida no dia 21/04/2005.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 – Jornais

- Jornal A Nação - 1973.
- Jornal O Estado - 1964.
- Diário da Noite - 1964.

2 – Revistas

- Revista do Sul - 1969.
- Revista Turing - 1972.
- Revista Estudos Ibero-Americanos - 2006.

3 - Documentos

- Relatório produzido pela Federação das Indústrias de Santa Catarina. A BR-101 no extremo-sul – implicações sócio-econômicas e político-estratégicas. In: Congresso dos municípios pró - BR-101, 1966.
- DNER. Ministério dos Transportes. BR-101 - trecho Joinville-Itajaí para o progresso de Santa Catarina.
- DNER. Ministério da Viação e Obras Públicas (mimeo).
- Segunda Jornada Social de Santa Catarina - integração estadual (transportes). Engenheiro Ayeso Campos. Florianópolis, 1968.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Série Regional. Censo Econômico. 1956.

- Relatório de visitas de inspeção às 2°, 3°, 4°, 7°, 9° e 10° residências, enviado pelo Sr. Major Francisco das Chagas Melo Soares, no dia 03 de julho de 1952.
- Correspondência enviada pelo Sr. João Colin, Secretário da Viação e Obras Públicas do Estado de Santa Catarina, em 17 de outubro de 1953 ao Sr. Governador Irineu Bornhausen.
- COELHO, Francisco dos Santos. O acaso das origens e o acaso das finalidades. Palestra proferida no Curso de Pós-Graduação em História da PUCRS, em 03.05.95.(policopiado).
- FLORES, César Augusto. Antecedentes históricos do desenvolvimento das rodovias de Santa Catarina. Florianópolis: Mimeo. nov.1986.
- MICHELS, Ido Luiz. Crítica ao modelo catarinense de desenvolvimento – do planejamento econômico – 1956 – Aos precatórios – 1997. S.L.Editora UFMS, s.d.
- SILVA, José Ferreira da. BR-101 (antiga BR-59). Arquivo Histórico de Blumenau. doc.05 (4.3.1.4). Mimeo.
- Discurso do Deputado Federal Adhemar Ghisi na Câmara de Deputados sobre a BR-101 em Santa Catarina, proferido em 6 de agosto de 1971, em Brasília.
- Câmara dos Deputados. Paulo Macarini – Deputado Federal (PTB-SC). Discurso pronunciado na sessão de 18 de junho de 1964. Departamento de Imprensa Nacional. Brasília.

4 - Bibliografias (Artigo e Livros)

- ACHARD, Pierre. et al. **Papel da memória**. Campinas/SP: Pontes, 1999.
- ARBIX, Glauco e MENDONÇA, Maurício. Inovação e competitividade: uma agenda para o futuro. In: CASTRO Ana Célia. et al. **Brasil em desenvolvimento: economia, tecnologia e competitividade**. RJ: Civilização Brasileira, 2005.
- ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**. SP: EDUSC, 2000.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; SP: Ed. da USP, 1980.
- BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: **Enciclopédia Einaudi**. RJ: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar – a aventura da modernidade**. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.
- BITENCOURT, João Batista. Cidades em movimento. In: BRANCHER, Ana. **História de Santa Catarina – estudos contemporâneos**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.
- BOSI, Alfredo. O tempo e os tempos. In: NOVAES, Adauto (org.) **Tempo e História**. SP: Cia. das Letras, 1992.
- BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. SP: Cia. das Letras, 1994.
- BRESCIANI, Maria Stella. As sete portas da cidade. In: **Revista Espaço e Debates**, SP, Editora NERV, n.34, 1991.
- CABRAL, Oswaldo R. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1987.

- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. SP: Cia. das Letras, 1990.
- CAPELATO, Maria Helena e PRADO, Ligia. **O bravo matutino - imprensa e ideologia no Jornal O Estado de São Paulo**. SP: Alfa Omega, 1980.
- CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: 2 - Morar, cozinhar**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In: **Estudos Avançados**, São Paulo v.5, n.11, jan/abr. 1991.
- CORBIN, Alain. **O território do vazio – a praia e o imaginário ocidental**. SP: Cia. das Letras, 1989.
- CORRÊA, Carlos Humberto.et al. **A Realidade Catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2000.
- _____. **Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina**. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.
- D’ALESSIO, Márcia Mansor. Intervenções da memória na historiografia: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes. In: **Projeto História**, SP, nov. 1998.
- DANTAS, Sandra Mara. Entre o ideal e o real: a cidade que se tem e a cidade que se quer Uberlândia (1900-1950). In: **História & Perspectivas**, Uberlândia, Julho/dezembro 2001- Janeiro/julho 2002.
- DEAN, Warren. Nomadismo industrial, industrialismo predatório. In: **A Ferro e fogo: a História e a Devastação da Mata Atlântica Brasileira**. SP: Cia. das Letras, 1996.
- DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. Partidos políticos e frentes parlamentares: projetos, desafios e conflitos na democracia. In: **O Brasil**

- Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964.** RJ: Civilização Brasileira, 2003.
- DELUMEAU, Jean. **História do medo no Ocidente: 1300-1800, uma cidade sitiada.** SP: Cia. das Letras, 1989.
 - DIAS, Maria Odila Silva. Hermenêutica do cotidiano na historiografia contemporânea. In: **Projetos-História - trabalhos de memória**, SP, n.17, nov.1998.
 - ELIAS, Norbert. **Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade.** RJ: Jorge Zahar, 2000.
 - FARIAS, Vilson Francisco de. **Itapema: natureza-história-cultura.** Itapema: Editora do autor, 1999.
 - FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** SP: Editora da USP, 1998.
 - FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades.** SP: Ed. Olho D'Água, 2000.
 - FERREIRA, Sérgio Luiz. **O banho de mar na Ilha de Santa Catarina.** Florianópolis: Editora das Águas, 1998.
 - FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
 - FRANK, Robert. Questões para as fontes do presente. In: **Questões para a história do presente.** SC: Ed. Da Universidade do Sagrado Coração, s.d.
 - FREITAS, Maria T. de Assunção. **Vygotsky & Bakhtin-psicologia e educação: um intertexto.** SP: Ática, 1995.
 - FROTCHER, Méri e VEDANA, Lea Maria. **Viagens pela cidade - transporte coletivo de Blumenau.** Florianópolis: Insular, 1999.

- FURTADO, André. Opções tecnológicas e desenvolvimento do Terceiro Mundo. In: CASTRO Ana Célia. et al. **Brasil em desenvolvimento: economia, tecnologia e competitividade**. RJ: Civilização Brasileira, 2005.
- GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil - uma perspectiva histórica. In: **Planejamento e políticas públicas**, n.13, junho de 1996.
- GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. RJ: Ed. LTC, s.d.
- GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Melo. **Narrativas da modernidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 1991.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. SP: Vértice, Ed. dos Tribunais, 1990.
- HENRIQUE, Renata C. O desenvolvimento proporcionado pela BR-101 aos municípios da Grande Florianópolis-SC. In: **Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina**. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.
- HOBBSBAWM, Eric J. **As origens da Revolução Industrial**. SP: Edusp, 1979
- _____. **A Era do Capital: 1848-1875**. RJ: Paz e Terra, 1979.
- _____. **A Era das Revoluções: 1789-1848**. RJ: Paz e Terra, 1982.
- KORMANN, José. **Histórico da Estrada Dona Francisca – de Joinville por Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho a Mafra**. (s.l.): (s.n.), 1989.
- LACERDA, Franciane Gama. Cidade, memória e experiência ou o cotidiano de uma cidade do Pará nas primeiras décadas do século XX. In: FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000.
- LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade - os cantos e os antros**. SP: Ed. Universidade de São Paulo, 1996.

- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996.
- LEVI, Giovanni. Sobre a micro-história. In: BURKE, Peter. **A escrita da história: novas perspectivas**. SP: Ed. UNESP, 1992.
- LINS, Hoyêdo Gouvêa. A ação governamental. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000.
- LITTLE, Paul E. Espaço, memória e migração – por uma teoria de reterritorialização. In: **Textos de História**. Brasília, v.2, n.4, 1994.
- MALUF, Marina. **Ruídos da memória**. SP: Siciliano, 1995.
- MALUF, Sônia. **Encontros noturnos: bruxas e bruxarias na Lagoa da Conceição**. RJ: Rosa dos Tempos, 1993.
- MARCON, Telmo. **Memória, história e cultura**. Chapecó: Argos, 2003.
- MARQUES, Adhemar. et.al. **História Contemporânea**. SP: Contexto, 1994.
- MARTINS, José de Souza. **Não há terra para plantar neste verão - o cerco das terras indígenas e das terras de trabalho no renascimento político do campo**. Petrópolis: Vozes, 1986.
- MEIRINHO, Jali. O poder legislativo e as instituições políticas. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000.
- MONTENEGRO, Antônio. **História oral e memória – a cultura popular revisitada**. São Paulo: Contexto, 1992.
- MONTYSUMA, Marcos. In: **Estudos Ibero-Americanos**. PUCRS, v.XXXII, n 1. p. 1-225 junho de 2006. Porto Alegre: DIPUCR. (texto constante nas páginas 117 a 125).

- MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos de JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano – o tempo da experiência democrática – da democratização de 1945 ao golpe civil - militar de 1964.** RJ : Civilização Brasileira, 2003.
- NETO, José Miguel Arias. As fantásticas máquinas do futuro. In: **História/Ensino.** Londrina, v.03, abril, 1997.
- NIETHAMMER, Lutz. Conjunturas de identidade coletiva. In: **Projeto História.** SP, abril de 1997.
- NODARI, Eunice S. Construindo a memória pública. In: **A renegociação da etnicidade no Oeste de Santa Catarina (1917-1954).** Porto Alegre, 1999. Tese de Doutorado em História pela Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.
- OLINGER, Glauco. O desenvolvimento agrícola. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX.** Florianópolis: IHGSC, 2000.
- OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **Identidade, etnia e estrutura social.** SP: Livraria Pioneira Editora, 1976.
- ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Discurso e leitura.** SP: Cortez e Ed. Unicamp, 1998.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. In: **Estudos históricos,** RJ, v.8, n.16, 1995.
- POLLACK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Revista Estudos Históricos,** RJ: Vértice, v.2, n.3, 1989.
- PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História.** SP. Fev. 1997.

- _____. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na história oral. In: **Projeto História: ética e história oral**, São Paulo, v.15, abr.1997.
- POUTGNAT, Philippe e STREIFF-FENART, Jocelyne. **Teorias da etnicidade - seguido de grupos étnicos e suas fronteiras de Fredrik Barth**. SP: Editora da UNESP, 1994.
- REIS, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário – desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. SP: CPA, 2002.
- ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. SP: Brasiliense, 1985.
- SAMUEL, Raphael. História local e história oral. In: **Revista Brasileira de História**. SP, v. 9. n.19, set. 1989/fev. 1990.
- SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Santa Catarina no século XX**. Florianópolis: Ed. da UFSC e FCC Edições, 2000.
- _____. **Nova História de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora Terceiro Milênio, 1999.
- SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: **História da Vida Privada**. SP: Cia das Letras, 1998,
- SIEBERT, Claudia Freitas. **Estrutura e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: Ed. da FURB, 1996.
- SILVA, Lúcia. A cidade do Rio de Janeiro nos anos 20: urbanização e vida urbana. In: FENELON, Déa Ribeiro. **Cidades**. SP: Ed. Olho D'Água, 2000.
- SILVA, Francisco José Lyra. Cotidiano: memória e oralidade, modos de ver uma cidade. In: **Revista Múltipla**, Brasília, julho/1999.

- SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geo-econômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese de Doutorado em Geografia defendida na FCT/UNESP, em novembro de 2003.
- STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. SP: TCM, 2001.
- THEODORO, Janice. Memória e esquecimento: nos limites da narrativa. In: **Revista Tempo Brasileiro**. RJ: Edições Tempo Brasileiro Ltda, out./dez.1998.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado – história oral**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- TORNQUIST, Carmem Susana. A mão e a luva: o processo de medicalização do parto e o corpo feminino em Florianópolis. In: **História das mulheres de Santa Catarina**. SC: Letras Contemporâneas e ARGOS, 2001.
- VIZENTINI, Paulo G. Fagundes. Do nacional-desenvolvimentismo à política externa independente (1945-1964). In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964**. RJ: Civilização Brasileira, 2003.
- WHITROW, G.J. **O tempo na história - concepções de tempo da pré-história aos nossos dias**. RJ: Jorge Zahar, 1993.
- WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade – na história e na literatura**. SP: Cia. das Letras, 1989.
- WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. In: **Estudos históricos**. RJ, v.4, n.08,1991.
- ZEFERINO, Augusto César. A expansão da rede urbana. In: CÔRREA, Carlos Humberto. **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: IHGSC, 2000.