

VIAS DE COMUNICAÇÃO E MEIOS DE TRANSPORTE NO SUL DE SANTA CATARINA 1850–1950¹

Alcides Goularti Filho
Professor da Unesc - PPGDS
Doutor em Economia - Unicamp
Luiz Cláudio de Freitas
Mestrando Unesc - PPGDS

Resumo: O objetivo deste texto é discutir a inserção das vias de comunicação e dos meios de transporte na região sul de Santa Catarina entre 1850 e 1950. Serão destacadas duas modalidades de transporte dentro de quatro tipos de iniciativas: a) o projeto fracassado da Estrada de Ferro Dom Pedro I e a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina; b) a navegação marítima a vapor, representada pela Companhia Catarinense de Navegação a Vapor e pela Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, e navegação fluvial, com o projeto do canal de navegação entre Laguna e Porto Alegre, executado apenas o trecho Laguna–Jaguaruna. Na história dos transportes no sul de Santa Catarina residem os elementos da totalidade do movimento lento de transformações do sistema de transporte no Brasil.

Palavras-chaves: transportes – navegação – ferrovia – sul de Santa Catarina

Summary: The aim of this paper is to discuss the inclusion of communication routes and means of transport in the southern region of Santa Catarina between 1850 and 1950. Two modes of transport will be highlighted in four types of initiatives within: a) the failed project the Estrada de Ferro Dom Pedro I and the construction the Estrada de Ferro Tereza Cristina b) marine steam navigation, represented by the Companhia Catarinense de Navegação a Vapor and the Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, and river navigation, with the design of the navigation channel between Laguna Porto Alegre, run only the stretch Jaguaruna-Laguna. In the history of transport in the southern Santa Catarina reside the elements of the entire slow movement of transformation of the transport system in Brazil.

Keywords: transport - Navigation - Railroad - Santa Catarina

1. Introdução

A modernização dos meios de transporte e das vias de comunicação no Brasil, iniciada em meados do século XIX com a inserção da ferrovia e da navegação marítima e fluvial a vapor, está atrelada ao acelerado processo de produção e circulação de mercadorias durante o período Imperial. As antigas formas de transportar as mercadorias, por meio de burros, mulas e barcos a vela já se mostravam insuficientes em algumas partes do País, onde

¹ Pesquisa financiada pelo MCTI/CNPq

começava a surgir uma nova dinâmica econômica regional, alavancada pela expansão do complexo cafeeiro e outras atividades agrárias e mercantis.

Numa perspectiva de longa duração, temos que pensar a política de transportes no Brasil dentro do padrão de crescimento e da formação de um sistema nacional de economia. No interior do País, os caminhos das tropas e os rios navegáveis por pequenas canoas eram as vias de comunicação mais utilizadas no período colonial. Com o advento do barco a vapor, os rios começaram a ser melhor utilizados como via de comunicação. Podemos afirmar que, entre 1840 e 1880, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais e nacionais desse tipo de transporte. A navegação surge em detrimento das estradas já traçadas pelos tropeiros, que não eram prioridade para o governo imperial, que apostava na navegação fluvial, a qual suplantou as estradas. O período de 1880 a 1940 foi a “era ferroviária” no Brasil. As ferrovias, como símbolo da modernidade e da velocidade, foram construídas sem serem acompanhadas dos devidos melhoramentos na navegação fluvial. A ferrovia então suplantou a navegação. A partir de 1940, vimos florescer no Brasil o sistema rodoviário, que chegou a todas as regiões do País, integrando todo o território nacional. Em 1930, o País tinha 32.000 km de ferrovias. As rodovias foram construídas e pavimentadas sem serem acompanhadas de melhoramentos nas ferrovias. Novamente, uma suplantou a outra. Nunca houve no Brasil uma modernização contínua das diversas modalidades de transporte que permitisse que uma modalidade funcionasse integrada a outra (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1973).

A partir de meados do século XIX, a insuficiência da estrutura de transporte e sua necessidade de modernização fizeram parte dos projetos de diferentes estadistas, empresários e engenheiros. Segundo esses projetos, o País precisava resolver o problema de transportes para se adaptar aos novos tempos (FERREIRA NETO, 1974). A região cafeeira foi pioneira nesse processo de modernização e que concentrou a maior parte dos investimentos produtivos. As demais regiões, umas ligadas diretamente ao mercado externo, como o cacau na Bahia e a borracha no Amazonas, e outras ligadas mais ao centro do País, também iniciam mudanças na estrutura de transportes. Em linhas gerais, os problemas e as transformações ocorridas na estrutura dos transportes no sul de Santa Catarina fazem parte desse movimento da economia nacional, visando solucionar a insuficiência dos transportes em vários pontos do País.

2. Aspectos gerais da região sul de Santa Catarina

A região sul de Santa Catarina foi primeiramente povoada no período de expansão do território meridional da colônia, onde se fundou a localidade de Santo Antônio dos Anjos da Laguna (1682). Em Laguna havia uma enseada que permitia a entrada de navios com mais segurança. A partir dessa localidade, a colonização penetrou mais ao sul da colônia, fundando posteriormente Porto Alegre. A região de Laguna está situada entre a Serra Geral e o Atlântico, sendo cortada por vários rios, cujos principais são os rios Tubarão, Urussanga, Araranguá e Mampituba, e também conta com uma série de lagoas, com destaque para Laguna e seu complexo lagunar (Mirim, Imaruí e Santo Antônio), e as lagoas do Faxinal, Esteves, Sombrio e Caverá. Até meados do século XIX, a região sul de Santa Catarina não passou por grandes transformações, sendo formada além de Laguna, que se estabeleceu como centro comercial da região, basicamente por Tubarão (1836), Araranguá (1848) e Jaguaruna (1867). Era uma região parcamente povoada, formada por pequenas propriedades, colonizada inicialmente por açorianos, que praticavam atividades pesqueiras, artesanato e agricultura de subsistência, combinando com a produção de alguns excedentes (GOULARTI FILHO, 2002).

A forma de transportar excedentes produzidos na região, assim como a importação de outros produtos, combinava com o ritmo lento de acumulação do País, que pouco diferenciava no período colonial. O transporte era feito por via terrestre, marítima e fluvial. Havia duas formas gerais de comunicação entre as regiões do Extremo Sul do País. A primeira era a navegação marítima, com paradas apenas nos principais portos ao longo da costa, destacando-se os portos de Desterro, Laguna, Araranguá e Rio Grande. Mais precisamente a região sul de Santa Catarina contava com os portos de Laguna e Araranguá, que enfrentavam graves problemas em suas barras de acesso e que foram sendo maiores empecilhos na medida em que ocorria a modernização das embarcações. Sendo que o porto de Araranguá foi abandonado nos anos de 1920.

A segunda forma era a alternância entre a via terrestre e a via fluvial, que foi constituída devido às dificuldades da navegação via mar. A via terrestre seguia em larga medida pela praia, e a via fluvial por onde se encontravam lagoas e rios próximos ao litoral, sendo um meio mais utilizado devido à segurança e à maior velocidade para a época, como dizia Paschal “rios são estradas que andam”.

O transporte terrestre usava cavalos e carretas de bois ou de cavalos, margeando a orla marítima até as imediações de Laguna. Destacando-se a estrada denominada Caminho dos Ausentes, que descia junto às margens do rio Araranguá, até a localidade chamada

Morro dos Conventos, de onde continuava uma estrada pela praia, costeando todo o litoral até Laguna, a chamada Estrada do Litoral. Além de outra estrada em direção ao sul, seguindo para Torres no Rio Grande do Sul; e outro caminho que subia para a serra, em direção ao planalto (OLIVEIRA, 1842). A disposição natural dos rios e lagoas foi utilizada desde o início da colonização na região. Usavam-se pequenas barcas, canoas, iates, enfim todos os tipos de embarcações que se adaptavam aos rios irregulares da região, caracterizados por diversas partes de seu leito estreito e raso.

Em meados do século XIX, no centro do País iniciavam-se as primeiras experiências com o navio a vapor e a ferrovia, utilizando-os na aceleração do processo de produção do café, devido à especialização do País cada vez maior na divisão internacional do trabalho como país fornecedor de produtos agrícolas. Nesse período, chegou ao País os adventos da Primeira Revolução Industrial com a ferrovia e a navegação a vapor, dinamizando a economia nacional, aumentando o processo de circulação de mercadorias. Mas devido ao fraco efeito multiplicador de uma economia agrário-exportadora, caracterizada pela fragmentação e certo isolamento dos centros produtores, o impacto dessas mudanças no resto do País acontece num ritmo lento, sendo esse efeito retardado também no sul de Santa Catarina.

No último quartel do século XIX, a região sul de Santa Catarina foi beneficiada pela política nacional de imigração, que visava garantir braços para as lavouras cafeeiras, bem como para povoar o interior do País. A região sul de Santa Catarina oferecia um ambiente propício ao imigrante europeu se estabelecerem. Foram fundados os seguintes núcleos coloniais: Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), Cocal (1885), Nova Veneza (1890) e Nova Belluno (1891) (PIAZZA, 1994).

Outro fator que destacou a região no contexto nacional ao longo de todo século XIX, foi a descoberta e exploração do minério de carvão, inicialmente encontrado na localidade de Passo-Dois, nas cabeceiras do rio Tubarão. O carvão existente na região vai marcar profundamente sua história, responsável por vários desdobramentos e efeitos diretos e indiretos na economia e na sociedade sul catarinense.

Portanto, a partir do processo imigratório e das atividades carboníferas, a região passa a ter um maior destaque econômico, em que as antigas formas de transportar mercadorias começam a se apresentar insuficientes. Inicia-se na região, a partir de 1880, segundo Goularti Filho (2002), a expansão das pequenas propriedades mercantis e das atividades tradicionais, que define o padrão de crescimento predominante em todo o estado

até 1945. É a partir desse processo que descreveremos e analisaremos as transformações ocorridas nas vias de comunicação e meios de transporte no sul catarinense.

3. Expansão Ferroviária

A expansão ferroviária no Brasil se deu em larga medida com a expansão e a consolidação do complexo cafeeiro em São Paulo (SAES, 1986). Mesmo sendo construídas em várias regiões brasileiras, foi em São Paulo que tivemos a presença de grandes ferrovias. Fora do complexo cafeeiro, basicamente, as demais ferrovias integravam regiões agroexportadoras aos portos. Até 1930 podemos dividir

No último quartel do século XIX, a região sul catarinense, do ponto de vista da produção, estava caracterizada por seu pouco dinamismo, com uma estrutura produtiva tradicional, respondendo lentamente aos impulsos vindos do centro do País. Aqui também se fizeram necessárias melhorias na sua estrutura de transporte, ainda caracterizada por transportes herdados do período colonial. José Eduardo de Moraes, engenheiro sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, que desenvolveu um estudo de viabilidade de um canal de navegação entre o território catarinense e gaúcho em 1879, e fez algumas observações sobre as dificuldades nos transportes na região: “para conduzir mantimentos do Araranguá até a Laguna é preciso ser em carretas, sendo o trânsito longo (principalmente pela praia) e penoso pelos maus caminhos” (MORAES, p. 17, 1879).

Em razão da insuficiência cada vez maior dos meios de transporte e vias de comunicação para o desempenho da economia, foi criado a partir da década de 1870 um processo de incentivos financeiro por parte do Império e das províncias por meio de concessões e garantias de juros. Esse movimento ocorreu em todo o território nacional, que, mesmo por meio de uma participação sutil do Estado, iniciou um processo de elaboração de estudos, projetos e investimentos concretos em vários pontos do País.

Foi um período de grande euforia entre entusiastas positivistas, ideários do “progresso”, que viam na ferrovia o maior símbolo da modernidade, principalmente entre engenheiros, os quais projetavam planos gerais de integração nacional (FERREIRA NETO, 1974). No bojo desses projetos, estavam os primeiros estudos de integração do Sul do País por meio da ferrovia, que visavam tanto resolver os problemas de insuficiência dos transportes tradicionais, como também a ideia da promoção do progresso por meio da expansão ferroviária. O principal projeto ferroviário de integração dessa região foi a Ferrovia D. Pedro I, mas, como a maioria dos estudos e projetos desse período, ela não foi

executada, porém seu estudo serve para lançar luz sobre os aspectos gerais das mudanças ocorridas nos transportes no Extremo Sul do País. O outro objeto de análise foi a constituição da atual Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, construída para fins da exploração de carvão.

3.1 Ferrovia D. Pedro I

O primeiro projeto dessa ferrovia foi apresentado em 1869 pelo engenheiro Sebastião Antônio Rodrigues Braga para solucionar o problema da falta de vias e meios de transporte do Extremo Sul do País. O projeto previa seu ponto inicial na cidade de São José, em frente à ilha e capital de Santa Catarina, e se estenderia até Porto Alegre, ligando por uma via terrestre os dois estados. Seu traçado seria paralelo ao litoral, e teria a função de integrar os pequenos produtores ali existentes, passando pelas principais localidades. A forma de transportar mercadorias era muito precária, caracterizada pelo isolamento dessas regiões, imprimindo um ritmo de vida “lento e frouxo”. Pode ser ilustrada essa situação pelas descrições feitas pelo engenheiro idealizador do projeto:

Tivemos ocasião, quando em 1858 encarregado do melhoramento da estrada de Laguna à povoação de Torres, de apreciar de muito perto os inconvenientes que apresentam aos lavrados da província de Santa Catarina, as insanas baldeações que exigem as passagens dos rios, Embáú, Massiambú, Urussanga, e Mampituba, da barra da Laguna, e da lagoa do Camacho; eles são de tal natureza que o transporte de mercadoria da Laguna às Torres por meio de carretas aí em uso, aumenta de metade o custo do objeto, não havendo, além disso, certeza da época em que elas chegariam a seu destino (BRAGA, 1869: 37).

A defesa da construção de uma ferrovia para a região tinha como objetivo mostrar a superioridade dessa via sobre qualquer outro meio para facilitar as trocas mercantis. Portanto, sendo ineficaz para a região o estabelecimento da navegação fluvial por meio da canalização dos rios e lagoas, já cogitada na época.

Frente a essa justificativa foi aprovada pelo Império, em 10 de dezembro de 1871, a concessão da construção da Estrada de Ferro D. Pedro I pelo Decreto 4.689, mas que por sua vez não conseguiu cumprir as cláusulas previstas do projeto, e logo em seguida, foi indeferida a garantia de juros e outros favores. Durante as décadas de 70 e 80 do século XIX, ficou o impasse sobre a construção da ferrovia, feita pelo cessionário frente à decisão da Seção dos Negócios do Império do Conselho do Estado, que disputou na Justiça o direito

pela concessão. Em 1883, por meio do Decreto 8.842, o governo imperial declarou a concessão caduca.

A decisão do Império estava baseada na inconsistência da garantia de sucesso da pretendida ferrovia, e não queria ter o perigo de onerar o Estado com obras de tal incerteza. A rejeição do Império pode ser vista no parecer do engenheiro-chefe da Comissão Fiscal dos Estudos da Estrada de Ferro D. Pedro I:

Estou convencido de que a estrada de ferro D. Pedro I, se partir de um porto da província de Santa Catarina, qualquer que ele seja, e for construída entre a Serra Geral e o Oceano, há de ser, com hei de provar, um desastre quer para o nosso país, quer para a companhia de que é V.S. digno representante; podendo somente ser útil aos empreiteiros da construção e aos seus agentes e aderentes: e por isso entendo ser grande conveniência para ambas as partes contratantes a rescisão completa do contrato (BRAGA, 1869: 38).

Portanto o projeto de dotar a região de uma ferrovia que integrasse Santa Catarina ao Rio Grande do Sul foi caiu no abandono, e seu resultado ficou no papel. O fracasso residiu na ausência de uma atividade econômica expressiva que justificasse sua construção e manutenção.

3.2 Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

A pretensão de levar uma ferrovia até uma região provida de estrutura produtiva dinâmica foi possível somente em função da descoberta do carvão em Laguna.

A especulação sobre a constituição de uma ferrovia para a extração do carvão tem início já na década de 30 do século XIX, e se estendeu até a década de 70, quando Visconde de Barbacena recebeu a concessão para construir a ferrovia do carvão. Em função as dificuldades em iniciar o projeto e as obras e dada a falta de um apoio de sistema de crédito e uma atuação mais efetiva do Estado, Barbacena teve que alienar seu projeto ferroviário ao capital londrino.

Contando com o apoio do capital estrangeiro, foi constituída em 1876 a companhia *The Donna Thereza Christina Railway Limited*, recebendo a concessão por meio do Decreto 6.343. A concessão original passou por algumas modificações, sendo iniciados os trabalhos em 1880 e concluídos em 1884, quando chega à região das minas, na localidade de Passo-Dois, atual Lauro Müller. A primeira etapa dessa ferrovia contava com 111 km de extensão,

partindo da enseada de Imbituba, com uma bifurcação no porto de Laguna, seguindo pelo interior até a cabeceira do rio Tubarão, onde ficavam as minas de carvão (ZUMBLICK, 1987).

A Tereza Cristina foi a única ferrovia em Santa Catarina até 1910, sendo uma obra de grande envergadura para a época, destacando a construção da ponte de Cabeçudas, com 1.400 metros. Nos primeiros anos de exploração do carvão, aparecem as primeiras dificuldades, tanto no escoamento irregular, pela falta de estrutura portuária, como, principalmente, na baixa qualidade do carvão. Em 1887, a empresa britânica abandona a concessão, deixando a ferrovia em uma crise financeira.

A concessão da ferrovia foi encampada pelo governo federal em 1902 e repassada em 1906 à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e posteriormente, com início da segunda tentativa de aproveitamento do carvão nacional, para a empresa Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá em 1917. A ferrovia, até 1917, continuou a transportar o carvão extraído por iniciativas locais, mas em menor escala, além de transportar produtos agrícolas e pessoas. Embora a ferrovia funcionasse com constantes déficits, ela foi determinante no processo de integração e diversificação da região.

Na segunda etapa da exploração do carvão na região iniciada em função da Primeira Guerra Mundial, a ferrovia ganha novo impulso, aumentando seu fluxo e recebendo novos investimentos. Em 1919 estende-se um ramal até Criciúma e, posteriormente, em 1923, até Urussanga e depois, em 1927, até Araranguá, integrando a região carbonífera. No pós-1930, com o advento da industrialização restringida e pesada, o carvão e a ferrovia cada vez mais foram estratégicos do ponto de vista nacional.

4. Navegação marítima e fluvial

A navegação marítima e fluvial se constitui desde a colônia um dos principais meios de transporte. Em meados do século XIX, a navegação marítima e fluvial passou por transformações, iniciando um processo de modernização por meio do vapor. A via marítima a vapor se consolida no decorrer dos anos, apesar de problemas relacionados à manutenção e ao melhoramento dos portos. A via fluvial sofreu a concorrência direta da ferrovia, havendo um decréscimo desse tipo de transporte, como se vê no sistema conjugado existente entre a Ferrovia Paulista em relação ao Rio Mogi Guaçu, a Sorocabana ao Piracicaba e ao Tietê, a Rede Sul Mineira ao Rio Grande, que foram malogrados devido à preferência pela ferrovia. Segundo Matos (p. 58, 1997) “a não adaptação da rede fluvial a

condições de circulação, mais eficiente, implicou no abandono cada vez maior dessa pequena e quase primitiva navegação fluvial, a ponto de desaparecer completamente”.

Houve uma progressiva decadência da navegação fluvial a partir do último quartel do século XIX, permanecendo apenas nas regiões onde as dificuldades eram grandes para implantação de outra via, como a região do Amazonas.

A inserção da navegação marítima no sul de Santa Catarina é representada pela Companhia Catarinense de Navegação a Vapor, e a Empresa Nacional de Navegação Hoepcke. A navegação fluvial foi representada pelo projeto do canal de navegação de Laguna a Porto Alegre.

4.1 Companhia Catarinense de Navegação a Vapor

A Companhia Catarinense de Navegação foi a primeira tentativa racional de estabelecer uma ligação marítima a vapor no sul do estado. Como a maioria das companhias existentes na época, devido à ausência de investidores privados promoverem tal empreendimento, a companhia foi subvencionada pelo governo provincial pela lei n. 613 de 1869. Logo em 1871, a província reclamava do insucesso de tal empreendimento, o qual estava sendo oneroso para o estado mantê-la (SANTA CATARINA, 1872). A companhia se arrasta até 1875, quando passa por uma reestruturação, transferindo sua subvenção para os cofres gerais do Império, por meio do decreto 5.901 (BRASIL, 1875).

Essa companhia era responsável pela ligação sul do estado, que se comunicava com Desterro, onde se encontrava uma das principais companhias do Império, Companhia Nacional de Navegação a Vapor, responsável pela linha Rio–Montevidéu, fazendo várias escalas ao longo das províncias do sul. Mesmo após sua reestruturação, já em 1877, a companhia não consegue mais apresentar um desempenho satisfatório, e em razão da obrigação de adquirir um vapor novo prevista no contrato, a companhia preferiu desistir da concessão, passando para a Companhia de Navegação a Vapor a linha sul do estado, que já era responsável pela linha norte.

Assim a Companhia Catarinense não obteve sucesso. Somente com apoio estatal, via subvenções, que esta companhia conseguiria manter uma ligação regular com o sul de Santa Catarina (BRASIL, 1878).

4.2 Empresa Nacional de Navegação Hoepcke

A Empresa Nacional de Navegação Hoepcke (ENNH), fundada em 1895, fazia parte de um grupo de empresas pertencentes a Carl Hoepcke e seus familiares, que atuavam em diversos setores comerciais e iniciativas industriais em quase toda Santa Catarina. Sua sede encontrava-se em Florianópolis, onde inicialmente destacou-se nas atividades comerciais, estabelecendo-se posteriormente como grande entreposto de mercadorias (CZESNAT, 1980).

Com o aumento das atividades comerciais da empresa no final do século XIX, Carl Hoepcke criou a ENNH. A empresa tornou-se o maior empreendimento dos Hoepcke, consolidando-se como principal agente de integração do litoral catarinense, ligando a capital aos seus demais portos, Laguna, Itajaí, São Francisco do Sul e Araranguá.

A região sul de Santa Catarina foi beneficiada com a expansão da ENNH que, além da comunicação regular estabelecida com Laguna, chegou a manter comunicação direta com Araranguá, diminuindo o isolamento dos municípios e núcleos coloniais existentes na região. O resultado foi o aumento do fluxo de pessoas e mercadorias da região com menores custos. A navegação marítima de cabotagem continuou um processo de expansão, acompanhando o processo de crescimento e diversificação econômica ocorrida no País até a década de 1950, quando entra em declínio o uso desse meio de transporte em detrimento do uso das rodovias (REIS, 1999).

4.3 Canal de Navegação Laguna a Porto Alegre

Em fins do século XIX, com a necessidade de melhorar as vias de comunicação existentes e sua respectiva expansão na região, foi proposto de forma sistemática um projeto elaborado pelo engenheiro Eduardo José de Moraes (1879) para a construção de um canal de navegação que promoveria a ligação do todo o sul catarinense e que também se estenderia até Porto Alegre, integrando os dois principais centros do Extremo Sul do País.

O projeto original previa o aproveitamento racional das condições hidrográficas oferecidas pela região, destinadas à pequena navegação a vapor. O desenvolvimento geral do canal proposto tinha como ponto de partida a “margem direita do rio Tubarão, no Estado de Santa Catarina até a foz do rio Capivari, na lagoa dos Patos [...] paralelo à direção da costa do oceano”, com um total de 304 km (MORAES, p. 28, 1879). Ao todo, o canal se dividia em 188 km de navegação livre, em 83 km exigiam-se melhoramentos, e 33 km a abertura de desvios ou construção de canais. O canal também era dividido em duas grandes

partes, ficando entre o norte e o sul do rio Mampituba, divisa dos dois Estados e também em quatro seções a concluir: (1) da Laguna ao rio Araranguá, (2) do rio Araranguá ao Mampituba, (3) do rio Mampituba à lagoa dos Barros e, (4) da lagoa dos Barros à foz do rio Capivari, na lagoa dos Patos.

A principal justificativa para a construção do canal era dotar a região de uma via barata de integração, em razão da impossibilidade da construção de uma ferrovia na região, o canal seria seu substituto. Segundo Moraes, o capital necessário para a realização do canal seria cinco vezes menor que a ferrovia D. Pedro I, possibilitando fretes condizentes com a realidade econômica da região e conseguir alcançar o objetivo do projeto, que era, além de ligar por uma via interior as duas principais praças da região, promover o “progresso” nas suas regiões interiores.

Moraes, por meio do Decreto 9.741 de 1887, conseguiu obter a concessão para a construção do canal, mas não conseguiu levantar recursos, e a concessão chegou a ser repassada a outras duas companhias, que também não obtiveram sucesso, assim o projeto foi caindo cada vez mais em descrédito tanto no sentido de uma integração para o Sul do País como o uso de vias fluviais de comunicação.

Em Santa Catarina, os problemas de vias de comunicação se tornavam cada vez mais urgentes. O processo de povoamento com a fundação de novas localidades e núcleos coloniais e uma maior diversificação da produção agrícola pressionavam para a criação de vias de comunicação mais eficientes. As localidades compreendidas mais ao sul de Laguna, como Urussanga, Criciúma, Nova Veneza, Araranguá, sofriam com as dificuldades de transportar seus produtos por ficarem longe de Laguna, que, por sua vez, contava com uma linha férrea que chegava apenas às regiões das minas existentes no período, e, além disso, para tais mercadorias os valores cobrados eram altos.

A partir desse processo e com base na antiga concessão do canal, o governo catarinense resolveu encampar a construção do canal da parte do seu território. A construção do canal teve início em 1908 e se estendeu até 1921, chegando apenas à localidade de Pontão, entre os municípios de Jaguaruna e Laguna, devido às impossibilidades financeiras do Estado de Santa Catarina em transpor aquela localidade por exigir obras mais complexas (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1941–1947). A navegação fluvial também se desenvolveu no outro extremo pretendido do canal, entre Araranguá e Torres, por ser um trecho que não precisou da construção de canais e apenas limpezas e alargamento dos rios e lagoas.

A partir de 1941, o Estado tenta dar continuidade à construção do canal Laguna–Araranguá, com o objetivo não de integração da região, mas com fins de escoamento do carvão da região (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1943). Contudo foram realizados apenas alguns melhoramentos na parte existente do canal até o advento da BR-101, a partir de meados do século passado, quando o canal passa a ser abandonado.

5. Considerações Finais

O processo de inserção das vias de comunicação e meios de transporte no sul catarinense a partir de 1850 seguiu em larga medida a evolução das modalidades de transporte no País. Predominou, a partir do último quartel do século XIX, a preferência para a constituição de um Brasil ferroviário em detrimento da navegação fluvial, possibilitado pelo apoio do governo central por meio de garantia de juros e outros incentivos, assim como o interesse de investidores e especuladores, que vivenciam as manias ferroviárias disseminadas pela Inglaterra e os EUA. Quanto à navegação marítima a vapor de cabotagem, essa seguiu sua respectiva expansão uma vez que não sofria a concorrência da ferrovia, e predominou até o advento das rodovias como principal meio de transporte responsável pela integração nacional.

Verificou-se, já em meados do século XIX, a tentativa de levar até o extremo do sul do País uma ferrovia de integração regional, que serviu apenas como fonte de especulação, sendo abandonado com o tempo devido à falta de uma dinâmica econômica que permitisse a construção e a manutenção de uma estrada de ferro. Outro caso que reforça a dificuldade da manutenção de uma ferrovia na região foi o fracasso inicial da exploração de carvão na região, que, somente com a política de aproveitamento do carvão nacional a partir da Primeira Guerra Mundial, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina passou a ser melhor aproveitada.

Em relação ao transporte marítimo a vapor, a sua inserção foi possibilitada na região com o apoio de subvenções dos cofres públicos assim como em quase todo o território nacional. Sua expansão foi beneficiada pelo processo de povoamento iniciado no último quartel do século XIX, constituindo novas localidades e núcleos coloniais e uma maior diversificação da produção agrícola, e com o início das atividades carboníferas.

O transporte fluvial a vapor, por sua vez, foi ainda em fins do século XIX uma alternativa para resolver o problema da falta de transporte na região, mas que desaparece

ao longo dos anos devido, em última instância, a uma política de apoio à construção de ferrovias. Na impossibilidade de uma ferrovia atender à demanda da região devido aos altos custos dos fretes, chegou a ser aberto na região um canal para navegação fluvial. O canal de navegação foi uma importante via de comunicação para a região, que estabeleceu um transporte regular de mercadorias entre as décadas de 20 e 40 do século passado, mas que não resistiu aos advenços das rodovias.

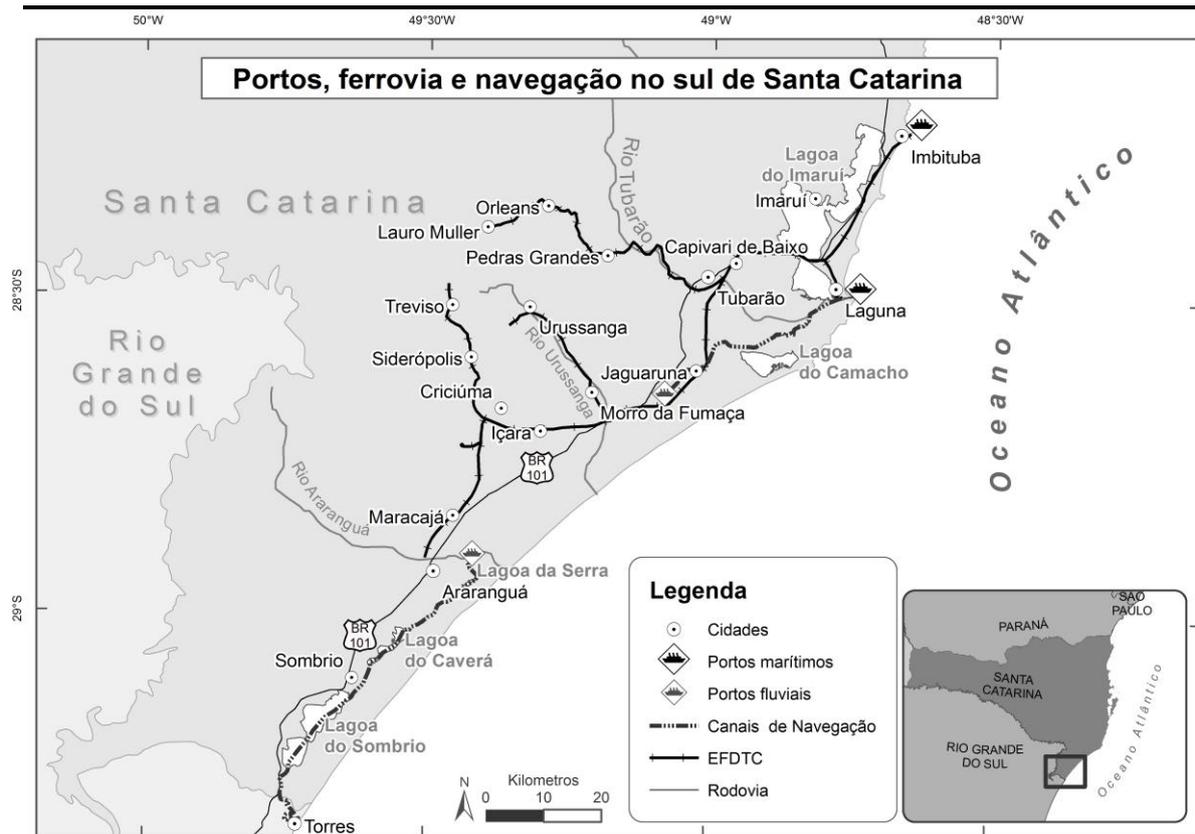
Portanto, verifica-se que a dinâmica econômica da região sul catarinense, como em todo o Estado onde predominava um padrão de crescimento baseado na pequena propriedade mercantil e nas atividades tradicionais, que não foi suficiente para estimular uma expansão ferroviária (GOULARTI FILHO, 2002). Apesar de o sul catarinense contar com uma ferrovia ainda no século XIX, não se adaptou ao padrão de crescimento e continuou o problema da insuficiência dos transportes locais. O problema foi remediado por meio da abertura de estradas e de um canal de navegação até a chegada do automóvel e da pavimentação da BR-101. A rodovia foi a via de comunicação escolhida em detrimento da ferrovia e, principalmente, da navegação fluvial para o processo de integração nacional pós-1950. O processo de industrialização nacional não modernizou paralelamente as diversas modalidades de transporte, o que permitiria que uma modalidade funcionasse integrada a outra.

Referências

- BRASIL. *Coleção das Leis do Império do Brasil de 1875*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876. Disponível em <<http://legis.senado.leg.br/sicon/#/legislacaoTextual>> Acesso em 05 de julho de 2006.
- _____. *Coleção das Leis do Império do Brasil de 1878*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1879. Disponível em <<http://legis.senado.leg.br/sicon/#/legislacaoTextual>> Acesso em 05 de julho de 2006.
- _____. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro da Viação e Obras Públicas José Pires do Rio no ano de 1921*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>> Acesso em 4 de out. 2004
- _____. *Relatório do Ministério da Agricultura*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1884. Disponível em: <<http://www.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>> Acesso em 5 de março. 2004
- BRAGA, Sebastião Antonio Rodrigues. *Projeto de estabelecimento de uma estrada de ferro de Santa Catarina a Porto Alegre*. RG – Tipografia Americana, 1869.
- CZESNAT, Lúcia de Oliveira. *As estruturas das atividades comerciais da Empresa de Carl Hoepcke & Cia no contexto catarinense*. Florianópolis: UFSC/CCH, 1980.

- FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP/MT, 1974.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.
- SAES, Flavio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850 -1930*. São Paulo: Huncitec, 1986
- MATOS, Nogueira de, *Historia geral da civilização Brasileira: O Brasil monárquico*. 5ª ed. Rio de Janeiro: BCD União de editoras S.A, 1997
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941-1947.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório dos serviços executados no ano de 1941 pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas João de Mendonça Lima pelo Diretor Frederico Cezar Burlamaqui*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Planos de viação: evolução histórica*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Transportes, 1973.
- MORAES, Eduardo José de. *Canal de junção da Laguna a Porto Alegre: memória justificativa de seu projeto*. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1879
- _____. *Pedido de privilegio do canal de junção da Laguna a Porto Alegre*. Rio de Janeiro: Tipografia Montenegro, 1886
- OLIVEIRA, José Joaquim. *Carta coreográfica da província de Santa Catarina*. Rio de Janeiro. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1842.
- PIAZZA, Walter F. *A colonização de Santa Catarina*. 3. ed. Florianópolis : Lunardelli, 1994.
- REIS, Sara Regina Poyares dos. *Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro*. Florianópolis: Insular, 1999.
- SANTA CATARINA. *Relatório do Vice-Presidente da Província Guilherme Cordeiro Coelho Cintra apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 25 de março de 1872*. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1872.
- ZUMBLICK, Walter. *Teresa Cristina: a ferrovia do carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1987.

Anexo 1: Mapa das vias de comunicação no sul de Santa Catarina



Recebido em: 26/03/2014
Aprovado em: 20/06/2014