

VIAS DE COMUNICAÇÃO E MEIOS DE TRANSPORTES NO SUL DE SANTA CATARINA 1850-1950

Luiz Cláudio de Freitas¹

Resumo: O objetivo deste texto é discutir a inserção das vias de comunicação e dos meios de transportes na região sul de Santa Catarina entre 1850 e 1950. Serão destacados quatro tipos de iniciativas dentro de duas modalidades de transportes. *Ferrovias:* o projeto fracassado da Estrada de Ferro Dom Pedro I e a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. *Navegação:* a navegação marítima a vapor, representado 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 a Porto Alegre, executado apenas o trecho Laguna-Jaguaruna. Na história dos transportes na sul de Santa Catarina residem os elementos da totalidade do movimento lento de transformações do sistema de transporte no Brasil.

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

1. Introdução

A modernização dos meios de transportes e as 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 começava a surgir uma nova dinâmica econômica regional, alavancada pela expansão do complexo cafeeiro e outras atividades agrárias e mercantis.

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 estes projetos, o país precisava resolver o problema de transportes para se adaptar aos novos tempos (FERREIRA NETO, 1974). A região cafeeira foi à pioneira neste processo de modernização e que, posteriormente, concentrou a maior parte dos investimentos produtivos. Sendo que nas demais regiões,

¹ Acadêmico do Curso de Economia da Unesc e membro do Grupo de Pesquisa Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina. Pesquisa financiada pelo CNPQ, FAPESC e Art 170.

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 deste movimento da economia nacional, na procura de 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 Antonio dos Anjos da Laguna (1682). Em Laguna havia uma enseada que permitia a entrada de navios com mais segurança. A partir desta localidade que 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 pela Vila de 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 com a importação de outros produtos, combinava com 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 comunicações entre as regiões do extremo sul do país. A primeira usava-se a navegação marítima em todo percurso, com paradas apenas nos portos ao longo da costa, destacando-se o porto de Desterro, de Laguna, de Araranguá e de 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 da modernização das embarcações. Sendo que o porto de Araranguá foi abandonado nos anos de 1920.

A segunda forma alternava-se entre a via terrestre e a via fluvial, a qual foi constituída devido às dificuldades oferecidas pela navegação via mar. A via terrestre seguia em larga medida pela praia e a via fluvial onde se encontravam lagoas e rios próximo ao litoral, sendo sempre um meio preferido devido a segurança e maior velocidade para época, como dizia Paschal “ rios são estradas que andam”.

O transporte terrestre era usado cavalos e carretas de bois ou arrastadas por 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 Ararangua, até a localidade chamada Morro dos Conventos, de onde continuava uma estrada pela praia, consteando todo litoral até Laguna. Além de outra estrada em direção contrária, seguindo para Torres no Rio Grande do Sul; e outro caminho que subia para a serra, em direção do 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 ferrovia, utilizando 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 agrícola. Neste período, portanto, chegam ao país os adventos ainda 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 poder multiplicador de uma economia agrário-exportadora, caracterizada pela fragmentação e certo isolamento dos centros produtores, o impacto dessas mudanças no resto do país acontecem num ritmo lento, sendo que esse efeito foi retardado também no sul de Santa Catarina.

No último quartel do século XIX a região sul de Santa Catarina foi beneficiada pela nova dinâmica nacional por meio da política nacional de imigração, para garantir braços para as lavouras cafeeiras, como para povoar o interior do país. A região oferecia lugar propício ao imigrante europeu, iniciando o processo de estabelecimentos dos núcleos coloniais, como o de Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), Cocal (1885), Nova Veneza (1890), Nova Belluno (1891) (PIAZZA, 1994).

Outro fator que destacou a região no contexto nacional foi à exploração da pedra de carvão existente na região, inicialmente encontrado na localidade de Passo-Dois, às cabeceiras do rio Tubarão, que já era explorada artesanalmente na década de 1850. O carvão existente na região vai marcar profundamente a sua história, responsável por vários desdobramentos e efeitos diretos e indiretos na economia e na sociedade sul catarinense.

Portanto, a partir do processo migratório 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 insuficiente. Inicia na região a partir de 1880, segundo Goularti Filho (2002) uma expansão das pequenas propriedades mercantis e das atividades tradicionais, que vai definindo o padrão de acumulação predominante em todo Estado até 1945. É a partir deste processo que descreveremos e analisaremos as transformações ocorridas nas vias de comunicação e meios de transportes 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 agro-exportadoras 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 fez necessárias melhorias na sua estrutura de transporte, a qual estava ainda caracterizada por transportes herdados do período colonial. Segundo Moraes, engenheiro sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o qual desenvolveu um estudo de viabilidade de um canal de navegação entre os territórios catarinenses e gaúchos em 1879, diagnosticou dificuldades nos transportes: “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).

A partir da insuficiência cada vez maior dos meios de transportes e vias de comunicações para o funcionamento da economia, foi criado a partir da década de 1970 um processo de incentivos fiscais por parte do Império e das províncias através de concessões e garantias de juros. Esse movimento ocorre em todo território nacional, em que mesmo através 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”, na qual viam na ferrovia o maior símbolo da modernidade, principalmente entre engenheiros, os quais projetavam planos gerais de integração nacional (FERREIRA NETO, 1974). No bojo destes projetos estavam os primeiros estudos de integração do sul do país através da ferrovia, que visavam tanto resolver os problemas das insuficiências dos transportes tradicionais, como também a idéia da promoção do progresso através da expansão ferroviária. O principal projeto ferroviário de integração desta região foi o da Ferrovia D. Pedro I, mas como a maioria dos estudos e projetos deste período ele não foi realizada, porém seu estudo serve para lançar luz sobre os aspectos gerais sobre as 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 desta ferrovia foi apresentado em 1869 pelo engenheiro Sebastião Antônio Rodrigues Braga para solucionar o problema da falta de vias e meios de transportes 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 a Porto Alegre, ligando por uma via terrestre os dois estados. Seu traçado seria paralelo ao litoral, onde teria a função de integrar os pequenos produtores já ali existentes, passando pelas principais localidades. A forma de transportar mercadorias era muito precária, caracterizando pelo isolamento destas regiões, imprimindo um ritmo de vida lento e frouxo. Pode ser ilustrada esta situação pelo comentário das 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, Embáu, 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 ai em uso, aumenta de metade o custo do objeto, não havendo, além disso, certeza da época em que elas chegaram a seu destino. (BRAGA, 1869)

A defesa da construção de uma ferrovia para região tinha como objetivo mostrar a superioridade desta 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, a qual já era cogitada na época.

Frente a essa justificativa foi aprovado 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 toda a década 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)

Portanto o projeto de dotar a região de uma ferrovia de integrando Santa Catarina e o Rio Grande do Sul foi caindo cada vez mais no descaso, e seu resultado ficou apenas no papel. O fracasso residiu na ausência de uma atividade econômica expressiva em 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 inicia já na década de 30 do século XIX, e se estendeu até a década de 70, onde por iniciativa individual de Visconde de Barbacena recebe a concessão para construir a ferrovia do carvão. Mas visto as dificuldades dessa iniciativa prosperar, dada a falta de um apoio de sistema de crédito e uma atuação mais efetiva do Estado, Barbacena teve que alienar sua iniciativa 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 iniciado os trabalhos em 1880 e concluído em 1884, quando chega até a região das minas na localidade de Passo-Dois, atual Lauro Muller. A primeira etapa desta 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 à única ferrovia em Santa Catarina até 1910, sendo uma obra de grande envergadura para época, destacando a construção da ponte de cabeçudas, com 1.400 m. Nos primeiros anos de exploração do carvão já encontram as primeiras dificuldades, tanto no escoamento irregular, pelo 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 a Cia EF São Paulo Rio Grande e posteriormente, com início da segunda tentativa de aproveitamento do carvão nacional, para a empresa CBCA em 1917. A ferrovia até 1917 continuou a transportar o carvão extraído por iniciativas locais, mais em menor escala, além de transportar produtos agrícolas e pessoas. Mesmo a ferrovia funcionando com constantes déficits, ela foi determinante no processo de integração e diversificação da região, mesmo ela não sendo criada para esses fins.

A 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 Araranguá, integrando a região carbonífera. Pós 30, com o

advento da industrialização restringida e pesada, o carvão e a ferrovia cadê 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, com a nova dinâmica nacional, também a navegação marítima e fluvial passaram por transformações, iniciando um processo de modernização através 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 deste 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 Tiête, a Rede Sul Mineira ao Rio Grande, que foram malogrados devido à preferência pela ferrovia. Segundo Matos:

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. (MATOS, p. 59, 1997)

Houve uma a 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 à Vapor

A Companhia Catarinense de Navegação foi à primeira tentativa racional de estabelecer uma ligação marítima a vapor no sul do estado. Como a maioria das companhias existente na época, devido à dificuldade 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 empreendido, a qual estava sendo onerosa para o estado manter esta subvenção, e diminuiu com isso seus subsídios (SANTA CATARINA 1872). A companhia se arrasta até 1875, onde passa por uma reestruturação, transferido sua subvenção para os cofres gerais do Império, por meio do decreto 5.901 (BRASIL 1875)

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

Assim a Companhia Catarinense não obteve sucesso, e só por um maior esforço do Estado uma companhia conseguiria manter a ligação com sul de Santa Catarina, na qual garantiu à custa dos cofres públicos um serviço regular de navegação marítima para a região (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 a empresa nas atividades comerciais, estabelecendo posteriormente como grande entreposto de mercadorias (CZESNAT, 1980).

Com o aumento das atividades comerciais no final do século XIX e o aumento do peso dos custos dos fretes, levou a criar a ENNH. A empresa tornou-se o maior empreendimento dos Hoepcke, consolidando como principal agente de integração do litoral catarinense, ligando a Capital aos seus demais portos, Laguna, Itajaí, São Francisco do Sul e posteriormente 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, onde entra em declínio o uso deste 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 Jose de Moraes (1879) para a construção de um canal de navegação que promoveria a ligação do todo sul catarinense e que também 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, destinado 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 83km exigiam-se melhoramento, e 33 km exigiam a abertura de desvios ou construções 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 do Barros e, (4) da Lagoa do Barros à foz do Rio Capivari, na dos Patos.

O principal fator que justificava a construção do canal era dotar a região de uma via barata de integração, que visto a 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 com isso alcançar o objetivo do projeto, que além de por contato por uma via interior as duas principais praças da região, era 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 na qual não conseguiu levantar recursos e a concessão chegou

a ser repassada a outras duas companhias mais que também não obtiveram sucesso, sendo tal projeto cadê vez mais caindo no descrédito tanto no sentido de uma integração para região 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, nos quais o processo de povoamento com a fundação de novas localidades e núcleos coloniais e uma maior diversificação da produção agrícola pressionava 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 Estado de Santa Catarina resolveu encampar a construção do canal da parte do seu território. A construção do canal iniciou em 1908 e se estendeu até 1921, chegando apenas até localidade de Pontão, entre os municípios de Jaguaruna e Morro Grande, 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.

Após 1930, com a industrialização alavancada por uma centralização do poder do Estado nacional e sua participação mais efetiva na economia nacional. A partir de 1941 o Estado tenta dar continuidade à construção do canal Laguna-Araranguá, com objetivo não de integração da região, mas com fins de escoamento do carvão da região, que a passava a ter grandes incentivos com o advento da industrialização (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1943). Contudo foram realizados apenas alguns melhoramentos na parte existente do canal até o advento das BR-101, a partir de meados do século passado, onde o canal passa a ser abandonado.

5. Considerações Finais

O processo de inserção das vias de comunicação e meios de transportes no sul catarinense a partir de 1850 seguiu em larga medida a evolução das modalidades de transportes no país. Predominou já 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 disseminada pela Inglaterra e os EUA. Quanto à navegação marítima a vapor de cabotagem seguiu sua respectiva expansão onde está não sofria a concorrência com a 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, a qual serviu apenas como fonte de especulação, sendo malgrado com 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 a partir do 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 território nacional. Sua expansão foi beneficiada com o 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 a constituição de ferrovias. Na impossibilidade de uma ferrovia atender a demanda da região devido aos altos fretes, chegou a ser aberto na região um pequeno canal para navegação fluvial. O canal de navegação foi uma importante via de comunicação para a região, na qual estabeleceu um transporte regular de mercadorias entre a década de 20 de 40 do século passado, mas que não resistiu o advento das rodovias.

Portanto, verifica-se que na dinâmica econômica da região sul catarinense como em todo o Estado, onde predominava um padrão de acumulação baseado na pequena

propriedade mercantil e nas atividades tradicionais, não foi suficiente para estimular uma expansão ferroviária. Apesar de o sul catarinense contar com uma ferrovia ainda no século XIX, não se adaptou ao padrão de acumulação local e continuou o problema da insuficiência dos transportes locais. O problema foi remediado por meio da abertura de estradas e de um pequeno canal de navegação até chegada do automóvel e da pavimentação da BR-101. A rodovia foi à via de comunicação escolhida em detrimento da ferrovia e ainda mais da navegação fluvial para o processo de integração nacional pós 1950. O processo de industrialização nacional não modernizou paralelamente as diversas modalidades de transporte que permitisse que uma modalidade funcionasse integrada com a outra.

Referências

- BRASIL. **Coleção das Leis do Império do Brasil de 1875**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> 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://www.senado.gov.br>> 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.wrcrl.uchicago.edu>> Acesso em 4 de out. 2004
- _____. **Relatório do Ministério da Agricultura**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1884. Disponível em: <<http://www.wrcrl.uchicago.edu>> 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, Ligia 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.
- 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 Assembléa 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.