

ESTRADA DE CAMPOS NOVOS E DE PALMAS: DOIS CAMINHOS NO MEIO DE UMA DISPUTA TERRITORIAL

Resumo

Este artigo tem por objetivo descrever e analisar a trajetória da construção das estradas que partiam de Lages e Curitiba em direção a Campos Novos e da estrada que partia de Campos Novos em direção a Palmas. Essas estradas catarinenses estavam dentro de um território em litígio com São Paulo e Paraná que englobava os chamados Campos de Palmas. Dentro desta disputa territorial, as construções da Estrada de Campos Novos e da Estrada de Palmas assumiram a condição de obras estratégicas na definição do território em prol de Santa Catarina. Soma-se a este determinante, o espaço de valorização que se abria no planalto serrano e no meio oeste catarinense com a gestação de uma economia mercantil e de futuras áreas para novas colônias. O artigo está dividido em cinco tópicos. No primeiro, analisamos a disputa territorial nos Campos de Palmas, que iniciou com São Paulo após a sua ocupação de Palmas, em 1836, e depois foi transferida para o Paraná, pós-1853. No segundo tópico, elencamos as principais categorias de análise para entendermos as estradas na formação econômica regional e na definição do poder no território. Em seguida, passamos a analisar a construção das estradas em dois momentos: durante o Império, quando o projeto da Estrada de Palmas era mais prioritário; e na República, quando a “marcha para o oeste” catarinense desloca as atenções do governo para a construção da “grande via de comunicação” entre o litoral e a fronteira com a Argentina, englobando a Estrada de Campos Novos. Por fim, as considerações finais trazem uma breve reflexão sobre o papel desempenhado pelas estradas na sociedade e na economia.

Palavras-chave: Estradas – Território – Disputas – História – Economia – Santa Catarina.

1. Estrada, poder e território

A ocupação, a demarcação e a colonização de um território fazem parte de uma estratégia econômica, militar e nacional que traz consigo uma história marcada por violência, envolvendo conflitos, lutas e guerras. Nos campos da mata araucária cresciam de forma abundante a *Ilex paraguariensis*, a erva-mate, que já estava se tornando um vegetal comercializável com vistas à exportação. Outra atividade econômica importante era a pecuária. Mesmo antes da ocupação paulista, os gados vacum, muar e cavalar, trazidos pelos jesuítas, viviam soltos pelos campos. Também era ressaltada pelos conquistadores aventureiros a boa qualidade do solo para o cultivo de uma diversidade de lavouras. Extrair a erva mate, prender o gado, iniciar uma pecuária intensiva e fazer o cultivo agrícola constituíam-se em atividades econômicas geradoras de acumulação – fontes de valorização – que manteriam colonos, fazendeiros e caboclos nas terras dos Campos de Palmas.

Dentre as múltiplas determinações que impulsionaram o avanço das entradas e bandeiras para Palmas, destacamos o determinante econômico, que fez desse território um amplo espaço de

valorização da riqueza dos fazendeiros e tropeiros. Assim que as terras começaram a serem mapeadas pelo governo provincial paulista, logo se definiu que seria aberto um novo caminho para as tropas que partiam do Rio Grande do Sul, sobretudo da região de Santa Cruz – noroeste gaúcho – em direção a Sorocaba. Este novo caminho seria uma opção mais curta para os tropeiros e também os livrariam das coletorias do Passo Santa Vitória, no rio Pelotas, sob responsabilidade do governo gaúcho, e do Passo Dois, em Lages, do governo catarinense. A tentativa de evitar a cobrança de impostos sobre os animais que transitavam pelo novo caminho de Palmas foi inócua, pois assim que iniciaram as marchas, tanto o governo gaúcho como o catarinense agiram no sentido de colocar postos de coletorias em locais estratégicos que evitava os desvios das tropas.

Além de fonte de acumulação para futuros fazendeiros, a construção de uma estrada para as tropas abria novas possibilidades de ampliar as receitas tributárias dos governos provinciais. Em Palmas, território e fiscalidade eram as duas faces da mesma moeda. Os militares olhavam para Palmas como um “espaço vital” para a segurança do território nacional, uma vez que a região estava localizada em área fronteiriça; a secretaria das finanças via o território como uma nova fonte de receita advinda da cobrança de tributos sobre o trânsito de animais; e a aristocracia rural olhava esse amplo espaço como “*locus* ideal” para o cercamento de novas fazendas. Portanto, os Campos de Palmas colocavam-se com um território “promissor” a ser ocupado. O futuro não era promissor apenas para seus ocupantes que viviam na região há séculos: os indígenas. Como na canção de Renato Russo, o “futuro não é mais como era antigamente (...) nos deram espelhos e vimos um mundo doente”.

A soma de todas essas iniciativas para ocupar Palmas estava sob o comando do Estado. Cada nova empreitada realizada pela aristocracia rural e pelo exército exigia a ampliação da presença do Estado no local. Construir estradas, abrir coletorias para tributar as tropas e instalar colônias militares para irradiar a colonização foram ações estatais que delinearam os Campos de Palmas. Na segunda metade do século XIX, novas estradas, linhas postais e telegráficas foram abertas, ferrovias foram construídas e os primeiros núcleos colonizadores foram fundados. A expansão populacional e o avanço da “civilidade” exigia, a cada nova ação, uma maior intervenção estatal. É o *adensamento do Estado no território* que possibilita a continuidade do “projeto civilizador”.

Adensar o Estado no território significa marcar presença estatal no local determinado, seja por meio de instituições civis e militares, seja por mecanismos tributários. Garantir o “monopólio da tributação e da violência”, fundar a sociabilidade moderna por meio dos contratos, criar as instituições fundantes da sociedade civil e dar o amparo legal para a reprodução ampliada do capital são as formas superiores de organização do capitalismo comandadas pelo Estado. Essas “formas” adensam-se no território por meio de ações estatais.

Todo adensamento é gerador de contradições, pois o Estado apresenta-se no capitalismo como uma forma superior de organização que condensa as contradições da sociedade (POULANTZAS, 1985).

Uma das estratégias utilizadas pelo Estado para adensar sua presença no território se dá por meio de abertura e construção de estradas, ferrovias, portos, linhas postais e telegráficas; no século XX foram acrescentadas a expansão das redes de energia, de telefonia, de fibra ótica e de todo o sistema de abastecimento de água e gás. No mesmo espaço onde são abertos novos caminhos que são transformados em estradas e rodovias, são definidas as linhas postais dos correios, margeiam os postes das linhas telegráficas, da rede de energia elétrica e de telefonia e, imersas no solo, passam as tubulações do sistema de abastecimento de água e gás. Cada uma dessas unidades de serviços são como *camadas geoeconômicas* construídas ou financiadas pelos diversos governos que possibilitam a chegada e a permanência do Estado em uma determinada região. Camadas geoeconômicas são formadas pela combinação e sobreposição de uma rede geradora de fluxos que se renovam e que possibilitam a circulação de pessoas, bens e serviços dentro de um sistema regional e nacional de economia.

Sistema regional de economia é formado pela combinação e sobreposição de unidades de produção e circulação e por camadas geoeconômicas que geram fluxos e acumulação endógena com certo grau de autonomia induzindo a renda (lucro/salário – investimento/consumo) que, de imediato, tem um alcance circunscrito em um território politicamente definido. São camadas geoeconômicas que adensam o Estado no território dentro de um sistema regional de economia.

Com a fundação do distrito de Campos Novos, o governo catarinense passou a definir como estratégia a construção da Estrada de Curitibanos a Campos Novos (parte da atual BR-470), da Estrada de Lages a Campos Novos (parte da atual SC-390) e da Estrada de Campos Novos a Palmas (parte da atual BR-282 e SC-150). Neste artigo, estamos analisando a construção de três estradas: 1) Lages a Campos Novos (pelo Cerrito e pelo Baguais); 2) Curitibanos a Campos Novos; e 3) Campos Novos a Palmas. Essas estradas foram as primeiras *camadas geoeconômicas* construídas no oeste catarinense.

2. Império: ocupando os Campos Novos e de Palmas

2.1 Estradas para Campos Novos

O primeiro documento a que tivemos acesso e que versa sobre a construção de estradas nos Campos de Palmas foi a Carta Régia de 1º de abril de 1809 que aprovou o plano para povoar os Campos de Guarapuava e “civilizar os índios bárbaros” que residiam naquele território. Neste plano de

povoamento estava prevista a abertura de uma estrada entre as “Capitanias de São Pulo e Rio Grande pelos campos que vertem para o Uruguai, e passam perto do país de Missões” (BRASIL, p. 38, 1891). A obra seria financiada por um novo tributo cobrado na coletoria de Sorocaba no valor de \$200 por cinco anos e renovado por mais cinco anos no valor de \$100 incidindo em cada cabeça de gado vacum e cavalar que subisse de Itapetinga. De imediato, este plano para abertura da estrada não foi executado, mas autorizou a ocupação territorial dos Campos de Guarapuava pelos fazendeiros residentes em Curitiba.

O tema da construção de uma estrada de Palmas a Missões voltou ser discutido após a “descoberta” dos Campos de Palmas em 1836. Nos anos seguintes, ocorreu a incursão de algumas expedições que demarcaram o território e abriram caminhos para a instalação das primeiras fazendas. A Lei Provincial de São Paulo nº 35, de 16 de março de 1846, que aprovou o orçamento, abriu um crédito de 3:000\$000 para construção de uma estrada entre Palmas e as Missões, na província do Rio Grande do Sul (SÃO PAULO, 1846). Em 1847, por meio da Lei Provincial nº 27, de 23 de abril, o governo paulista se dispôs a deslocar um destacamento de 12 soldados para auxiliar os viandantes no rio Uruguai e proteger das “invasões” indígenas (SÃO PAULO, 1847). As iniciativas do governo paulista com a instalação das Companhias dos Guardas Municipais Permanentes e a construção da Estrada de Palmas a Missões revela o quanto era estratégico para São Paulo ocupar o oeste catarinense.

Naquele momento, entre os anos 1840 e 1850, o governo provincial de Santa Catarina estava envolvido na construção e manutenção da Estrada do Litoral, que partia de Torres, no Rio Grande do Sul e seguia por Laguna, São José, Itajaí até chegar a São Francisco; da Estrada Três Barras, que ligava São Francisco ao planalto de Curitiba; das duas estradas de Laguna a Lages, sendo uma passando por Imaruí e a outra por Tubarão; e da Estrada de Lages, que integrava a capital, Desterro, ao “sertão de terra firme”, ou seja, ao planalto catarinense. Manter as estradas em boas condições de tráfego para povoar suas margens era a grande tarefa hercúlea do governo catarinense e consumia boa parte dos recursos financeiros destinados às obras públicas. Entre as estradas que foram abertas, a de Lages era prioritária para o governo provincial, pois integrava o litoral com o interior, colocando a capital em contato com Lages, que naquele momento era passagem obrigatória das tropas que marchavam em direção a Sorocaba.

Em 1824 foi apresentado por João Antônio Rodrigues de Carvalho, presidente da província de Santa Catarina, ao governo Imperial um projeto para construção de uma estrada entre Desterro e as Missões do Uruguai, de aproximadamente 216 léguas (1.425 quilômetros). Entre Lages e Desterro, o percurso seria o mesmo da Estrada de Lages e, em direção ao oeste, o caminho seguiria pelos rios Canoas, Pelotas e Uruguai (CARVALHO, 1845). Este projeto foi retomado pelo governo gaúcho, que o denominou “Estrada pela margem do Uruguai”, em 1848 (RIO GRANDE DO SUL,

1848). O governo imperial chegou a liberar 20:000\$000 para essa grandiosa estrada que integraria as duas províncias e abriria uma nova opção para as tropas que seguiam para Lages (RIO GRANDE DO SUL, 1849). Porém, durante todo o século XIX, a obra nunca chegou ao território catarinense, ficando restrita apenas à abertura de novos caminhos em direção às Missões.

O governo provincial de Santa Catarina passou a definir como estratégica a ocupação do território que ficava a oeste de Lages e Curitibanos, após as constantes incursões dos paulistas nos anos de 1840 e dos paranaenses pós-1853. As terras que ficavam “ao poente” de Lages e Curitibanos até a margem direita o rio do Peixe, onde continuava a floresta araucária, era conhecida como Campos Novos. Um comunicado enviado pela Câmara Municipal de Lages à Presidência da Província, em outubro de 1849, relata que os novos campos “descobertos” ao norte de Lages já estavam sendo ocupados:

A Câmara Municipal de Lages respondendo ao que dirigira a Presidência, relativamente as várias descobertas de campos que se tem feito naquele município e que tem sido logo ocupado por seus descobridores, sem prévia autorização do governo, entre os quais se contam os novos campos descobertos ao norte daquela vila, e a pequena distância dela, que estão já povoados por gente do das Palmas (O CONCILIADOR CATHARINENSE, 24/10/1849).

Com o intuito de ocupar os novos campos “descobertos”, a Câmara Municipal de Lages reivindicava a construção de uma estrada passando pelo Quarteirão dos Baguais (ou Nossa Senhora do Patrocínio de Baguais, atual município de Campo Belo do Sul) e Rincão dos Baguais (atual município de Anita Garibaldi), em direção ao rio Canoas, território conhecido pelos tropeiros como Entre Rios (rio Pelotas e rio Canoas) (SANTA CATARINA, 1849).

Segundo descrição do memorialista Paulo Blasi (1994), em seu livro intitulado “Campos Novos: um pouco de sua história”, a primeira posse requerida para a instalação de uma fazenda no atual território do município de Campos Novos ocorreu em 1843 por Isaias Pinheiro da Silva, que organizou a “Fazenda Seco”. Em seguida, sem mencionar data, segundo Blasi (1994), foram instaladas as fazendas de João Antunes de Souza, Antonio Ferreira da Silva, Francisco Ricardo da Silva, Félix Martins de Matos, Quintiliano José de Moura e outros. Portanto, de meados dos anos 1840 até os primeiros anos da década de 1850, a região foi sendo paulatinamente ocupada por fazendeiros que expulsavam as comunidades indígenas e estabeleciam suas propriedades. Em torno dessas fazendas foi se criando uma pequena comunidade denominada São João de Campos Novos, pertencente à Freguesia de Lages. Por fim, por meio da Resolução Provincial nº 377, de 16 de junho de 1854, foi criado o distrito de Campos Novos (SANTA CATARINA, 1855). Essa tomada de posição do governo catarinense demonstra sua disposição em seguir com a demarcação territorial em direção “ao poente”.

Para o governo catarinense, a insistência dos paranaenses em construir a Estrada de Palmas às Missões constituía-se em uma afronta aos direitos legítimos que Santa Catarina tinha sobre os Campos de Palmas. Entre outros motivos, a indefinição legal sobre Palmas era um empecilho para que as obras de abertura e manutenção da estrada fossem assumidas com mais empenho pelo Paraná ou por Santa Catarina.

Assim que os novos campos que ficam “ao poente” de Lages começaram a ser ocupados por fazendeiros catarinenses, a Câmara Municipal definiu um traçado para a abertura de uma estrada que chegasse até Campos Novos. A abertura desta nova estrada também atendia os objetivos do governo provincial, que almejava ocupar por definitivo o território a oeste de Lages para chegar até Palmas. Esta estrada se integraria com a Estrada de Lages e colocaria a capital e o litoral em contato com o grande interior catarinense, seguindo até a fronteira com a Argentina.

O trajeto escolhido para abrir a estrada foi percorrer a região do Entre Rios (Canoas e Pelotas), que já era um caminho conhecido dos tropeiros que passavam pela Freguesia de Nossa Senhora do Patrocínio de Baguais (que havia sido elevada à condição de freguesia em 1856). Depois de cruzar o rio Canoas, na altura do Quarteirão dos Baguais, a estrada seguiria rumo ao norte até Campos Novos (MACHADO, 2002). O caminho também era conhecido como Estrada dos Baguais.

Paralelamente à abertura da Estrada de Lages a Campos Novos pelas terras do Entre Rios, começou a ser projetado mais um caminho em direção ao oeste, a Estrada de Curitiba a Campos Novos cruzando os rios Marombas, Ibicuí e São João, onde também havia apenas uma picada (SANTA CATARINA, 1856). Desta forma, agregou-se mais um projeto de estrada em direção “ao poente”. Campos Novos poderia ser alcançada a partir de Lages e de Curitiba. Para o governo provincial, o mais importante era chegar até Campos Novos para seguir rumo a Palmas. Porém, para os fazendeiros locais, a definição de investir em dos caminhos era determinante para a prosperidade da sua fazenda, pois era por meio da estrada que se realizavam as trocas mercantis e por onde transitavam os tropeiros, uma das maiores fontes de acumulação do planalto serrano.

Na Estrada de Lages a Campos Novos pelos Baguais, apenas a 12 quilômetros da vila de Lages, estava o rio Caveiras, cuja passagem era considerada muito arriscada e incômoda para os viandantes. Para reverter esse problema, o governo provincial contratou o capitão e engenheiro Sebastião de Souza e Mello para colocar à disposição uma balsa, além de serem abertos mais dois passos. Mello também foi contratado para abrir um novo caminho a partir do rio Caveiras até encontrar com a estrada nos campos de João da Silva Motta. Esse novo trajeto encurtaria em até duas léguas (13,2 quilômetros) o caminho dos Baguais para Campos Novos (SANTA CATARINA, 1860).

No trecho de Curitibanos a Campos Novos, a maior dificuldade era a travessia do rio Marombas, que estava a 5 léguas (33 quilômetros) de Curitibanos; já os demais rios, Ibicuí e São João, eram de fácil passagem. O capitão e engenheiro Sebastião de Souza e Mello também foi contratado para abrir dois passos no rio Marombas com cavas em ambas as margens em uma extensão de 20 braças (36,56 metros) (O ARGOS, 31/03/1860). Domingos Ferreira Pinto, morador de Campos Novos, se prontificou em abrir, por sua conta, uma picada até o novo passo do rio Marombas feito pelo capitão Souza e Mello (O MERCANTIL, 12/02/1863).

Em fevereiro de 1867, o governo provincial contratou o engenheiro Henrique Kreplin para estudar uma nova direção de São José a Lages. Pelo contrato assinado, devia ser apresentado um estudo para dar continuidade às obras na estrada seguindo até Campos Novos aproveitando a picada aberta por Henrique Ribeiro de Cordova. Este novo trajeto de Lages para Campos Novos seguiria a margem direita do rio Caveiras, passando pelo Cerrito, cruzaria o rio Canoas e se encontraria com a picada que partia de Curitibanos (atual BR-282 e BR-470) (O MERCANTIL, 28/02/1867). Em março do mesmo ano, a comissão liderada Kreplin encerrou seus trabalhos e apresentou ao governo catarinense uma nova proposta de traçado entre Lages e Campos Novos que reduzia o caminho em até 10 léguas (48,28 quilômetros) em relação à antiga Estrada dos Baguais (SANTA CATARINA, 1868; O MERCANTIL, 28/03/1868).

Em 21 de março de 1868, por meio da Lei Provincial nº 594, autorizou-se contratar serviços para alargar em 20 palmos (4,4 metros) o caminho aberto pelo engenheiro Kreplin, partindo do rio Capivaras até Lages, depois seguindo até Campos Novos pelo Cerrito. Seriam liberados para esta empreitada 5:000\$000 (O MERCANTIL, 19/04/1868). Este novo caminho entre Lages e Campos Novos pelo Cerrito era apenas uma picada na mata que constantemente era fechada pela floresta araucária. A Câmara de Lages insistia em abrir uma estrada para integrar as duas vilas, porém os tropeiros que vinham do Rio Grande do Sul optavam pela Estrada dos Baguais, por onde havia fazendas e vilas para os pousos das tropas. No caminho de Cerrito, havia poucas fazendas e algumas resistiam à passagem da estrada. Como ocorreu em agosto de 1877, por exemplo, quando José Ribeiro do Amaral e Antonio José Garcia construíram taipas (muros) de pedra no caminho e obstruíram a passagem do gado e dos viandantes. O caso foi levado até a Câmara de Lages, que obrigou a desobstrução do caminho (O DESPERTADOR, 30/03/1881).

O caminho de Cerrito chegou a ser reivindicado como propriedade privada por Elyseu José Ribeiro do Amaral, que alegava que seu pai já havia aberto uma picada antes mesmo do engenheiro Kreplin. Elyseu reclamava que o caminho traçado por Kreplin seguia em paralelo ao aberto por seu pai e que o novo caminho estava desviando as tropas, levando ao abandono do antigo caminho (O DESPERTADOR, 21/05/1881).

Os dois caminhos entre Lages e Campos Novos, o primeiro pelo Cerrito e o segundo pelo Baguais, estavam sob responsabilidade da Câmara de Lages. Já o caminho entre Curitibanos e Campos Novos estava sob responsabilidade da Câmara de Curitibanos, que em abril de 1881, arrematou para melhorias o passo do rio Canoas e o do rio Marombas. Porém, havia dúvidas se o passo do rio Canoas pertencia a Curitibanos ou a Lages (A REGENERAÇÃO, 10/04/1881).

A Lei Provincial nº 892, de 29 de março de 1880, que autorizou a realização de novos contratos para reconstrução e conservação da Estrada de Lages, também incluiu seu prolongamento até Curitibanos e Campos Novos. As obras seriam financiadas mediante um empréstimo de 300:000\$000, obtido por meio da emissão de apólice com juros de 7% e amortização de 5% ao ano. Essa lei sofreu uma alteração com a promulgação da Lei Provincial nº 962, de 9 de dezembro de 1882, quando foi autorizada a contração de um empréstimo de 1.000:000\$000 para serem aplicados em diversas estradas, inclusive entre Lages e Campos Novos pelo Cerrito (SANTA CATARINA, 1883b).

No final do século XIX, começou a se formar o complexo ervateiro em Santa Catarina, composto por extração, transporte e beneficiamento da erva-mate. Concentrado nas cidades de Joinville, Rio Negrinho, São Bento do Sul, Rio Negro/Mafra, Três Barras, Canoinhas e Porto União/União da Vitória, ao longo do final do XIX e início do XX, formou uma rede urbana com a presença de fazendas, engenhos, casas comerciais, bancos e companhias de navegação fluvial voltadas para as atividades ervateiras. A presença dos ervais dava-se na combinação com a mata araucária presente no planalto norte, no planalto serrano e nos Campos de Palmas. Também havia ervais em Lages, Curitibanos e Campos Novos. Portanto, para escoar o vegetal que se consolidava como fértil fonte de acumulação, necessariamente teria que se criar condições para sua extração e circulação. Em uma notícia publicada no Jornal Gazeta de Joinville de 06 de abril de 1881, temos a seguinte passagem sobre a combinação da erva-mate com as condições das estradas:

Em Campos Novos, Curitibanos e outras localidades do interior, a erva mate pode, sem desvantagem, competir com as melhores de Guarapuava e Palmas; entretanto, dizemos com pudor, a dificuldade de transporte por caminhos miseravelmente péssimos, não convida aqueles povos a fabricarem uma arroba sequer dessa importante indústria (GAZETA DE JOINVILLE, 06/04/1881).

No planalto norte estava sendo construída, com recursos do governo imperial, a moderna Estrada Dona Francisca, entre Joinville e Rio Negro, que era macadamizada ao longo de seus 146 quilômetros. Para escoar a produção da erva que ficava nas margens do Caminho de Viamão-Sorocaba, foram feitos melhoramentos no trecho norte do caminho, conhecido com Estrada da Mata, que cruzava com a Estrada Dona Francisca em Rio Negro. A maior dificuldade era colher e

transportar a erva mate na distante região de Campos Novos, cuja via de escoamento ainda era precária.

Com a criação do município de Campos Novos, por meio da Lei Provincial nº 923, de 30 de março de 1881, foi transferida para a jovem Câmara Municipal a responsabilidade de administrar as obras do município (O DESPERTADOR, 02/04/1881). Na direção oeste, o limite do novo município se estendia até as margens do rio do Peixe. Com relação à administração das estradas, estava sob a responsabilidade da Câmara de Lages a Estrada de Cerrito e dos Baguais; e da Câmara de Curitibanos, a estrada que cruzava o rio Marombas e seguia até Campos Novos, como previsto pela Lei Provincial nº 1.019, de 11 de maio de 1883, que definiu essas estradas como municipais (SANTA CATARINA 1883a). Mesmo assim, a Câmara dependia de recursos liberado pelo Tesouro Provincial para executar obras de melhoria nas estradas. Entre Lages e Campos Novos, estava se consolidando o caminho pelo Cerrito traçado pelo engenheiro Kreplin. Reiteradas vezes, a Câmara de Lages autorizou a execução de melhorias neste caminho, sobretudo na passagem do rio Canoas (O DESPERTADOR, 16/06/1883).

As estradas do planalto serrano se conectariam com o Vale do Itajaí por meio da Estrada de Blumenau a Curitibanos, que estava sendo aberta desde os anos de 1860 e era financiada pelos governos Imperial e provincial. Esta estrada interessava tanto aos colonos de Blumenau e arredores, pois gerava novas possibilidades de expansão colonial e trocas mercantis, como para os tropeiros, que desciam para o litoral e abriam novas frentes de comércio. Do planalto serrano, desciam gado, charque e couro; das colônias, subiam manufaturados, sal e cereais. A conexão entre as estradas catarinenses, as do planalto com as do litoral, também deve ser analisada do ponto de vista da abertura de novas frentes de acumulação mercantil e como possibilidade de aumentar as rendas do Tesouro Provincial por meio da instalação de postos de arrecadação.

2.2 Estradas para Palmas

Em paralelo à definição da Estrada Lages a Campos Novos, o governo provincial também estabeleceu que fosse construída uma estrada do Guarda Mor (atualmente localizado no interior do município de Curitibanos) aos Campos de Palmas. Porém, foi redefinido o trajeto e ficou acertado que o percurso correto seria de Lages a Campos Novos e de Campos Novos a Palmas (SANTA CATARINA, 1854). Até porque, no ano de 1854, havia sido criado o distrito de Campos Novos, sede de várias fazendas. Como podemos observar na Tabela 1, ao longo de toda a década de 1850 foram sendo liberadas verbas para a construção da Estrada de Palmas.

Portanto, eram duas estradas para serem abertas: Lages a Campos Novos e Campos Novos a Palmas. A primeira estava sob responsabilidade da Câmara Municipal de Lages, que já havia

contratado um administrador para realizar os serviços até a freguesia de Nossa Senhora do Patrocínio de Baguais. Porém, para a segunda, ainda não tinha sido assinado nenhum contrato:

Dos Campos Novos ao de Palmas, ninguém se apresenta a tomar por empresa a picada a menos de 500\$000 por légua, sendo limpa na largura de 10 palmos [2,2 metros] e calculando-se em 9 a 10 léguas [59,4 a 66,0 quilômetros] a mata existente entre os dois campos (SANTA CATARINA, p. 24, 1855).

Com base nesta medida de 9 a 10 léguas, o percurso projetado para atingir Palmas atualmente corresponde chegar até as margens do rio do Peixe, em Herval (atual Herval do Oeste). Em direção aos Campos de Palmas, já estava aberta uma picada que partira de Campos Novos até o rio do Peixe, como podemos ver no anúncio publicado no jornal O Correio Oficial de Santa Catharina de 20 de outubro de 1860:

Remetendo para que informe, o requerimento em que Bento da Silva Telles, residente na freguesia de Campos Novos, pede compra ao estado de um lote de terras nas matas devolutas que bordam a picada de Palmas, aquém do rio do Peixe (O CORREIO OFFICIAL DE SANTA CATHARINA, 20/10/1860).

Em função das contínuas ocupações realizadas pelo governo da província do Paraná nos Campos de Palmas e na abertura da Estrada de Palmas às Missões, o governo catarinense viu-se na obrigação de iniciar de forma mais efetiva a ocupação e a demarcação do mesmo território em disputa. Para tanto, a construção da Estrada de Campos Novos a Palmas era condição *sine qua non* para o estado catarinense marcar sua presença na região e iniciar um processo de adensamento das instituições catarinenses nas terras contestadas. A estrada era o “pomo da discórdia” entre as duas províncias.

Três ações marcaram a determinação do governo catarinense em se fazer presente em Palmas. A primeira foi a criação do distrito de Campos de Palmas, desmembrado da Freguesia de São João dos Campos Novos, por meio da Lei Provincial nº 526, de 15 de maio de 1864 (SANTA CATARINA, 1865); a segunda foi a criação de uma coletoria nos Campos de Palmas durante a 27ª Seção Ordinária, em 11 de abril de 1864, da Assembleia Legislativa Provincial (O MERCANTIL, 17/04/1864); e a terceira foi a aprovação pela mesma assembleia, em sua 40ª Seção Ordinária, de 28 de abril de 1864, do projeto para a abertura de uma estrada entre Campos Novos e Palmas (O MERCANTIL, 01/05/1864).

O longo trecho entre Campos Novos e Palmas já havia sido aberto por meio de uma picada feita pelo pernambucano João Fernandes da Caripuna, que residia em Campos Novos. O projeto apresentado à Assembleia Provincial, em abril de 1864, tinha como base a picada feita por Caripuna. Em 16 de maio de 1864, no bojo das medidas institucionais para ocupar o território em

disputa, foi aprovada a Lei Provincial nº 551, que autorizava o presidente da província a contratar interessados em abrir e construir uma estrada para livre trânsito entre Campos Novos e Palmas. O presidente também estava autorizado a abrir um crédito de 30:000\$000 para financiar a construção desta obra (SANTA CATARINA, 1864).

Com o intuito de iniciar as obras desta estrada que iria consolidar a presença catarinense em Palmas, foi designado Frederico Kelling para novamente fazer todo o levantamento entre Lages e Palmas, apresentando um estudo mais detalhado do que aquele feito por João Fernandes da Caripuna. A expedição de Kelling partiu de Lages em agosto de 1864 e durante um mês mapeou todo o trajeto, como podemos acompanhar no quadro abaixo.

Quadro 1: Trajeto percorrido por Frederico Kellingde Lages a Palmas

Localidade	Léguas	Km
De Lages até aos		
Rio Canoas	5,0	33,0
Curitibanos	5,5	36,3
Rio Marombas	3,5	23,1
Rio Correntes	1,5	9,9
Começa matos e faxinas		
Rio dos Patos; 1ª vez	1,0	6,6
Lugar Carrarino	2,5	16,5
Rio dos Patos; 2ª vez	3,5	23,1
Perdizes, estabelecimentos começado junto a um riacho, que se supõe ser		
Rio dos Patos; 3ª vez	1,3	8,3
Tigre-Pouso ou Fazenda	2,0	13,2
Campos de São João	3,0	19,8
Pouso do Simeão	1,5	9,9
Pouso do Teixeira	0,5	3,3
Pouso do José Carneiro	2,5	16,5
Mato e ruim caminho		
Tamanduá	2,0	13,2
Papuan	2,0	13,2
A cruzar quase perpendicularmente na estrada, que no quadrante do Sudoeste segue da Curitiba para Palmas.	2,0	13,2
Por esta até á Jangada (rio)	2,5	16,5
A base de grande e escabroso morro de muito difícil acesso	1,5	9,9
Ao Faxinal, casa e campo	3,5	23,1
Começo do Campo de Palmas	2,0	13,2
Joaquim Mendes, fazendeiro	1,0	6,6
Ignácio Fernando dito	5,0	33
Capela	4,5	29,7
Resumindo		
Aos Campos de São João	28,8	189,8

A estrada de Curitiba	11,5	75,9
	40,5	267,3
Por esta até o Campo de Palmas	9,5	62,7
Total	49,8	328,4

Fonte: Silva, 1865.

O caminho percorrido por Kelling tinha a extensão total de 49,8 léguas e evitaria os rios que apresentavam maiores dificuldades de travessia, sobretudo o rio do Peixe. Com base nas passagens dos rios descritas por Kelling foi possível fazer um percurso aproximado utilizando como referência as atuais rodovias:

- Lages a Curitibanos: BR-116 (Antiga Estrada da Mata), cruzando do rio Canoas (87,8 km)
- Curitibanos a Lebon Régis: SC-120, cruzando os rios Marombas e Correntes (54,4 km)
- Lebon Régis a Caçador: SC-302, cruzando o rio dos Patos (40,2 km)
- Caçador a Calmon: continua pela atual SC-302, para evitar o rio Peixe, seguindo em direção a Calmon (32,0 km)
- Calmon a Matos Costa: SC-302, chegando aos Campos de São João (18,4 km)
- Matos Costa a General Carneiro (PR): cruza o rio Jangada, na divisa de Santa Catarina com o Paraná, até a antiga Estrada de Curitiba a Palmas (20,4 km)
- General Carneiro a Palmas: Seguindo pela BR-153 e pela BR-282 até Palmas (95,0 km)

No trajeto que elaboramos de Lages a Palmas pelas atuais rodovias, são 348,2 quilômetros, muito próximo das 49,75 léguas traçadas por Kelling (328,3 quilômetros).

A construção da estrada entra na disputa territorial. Em um editorial publicado no jornal O Mercantil de 01 de janeiro de 1865, o editor João Ribeiro Marques alertava para as precárias condições das estradas no planalto catarinense e afirmava que com a construção da estrada para Palmas cairia por chão a “pretensão da província do Paraná de usurpar-nos os terrenos ao sul do Iguaçu” (O MERCANTIL, 01/01/1865). Segue Marques relatando as condições das estradas:

A prova de que avançamos é que mesmo por uma péssima picada que há entre os Curitibanos e os Campos de Palmas tem já descido várias tropas de gado para serem vendidos nos mercados de beira mar desta província. Estamos, pois certo que tornando se franca a comunicação da cidade de Lages com os Campos de Palmas nenhum habitante destes campos quererão mais prestar obediência as autoridades do Paraná (O MERCANTIL, 01/01/1865).

Na disputa territorial, também tinha peso a passagem das tropas e do comércio dos tropeiros. O velho caminho de Viamão-Sorocaba estava sendo substituído pelo novo caminho Missões-Palmas, que encurtava o trajeto e evitava a barreira de cobrança de impostos do Passa Dois em Lages (SILVA, 1865). O governo gaúcho garantia sua coletoria em Goio-Ên, no rio Uruguai e no Passo da Santa Vitória, enquanto Santa Catarina perdia quando era utilizado o caminho Missões a

Palmas. Portanto, abrir a estrada para Palmas significaria garantir o território na disputa com o Paraná, aumentar as receitas provinciais advindas da cobrança sobre as tropas de gado e gerar mais fluxo comercial entre as vilas do planalto serrano e do oeste catarinense.

Em um relatório elaborado pelo Tenente Engenheiro André Pinto Rebouças em 1863, sobre as condições das estradas em Santa Catarina, há um alerta do prejuízo para a fazenda provincial por conta dos desvios feitos pelas tropas. Além das perdas financeiras, segundo Rebouças:

Um outro prejuízo ainda ocorre e vem a ser que o fornecimento de quase todos os gêneros alimentícios de que carecem os habitantes de Campos Novos em vez de serem abastecidos pela província, são transportados da do Rio Grande, resultando daí dois grandes males: diminuição de consumo dos gêneros agrícolas da província e desfalque no capital monetário que se retira do giro comercial (SANTA CATARINA, p. 15, 1863).

Deste modo, abrir novos caminhos e garantir a boa trafegabilidade teria como resultado o aumento das receitas tributárias. O problema era que construir caminhos e mantê-los exigia um volume de recursos financeiros de que o tesouro provincial não dispunha para atender todas as demandas em Santa Catarina. É bom lembrar que naquele momento estavam sendo realizados gastos com outras estradas no litoral norte, no litoral sul, no planalto norte, no Vale do Itajaí e no planalto serrano. Definir a prioridade era uma disputa política, uma “queda de braço” entre as elites regionais junto ao executivo provincial.

A abertura de caminhos e estradas, o fluxo de mercadoria gerado pela passagem dos tropeiros e a criação de novas vilas e freguesias no planalto serrano catarinense marcam o início do processo de formação de um sistema regional de economia. Lages, Curitibanos e Campos Novos formavam a tríade político-administrativa desse sistema regional. Quanto mais se alargava esse sistema, mais era exigida a presença do Estado, tanto por meio de investimentos em obras públicas ou de serviços como correios, telégrafos, educação e outros, quanto da montagem do aparelho de repressão e coerção que dizimava a população indígena e garantia a demarcação das fazendas.

Para acirrar ainda mais os ânimos da discórdia entre Santa Catarina e Paraná, por meio da Lei Provincial nº 626, de 11 de junho de 1869, foram desmembradas de Lages as freguesias de Nossa Senhora da Conceição de Curitibanos, de São João de Campos Novos e de Nossa Senhora do Amparo dos Campos de Palmas (O DESPERTADOR, 03/07/1869). O governo paranaense ignorava as iniciativas catarinenses e continuava sua política de ocupação das terras ao sul do Iguaçu. Adensar o estado catarinense em Palmas era uma necessidade urgente para o governo catarinense. Não bastava apenas criar um novo município, teria que se dar condições concretas para sua manutenção e expansão. Para tanto, novamente voltou à tona a necessidade de retomar o plano de construir a Estrada de Campos Novos a Palmas. Com base na Lei Provincial nº 551, de 16 de maio de 1864, foram contratados Américo Ribeiro Gomes – que havia realizado serviços na Estrada de

Lages ao rio Canoas – e Manuel José de Sant’Ana, com um orçamento de 26:000\$00 para administrar as obras (SANTA CATARINA, 1870).

As obras começaram a ser executadas, mas, a pedido do governo paranaense, foram embargadas em novembro de 1872, por meio de requerimento enviado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (O DESPERTADOR, 09/11/1872). Para o governo paranaense, esta obra não lhe interessava, pois a freguesia de Palmas estava mais perto de Curitiba do que Desterro. No entanto, em seguida, o embargo foi suspenso e as obras seguiram. No ano de 1872, esta era a única estrada que estava sendo construída em Santa Catarina (O DESPERTADOR, 26/11/1872). Os trabalhos continuaram no ano seguinte e o contrato com Américo Ribeiro Gomes foi renovado em setembro de 1873 (O DESPERTADOR, 20/09/1873).

Refazendo a Lei Provincial nº 892, de 29 de março de 1880, em 9 de dezembro de 1882, o Presidente da Província de Santa Catarina, por meio da Lei Provincial nº 962, autorizou a tomada de um empréstimo no valor de 1.000:000\$000 para a construção das seguintes estradas (SANTA CATARINA, 1883b):

- De Lages à estação final da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina: 200:000\$000
- De São José a Lages, com prolongamento até Campos Novos pelo Cerrito, com um ramal partindo do Campo de Figueiredo até Curitibanos: 500:000\$000
- De Blumenau a Curitibanos com prolongamento até Palmas: 300:000\$000

Estavam contempladas nesta lei as mais importantes estradas de Santa Catarina sob responsabilidade do governo provincial. A Estrada de São José a Palmas, colocaria a capital e o litoral em contato direto com o interior – com o sertão da terra firme – e ajudaria a definir o território que estava sendo disputado em prol dos catarinenses. O caminho a ser seguindo para Palmas após chegar em Campos Novos, não seria mais o traçado por Frederico Kelling em direção ao norte até o rio Jangada, mas sim em direção ao oeste cruzando os rios do Peixe, Irani e Chapecó. Esse traçado já estava definido desde o final dos anos de 1850 entre Campos Novos e a margem esquerda do rio do Peixe na localidade de Herval por meio de uma picada de 9 a 10 léguas de extensão. A redefinição desse novo (velho) traçado também interessava ao governo provincial, pois avançava em direção ao “grande oeste” catarinense. Para demarcar o ponto inicial do novo traçado, em 9 de maio de 1883, foi criada pela Assembleia Legislativa Provincial a freguesia de Herval nas margens do rio do Peixe, pertencente a Campos Novos, sob a invocação de São Sebastião (O DESPERTADOR, 16/05/1883).

É bom lembrar que, naquele momento, boa parte do atual território do oeste catarinense também estava em disputa com a Argentina. Além da necessidade de abrir caminhos, o exército brasileiro havia instalado próximo ao rio Chapecó a Colônia Militar de Chapecó, em 14 de março

de 1882, como forma de garantir o território na disputa diplomática. A região também era cortada pela Estrada de Palmas a Missões, por onde transitava boa parte das tropas que seguiam para as feiras paulistas e que passavam por postos de coletas de impostos nos rios Uruguai e Chapecó. Portanto, a redefinição do novo traçado da Estrada de Campos Novos a Palmas somava-se a uma série de iniciativas governamentais (militar, econômica e demográfica).

Acompanhando a Lei Provincial nº 962 de 1880, em 8 de março de 1884, foi aprovada uma nova lei, de número 1.048, autorizando o executivo provincial a contratar os serviços de abertura e manutenção de uma estrada das margens do rio do Peixe até os Campos de Palmas “aproveitando uma picada atualmente existente entre os dois pontos” (A REGENERAÇÃO, 15/03/1884). Essa picada existente, citada na lei, provavelmente tinha sido aberta pelas expedições paranaenses que partiam de Guarapuava e Palmas em direção às Missões e que desviavam seus destinos e rumavam em direção a Campos Novos.

No mês seguinte foi formada uma comissão, composta pelo Coronel Manoel Ferreira da Silva Farrapo, pelo Capitão Francisco Alves Carvalho e pelo Tenente Marcos Gonçalves de Faria, encarregada de coordenar a abertura da Estrada de Campos Novos a Palmas pelo rio do Peixe (A REGENERAÇÃO, 10/04/1884). A tarefa dessa comissão seria partir da freguesia de Herval e seguir na direção noroeste até Palmas.

No Relatório de 1884, o Presidente da Província José Lustosa da Cunha Paranaguá, anunciava que estava autorizado a “confecção da importante estrada de Campos Novos a Campo de Palmas” (SANTA CATARINA, p. 5, 1884). No entanto, a partir de meados dos anos 1880 até 1895, o conflito diplomático com a Argentina e acirra e aumenta a incerteza em relação à posse do território. Como resultado foram evitados melhoramentos na Estrada de Palmas a Missões (caminho das tropas), bem como novos investimentos no trajeto entre Campos Novos e Palmas. Para o governo catarinense, a solução do impasse territorial com a Argentina e com o Paraná havia permitido levar adiante o projeto da “grande via de comunicação” que ligava a Estrada de Lages com a de Campos Novos a Palmas (SANTA CATARINA, p. 11, 1893), uma via de integração territorial do litoral ao extremo oeste.

3. República: a metamorfose dos Campos de Palmas em oeste catarinense

Durante o Segundo Reinado, a política de transporte no Brasil deu mais ênfase à expansão ferroviária e às possíveis combinações com a navegação a vapor (fluvial e marítima de cabotagem). O trem assumiu o papel de modernizador tanto nos centros urbanos maiores como nas localidades mais longínquas. O Brasil, a exemplo de outros países latinos, também viveu seu *boom* ferroviário com a integração dos complexos regionais agroexportadores com os principais portos do País. A

“era ferroviária” não significou que os investimentos em abertura de novas estradas e o melhoramento de velhos caminhos fossem abandonados. Nas cidades e vilas onde não chegavam ferrovias ou que não havia rios navegáveis, necessariamente teria que haver algum meio de transporte para integrá-las aos centros maiores. Mas é claro que, a partir da colocação dos trilhos em uma determinada região, a abertura de novas estradas passou a convergir para a integração com o sistema ferroviário.

No final do século XIX, havia em Santa Catarina a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), com 117 quilômetros de extensão ligando Imbituba, Laguna, Tubarão, Orleans e Lauro Muller, ou seja, as minas de carvão aos portos marítimos. No transporte fluvial, operavam a navegação entre Itajaí e Blumenau, por meio da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau, a navegação no planalto norte na divisa com o Paraná entre os rios Negro e Iguaçu e o canal de navegação entre Laguna e Jaguaruna. Portanto, uma parte considerável do território catarinense não era atendida por ferrovia ou navegação, restando a utilização dos caminhos. As cidades litorâneas se conectavam pela Estrada do Litoral; entre Laguna e Lages havia dois caminhos, a Estrada do Imarui e a Estrada do Tubarão, ambas cruzavam a Serra Geral; entre o Vale do Itajaí e o planalto serrano, havia a Estrada de Blumenau a Curitibaanos, que integrava dois mundos, os colonos com os tropeiros; no planalto norte, a moderna Estrada Dona Francisca colocava Joinville em contato direto com o complexo ervateiro até Rio Negro; a antiga São Francisco do Sul conectava-se com o planalto de Curitiba desde o século XVIII pela Estrada de Três Barras; todo o planalto serrano era cortado pelo Caminho Viamão-Sorocaba e no trecho entre Curitibaanos e Rio Negro, onde a mata era mais densa, realizou-se uma série de obras, para criar condições de trafegabilidade para as tropas, que resultaram na conhecida Estrada da Mata; e, por fim, a mais aclamada pelo governo provincial, a Estrada de Lages aproximava a capital do interior e se constituiu na mais importante obra de integração rodoviária de Santa Catarina.

No final do século XIX, o oeste catarinense estava se consolidando como uma região que apresentava consideráveis potenciais de acumulação privada – por meio da extração e comercialização da madeira araucária e da erva mate ou por meio da venda de terra para companhias de colonização. Após a assinatura do tratado com a Argentina (1895) e o fim da Revolução Federalista (1893-1895), a região se colocava como um novo espaço para a expansão do capitalismo brasileiro. Nesse contexto é que foi apresentada a proposta para a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) que ligaria Itararé (SP) a Santa Maria (RS), cortando o segundo planalto paranaense e o meio oeste catarinense no vale do rio do Peixe. Os trabalhos de construção desta ferrovia iniciaram no dia 15 de novembro de 1895, a partir da cidade de Ponta Grossa, no Paraná, que seria utilizada como base para atacar as duas linhas: norte, em direção a Itararé, e sul, em direção ao rio Uruguai (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS

PÚBLICAS, 1899). A construção do trecho catarinense da EFSPRG, entre os rios Uruguai e Iguaçu, foi iniciada em 1907 e concluída em 1910 e margeava a pequena planície fluvial do rio do Peixe. A expansão da malha ferroviária no Brasil levou à extinção das marchas tropeiras provenientes do sul do país e, como resultado, os caminhos de Viamão a Sorocaba e de Missões a Palmas foram abandonados.

A presença da EFSPRG no meio oeste catarinense alterou os planos de abertura e manutenção das estradas no planalto serrano e oeste, ou seja, o objetivo principal agora seria levar as estradas para as estações ferroviárias. Como no caso de Campos Novos, por exemplo, a prioridade era chegar até a estação Herval. Porém, a presença da ferrovia na região não fez o governo estadual abandonar os projetos de abertura de novas estradas, apenas acrescentou outros direcionamentos para a política de transportes em Santa Catarina.

Em 1882, foi aberta a agência dos correios de Campos Novos e definida a linha postal entre Lages, Curitiba e Campos Novos. Os telégrafos chegaram a Campos Novos em 1903 vindo de Curitiba, que se conectava com Blumenau e Lages. Em 1905, a rede de telégrafos cortou todo o planalto e o oeste catarinenses, ligando Campos Novos a Palmas. E, em 1908, Erechim ligou-se com Campos Novos. Por fim, somando-se a essas camadas geoeconômicas das comunicações, em outubro de 1910 foi inaugurado o trecho catarinense da EFSPRG. As camadas geoeconômicas, formadas por estradas, linhas postais e telegráficas e ferrovias já estavam presentes nos Campos de Palmas na primeira década do século XX. A sobreposição dessas camadas, combinadas às atividades econômicas (extrativa e pecuária) e ao processo de colonização, formava as bases concretas do sistema regional de economia no oeste catarinense.

Essa trajetória de formação de economias naturais, tal como eram os Campos de Palmas no início do século XIX, para a formação de sistemas regionais de economia com a combinação e sobreposição de diversas camadas geoeconômicas, segue a mesma trajetória descrita por Rosa Luxemburgo (1985) em “A acumulação de capital”, que relata a violenta transformação das economias naturais em economias mercantis. Todo o processo de conversão do natural em fonte de valorização do valor implica em tomadas de medidas autoritárias e violentas por parte do capital e do Estado. Foi assim nos Campos de Palmas, desde o extermínio dos indígenas até a construção das estradas, dos telégrafos e das ferrovias.

3.1 Seguindo com as estradas de Campos Novos e abandonando a estrada para Palmas

A inauguração do trecho catarinense da EFSPRG e o início do processo de demarcação das terras no oeste catarinense para a futura colonização fizeram com que o governo catarinense reavaliasse suas estratégias, concentrando-se mais na Estrada de Campos Novos a Chapecó, cruzando os rios do

Peixe e Irani e chegando até a Colônia Militar de Chapecó. Com a fundação das inúmeras colônias no oeste catarinense a partir de 1910, a responsabilidade na abertura de novas estradas para fazer a interligação entre as colônias ficou sob responsabilidade das companhias privadas de colonização. A elas eram atribuídas funções de criar condições materiais mínimas para a expansão e a manutenção dos novos colonizadores no território catarinense. Paulatinamente com a transformação das colônias em municípios, a tarefa de construir e manter as estradas foi sendo transferida para as prefeituras. Porém, a “grande via de comunicação”, entre Florianópolis e a fronteira com a Argentina, a atual BR-282, estava sob responsabilidade do governo estadual.

A Guerra do Contestado, entre 1912 e 1916, estancou o processo de colonização e de investimentos do estado catarinense em obras de expansão rodoviária. Porém, após o término da Guerra e a assinatura do Acordo de Limites com o Paraná, a região ingressou em uma era de mudanças sociais e econômicas, metamorfoseando as relações mercantis simples em reprodução ampliada do capital.

No início da República, o conflito diplomático com a Argentina se encaminhou para um desfecho final favorável ao Brasil, mas a disputa territorial entre Santa Catarina e Paraná carecia de acordo amigável entre os dois estados. Sem uma definição, o governo catarinense seguia com suas estratégias para garantir seu território. A Lei Estadual nº 49, de 06 de setembro de 1892, liberou 5:500\$000 para a realização das obras necessárias à estrada entre Lages e Campos Novos pelo Cerrito (SANTA CATARINA, 1893). O novo governo republicano catarinense reafirmou a opção pelo caminho do Cerrito, em detrimento do Baguais.

Essa opção pelo Cerrito foi reforçada pela Lei Estadual nº 403, de 28 de setembro de 1899, que aprovou um crédito de 6:000\$000 para realizar melhoramentos na estrada de Lages a Campos Novos (SANTA CATARINA, 1900). Na primeira década do século XX, ocorreram constantes liberações de verbas para a realização de obras de abertura e melhoramento nas principais estradas catarinenses (Tabela 1). Também foi aprovado um crédito de 15:000\$000, por meio da Lei Estadual nº 402, de 23 de setembro de 1899, para serem aplicados nas obras da estrada que partia de Campos Novos e seguia até Porto União, ou seja, pelo antigo caminho trilhado por Frederico Kelling em 1864.

Tabela 1: Gastos realizados e previstos na construção das estradas para Campos Novos e Palmas (em réis)

Ano	Estrada de Lages e Curitibanos a Campos Novos	Estrada para Palmas	Observação
1851		2:000\$000	Gasto realizado
1853		2:000\$000	Gasto realizado
1854		2:000\$000	Gasto realizado
1855		3:000\$000	Gasto realizado

1856		2:000\$000	Gasto realizado
1857		1:000\$000	Gasto realizado
1858		1:000\$000	Gasto realizado
1859		1:000\$000	Gasto realizado
1864		26:000\$000	Lei 551 de 16 de maio
1868	5:000\$000		Lei 594 de 21 de março
1870		30:000\$000	Crédito
1886		1:588\$860	Gasto realizado
1892	5:500\$000		Lei 49 de 06 de setembro
1899	6:000\$000		Lei 403 de 28 de setembro
1899		15:000\$000	Lei 402 de 23 de setembro
1912	6:500\$000		Gasto realizado
1913	1:800\$000		Gasto realizado
1915	700\$000		Gasto realizado
1916	2:648\$500		Estudos
1916	4:000\$000		Gasto realizado
1917	3:649\$5000		Gasto realizado
1917	1:393\$550		Estudos
1918	3:797\$700		Gasto realizado

Fonte: SANTA CATARINA, Discursos de presidentes de províncias, vários anos; SANTA CATARINA, Mensagens dos governadores, vários anos.

Uma notícia publicada em 19 de setembro de 1908 no jornal Gazeta de Joinville descreve a viagem realizada pelo cidadão Campos Lobo, que trabalhava na Companhia de Seguro Sul América, em uma aranha (carroça) puxada por um cavalo. Partindo de Florianópolis, no dia 17 de junho, em direção a Lages, foram 5 dias de ida e 4 de volta. De Lages a Curitiba foi meio dia e de Curitiba a Campos Novos, mais meio dia. Ao todo, foram percorridos 800 quilômetros. De retorno a Florianópolis, Campos Lobo seguiu em direção ao norte do estado, percorrendo mais de 300 quilômetros (GAZETA DE JOINVILLE, 19/09/1908). A viagem de Campos Lobo revela que, no início do século XX, as principais estradas catarinenses já apresentavam condições de trafegabilidade. Desta forma, estava se consolidando o projeto catarinense da “grande via de comunicação” entre litoral e interior.

Referindo-se à Estrada de Lages, Vidal Ramos, em sua Mensagem encaminhada ao Congresso Representativo do Estado em 1912, relata:

O tráfego de carros está, entretanto, estabelecido em todo o percurso da grande artéria, cuja construção representa uma extraordinária soma de esforços por todos os administradores, que se tem sucedido na direção dos negócios públicos do estado e da antiga província (SANTA CATARINA, p. 127, 1912).

Corroborando com Campos Lobo, o relato de Vidal Ramos, demonstra que algumas estradas catarinenses já possibilitavam o tráfego de carroças e carros. Além disso, em 1916, já era possível realizar uma viagem de automóvel de Rio Negro a Desterro, descendo pela Estrada Dona Francisca

e seguindo pela antiga Estrada do Litoral. A ausência de um sistema ferroviário catarinense capaz de integrar as diversas regiões e as principais cidades não impediu que se formasse no território barriga-verde uma rede de viação integradora que permitisse os diversos fluxos gerados pela economia e pela sociedade catarinense:

Na falta de estradas de ferro, urge a construção de estradas de rodagem com uma mesma orientação, obedecendo a um plano geral, ligando entre si os centros de produção e consumo e os portos de escoamento, facilitando e barateando os transportes (SANTA CATARINA, p. 77, 1916).

No dia 20 de novembro de 1918, embarcou em um automóvel, em Florianópolis, uma comitiva em direção a Lages, composta pelo Secretário da Fazenda e Obras Públicas (Victor Konder), o Diretor de Obras Públicas (Olavo Freire Júnior), o desenhista (Antônio Pinheiro) e o contratante da construção da Estrada de Lages a Campos Novos (Braz Fiorenzano) (REPÚBLICA, 23/11/1918). Essa viagem também mostra que a Estrada de Lages já oferecia condições de tráfego para veículos automotores. Em 1919, por meio da Lei Estadual nº 1.303, de 17 de setembro, o executivo estadual autorizou subvencionar empresas de transportes, com o valor anual de 6:000\$000, que fizessem, semanalmente, os serviços regulares de carga e passageiros (automóveis e auto caminhão) entre Estreito e Lages, e, eventualmente, para Curitiba, Campos Novos e São Joaquim. Nas viagens, também obrigatoriamente deveriam ser conduzidas as malas postais sem ônus para o estado (GOULARTI FILHO, 2014).

A passagem da ferrovia no meio oeste catarinense demandou a abertura de novas estradas ligando as estações com a cidade de Campos Novos. Partindo de Campos Novos, foram abertos três caminhos: em direção à estação de Herval, à estação Bom Retiro (antiga Limeira e atual Luzerna) e à estação Capinzal. Paralelamente à abertura desses novos caminhos, durante a década de 1910, foram realizados melhoramentos nos trechos a Curitiba e a Lages (SANTA CATARINA, 1913; SANTA CATARINA, 1915; SANTA CATARINA, 1916). A abertura de novas frentes não levou ao abandono dos antigos trechos. Em 1917, entre Lages e Campos Novos e entre Lages e Curitiba, as obras foram arrendadas ao agrimensor Emilio Gallois que, em dois anos, gastou 6:833\$200 (SANTA CATARINA, 1917; SANTA CATARINA, 1918). Em 26 de junho de 1920, a governo estadual e a municipalidade de Lages assinaram um contrato com o Sr. André Wendhausen & Cia para realizar obras na estrada de rodagem entre Lages e o rio Canoas, em direção a Campos Novos, em uma extensão de 80,9 quilômetros (CONSELHO MUNICIPAL DE LAGES, 1921). Em 1925, foi assinado um novo contrato com a firma Schwerin, Coelho & Cia para seguir com as obras do trecho entre Lages e o rio Canoas. Entre Campos Novos e Herval do Oeste, os 51 quilômetros restantes foram entregues à municipalidade de Campos Novos (SANTA CATARINA, 1926).

Após a assinatura do Acordo de Limites e o fim da Guerra do Contestado, por meio da Lei Estadual nº 1.147, de 25 de agosto de 1917, o governo catarinense tratou de criar os municípios de Mafra, Porto União, Cruzeiro (Joaçaba) e Chapecó. Todos com uma extensa expansão territorial, que serviria de base para a criação de novos municípios e de ponto de partida para novas colônias. No oeste, Chapecó constituiu-se na cidade polo e na sede das principais companhias de colonização. A partir de Chapecó, o governo catarinense se empenhava em abrir uma nova estrada, que seguiria até a fronteira com a Argentina, nas margens do rio Peperi-guaçu:

Uma das mais importantes da rede de viação do Estado, sendo a sua construção de conveniência indiscutível. Além de avançar sobre a nossa fronteira, o que, por si justifica qualquer dispêndio que se faça, ela atravessa uma zona das mais ricas e férteis do Estado e liga a sede do remoto município de Chapecó (Xanxerê) à vila de Cruzeiro [Joaçaba] e, assim, diretamente a Capital. Desta construção estão já estudadas e em serviço cerca de 80 quilômetros (SANTA CATARINA, p. 40, 1922).

Partindo de Chapecó, também começaram a ser realizadas obras no caminho que levava até o Passo de Goio-Ên, no rio Uruguai, divisa com o Rio Grande do Sul. Em todo o território catarinense, no ano de 1922, estavam sendo abertas e executadas obras de melhoramentos em aproximadamente 2.000 quilômetros (SANTA CATARINA, 1922). Os novos equipamentos e maquinários e o aperfeiçoamento de técnicas na construção de rodovias ensaiavam o início da “era rodoviária”.

No ano de 1925, foi dado início à abertura da estrada entre Joaçaba e Chapecó, cujas obras ficaram sob responsabilidade da Diretoria de Viação e Obras Públicas, que recebeu a incumbência de concluir as obras em um prazo de 36 meses. Na passagem do rio Irani, seria disponibilizada uma balsa para fazer a travessia (SANTA CATARINA, 1926).

Quadro 2: Panorama geral das estradas de rodagem em Santa Catarina em 1927

Estradas estaduais	Em tráfego	Em construção	Projetada
Florianópolis – Peperi-guaçu	413,0	184,0	220,0
Florianópolis – Porto União (via Joinville)	588,0		40,0
Teresópolis – Mampituba (divisa Rio Grande do Sul)	115,0		99,0
Brusque – Itajaí	35,0		
Índios – Km 52 da estrada do Sindicato	38,5		
Bom Retiro - São Joaquim (via Urubici)		20,3	47,7
Curitibanos – Bela Vista	62,5		82,5
Goyo-en – Clevelândia (via Xanxerê)	30,0		99,0
Tijucas – Gaspar (via Nova Trento – Brusque)	104,0		
Itajaí – Pontes Altas (via Blumenau)	265,5		
Lages – Rio Caçador (via Curitibanos)	83,5		80,0

Barracão – Rio do Sul	90,0		
Blumenau – Joinville (via Jaraguá)	128,0		
Total	1.953,0	204,3	668,2

Fonte: SANTA CATARINA, 1927.

A Lei Estadual nº 1.539, de 8 de outubro de 1926, criou a Inspetoria de Estrada de Rodagem e de Minas, que ficou encarregada de apresentar o Plano Rodoviário Estadual. A longa estrada de Florianópolis a Peperi-guaçu, atual BR-282, com 817 quilômetros era a maior rodovia em obras no estado e passava por Lages, Campos Novos, Joaçaba e Chapecó. Estavam em operação 413 quilômetros; em obras, 184; e em fase de projeção, 220 (Quadro 2):

A estrada da capital ao extremo oeste catarinense, que ainda se acha interrompida entre Lages e Campos Novos e entre Cruzeiro [Joaçaba] e Xanxerê e nada se tendo feito dali por diante (SANTA CATARINA, p. 83, 1927).

Esse plano foi aprovado em 1937 por meio do Decreto Estadual nº 7, de 6 de janeiro, que hierarquizou as estradas catarinenses em primeira e segunda classe. Na orientação leste–oeste de primeira classe, estava o percurso de Florianópolis até Dionísio Cerqueira, na fronteira com a Argentina, alcançando 794 quilômetros. O trecho entre Curitiba e Campos Novos passou a ser definido como estrada secundária, uma vez que o caminho pelo Cerrito estava incluído no eixo leste/oeste (DIRETORIA DE ESTRADA DE RODAGEM, 1939). Nas décadas seguintes, este eixo foi incorporado aos planos rodoviários e aos planos nacionais de viação até se concretizar como a BR-282, que foi dividida em dois grandes trechos– o primeiro de Florianópolis a Lages e o segundo de Lages a São Miguel do Oeste. A pavimentação desses dois trechos ocorreu ao longo das décadas de 1970 e 1980, sendo que o primeiro ficou sob responsabilidade do governo estadual e o segundo do governo federal. O último trecho a receber pavimentação asfáltica foi entre Lages e a BR-470, passando por São José do Cerrito, no ano de 2010.

Com relação ao caminho até Palmas, após o Acordo de Limites, o município de Palmas passou a pertencer ao Paraná, que reorientou a prioridade na construção de estradas pelo governo catarinense. Palmas deixou de ser prioridade para Santa Catarina. O foco se deslocou para o oeste e o extremo oeste, a nova frente pioneira catarinense. Partindo de Curitiba em direção ao planalto norte, o objetivo era chegar até Caçador e Porto União. O trecho ferroviário catarinense da EFSPRG integrava Joaçaba, Caçador e Porto União. Porém, entre Curitiba e a estação de Herval, eram aproximadamente 120 quilômetros; e em direção ao norte, até Caçador, eram 95 quilômetros, até Porto União mais 78 quilômetros. Portanto, também compensava retomar a construção do velho trecho de Frederico Kelling.

Em 1925, foi celebrado um contrato para retomar o velho caminho entre Curitiba e Caçador, que era parte da antiga picada entre Campos Novos e Palmas. No contrato estava prevista a abertura de 80 quilômetros de estradas, com um custo total de 8:000\$000, excluindo as pontes com mais de oito metros. O pagamento seria sido feito com doação de terras devolutas e o prazo de entrega seria de 36 meses (SANTA CATARINA, 1926). Esse antigo trecho até Palmas passou a ser considerado obra secundária para a Diretoria de Viação e Obras Públicas. Tanto que não foi incluída no primeiro esboço de plano rodoviário catarinense de 1926, nem no Plano Rodoviário Catarinense de 1937.

Atualmente não há nenhuma ligação direta entre Campos Novos e Palmas ou entre Curitiba e Palmas. No final dos anos 1940, foi iniciada a construção da Estrada de Caçador a Palmas, passando por Taquara Verde, mediante um convênio realizado com a prefeitura de Caçador e o governo estadual. Foram abertos 36 quilômetros de caminhos novos e realizadas melhorias em outros 10 quilômetros, além de serem construídas sete pontes de madeira de lei (SILVA, 1950).

A cidade de Palmas hoje conta com uma população de aproximadamente 43 mil habitantes. Uma estrada que era o “pomo da discórdia” entre dois estados, foi relegada ao limbo das estratégias governamentais e da história.

4. Considerações finais: três olhares sobre uma estrada

Dentro de uma perspectiva sociocultural, uma estrada cumpre a função de romper formações autônomas e segregadas. Uma estrada possibilita conjugar e combinar em espaços distintos, ou no mesmo espaço, formações socioespaciais diferenciadas. A Estrada de Blumenau a Curitiba aproximava e combinava culturas e formas de organizações sociais distintas: tropeiros com colonos imigrantes. A pequena produção mercantil das colônias europeias e a grande propriedade pecuária e tropeira do planalto eram formações socioespaciais diferentes que se encontravam na Estrada de Blumenau a Curitiba. O mesmo ocorria com a Estrada do Imaruí e do Tubarão, que sobrepunha em espaços diferentes a cultura açoriana do litoral lagunense com a tropeira do planalto serrano. Uma estrada também é definida como elemento difusor de novas formas de organização social, como podemos observar nos caminhos que partiam de Lages em direção ao oeste que levaram o conjunto das técnicas entranhadas na vida material do fazendeiro e do caboclo lageano para Campos Novos. Portanto, podemos pensar a estrada como uma unidade que combina e sobrepõe elementos de diferenciação social em um mesmo espaço. Ela é a antítese da formação segregada.

Uma estrada também pode ser pensada como um elemento de conquista e reafirmação do poder territorial para uma Nação ou para uma pequena localidade. Os meios de transportes, seja por vias terrestres, férreas ou fluviais, em boa medida, formam a base territorial das primeiras camadas

geoeconômicas. Pelas estradas e ferrovias, trafegam as informações dos correios e dos telégrafos; pela navegação fluvial, flutuam as malas postais. Os caminhos abrem fronteiras para a ocupação do território e da colonização. A ocupação territorial e o aumento da densidade demográfica exigem novas demandas como a telefonia, a rede de energia elétrica e o abastecimento de gás e água. Essas camadas sobrepostas determinam e são determinadas pela urbanidade e pela reprodução ampliada do capital e formam um sistema regional de economia. Estado e capital privado se combinam para realizarem novos investimentos na expansão dessas camadas dentro do sistema regional de economia que paulatinamente adensam o estado no território e acionam mecanismo de acumulação com alcance ampliado, mas com forte impacto regional.

Outro olhar que podemos lançar sobre os caminhos e estradas é o da violência. Pelas estradas seguem as frentes de expansão que abrem clareiras na mata e vão dizimando a população indígena e ao mesmo tempo absorvem suas técnicas de sobrevivência. Na sequência, chegam as frentes pioneiras que aceleram o processo de colonização aprofundo a extermínio das populações nativas. Nos Campos de Palmas, assistimos *pari passu* a esta epopeia. Como se fossem portadores do “destino manifesto”, expedições de bandeiras e entradas seguidas de colonos imigrantes transformaram o vasto território de Campos de Palmas em uma rede de cidade. Aos indígenas restaram algumas homenagens em nomes de ruas, estádios de futebol e praças.

A estrada de Lages e Curitiba até Campos Novos foi o elo integrador do meio oeste catarinense com o planalto serrano e o litoral. Na segunda metade do século XIX, Campos Novos serviam como um “posto avançado” das estratégias de conquista do governo catarinense e abriram uma frente de expansão em direção ao rio do Peixe com a possibilidade de chegar até a fronteira com a Argentina. As precárias condições da estrada não impediram este avanço, pelo contrário, reforçavam o apelo ao governo catarinense para investir com mais afinco na abertura de novos trechos e na manutenção dos velhos caminhos. No início do século XX, a estrada de Campos Novos, ao cruzar o rio do Peixe e ir ao encontro da colonização que vinha do extremo oeste catarinense, criou as condições favoráveis para executar o projeto da “grande via de comunicação” catarinense: do litoral à fronteira.

Com relação à estrada que seguia para Palmas, em um primeiro momento era uma estrada estratégica na disputa territorial com o Paraná. Quando a questão dos limites caminhava para um desfecho final, o governo catarinense não demonstrou mais interesse em chegar até a cidade de Palmas. Neste sentido, esta estrada assumia um caráter de instrumento de imposição e reafirmação de poder. Quando a situação se reverteu contra Santa Catarina, o projeto da estrada saiu da pauta política. Não era uma estrada para a “economia”, mas sim para o “poder”.

5. Fontes e referências

Jornais

A REGENERAÇÃO. 10 DE ABRIL DE 1881. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 15 de março de 1884. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 10 de abril de 1884. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

GAZETA DE JOINVILLE. 06 de abril de 1881. Joinville. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 19 de setembro de 1908. Joinville. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

O ARGOS DA PROVÍNCIA DE SANTA CATHARINA. 31 de março de 1860. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016..

O CONCILIADOR CATHARINENSE. 24 de outubro de 1849. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

O CORREIO OFFICIAL DE SANTA CATHARINA. 20 de outubro de 1860. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016..

O DESPERTADOR. 08 de março de 1864. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016..

_____. 03 de julho de 1869. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 09 de novembro de 1872. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 26 de novembro de 1872. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 20 de novembro de 1873. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 28 de abril de 1880. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 30 de março de 1881. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 02 de abril de 1881. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 21 de maio de 1881. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 16 de maio de 1883. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 16 de junho de 1883. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

O MERCANTIL. 12 de fevereiro de 1863. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 17 de abril de 1864. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 01 de maio de 1864. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 01 de janeiro de 1865. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 28 de fevereiro de 1867. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 28 de março de 1868. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 19 de abril de 1868. Desterro. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

REPÚBLICA. 14 de outubro de 1899. Florianópolis. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

_____. 23 de novembro de 1918. Florianópolis. Disponível em <<http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>> Acesso em 15 de maio de 2016.

Relatórios oficiais

BRASIL. *Relatório do Ministério de Estado dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo ministro Barão de Cotegipe a Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores> Acesso em 10 de maio de 2016.

_____. *Relatório do Ministério de Estado dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo ministro Carlos Augusto de Carvalho a Assembleia Geral Legislativa*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/ministerial/rela%C3%A7oes_exteriores> Acesso em 10 de maio de 2016.

CONSELHO MUNICIPAL DE LAGES. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Lages pelo Sr. Major Aristiliano Laureano Ramos*. Lages: Tipografia do Godinho, 1921.

SANTA CATARINA. *Fala do presidente da província de Santa Catarina Antero José Ferreira de Brito apresentada a Assembleia Legislativa*. Desterro: Tipografia Provincial, 1844. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Fala do 3º vice-presidente da província de Santa Catarina Severo Amorim do Valle apresentada a Assembleia Legislativa*. Desterro: Tipografia Provincial, 1849. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Fala do presidente da província de Santa Catarina João José Coutinho apresentada a Assembleia Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia J. Villeneuve, 1857. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina Francisco Carlos de Araújo Brusque apresentada a Assembleia Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia do Correio Mercantil, 1860. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina Pedro Leitão da Cunha apresentado a 1º vice-presidente Francisco José de Oliveira*. Desterro: Tipografia J. A. do Livramento, 1863. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda apresentado a Assembleia Legislativa*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1868. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina André Cordeiro de Araujo Lima apresentado ao 2º vice-presidente Manuel do Nascimento da Fonseca Galvão*. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1870. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório do presidente da província de Santa Catarina José Lustosa da Cunha Paranaguá apresentado a Francisco Luiz da Gama Rosa*. Desterro: Gabinete Tipográfico, 1884. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do 1º vice-presidente do estado de Santa Catarina Elyseu Guilherme da Silva apresentada a Assembleia Legislativa*. Desterro: Gabinete Sul Americano, 1893. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador de Santa Catarina Vidal José de Oliveira Ramos apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1912. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador de Santa Catarina Vidal José de Oliveira Ramos apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1913. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador em exercício de Santa Catarina João Guimarães Pinho apresentada ao Congresso de Representativo*. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1915. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador de Santa Catarina Felipe Schmidt apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1916. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador de Santa Catarina Felipe Schmidt apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1917. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Relatório da Secretaria Geral dos Negócios do Estado de Santa Catarina apresentado por Fulvio Coriolano Aducci ao governador do estado*. Florianópolis: Empresa O Dia, 1918.

_____. *Mensagem do governador em exercício de Santa Catarina Raulino Julio Adolpho Horn apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1922. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador em exercício de Santa Catarina Antonio Vicente Bulcão Vianna apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1926. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Mensagem do governador de Santa Catarina Adolpho Konder apresentada ao Congresso Representativo*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1927. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em 5 de junho de 2016.

_____. *Plano rodoviário catarinense*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1939.

RIO GRANDE DO SUL. *Relatório apresentado pelo presidente da província Francisco José de Souza Soares de Andréa a Assembleia Provincial*. Porto Alegre: Tipografia do Comércio, 1848. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/rio_grande_do_sul> Acesso em 15 de abril de 2016.

_____. *Relatório apresentado pelo presidente da província Francisco José de Souza Soares de Andréa a Assembleia Provincial*. Porto Alegre: Tipografia do Porto-alegrense, 1849. Disponível em <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/rio_grande_do_sul> Acesso em 15 de abril de 2016.

Coleção de Leis

BRASIL. *Coleção de Leis das leis do Brasil de 1820*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>> Acesso em 05 de abril de 2016.

_____. *Coleção de Leis das leis do Brasil de 1809*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891. Disponível em <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>> Acesso em 05 de abril de 2016.

SANTA CATARINA. *Coleção das leis da província de Santa Catarina promulgada na sessão do ano de 1864*. Desterro, 1865.

_____. *Coleção das leis da província de Santa Catarina promulgadas na sessão do ano de 1868*. Desterro: Tipografia de Joaquim Augusto do Livramento, 1868.

_____. *Coleção de leis da província de Santa Catarina promulgadas na sessão do ano de 1882*. Desterro: Tipografia da Regeneração, 1883a.

_____. *Coleção de leis da província de Santa Catarina promulgadas na sessão do ano de 1883*. Desterro: Tipografia da Regeneração, 1883b.

_____. *Coleção de leis do estado de Santa Catarina*. Desterro, 1893.

_____. *Coleção de leis do estado de Santa Catarina*. Florianópolis, 1900.

_____. *Coleção de leis do estado de Santa Catarina*. Florianópolis, 1920

Livros e artigos em periódicos

BLASI, Paulo. *Campos Novos: um pouco de sua história*. Florianópolis: Edeme, 1984.

CARVALHO, João Antônio Rodrigues de. Projeto de uma estrada da cidade de Desterro as Missões do Uruguai e outras províncias que devem servir de ensaio ao melhoramento da província de Santa Catarina. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, tomo VII, 1845.

GOULARTI FILHO, Alcides. Integrando o território catarinense: a construção da Estrada de Lages. In: GOMÉZ, Teresita, SALERNO, Elena. *Políticas públicas, servicios y transportes: Argentina y Brasil em el siglo XIX y XX*. Buenos Aires: Editora da Universidad de Buenos Aires, 2014.

LIST, Goerg Friedrich. *Sistema nacional de economia política*. São Paulo: Nova Cultura, 1986. (Os economistas).

LUXEMBURGO, Rosa. *A acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Os economistas).

MACHADO, Paulo Pinheiro. *A ocupação do vale do rio Canoas*. Florianópolis: Mimeo, 2002.

_____. *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

SILVA, Gonçalves dos Santos. *As leis em conflito com o direito de ocupação e conquista ou a província de Santa Catarina em seus confins com a província do Paraná*. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1865.

SILVA, Zedar Perfeito da. *Oeste catarinense*. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, 1950.