

# A CONSTRUÇÃO DOS CAMINHOS DA ERVA-MATE EM SANTA CATARINA: COMBINAÇÃO E SOBREPOSIÇÃO DE TRANSPORTES

Alcides Goularti Filho\*

Fábio Farias de Moraes\*\*

Pesquisa financiada pelo MCT/CNPq

## Resumo

O complexo ervateiro caracterizou a atividade econômica originária do planalto norte e do norte catarinense. Desde o último quartel do século XIX até meados da década de 1940, esse complexo constituiu-se no principal indutor da renda e de novos investimentos naquela região. Nesse contexto, formou-se um sistema de transportes com investimentos estatais e privados em que os elementos sobrepostos ora se combinavam, ora se subordinavam e se excluíam uns aos outros, formando uma rede que tinha a finalidade de escoar a produção de erva-mate, mas que também abriu espaço para a circulação intrarregional de mercadorias e o crescimento de outras atividades econômicas. A navegação fluvial nos rios Iguaçu, Negro e Canoinhas, a descida da serra pela estrada Dona Francisca até Joinville e o segundo trajeto via fluvial pelo rio Cachoeira até o Porto de São Francisco formaram a primeira combinação de estruturas de transporte da erva-mate no Estado. A ferrovia, após a entrada em operação da Linha São Francisco, em 1913, que viria ligar o Porto União ao de São Francisco, substituiu as outras vias em sua maior parte e submeteu-as à condição de transporte secundário. Não obstante a modernização sofrida nos transportes até São Francisco do Sul, o porto daquela cidade teve de se adequar ao desembarque crescente de erva-mate e madeira, vindos de cima da serra e destinados ao mercado externo. Assim, constantes obras de ampliação da capacidade de escoamento de carga dos trapiches privados na Baía da Babitonga e outras, com recursos públicos, seguiam a expansão das atividades ervateiras. Este sistema integrado de transportes promoveu a transformação das economias naturais em economias mercantis, dentro do padrão agrário mercantil exportador predominante na economia brasileira do período. Os caminhos da erva-mate contribuíram também para a fixação de colonos na região e para a diversificação dos investimentos, seja pelo alcance de mercados longínquos ou pelo estímulo ao fluxo de mercadorias na própria região, seja pela necessidade da criação de indústrias que os abastecessem.

**Palavras-chave:** erva-mate – transportes – complexo ervateiro

## 1. Introdução

A erva-mate (classificada pelo botânico francês Auguste de Saint-Hilaire como *Ilex paraguariensis*) é um vegetal que convive na floresta araucária no Brasil meridional. Com mais intensidade, havia a presença da erva-mate no noroeste do Rio Grande do Sul, no planalto de Santa Catarina, no segundo e no terceiro planaltos do Paraná e no sul do Mato

---

\* Professor da UNESC, Doutor em Economia pela UNICAMP, Pesquisador de Produtividade do CNPq. E-mail: agf@unesc.net

\*\* Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC – E-mail: fabio\_famo@hotmail.com

Grosso. Sua presença no território catarinense no século XVIII era de conhecimento dos bandeirantes e dos tropeiros que passavam pelo planalto serrano e pelo norte, aprisionando índios, procurando pedras preciosas ou transportando gados muares. Somente após o início da exploração da erva-mate no Paraná, então pertencente à Província de São Paulo, a partir do segundo quartel do século XIX, a existência desse produto passou a despertar algum interesse em Santa Catarina.

O início das atividades ervateiras no planalto norte catarinense está associado a dois grandes movimentos: a expansão da exploração no Paraná, em direção ao Rio Negro e ao Iguaçu, e a colonização do norte catarinense a partir de Joinville, com a fundação de São Bento, Rio Negrinho e Campo Alegre. A partir do último quartel do século XIX, foi constituído no Paraná um grande complexo ervateiro, composto pelas seguintes unidades: a) extração e beneficiamento da erva-mate, mais abundante no segundo planalto; b) comercialização, tendo como centros Curitiba e Morretes; e c) transportes, conjugando a utilização da navegação fluvial, os caminhos em direção ao litoral e as ferrovias.

A consolidação e a expansão do complexo ervateiro no Paraná criaram condições para o crescimento das atividades de extração, beneficiamento, comercialização e transporte no planalto norte catarinense e na região próxima aos rios Iguaçu e Negro. Após a fundação de Joinville, em 1851, e a expansão da colonização para os Campos de São Miguel, pós-1873, a presença da erva-mate possibilitou a fixação dos colonos em São Bento, Rio Negrinho e Campo Alegre, e criou as bases para a formação do complexo ervateiro em Santa Catarina. Em 1880, já havia, na colônia de São Bento, dois engenhos de erva-mate, sendo um movido a vapor e outro, a água, e, em Joinville, cinco, sendo três movidos a vapor e dois, a água. No ano de 1884, os mesmos sete engenhos produziram 40.000 barricas de erva-mate, que era o produto mais exportado da cidade de Joinville (FICKER, 1965:1973). Segundo Almeida (1979), entre 1880 e 1895, foram registradas na cidade quatorze firmas exportadoras de erva-mate, com destaque para a Companhia Industrial Catarinense, que, no seu breve período de existência (1891 a 1906), se tornou a maior exportadora do produto em Santa Catarina, com filiais no Paraná e nas várias cidades do planalto norte catarinense. Em São Bento, entre 1899 e 1904, havia dez exportadoras de erva-mate, incluindo uma filial da Companhia Industrial Catarinense.

Mafrá, em Santa Catarina, e Rio Negro, no Paraná, ambas fundadas por tropeiros que cruzavam o Caminho da Mata, também se transformaram num centro de beneficiamento e exportação da erva-mate, que era recebida, por via fluvial, de São Matheus, Porto Amazonas, União da Vitória, Porto União e Canoinhas (ARBIGAU, 1929). Em Canoinhas e Porto

União, havia a presença de grandes ervais, onde era colhida e sapecada<sup>1</sup> a erva-mate, para depois ser transportada e comercializada em Mafra.

Sua produção criou e ampliou o mercado regional com a presença de engenhos, oficinas, fábricas de barricas, carroções, ferrarias, casas comerciais, companhias de navegação e outros. Muitos comerciantes que atuavam na compra e venda de mercadorias em geral passaram a se dedicar também ao comércio da erva-mate. A presença de engenhos e casas comerciais em toda a região criou elos de integração produtiva e comercial, ampliando as relações mercantis e possibilitando a diversificação do capital. O complexo ervateiro mercantilizou a região, comandou o processo de acumulação e contribuiu para a fixação dos colonos no norte e no planalto norte catarinense.

O objetivo deste artigo é descrever e analisar a formação e a construção dos caminhos da erva-mate em Santa Catarina, de Porto União a São Francisco do Sul. Destacaremos, de forma separada: a formação das companhias de navegação fluvial na divisa com o Paraná, envolvendo as cidades de Porto União, Canoinhas, Três Barras e Mafra; a construção da Estrada Dona Francisca, que partia de Joinville até Mafra, passando por Campos Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho; a construção da Linha São Francisco, um ramal ferroviário da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, ligando o Porto de São Francisco do Sul ao Porto União, ou seja, cobrindo todo o trecho da Estrada Dona Francisca até Mafra, e da navegação fluvial até Porto União; além das tentativas para construir o novo Porto em São Francisco do Sul. Este sistema de transporte fazia parte do complexo ervateiro em Santa Catarina, uma extensão do complexo paranaense.

Entendemos complexo ervateiro como um conjunto integrado de atividades que atuam direta e indiretamente na produção, no beneficiamento, no transporte e na comercialização da erva-mate. No seio do complexo ervateiro catarinense, desenvolveu-se um sistema de transportes, formado por navegação fluvial, estradas de rodagem e ferrovias, que integrava as unidades produtoras aos entrepostos comerciais e seguia em direção aos portos.

## **2. Navegação fluvial**

Apesar de haver no Brasil uma ampla bacia hidrográfica com longos trechos trafegáveis, a

---

<sup>1</sup> Feita de forma manual ou em cilindros, o sapecamento era uma das primeiras etapas do processo de beneficiamento do vegetal, do qual ainda faziam parte a quebra ou dessecação — eram desmembrados os galhos mais grossos dos mais finos e enfiados separadamente; a secagem — feita pelo método “barbaquá”, em que a erva era posta em um cilindro ligado a um sistema de aquecimento; o “cancheamento” — processo rústico que consistia em picar e peneirar (canhear) a erva; a moagem — a erva era moída e, posteriormente, separada de acordo com a granulometria e a classificação comercial (em grossa, fina e extrafina); e a embalagem — a erva era embalada em sacos de algodão, barricas de pinho, pacotes de papel ou latões (SILVA, 1900).

navegação fluvial a vapor pouco se desenvolveu, principalmente se a comparamos com a dos Estados Unidos. Até o final do Império, não havia um sistema de transportes no interior que fosse integrado, combinando as diversas vias de comunicação. No interior, ainda persistiam os velhos caminhos, moldados pelos bandeirantes e pelos tropeiros nas suas longas marchas. As estradas de ferro, construídas durante o Segundo Reinado e a Primeira República, funcionavam de forma desarticulada, sem uma lógica integradora, voltadas principalmente para os portos do litoral.

No Paraná, os rios são mais favoráveis à geração de energia elétrica do que à navegação. O maior rio navegável é o Paraná que tem, desde a sua nascente, no Rio Paranaíba, até a sua foz (no Rio da Prata) 4.965 km, sendo 3.367 km navegáveis. Os outros rios navegáveis são o Tibají, com uma extensão transitável de apenas 78 km, e o Ivaí, com 140 km. O Rio Iguaçu, com 1.320 km, tem uma extensão navegável de 360 km ao longo do segundo planalto paranaense, desde a cidade de Porto Amazonas até Porto União (SC) e União da Vitória (PR). Os afluentes navegáveis mais importantes são o Rio Negro (165 km), desde as cidades de Rio Negro (PR) e Mafra (SC), e os rios Potinga (110 km) Timbó (50 km) e Canoinhas (20 km) (CORDEIRO e OLIVEIRA, 2008).

A navegação no Rio Iguaçu já era praticada desde o período colonial, mas efetivamente a navegação a vapor se iniciou em 1882. O Decreto Imperial n. 7.248, de 19 de abril de 1879, concedeu ao Coronel Amazonas de Araújo Marcondes o privilégio de estabelecer uma linha a vapor no Rio Iguaçu, desde a localidade de Caya-Canga até Porto União (BRASIL, 1880). O primeiro vapor a trafegar no Iguaçu foi o *Cruzeiro*, no dia 27 de dezembro de 1882, numa viagem entre Porto Amazonas e Porto União. Media cerca de 16 metros (80 palmos) de comprimento e 5,2 metros (26 palmos) de largura e tinha 18 cavalos de força, com duas rodas nas laterais. O segundo vapor do Coronel Amazonas foi o *Visconde de Guarapuava*. Em seguida, foi fundada a segunda companhia, pertencente a Arthur de Paula e Souza que tinha adquirido um barco utilizado no Rio Tibagi, o vapor *Fontana*. Anos mais tarde, o Coronel Amazonas vendeu seus dois navios para a companhia de navegação de Arthur de Paula e Souza (MANSUR, 1932).

Após essas duas iniciativas, começaram a surgir outras companhias de navegação fluvial, algumas possuindo apenas um barco e outras, com pequenas frotas de lanchas, como a Beurmester Thom & Cia., de 1883, proprietária apenas do vapor *Curitiba*, que fazia a travessia nas águas rasas do Rio Negro ao Rio Iguaçu. Em 1899, já trafegavam no Rio Negro os vapores *Brasil*, *Iguaçu* e *Rio Negro*. Alguns barcos eram fabricados em União da Vitória,

na firma de João Ihlenfeld, outros, comprados em Santa Catarina e outros mais, até mesmo importados (BELLEGARD, 1935).

Pelo Rio Iguaçu, os navios a vapor saíam de Porto Amazonas, passavam por São Mateus e Rio Claro e chegavam à União da Vitória, todos no Paraná, e pelo Porto União, em Santa Catarina. Pelo Rio Negro, os barcos saíam das cidades de Rio Negro e Mafra, passando por Três Barras e Canoinhas (MARTINS, 1932). Em boa medida, a navegação possibilitou o aumento do fluxo mercantil na região, dinamizando a pequena produção comercial, e também contribuiu para lá fixar os novos imigrantes que chegaram. Os barcos maiores levavam até 800 sacos de erva-mate, e cada lancha, até 300 sacos. Já para as tábuas de madeira, a capacidade de carga era de 400 dúzias, sendo 200 transportadas de barco e 100, em cada lancha rebocada (REISEMBERG, 1984).

O fluxo de embarcações nos rios era mais intenso durante o período de colheita da erva-mate, reduzindo-se de forma considerável na entressafra. Além disso, durante o período da seca, a navegação ficava comprometida, sendo muitas vezes interrompida em determinados trechos dos rios. Durante a entressafra e as secas, para evitar a queda no rendimento, as companhias de navegação atendiam ao comércio local, transportando mercadorias, principalmente a madeira, para os pequenos portos fluviais (BACH, 2006, & ANSBACH, 2008).

Em 1915, as várias empresas de navegação que atuavam na região e recebiam subvenções do governo paranaense, com um total de 10 vapores, foram encampadas pelo governo estadual, que formou a Lloyd Paranaense (PARANÁ, 1918; 1920). Mesmo assim, novas companhias privadas continuaram a ser formadas, como a Empresa de Navegação Portes & Cia. e a Leão Júnior & Cia. Ao todo, nos anos de 1920, trafegavam pelo Rio Iguaçu 28 navios de 12 companhias de navegação (REISEMBERG, 1984)

Em Canoinhas, a navegação era feita do Rio Canoinhas até o Rio Negro. Boa parte do fluxo mercantil para cidades mais ao norte era feito pela navegação fluvial, que, junto com a erva-mate e a madeira, se tornou um dos pilares da economia local.

Atraídos pela erva-mate e pela madeira, os primeiros colonizadores serviram-se do rio como via de comunicação natural. Foi justamente no ponto onde atracaram as primeiras embarcações e que passou a ser denominado de 'porto', que se ergueram as casas que assinalaram o início da cidade de Canoinhas (SILVA, 1940).

Em Mafra, às margens do Rio Negro, também havia pequenos portos fluviais, frequentados por várias embarcações de companhias locais.

O Lloyd Paranaense era a principal companhia que operava no Rio Negro. Ambas as margens do rio, acima e bem próximo à ponte metálica, eram servidas de portos de embarque e ancoradouros das lanchas e vapores. Vapores e lanchas sulcavam o Rio Negro transportando, com seus traços pitorescos, o fruto do comércio com os povoados desde a beira rio de Mafra a Porto União (PREFEITURA MUNICIPAL DE MAFRA, 1967).

No início do século XX, reacendeu-se uma velha disputa territorial entre Santa Catarina e Paraná, conhecida como o “Acordo de Limites”, em que o governo paranaense reivindicava todo o território do planalto norte e oeste catarinense, alegando que essas terras já faziam parte da base geográfica do Estado, quando a província tinha sido desmembrada de São Paulo (HEINSFELD, 1996). Durante a disputa, o governo do Estado do Paraná reforçava o desenvolvimento da navegação e defendia a construção do ramal ferroviário até São Francisco do Sul, com o objetivo de garantir os territórios por ele pretendidos.

Por conta dessa disputa, já em 1893, o governo do Paraná chegou a proibir a navegação no Rio Negro por catarinenses, julgando-o de sua propriedade exclusiva. Para o governo catarinense foi uma afronta, pois o direito de navegar era garantido pela Constituição.

Funda-se aquele governador, para justificar o seu ato arbitrário, no pretendido *uti possidetis*, que indebitamente exerce o Paraná na zona contestada a Santa Catarina, e da qual é divisa o Rio negro. Esquece, porém, o ilustre e distinto administrador que, perante os princípios de direitos, esse *uti possidetis*, entre Estados, não se pode estender a um rio navegável, como é o Rio Negro, e muito menos para fazer de sua navegação um monopólio ou privilégio exclusivo de uma empresa (SANTA CATARINA, 1893:15).

O “Acordo de Limites” foi assinado somente em 1916, com ganho de causa para Santa Catarina, que continuou com os territórios contestados. A construção da Linha São Francisco, estendendo-se até Porto União, aparou as arestas entre os dois Estados.

Após a erva-mate descer a serra do mar pela Estrada Dona Francisca, chegando a Joinville, o transporte até o Porto de São Francisco era feito novamente pela navegação fluvial ao longo do Rio Cachoeira, numa pequena extensão de 10 km.

### **3. Estrada Dona Francisca**

A construção da Estrada Dona Francisca (EDF), ligando Joinville a Mafra, fazia parte de um movimento maior, cujo objetivo era consolidar a colonização do Brasil em direção ao interior. Juntamente com a Estrada União Indústria, ligando o Rio de Janeiro a Juiz de Fora, a EDF inaugurou um novo regime de construção de estradas no Segundo Império. A abertura de caminhos e picadas com base no trabalho rudimentar e aventureiro passou a ser administrada

e financiada pelo Estado, por meio da contratação de companhias capitalistas que empregavam mão de obra assalariada e escrava. As estradas passaram a ser projetadas por engenheiros, utilizando o sistema de macadame, que consistia em chão batido com camadas de pedra, pontes de concreto, meio-fio, canaletas para vazão da água e recortes, além da manutenção constante.

No planalto norte catarinense, passando por Mafra e Porto União, havia o caminho das tropas, que partia de Viamão e seguia para Ponta Grossa, terminando em Sorocaba. Ligando o planalto norte ao litoral, havia apenas uma picada, que era pouco utilizada, dadas a precariedade e as dificuldades da descida na Serra do Mar. Inicialmente aberta como picada, no ano de 1854, sob a coordenação da Sociedade Colonizadora de 1849, em Hamburgo, as obras da Estrada da Serra, como era conhecida a EDF, seguiram, ora num ritmo mais lento, ora mais acelerado. A Estrada era considerada fundamental para a consolidação da colonização do norte catarinense, uma vez que colocava o litoral em contato com o planalto, o que possibilitaria escoar a produção da erva-mate pelo Porto de São Francisco do Sul. Além disto, permitiria fundar novos núcleos coloniais serra acima, como foi o caso de São Bento do Sul, Rio Negrinho e Campo Alegre, nos Campos de São Miguel.

Tendo como data oficial do início das obras da Estrada da Serra 29 de março de 1858, a primeira frente de trabalho era formada por 40 operários, que, logo em seguida, passou a ter o apoio financeiro do Império. A estrada teria 6 metros (30 palmos) e valetas abertas em ambos os lados (FICKER, 1965). Mais do que o início das obras, a possibilidade de estabelecer contatos comerciais com o planalto norte gerou expectativas favoráveis para a colônia e para a Sociedade Colonizadora (SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849, HAMBURGO, 1860).

Nos anos imediatos ao início das obras, os repasses orçamentários do governo imperial atrasavam, levando à lentidão e à paralisação das obras. Todavia a Sociedade Colonizadora tinha pressa, pois almejava tomar posse dos terrenos ao longo da estrada e começar a construção de ramais em direção ao Vale do Itapocu e à Colônia de Blumenau.

De acordo com o contrato assinado, em 1º de maio de 1865, com o Governo Imperial, a Sociedade Colonizadora se comprometeu a assumir as obras da EDF de acordo com o projeto governamental, que, por sua vez, se obrigou a aumentar os repasses mensais. Em abril de 1867, foi realizado um novo contrato com prazo prorrogado para mais cinco anos, garantindo 247 km<sup>2</sup> de terras devolutas ao longo da Estrada para a Sociedade Colonizadora. Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), as obras da EDF seguiram num ritmo muito lento, sendo suspensas nos dois últimos anos do conflito (AGAPITO, 1989).

Após o fim da guerra, o governo imperial retomou as obras num ritmo mais acelerado. Mesmo com o esforço hercúleo para a sua construção, no ano de 1873 estavam prontos apenas 33 km, chegando até o cimo da serra. As obras foram divididas em cinco distritos. No Relatório de 1874, temos um quadro geral das obras da Estrada:

- 1º distrito – 24,5km, de Joinville à subida da serra,
- 2º distrito – 8,2 km, na Serra do Rio Seco,
- 3º distrito – 20 km, da serra até a Encruzilhada,
- 4º distrito – 43,4 km, da Encruzilhada ao Ribeirão da Serra,
- 5º distrito – 47,3 km, da Encruzilhada até a vila de Rio Negro no Paraná (BRASIL, 1875).

Entre 1870 e 1875, as obras tiveram um avanço considerável, o traçado estava definido, as picadas foram abertas e desmatadas, faltando apenas fazer a abertura da estrada com o sistema de macadamização. Em 1876, restavam ser concluídos somente 46 quilômetros macadamizados, e os núcleos de Campo Alegre, São Bento e Rio Negrinho já estavam servidos pela EDF, podendo ser transitados por carroças e carroções (BRASIL, 1877). Com o avanço das obras, o governo imperial cumpria a sua promessa de integrar a Colônia Dona Francisca ao planalto norte catarinense, mas a Sociedade Colonizadora tinha dificuldades para acelerar o processo de colonização nas margens da EDF, dada a baixa entrada de imigrantes.

No ano de 1878, as obras em direção ao Rio Negro foram paralisadas no quilômetro 95, continuando apenas os serviços de manutenção e empedramento e a construção de bueiros, pontes e pontilhões. Até o ano de 1885, os trabalhos alcançaram o quilômetro 112, com movimento de terra e em condições precárias de tráfego. Mais adiante, entre o quilômetro 130 e as margens do Rio Negro, o caminho era cargueiro feito apenas por tropas.

No ano de 1892, as verbas foram aumentadas, garantindo a conclusão das obras até Mafra. Nesse ano, a construção avançou com o empedramento, chegando ao quilômetro 112 e a macadamização, ao 94, faltando apenas mais 34km para alcançar o seu destino final (BRASIL, 1892). No ano seguinte, dado o aumento dos valores repassados, as obras de empedramento chegaram ao quilômetro 143, restando somente mais três por concluir (BRASIL, 1894). Por fim, no dia 31 de julho de 1895, as obras foram dadas por terminadas pelo governo federal, que repassou a responsabilidade da estrada para o governo estadual (BRASIL, 1896).

A Estrada Dona Francisca tornou-se a principal artéria de escoamento da erva-mate do planalto norte catarinense para a cidade de Joinville, o maior centro comercial da região. De



Mafra desciam os carroções Sãobentowagen, carregados de barricas de erva-mate, alcançando Joinville, de onde partiam pelo porto fluvial, seguindo pelo Rio Cachoeira e chegando ao Porto de São Francisco do Sul. Com a entrada em operação da Linha São Francisco, ligando São Francisco do Sul a Mafra, passando por Joinville, São Bento do Sul e Rio Negrinho, em 1913, a EDF tornou-se uma via secundária na região, tanto para o transporte de pessoas quanto de mercadorias.

#### **4. Ferrovia - Linha São Francisco**

A tentativa de ligar o litoral sul brasileiro à fronteira do Paraguai remonta ao Tratado de Aliança Defensiva, assinado em Assunção, no dia 25 de dezembro de 1850, quando ficou acordado (no Artigo XIII) que seria feita a abertura de estradas rápidas e seguras para estabelecer comunicações regulares entre as duas nações (REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS, 1852). Com o advento da Guerra do Paraguai (1864-1870), os propósitos assinados no Tratado foram abandonados e a integração com o Paraguai deixou de ser uma prioridade para o governo brasileiro.

Dentro do movimento de ocupação das fronteiras, de transformação das economias naturais em mercantis e de busca da valorização do capital, explorando atividades agrárias voltadas para o mercado externo, o Decreto n. 10.432, de 9 de novembro de 1889, concedeu a João Teixeira Soares o privilégio de construir uma ferrovia, partindo das margens do Rio Itararé, na Província de São Paulo, onde terminava a Sorocabana, para chegar a Santa Maria, no Rio Grande do Sul, com dois ramais, um na província do Paraná, seguindo até os rios Piquiri e Paraná, e outro acompanhando o Rio Iguaçu. Como as obras não começaram e o governo brasileiro tinha pressa, em 1892, o privilégio foi repassado para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (EFSPRG), que deveria construir a ferrovia e explorar as terras devolutas às suas margens.

A extensão do tronco principal e dos ramais somava, ao todo, 1.952 km, sendo o trecho Itararé (SP) – Rio Uruguai (SC/RS) o mais importante, dividido em duas seções: Itararé–Porto União e Porto União–Rio Uruguai, com 941 km (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1898). Os trabalhos de construção da estrada efetivamente foram iniciados 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). O primeiro trecho foi inaugurado em 16 de dezembro de 1899, com uma extensão de 228 km.

Com a conclusão do primeiro trecho da EFSPRG, vindo de São Paulo até as margens do Rio Iguaçu, na divisa com Santa Catarina, em 1904, foi baixado um decreto<sup>2</sup> que aprovou os estudos definitivos e o respectivo orçamento do primeiro segmento da linha ferroviária, ligando o Porto de São Francisco do Sul à vila de São Bento, passando pelas cidades de Joinville e Jaraguá, conhecida como Linha São Francisco (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1905).

Em outubro de 1910, dentro do prazo fixado pelo governo federal, o trecho catarinense entre Porto União–Rio Uruguai foi entregue ao tráfego. Com o fim das obras, a linha Itararé–Rio Uruguai alcançou a marca de 883 km. Durante a execução da obra do trecho catarinense da EFSPRG, começou a construção da Linha São Francisco. O projeto inicial foi revisto, ficando apenas com 96 km, ligando São Francisco a Hansa (atual Corupá), passando por Joinville e Jaraguá. No dia 29 de julho de 1906, foi inaugurado em Joinville o primeiro trecho dessa linha

Em 1911, após a inauguração do trecho do Rio Iguaçu ao Rio Uruguai, cortando todo o meio oeste catarinense, seguindo o Rio do Peixe, foram iniciados os trabalhos de conclusão da linha São Francisco, partindo de Corupá e Porto União. O segmento entre Corupá e Três Barras, passando por Mafra, com 219 km, foi aberto ao tráfego no dia 1 de abril de 1913, e o entre Três Barras e Canoinhas, com 11 km, foi entregue no dia 1 de outubro do mesmo ano (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1915). Os prazos para entrega do trecho entre Canoinhas e Porto União foram prorrogados, uma vez que, por decreto<sup>3</sup>, se definiu que as obras deveriam ser concluídas em 1910. A linha já começou operando com déficit, mas a esperança era que, com a extensão da linha em tráfego, a situação seria revertida (SANTA CATARINA, 1911).

No relatório da Secretaria de Negócios do Estado de 1915, apresentado ao governador, o secretário Fulvio Aducci argumentava que, das quatro ferrovias existentes em Santa Catarina, apenas a Linha São Francisco era a mais importante. Afirmava que a Estrada de Ferro Santa Catarina, no Vale do Itajaí, era tão somente uma ferrovia municipal, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, na região carbonífera, ficara reduzida a uma linha secundária e quase inútil, e a EFSPRG cortava uma região que estava sob a jurisdição do Paraná. Já a Linha São Francisco:

É a mais importante e a que melhor corresponde às necessidades da nossa produção e exportação. Partindo do Porto de São Francisco (...) e estendendo seus trilhos por uma

---

<sup>2</sup> Decreto n. 5.280, de 9 de agosto de 1904.

<sup>3</sup> Decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907.

zona riquíssima de erva e madeira e que se presta para a cultura de quaisquer cereais e para a criação em larga escala, essa linha será, dentro em pouco tempo, um dos maiores elementos do nosso progresso (SECRETARIA GERAL DOS NEGÓCIOS DO ESTADO, 1915:190).

Pretendia-se que, num futuro próximo, a Linha São Francisco fizesse a integração com o Mato Grosso, o Paraguai e a Bolívia, tornando-se um “grande caminho” por onde passariam os produtos destinados aos mercados norte-americano e europeu.

Mesmo numa situação de insolvência, a EFSPRG prosseguiu com a construção de alguns ramais previstos nos contratos. Uns nunca foram executados, como a ligação com a capital do Paraguai. Como a Linha São Francisco estava quase pronta, não compensava mais parar. Ligar a EFSPRG ao Porto de São Francisco do Sul, para escoar a madeira da *Southern Brazil Lumber* e a erva-mate, talvez fosse uma saída para melhorar o estado de inadimplência da companhia.

No dia 20 de agosto de 1917, foi inaugurado o tráfego provisório entre Canoinhas e Porto União, elevando para 463 km a extensão total da linha. Nesse mesmo ano, a EFSPRG entrou em concordata e o projeto para chegar à fronteira com o Paraguai foi abandonado (KONDER, 1921).

A construção da Linha São Francisco substituiu a Estrada Dona Francisca, e os trens tomariam o lugar dos os carroções. Portanto, deve ser entendida a construção da linha entre Porto União e Porto de São Francisco do Sul dentro da expansão das vias de comunicação do complexo ervateiro, tal como foi a expansão das ferrovias paulistas no complexo cafeeiro.

## **5. Porto de São Francisco do Sul**

São Francisco do Sul, que fica às margens da Baía da Babitonga, foi fundada em 1658. Como Desterro e Laguna, São Francisco também era mais uma das vilas estabelecidas no litoral meridional da colônia, como estratégia para definir, ocupar e manter posições militares. O mar era a única via de comunicação da vila com o resto da colônia. O porto e a vila nasceram juntos. No começo, era um ancoradouro natural, depois transformou-se em trapiches e num porto organizado.

O de São Francisco do Sul sempre foi considerado o melhor porto natural do Sul do Brasil, pelos naturalistas, pelos viajantes e pelos engenheiros que visitavam a região. No início do século XX, foram feitos vários estudos, contratados pelo governo catarinense ou pela União, para realizar obras de construção e melhoramentos.

O primeiro estudo para a construção do novo porto, mais afastado do centro da cidade, foi realizado no século XX, em 1908, pelos engenheiros da EFSPRG, a mesma companhia que construiu a Linha São Francisco. Nesse estudo, foi feita uma sondagem em toda a região marítima que dá acesso à barra do norte até o interior da Baía da Babitonga, ficando definidas a máxima e a mínima profundidades das marés e a liberação para o tráfego de embarcações de até 27 pés de calado (THIAGO, 1941).

Em 1912, foi concedida à Companhia EFSPRG autorização para construir e explorar uma estação marítima no Porto de São Francisco do Sul, sem ônus para a União. A Companhia deveria tanto desobstruir o ancoradouro e dragar o canal através da lagoa Saguacu, quanto o rio Cachoeiras, para a navegação de embarcações de até dois metros de calado, entre São Francisco do Sul e Joinville<sup>4</sup>, porém as obras não foram iniciadas conforme os planos da Companhia.

No final da década de 1910, o governo do Estado de Santa Catarina começou a exigir da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais (IFPRC) providências para melhoria do Porto de São Francisco do Sul, para que pudesse atender às demandas das atividades ervateiras e madeireiras. Em 1919, com base nas concessões feitas aos estados do Paraná, do Maranhão e de Pernambuco, o mesmo governo encaminhou um pedido à Inspeção para que fosse feita a concessão das obras de melhoramento e exploração para o governo estadual. Para tanto, a União fixou as despesas e definiu que a Inspeção deveria mandar fazer os estudos para a construção do novo porto<sup>5</sup>.

O Relatório dos Serviços Executados pela Comissão do Porto de São Francisco do Sul, apresentado à Inspeção, reafirmava suas exuberantes qualidades, afirmando que, do sul do Brasil, era o “melhor, mais amplo, mais abrigado e mais profundo do Estado, sendo por isso considerado como magnífico porto militar” (INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS, 1922: 5). Esses argumentos reforçaram a ideia da necessidade de dar mais atenção ao porto catarinense, tendo-se iniciado, em setembro de 1921, os estudos de levantamento hidrográfico do porto e da barra (BRASIL, 1922).

Por decreto<sup>6</sup>, em 1921, foi autorizada a celebração do contrato de construção das obras de melhoramento da barra e do novo porto por um prazo de setenta anos, sem que, no entanto, fosse determinada a data para o seu início, o que seria estipulado só em 1925, também por decreto<sup>7</sup>. Ficou definido que as obras deveriam começar, no máximo, dois anos após a

---

<sup>4</sup> Decreto n. 9.967, de 26 de dezembro de 1912.

<sup>5</sup> Lei n. 4.242, de 5 de fevereiro de 1921.

<sup>6</sup> Decreto n. 15.203, de 28 de dezembro de 1921.

<sup>7</sup> Decreto n. 16.896, de 5 de maio de 1925.

aprovação do contrato pelo Tribunal de Contas, e o prazo de entrega deveria ser de três anos após o seu início.

Com relação aos vários trapiches, em 1927, o engenheiro Hidelbrando de Araújo Góes, da Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, fez o seguinte relato:

No porto, existem vários trapiches, pertencendo os mais bem situados à firma Hoepcke Co. e à E. F. São Paulo-Rio Grande. Os demais trapiches, à montante do da Alfândega, foram construídos em uma praia de declive muito suave, de modo que alcançam as profundidades convenientes com grande extensão. Resulta desta circunstância o encarecimento da carga e descarga de mercadorias e do custeio dos trapiches, cuja estrutura de madeira é muito atacada pelo “teredo navalis”. O Lloyd Brasileiro, a despeito de possuir um desses trapiches, prefere recorrer à firma Hoepcke Co. para os serviços dos seus navios (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1928, p. 100).

Além dessas firmas, também havia os trapiches do Santista e do Mercado Público, que, juntos (cinco trapiches), poderiam comportar de oito a dez navios simultaneamente. E pelo fato de já existir em São Francisco do Sul um trapiche da firma Carl Hoepcke desde 1903, o projeto de construção do porto despertou o interesse de Carlos Hoepcke Júnior e Henrique Schloemam, que apresentaram ao governador Adolpho Konder, em março de 1927, um estudo para iniciar as obras. Finalmente, em 20 de junho de 1927, numa solenidade oficial, foi assentada a pedra fundamental da obra do porto (*A RAZÃO*, 1927). Para a execução das obras, foi formada, no dia 10 de março de 1928, na cidade de Florianópolis, a Companhia Porto de São Francisco, cujo principal objetivo era a sua construção (*A RAZÃO*, 1928).

Em 1930, as obras da construção do novo Porto de São Francisco do Sul foram paralisadas, sendo retomadas somente em 1941, ocorrendo sua inauguração em 1955. Entre 1908 e 1941, o porto passou por um compasso de espera. Entre concessões e tentativas frustradas de construção, o porto ervateiro, ou melhor, os trapiches seguiam uma trajetória de crescimento no movimento exportador. Um porto da colonização do norte catarinense transformou-se em ervateiro. Quando da sua inauguração, em 1955, o complexo ervateiro catarinense já não era mais expressivo, e o porto passou por um forte ajuste estrutural até se consolidar como graneleiro.

## **6. Conclusão**

Todo o planalto norte catarinense, até o início do último quartel do século XIX, era esparsamente povoado com a presença de pequenas vilas, formadas pela passagem dos

tropeiros, como Mafra e Porto União, além de alguns aventureiros que exploravam a erva-mate na região, ou seja, havia uma economia natural e um território de passagem. A situação começou a reverter-se com a política de imigração impulsionada pelo Estado, que visava demarcar território e defender suas fronteiras. Estas tarefas foram entregues a companhias capitalistas colonizadoras e, mais adiante, a associações de trustes ferroviários. O crescimento virtuoso de Joinville, a abertura da Estrada Dona Francisca, a fundação de novos núcleos populacionais, a navegação dos rios Iguazu e Negro, integrando Porto União, Canoinhas e Mafra, o início da exploração racional da erva-mate em território catarinense e a construção de estradas de ferro ocorrem num curto período de 25 anos, o que transformou a região de economia natural em mercantil. Foram criadas as condições materiais para a reprodução ampliada do capital, tendo como móvel da acumulação as atividades ervateiras.

A expansão do complexo ervateiro impôs ritmos acelerados à formação e à construção de um sistema de transportes baseado na navegação fluvial, em estradas de rodagem, ferrovias e portos. Essas modalidades de transporte ora se combinavam, ora uma passava a subordinar-se à outra. No transporte da erva-mate para o Porto de São Francisco do Sul, a navegação fluvial atuou com a Estrada Dona Francisca, de 1882 a 1913. Com a chegada da ferrovia a Mafra, a navegação passou a somar-se à Linha São Francisco, em detrimento daquela estrada. Em 1917, com a conclusão das obras ferroviárias até Porto União, a ferrovia passou a subordinar-se também à navegação. As estruturas modernas, mais velozes e eficientes, cristalizadas na ferrovia, possibilitaram um fluxo mais intenso no transporte de erva-mate, exigindo novos investimentos no Porto de São Francisco do Sul.

A produção subordina-se ao transporte, mas o transporte amplia a capacidade de sua produção e atinge mercados mais longínquos. A produção também impulsiona os transportes, que, por sua vez, possibilitam ampliá-la por meio da aproximação do espaço e da redução do tempo para sua realização. Os meios de transporte não se destinam a produzir, especificamente, uma mercadoria, mas surgem como uma extensão do processo produtivo. Se, inicialmente, é a produção que se subordina aos transportes, portanto, só é possível desenvolvê-los onde ela cria condições para a sua circulação.

Nesse pequeno universo do complexo ervateiro em Santa Catarina, encontramos elementos da síntese, da dinâmica e da história dos transportes no Brasil.

## Fontes e Referências Bibliográficas

### Relatórios

BRASIL. **Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo Ministro Francisco do Rego Barros Barreto à Assembléia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro, 1875. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo Ministro Thomaz José Coelho de Almeida à Assembléia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro, 1877. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado pelo Ministro Antão Gonçalves de Farias à Assembléia Geral.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1892. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério dos Negócios da Indústria e Obras Públicas apresentado pelo Ministro Antônio Olyntho dos Santos Pires à Assembléia Geral.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Epitácio Pessoa pelo Ministro do Comércio, Viação e Obras Públicas, J. Pires do Rio, no ano de 1921.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

INSPETORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS. **Relatório dos serviços executados pela Comissão do Porto de São Francisco do Sul.** São Francisco do Sul, junho de 1922, p. 5.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório apresentado pelo Ministro Severino dos Santos Vieira ao Presidente da República no ano de 1898.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado pelo Ministro Severino dos Santos ao Presidente da República no ano de 1899.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado pelo Ministro Lauro Severino Müller ao Presidente da República no ano de 1904.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado pelo Ministro Augusto Tavares de Lyra ao Presidente da República no ano de 1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório dos serviços prestados pela Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais no ano de 1927 ao Ministro do Comércio, Viação e Obras Públicas pelo engenheiro Hildebrando de Araújo Góes.** Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, v. 2, 1928.

PARANÁ. **Relatório do Presidente Affonso Alves Camargo apresentada ao Congresso legislativo do Estado em 1º de fevereiro de 1918.** Curitiba: Tipografia da República, 1918. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Presidente Affonso Alves Camargo apresentada ao Congresso legislativo do Estado em 1º de fevereiro de 1920.** Curitiba: Tipografia da República, 1920. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MAFRA. **Revista do cinquentenário do município de Mafra.** Mafra, 1967.  
REPARTIÇÃO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS. **Relatório apresentado pelo Ministro Paulino José Soares de Souza à Assembléia Geral Legislativa.** Rio de Janeiro: Universal de Laemment, 1852.

SANTA CATARINA. **Mensagem apresentada pelo Vice-Presidente da Província de Santa Catarina à Assembléia Legislativa em 7 de agosto de 1893.** Desterro: Gabinete Sul-Americano, 1893. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo governador Vidal José de Oliveira Ramos em julho de 1911.** Florianópolis: Tipografia do Dia, 1911. Disponível em <<http://www.crl.edu>>. Acesso em agosto de 2009.

SECRETARIA GERAL DOS NEGÓCIOS DO ESTADO. **Relatório apresentado ao Governador pelo Secretário Fulvio Aducci em junho de 1915.** Florianópolis: Tipografia do Dia, 1915.

SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. **Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo.** Hamburgo, 1851-1892. (série completa traduzida). Tradução Helena Remina Richlin do Arquivo Histórico de Joinville.

## Decretos e Leis

BRASIL. **Decreto n. 10.432, de 9 de novembro de 1889.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 5.280, de 9 de agosto de 1904.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em: agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 9.967, de 26 de dezembro de 1912.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em: agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 4.242, de 5 de fevereiro de 1921.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em: agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 15.203, de 28 de dezembro de 1921.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 16.896, de 5 de maio de 1925.** Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br/servelet>>. Acesso em: agosto de 2009.

## Jornais

ASSENTAMENTO da primeira pedra. *A Razão*. São Francisco, 18 de junho de 1927.

COMPANHIA Porto de São Francisco do Sul. *A Razão*. São Francisco, 7 de abril de 1928.

## Livros, dissertações e monografias

AGAPITO, Maria Zolene Dias. **Estrada Dona Francisca.** Joinville: FERJ/UFPR, 1989. (Monografia de especialização).

ALMEIDA, Rufino Porfírio. **Um aspecto da economia de Santa Catarina: a indústria ervateira – o estudo da Companhia Industrial.** Florianópolis: UFSC, 1979.

ANSBACH, Osmar. **Navegando na memória: o patrimônio cultural da extinta hidrovia do Rio Iguaçu.** Ponta Grossa: UEPG/PPGG, 2008.

ARBIGAU, Leonardo. **Centenário da colonização alemão Rio Negro – Mafra.** Curitiba: Oliveiro, 1929.

BACH, Arnaldo Monteiro. **Vapores.** Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006.

BELLECARD, Hasdrubal. Nossa navegação fluvial e seu histórico. In: REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA. **Cinqüentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935.** Curitiba, 1935.

CORDEIRO, Maria Cíntia; OLIVERA, Paulo Tekeshita. **O porto da cidade de Rio Negro.** Mafra: Unc, 2008.



FICKER, Carlos. **História de Joinville**: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. Joinville: Ipiranga, 1965.

\_\_\_\_\_. **São Bento do Sul**: subsídio para a sua história. Joinville: Ipiranga, 1973.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

HEINSFELD, Adelar. **A Questão de Palmas entre Brasil e Argentina e o início da colonização alemã no Baixo Vale Rio do Peixe**. Joaçaba: UNOESC, 1996.

KONDER, Adolpho. **A ligação ferroviária do Paraguai ao Atlântico**: defesa do traçado São Francisco-Assunção. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 1921.

MARTINS, Alfredo Romário. O Rio Iguaçu e sua função civilizadora. In: MANSUR, Aziz. **Álbum comemorativo do cinquentenário da navegação no Iguaçu e seus afluentes**. Curitiba, 1932.

\_\_\_\_\_. Caminhos históricos do Paraná. In: REDE DE VIAÇÃO PARANÁSANTA CATARINA. **Cinquentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935**. Curitiba, 1935.

MANSUR, Aziz. **Álbum comemorativo do cinquentenário da navegação no Iguaçu e seus afluentes**. Curitiba, 1932.

REISEMBERG, Alvir. Navegação a vapor nos rios Negro e Iguaçu. In: **Cadernos do PMDB do Paraná**. Navegar é preciso. Curitiba, ano 1, n. 2, 1984.

SILVA, Osmar da. **Canoinhas**. Florianópolis: DEE/IBGE, 1940.

SILVA, Victor Ferreira do Amaral e. **Herva-matte**: sua cultura, colheita e preparo. Rio de Janeiro: Sociedade Nacional de Agricultura, 1900.

THIAGO, Arnaldo S. **São Francisco**: notícias estatístico-descritivas. Rio de Janeiro: IBGE, nº 19, 1941.