

# A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DO LITORAL: DEFININDO E DESLOCANDO OS CAMINHOS NO SUL DE SANTA CATARINA

## CONSTRUCTION OF COASTAL ROAD: DEFINING AND SHIFTING THE ROADS IN THE SOUTH OF SANTA CATARINA STATE

**Alcides Goularti Filho**

Universidade do Extremo Sul Catarinense

### **Correspondência:**

Avenida Universitária, 1.105 – Universitário - 88806-000 - Criciúma, SC – Brasil

E-mail: [alcides@unescc.net](mailto:alcides@unescc.net)

### **Resumo**

O objetivo deste texto é descrever e analisar a construção da Estrada do Litoral em Santa Catarina no trecho sul entre São José e o rio Mampituba na divisa com o Rio Grande do Sul. Além da introdução o texto apresenta cinco tópicos. 1) Discute a abertura dos caminhos no lado meridional da Colônia. 2) Aborda sobre as primeiras iniciativas para a abertura da Estrada do Litoral. 3) Relata a realização das obras no Morro dos Cavalos e no Morro do Siriú e no trecho entre Laguna e o rio Mampituba. 4) Analisa o deslocamento do eixo dinâmico do litoral para o interior. 5) Discute a intervenção do Estado na definição dos planos rodoviários.

**Palavras-chave:** Estradas; Colonização; Santa Catarina.

### **Abstract**

The objective of this paper is to describe and analyze the construction of the Coastal Road in Santa Catarina in southern section between San Jose and Mampituba river on the border with Rio Grande do Sul. Besides introducing the text presents five topics: 1) Discusses the opening of roads on the south of the Colony. 2) Covers on the first initiatives for the opening of the Coastal Road. 3) reported the completion of works on the Horse Hill and Siriú Hill and the stretch between Laguna and the Mampituba river. 4) analyzes the dynamic axis displacement from the coast to the interior. 5) Discusses State intervention in the definition of road plans.

**Keywords:** Roads; Colonization; Santa Catarina..

### **Introdução: transportes, lentidão e formação econômica**

Na sua trilogia sobre “*Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*”, Fernand Braudel<sup>1</sup> traz uma descrição e uma síntese da evolução dos transportes em várias partes do mundo. No período analisado, Braudel afirma que a “imperfeição dos transportes” limitava o crescimento econômico e a ampliação dos mercados. Havia séculos que os transportes terrestres estavam praticamente “paralisados”. Era uma imensa lentidão. Fazendo dos viajantes e dos transportadores “prisioneiros” das precárias condições das estradas, que mudavam de acordo com as estações do ano e da disponibilidade de estalagens que se encontravam ao longo dos velhos caminhos.

Na África, na Ásia, na Índia ou na Europa, os meios de transporte poderiam até apresentar formas diferenciadas como, por exemplo, a utilização de animais disponíveis em cada região, porém, o que unificava, segundo Braudel, era sua lentidão. Na Europa, as péssimas condições das estradas eram uma estrutura milenar que pouco se alterou entre os séculos XV e XVIII. Excluindo os caminhos postais da França do século XVIII, os demais países, incluindo a poderosa Espanha e a Inglaterra, não tinham um sistema viário que impulsionasse as trocas com mais agilidade. Citando Paul Valéry, “Napoleão nada tão devagar como Júlio Cesar”. Onde as estradas não chegavam os camponeses estavam “condenados a uma semi asfixia”, relata Braudel<sup>2</sup>.

Na sua visão civilizadora, Braudel (1996) via nos transportes “o remate necessário da produção: quando se aceleram, tudo vai bem, ou melhor”<sup>3</sup>. A prosperidade de uma cidade ou de uma nação estava associada à maior velocidade da circulação e das trocas. A modernização dos meios de transporte e das vias de comunicação proporcionaria à indústria e ao comércio maiores possibilidades de auferirem mais lucros.

Adam Smith<sup>4</sup>, que advogava a favor do Estado mínimo, entendia que a melhor forma de garantir estradas, pontes, portos e canais funcionando com eficiência e segurança, seria por meio da intervenção governamental e da administração direta, financiada por tributos arrecadados pelo seu uso. Smith recomendava que as estradas não deveriam ser relegadas aos cuidados de administradores ou comissário privados, os quais poderiam desviar as rendas advindas dos pedágios para usos indevidos, em vez de fazer as melhorias necessárias à conservação da estrada. Mesmo correndo o risco de o Estado utilizar as rendas dos pedágios para outras atividades, seria mais prudente confiar esse tipo de serviço aos órgãos públicos, que dispunham de um exército de operários para manutenção e ampliação da rede viária.

---

1 BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, v. 1, 1997.

2 Idem, p. 386.

3 Idem, v. 2, p. 306.

4 SMITH, Adam. *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. São Paulo: Nova Cultura, 1988.

Também caberia ao Estado manter ao longo das estradas postos de segurança e fortalezas para o alojamento dos viajantes. Na mesma proporção da segurança oferecida às grandes companhias de navegação e do comércio mercantil ultramar, fazia-se necessário proteger os comerciantes e cidadãos que trafegarem pelas estradas administradas e pedagiadas pelo Estado. Como exemplo, Smith cita as estradas imperiais na França que estavam em bom estado, ao contrário das inglesas, cuja manutenção era concedida a agentes privados e não apresentavam boas condições de uso<sup>5</sup>.

Para Smith, a construção de uma estrada deveria ser entendida como um negócio que beneficiaria outras atividades mercantis. Pois, não haveria nenhuma razão para abrir uma “estrada majestosa” numa região inabitada onde não havia comércio<sup>6</sup>. A construção de uma estrada depende do fluxo entre os pontos de ligação. Quanto maior o fluxo, maior a possibilidade de esta estrada apresentar condições trafegáveis por meio de sua manutenção constante.

Karl Marx<sup>7</sup> tinha outra compreensão sobre os transportes no capitalismo, que, numa primeira instância, era subordinado à lógica da produção. Contudo, num estágio mais desenvolvido das forças produtivas e dos meios de produção, o processo global capitalista se apresenta como unidade dos processos de produção e circulação de mercadorias e de capital, cuja produção serve de meio para a circulação e vice-versa. São unidades indissociáveis na totalidade. Produção e consumo são intermediados pela circulação, possibilitada pelos transportes que se transformam num elo na unidade do processo global do movimento do capital. A produção impulsiona os transportes que, por sua vez, possibilita ampliar a produção por meio da aproximação do espaço e da redução do tempo.

A redução dos custos das mercadorias está associada às melhorias do sistema de transportes, que está numa relação direta ao processo de concentração e centralização das empresas de transportes e no controle das vias de comunicação pelos oligopólios e que podem ser formados ao mesmo tempo por capitalistas do ramo da produção ou do comércio. A indústria dos transportes, como uma das frações do capital, não produz especificamente uma mercadoria, mas surge como uma extensão do processo produtivo. Se, inicialmente, é a produção que subordina os transportes, só é possível desenvolver os transportes onde a produção cria condições para a circulação e a valorização do valor<sup>8</sup>.

Entretanto, é necessário destacar que os meios de transporte e as vias de comunicação não estão subordinados apenas a uma lógica econômica. Temos que também pensar do ponto de vista territorial, militar, demográfico e social. Uma estrada não serve apenas para manter e ampliar o fluxo mercantil entre duas regiões, mas também para aproximar culturas ou iniciar novas atividades econômicas, ou ainda, para fixar populações. Na lógica “civilizadora do progresso”, as estradas também abrem frentes para

---

5 Idem.

6 Idem.

7 MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1991.

8 Idem.

dizimar populações nativas, para introduzir novos padrões de consumo e estilos de vida, subjugando comunidades mais autônomas, além de serem as artérias da degradação socioambiental quando penetram em florestas, mangues, restingas ou em outras áreas ainda preservadas. Pelas estradas pavimentadas, a motosserra chega mais rápido à floresta, e os conjuntos residenciais são valorizados.

Neste texto sobre a construção da Estrada do Litoral em Santa Catarina, o elo integrador das cidades açorianas no século XVIII e XIX, adotaremos uma perspectiva plural, entendendo que a construção de caminhos e estradas está associada a estratégias econômica, social e demográfica. Contudo, não ignoramos que o fluxo mercantil, em boa medida, condiciona o impulso aos melhoramentos das estradas e que produção e circulação são unidades indissociáveis.

A lentidão dos transportes, relatado por Braudel, também foi uma realidade no litoral catarinense do século XIX. O ritmo acelerou-se com a industrialização e a intervenção estatal pós-1950. Neste artigo será discutida a construção da Estrada do Litoral em Santa Catarina na longa duração. Havia dois trechos na estrada e ambos partiam de São José da Terra Firme: o trecho norte seguia até a Estrada de Três Barras, passando por Biguaçu, Porto Belo, Camboriú, Itajaí, Penha, chegando a São Francisco. O trecho sul seguia até Enseada do Brito e passava por Morro dos Cavalos, Morro do Siriú, Garopaba, Laguna, Araranguá e Mampituba. Este percurso seguindo pela antiga Estrada do Litoral, em boa medida, atualmente é traçado pela BR-101, sendo que, em alguns pequenos trechos, o leito é quase o mesmo. O objeto de investigação neste texto será apenas o trecho sul da Estrada do Litoral entre São José e rio Mampituba, na divisa com o Rio Grande do Sul.

## 1. Os caminhos no lado meridional da Colônia

A abertura de caminhos partindo de São Paulo ou Rio de Janeiro em direção ao sul da Colônia fazia parte dos objetivos da Coroa Portuguesa em ampliar sua presença na região do Prata, fazendo frente numa disputa secular com a Espanha. Buenos Aires, fundada em 1580, era um ponto estratégico para as conquistas espanholas, tanto em direção ao Sul, região dos pampas e da patagônia, como para o Norte, Misiones e os Andes. Mesmo com as privações que a vila de Buenos Aires sofreu no início, lentamente desenvolveu um pungente comércio baseado na pecuária. Esse cenário levou as expedições portuguesas até as margens do Rio da Prata, onde fundaram a Colônia do Sacramento, em 1680, afrontando os interesses da Espanha.

No caminho até o extremo sul da Colônia, pelo litoral, foram fundadas as povoações de Paranaguá (1648), São Francisco (1658), Desterro (1675), Laguna (1676), Rio Grande (1737) e Viamão (1741) que serviam de fortificações e bases para novas expedições em direção ao sul ou ao interior do território. Durante o século XVIII, as vilas do litoral catarinense, São Francisco, Desterro e Laguna, estabeleciam contatos entre si por meio da navegação marítima e dos caminhos abertos junto ao litoral, por onde passavam as tropas de muares vindas do extremo sul. A primeira via de comunicação terrestre aber-

ta no século XVIII, que passava pela Capitania de Santa Catarina, foi o Caminho dos Conventos, que partia da Colônia do Sacramento e chegava às margens do rio Araranguá e subia para o planalto serrano, seguindo até Sorocaba. Esse caminho foi aberto em 1727, por Francisco de Souza Faria. Mas, devido às dificuldades encontradas para transportar as barreiras da Serra Geral, em 1732, Cristovão Pereira de Abreu partiu de Viamão, próximo a Porto Alegre, e alcançou os campos gerais das Vacarias até chegar aonde hoje se situa Lages, de onde seguia o velho Caminho dos Conventos. Estava aberto o famoso caminho das tropas Viamão–Sorocaba, que serviu como grande artéria fornecedora de animais de carga, provenientes dos pampas sulinos para as feiras de Sorocaba, que abastecia o complexo cafeeiro<sup>9</sup>.

Após a fundação oficial da vila de Lages, em 1771, foi dado início à abertura do caminho que seguia em direção a São José da Terra Firme, nas proximidades de Desterro, e ao sul até Laguna, descendo pelo rio Tubarão. Essa estrada, que ocupou muito a atenção do governo provincial no século XIX, era a via que colocava o litoral em contato com o planalto serrano. Pela Estrada de Lages em direção a São José, margeando o Rio Cubatão (caminho novo) ou o Rio Maruim (caminho velho), desciam os tropeiros que praticavam o comércio com as colônias do “sertão da terra firme” e os açorianos do litoral.

Outro caminho importante foi a Estrada Dona Francisca, ligando Joinville a Rio Negro, que não era um simples caminho, como os demais no território catarinense, mas sim uma moderna estrada macadamizada, cujas obras se iniciaram em 1853 e foram concluídas em 1895. A Estrada Dona Francisca estava sob a responsabilidade da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo, que executava as tarefas de construí-la e mantê-la por meio de verbas liberadas pelo Ministério da Agricultura, Indústria, Viação e Obras Públicas<sup>10</sup>.

Esse era o panorama geral dos caminhos e estradas em Santa Catarina nos séculos XVIII e XIX, que, excluindo a Estrada Dona Francisca, precariamente, ligavam as principais vilas e regiões, e dadas as suas condições físicas e a baixa acumulação regional, funcionavam como vias isoladas sem uma “unidade do todo”. Esse cenário nos leva a concluir que, na formação econômica de Santa Catarina, as vias de comunicação e os meios de transporte, que predominaram durante todo o século XVIII e XIX, assumiram um caráter desarticulado. Até o último quartel do século XIX, Santa Catarina era uma economia de subsistência com base na pequena propriedade. O baixo ritmo de acumulação e a inexistência de uma especialização agrícola voltada para as exportações dificultavam o desenvolvimento de um sistema de transporte mais avançado e integrador. Contudo, esta não era uma realidade apenas em Santa Catarina, em boa medida, até os meados do século XIX, poucas regiões do país apresentavam um sistema de transporte mais dinâmico.

---

9 ALMEIDA, Aluisio de. Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. 186, 1945.

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

Durante o período colonial e boa parte do Império, a comunicação entre as vilas do litoral brasileiro era feita por via marítima, a ligação com o interior, por meio da navegação fluvial e dos caminhos. Entretanto, as ligações do interior com o litoral eram todas independentes entre si, criando, segundo Caio Prado Júnior, uma “disposição fragmentária de comunicações”, sem as devidas conexões, formando “pequenos sistemas autônomos” de povoamento tanto no litoral como no interior<sup>11</sup>. Era o caso da navegação fluvial nas bacias do Amazonas, do Parnaíba, do São Francisco, do Paraguai e do Paraná, e os caminhos que seguiam para o interior, desenhados pelas bandeiras e monções. Esses caminhos seguiram aqueles abertos pelos indígenas, como o Caminho de Peabiru, que partia de vários pontos do litoral sul do Brasil em direção ao Paraguai, dirigindo-se para os Andes. O Peabiru tinha várias ramificações, que foram aproveitadas pelos bandeirantes no aprisionamento de índios e na prospecção de pedras preciosas. As monções seguiam os rios caudalosos em direção ao centro da Colônia, articulando o comércio do planalto central com o do litoral paulista<sup>12</sup>.

Ao mesmo tempo em que a abertura de caminhos destinados ao escoamento de mueres abastecia os centros consumidores que demandavam meios de transporte, expandia e consolidava a pecuária sulina, fortalecendo o lado meridional da Colônia, que estava sempre em conflito com a Espanha. Começando por Paranaguá, seguindo em direção a São Francisco, Desterro, Laguna, Rio Grande e terminando em Sacramento. A presença de estâncias de proprietários nativos definia o território e aumentava as rendas da Coroa. Portanto, abrir caminhos era um negócio tanto para os fazendeiros e comerciantes, como para a nobreza reinol.

A navegação fluvial e os caminhos das tropas alargaram o território da colônia para além do Tratado de Tordesilhas, garantindo, em boa medida, o atual contorno das fronteiras brasileiras, e deram uma coesão aos esparsos núcleos de povoamento. Segundo Roberto Simonsen<sup>13</sup>:

Aos atalhos trilhados pelos bandeirantes no ciclo da caça aos índios, sucedeu a construção de caminhos para servir às zonas de mineração. Não surgisse esta e a ocupação dos sertões, na escala em que foi feita, não se teria efetuado – por necessária à exploração agrícola e extrativa da colônia. Era, porém, a rede fluvial o grande meio preferido para o tráfego – tantas as insuficiências e a primitividade dessas estradas e as dificuldades de sua conservação.

Estas duas vias de comunicação, estradas e rede fluvial, foram as mais utilizadas durante todo o período colonial e o início do Império. Para Odilon Nogueira de Matos<sup>14</sup>:

---

11 PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 237.

12 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

13 SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil 1500/1820*. São Paulo: Nacional, 1978, p. 437.

14 MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicações. In: HOLANDA, Sergio Buarque (org.). *História geral da civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1995, v. II, n. 4, p. 42.

Uma carta das vias de comunicações do Brasil, ao iniciar o Império, poucas modificações apresentaria com relação aos últimos tempos coloniais. É bem verdade que a grande expansão sertanista do século XVIII, mineradora ou pastoril, levará o povoamento a extensas áreas do interior, assegurando para Portugal, e conseqüentemente para o Brasil, a posse de tão dilatadas regiões e tornando o mapa do Brasil, resultante dos tratados de Madri e Santo Idelfonso, praticamente igual ao de hoje.

Na época Imperial, o sistema de transporte esteve pautado no binômio navegação–ferrovia, com ênfase na segunda modalidade. Os velhos caminhos traçados pelas tropas lentamente foram sendo transformados em estradas carroçáveis ao longo do século XIX. Alguns foram macadamizados e, somente a partir da segunda metade do século XX, dentro do projeto de industrialização e formação do sistema nacional de economia, converteram-se em rodovias pavimentadas.

## 2. Abrindo a Estrada do Litoral

A partir dos meados do século XVII, o litoral do atual estado de Santa Catarina começou a ser povoado com a fundação das vilas de São Francisco, Desterro e Laguna. A Ilha de Santa Catarina, onde se situava Nossa Senhora do Desterro, atual Florianópolis, começou a ser povoada por volta de 1651, mas teve sua fundação oficializada somente em 1675. Francisco Dias Velho estabeleceu sua tropa e sua família na Ilha, e começou o processo de povoamento. No litoral norte, Manuel Lourenço de Andrade já havia iniciado a ocupação com a fundação de Nossa Senhora das Graças de São Francisco, em 1658. Mais ao sul, Santo Antonio dos Anjos da Laguna viria a ser fundada em 1684, por Domingo de Brito Peixoto. Com a criação dessas três vilas, foram estabelecidas as bases para a expansão dos territórios meridionais da Colônia, em toda a costa litorânea e, principalmente, em direção ao interior<sup>15</sup>.

Em 23 de março de 1726, Desterro foi elevada à categoria de vila e desmembrou-se de Laguna, passando a ser ocupada militarmente pela Coroa, que tinha como objetivo proteger suas possessões no Atlântico Sul e utilizá-la para servir de base para novas conquistas, sobretudo a Colônia do Sacramento. Dentro das intenções da Coroa Portuguesa, expressas no Tratado de Madri, de 1750, e tendo como referência o princípio do *uti possidetis*, foi iniciado um novo processo de povoamento do litoral da Capitania de Santa Catarina por meio de famílias açorianas. Entre 1748 e 1753, chegaram a Desterro aproximadamente 5 mil açorianos que foram distribuídos ao longo do litoral, com maior concentração em torno da Ilha, nas margens do continente. Foram fundadas as freguesias de São Miguel, São José e Enseada do Brito, todas em “terra firme”<sup>16</sup>.

Com esse novo contingente de imigrantes, foram estabelecidos o regime da pequena propriedade e o artesanato açoriano, centrados na produção de farinha de mandioca,

---

15 ARAÚJO, José de Souza Azevedo Pizarro. *Memórias históricas do Rio de Janeiro e das províncias anexas a jurisdição do Vice-Rei do Estado do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1822.

16 BOITEUX, Lucas Alexandre. *Notas para a história catarinense*. Florianópolis: Livraria Moderna, 1912.

açúcar, melado, aguardente e pescados, na confecção de instrumentos de pesca, na armazenagem e nos engenhos de farinha, além de uma forte influência cultural e religiosa que deixaram marcas na vida social do litoral catarinense<sup>17</sup>. Destaca-se também a caça à baleia, que se constituía numa das principais fontes de renda da Coroa, e ajudou a fundar outras vilas ao longo do litoral, como Imbituba e Garopaba<sup>18</sup>.

Com a abertura do Caminho dos Conventos (1727), mesmo com a descoberta do novo caminho de Viamão (1732), o litoral catarinense passou a ser mais frequentado por expedições e aventureiros que se embrenhavam na mata, seguiam rios e “descobriam” lagoas, para aprisionar índios e buscar pedras preciosas. No século XIX, foi a vez dos naturalistas que vinham da Europa em busca de fauna e flora exóticas.

Na cartografia histórica dos séculos XVIII e XIX, a região foi mapeada inicialmente por Bartolomeu Pays de Abreu, em 1719, que desenhou todo o litoral, desde a vila de Santos, em São Paulo, até Buenos Aires<sup>19</sup>. No ano seguinte, Abreu propôs a D. João V que fosse aberto, sob sua responsabilidade financeira, uma estrada de Curitiba a Colônia do Sacramento pelo litoral, com o objetivo de promover o “povoamento da grande zona meridional”<sup>20</sup>. Em 1738, Diogo de Soares desenhou o mapa que mostrava os caminhos que seguiam de Viamão até o planalto serrano paulista, próximo ao rio Caveiras, além de detalhar o litoral gaúcho e catarinense com suas vilas, rios, lagoas e montanhas<sup>21</sup>. Ainda no século XVIII, o sargento João Batista elaborou o mapa que demonstrava o “Caminho que vai de Viamão até a cidade de São Paulo” detalhando os aspectos físicos do planalto e do litoral<sup>22</sup>. Em 1816, José Pedro Cesar confeccionou o mapa da “Estrada da Corte do Rio de Janeiro para a Capitania de Rio Grande de São Pedro até a Vila de Porto Alegre”, onde fez o traçado da Estrada do Litoral de Porto Alegre até a Freguesia de São José da Terra Firma<sup>23</sup>. Talvez seja a primeira carta que traga com detalhes o percurso seguido pelos tropeiros que optavam pelo caminho da praia. O caminho é todo percorrido seguindo a beira-mar, mesmo na região lagunar entre Laguna e Torres. O “Mapa da Província de Santa Catarina”, elaborado em 1863, por Woldemar Schultz, mostra todo o litoral catarinense e a Estrada do Litoral que segue rente ao mar em vários trechos e com ligeiros afastamentos quando há morros mais íngremes<sup>24</sup>. De 1872, temos a “Planta Topográfica Laguna–Araranguá” do engenheiro Francisco Be-

---

17 PINHEIRO, José Feliciano Fernandes. Resumo histórico da Província de Santa Catarina. In: *Anais da Província de S. Pedro*. Paris: Tipografia de Cassimir, 1839.

18 ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil colonial: feitorias, baleeiros, técnicas, monopólio, comércio, iluminação*. São Paulo: Melhoramentos; USP, 1969.

19 ABREU, Bartolomeu Pays de. *Demonstração da costa desde Buenos Aires até a Vila de Santos*. 1719.

20 LEME, Pedro Taques de Almeida. *História da Capitania de São Vicente*. Brasília: Senado Federal, 2004 [1772].

21 SOARES, Diogo. *A Vila de Laguna e Barra do Tramandaí*. 1738.

22 BATISTA, João. *Caminho que vai de Viamão até a cidade de São Paulo*. Século XVIII.

23 CESAR, José Pedro. *Estrada da Corte do Rio de Janeiro para a Capitania de Rio Grande de São Pedro até a Vila de Porto Alegre*. 1816.

24 SCHULTZ, Woldemar. *Mapa da Província de Santa Catarina*. 1863.

rendt, que traz com mais detalhes o trajeto da estrada entre as duas localidades, além de apontar a linha de telégrafo e uma futura estrada de ferro<sup>25</sup>. Os mapas apresentados nas décadas seguintes davam mais ênfase nas destinas à colonização e à construção de estradas de ferros.

### 3. Trecho de São José ao rio Mampituba

Assim que foi aberto o Caminho dos Conventos em 1727, o trecho catarinense entre os rios Mampituba e Araranguá passou a ser frequentado constantemente por caravanas e tropas de muares que vinham desde a Colônia do Sacramento. Quando foi descoberto o Caminho de Viamão em 1732, parte expressiva das tropas deslocou-se para o interior, seguindo em direção às feiras de São Paulo<sup>26</sup>. Contudo, isto não significou o abandono do Caminho dos Conventos, que se estendia até Laguna. Com as doações de sesmarias no sul da Santa Catarina e a expansão da colonização açoriana em direção ao Mampituba, a abertura e a conservação da Estrada do Litoral vai exigir mais atenção do governador da capitania. No dia 7 de janeiro de 1738, o Brigadeiro José da Silva Paes enviou à Câmara de Laguna uma ordem para que fosse concluída a Estrada do Litoral em direção ao Norte, chegando até Desterro, e ao Sul até Rio Grande<sup>27</sup>. Também foi designado que deveriam ser disponibilizados meios para realizar a passagem dos rios Araranguá e Mampituba, e no território gaúcho dos rios Tramandaí e Arroio. Em 1769, o coronel José Custódio de Farias enviou uma ordem ao capitão-mor da vila de Laguna para que fosse reparado o caminho que seguia para Garopaba e Desterro por onde deveriam passar pesados equipamentos<sup>28</sup>.

Após a ocupação espanhola na Ilha de Santa Catarina em 1777, o governador da capitania passou a dar mais atenção aos caminhos e estradas, pois as mesmas também poderiam servir como vias estratégicas para defesa das futuras incursões estrangeiras. A primeira iniciativa foi mandar abrir o caminho para Lages e fazer melhorias na estrada para Laguna, além de contratar serviços para estabelecer a passagem em vários rios<sup>29,30</sup>.

No longo trajeto entre São José da Terra Firme e o rio Mampituba, na divisa com o Rio Grande do Sul, a Estrada do Litoral pode ser dividida em três trechos. O primeiro compreende o caminho que passava pelas comunidades açorianas que colonizaram a região em torno de São José seguindo até Enseada do Brito, uma passagem de fácil acesso

---

<sup>25</sup> BERENDT, Francisco. *Planta Topográfica Laguna-Araranguá*. 1872.

<sup>26</sup> ALMEIDA, Aluisio de. *Os caminhos do sul ... op. cit.*, 1945.

<sup>27</sup> COELHO, Manoel Joaquim de Almeida. *Memória histórica da província de Santa Catarina*. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1856.

<sup>28</sup> GALVÃO, Manoel do N. da Fonseca. *Notas geográficas e históricas sobre Laguna desde sua fundação até 1750*. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1884.

<sup>29</sup> BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina*. Lisboa: Academia Real de Ciências, 1829.

<sup>30</sup> BOITEUX, Lucas Alexandre. *Notas para a história... op. cit.*, 1912

que ia margeando o litoral, sendo os maiores obstáculos os rios Maruim e Cubatão. A construção e a conservação desse trecho ficaram sob a responsabilidade das comunidades locais cujas obras eram executadas pelas câmaras municipais.

Uma das maiores obras realizadas no trecho foi a ponte sobre o rio Maruim, de responsabilidade do governo provincial, iniciada em novembro de 1857 e entregue em julho de 1858. Numa extensão de 342 palmos (75,25 metros), a ponte foi construída sobre 16 arcos de tijolos, chegando a uma profundidade de submersão de 12 palmos (2,64 metros). Também foram construídas as duas rampas de acesso, a do lado sul, com 360 palmos (79,2 metros) e a do lado norte, com 80 palmos (17,6 metros)<sup>31</sup>. Além de facilitar o trânsito de viajantes e tropeiros que vinham do sul, a ponte era mais utilizada pela comunidade local entre Enseada do Brito e São José. Essa obra ainda resiste ao tempo, e parte dos arcos ainda está de pé, completando 154 anos.

Em seguida, temos o trecho mais difícil de ser transposto – o Morro dos Cavalos e o Morro do Siriú (entre Enseada do Brito e Garopaba), onde também havia a complicada passagem do rio Maciambú. Dado o alto custo para a abertura e manutenção, o governo provincial se encarregou de executar as obras nestes dois morros. O terceiro trecho ficava entre Laguna e o rio Mampituba, uma grande planície costeira coberta de lagoas e rios caudalosos, como o Urussanga e o Araranguá. Ficou sob a responsabilidade das câmaras municipais e do governo provincial e foi a seção da Estrada do Litoral que também despertou interesses do governo sul-rio-grandense.

### 3.1. A difícil travessia dos morros dos Cavalos e do Siriú

O movimento de tropas pelas estradas da capitania era uma importante fonte de receita utilizada na abertura e na manutenção dos precários caminhos. Cobrava-se nas passagens dos rios e na entrada de animais, seja pela Estrada Viamão–Sorocaba, a mais movimentada, ou pelo litoral. O alvará de 3 de junho de 1809 estabeleceu um imposto de mil réis por cabeça de gado que entrasse pelo rio Araranguá, por São Francisco ou por Lages. Em 29 de agosto de 1828, foi aprovada uma lei que ordenou que fossem feitos “exames e diligências” na Estrada do Morro dos Cavalos para executar melhorias, pois era de “vital interesse para o abastecimento da capital como a única que dá passagem aos gados da província do Rio Grande”<sup>32</sup>.

A conservação da Estrada do Litoral em seus vários trechos significava a manutenção de um fluxo mercantil nas vilas açorianas, a provisão de alimento e uma fonte de renda para a província que cobrava pela passagem do gado. Portanto, cabia ao governo,

---

<sup>31</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província João José Coutinho à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 1859*. Desterro: Tipografia Catarinense G. A. M. Avelim, 1859. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>32</sup> SANTA CATARINA. Discurso da instalação do Conselho pelo Presidente da Província de Santa Catarina em 01/12/1830. Desterro, 1830, sem numeração de página. Reprodução do Livro de Registro de Atas e ofícios do Conselho Geral da Província de Santa Catarina 1829 a 1831. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina. (Transcrito por Carmem Lucia Tesko).

por meio de contrato de concessão a agentes privados, a incumbência de financiar a abertura de trecho de difícil passagem e fazer a manutenção e construir casas de pousos, pontes, balsas e garantir a segurança dos viajantes e tropeiros. Nas falas dos presidentes da província, é recorrente a descrição das enormes dificuldades para executar as obras no Morro dos Cavalos, que praticamente impedia a passagem das tropas.

Essa imensa, escabrosa e empinada montanha, que tem posto um terrível óbice ao engrandecimento e prosperidade desta província, dificultando a comunicação com o lado austral da mesma, e embaraçando o transito de gado que vem da província de São Pedro<sup>33</sup>.

No final dos anos de 1830, o governo provincial contactou o major Caetano José da Costa para executar as obras do lado norte do morro, o menos acentuado, cujos serviços eram vistoriados pelo engenheiro da província Patrício Antonio de Sepúlveda Everard. As mesmas dificuldades também haviam no Morro do Siriú, “se bem que não seja de tão difícil acesso como o dos Cavalos, e escabroso”<sup>34</sup>. Num breve relato sobre as obras, podem-se imaginar as enormes dificuldades que foram enfrentadas pelos operários durante a abertura do caminho: “grande muralha, alta e grossa se tem construído a força de penível trabalho”<sup>35</sup>. Para iniciar a obra nos dois morros, foram liberados em 1837, 1:200\$000. Uma proposta para evitar o Siriú seria contorná-lo pelo lado do mar, porém essa alternativa apresentava maior grau de dificuldades e optou-se em continuar as obras de subida e descida. Em relação ao Morro dos Cavalos, a opção seria cortá-lo por meio de um único ramal, aproveitando os lugares empedrados, conforme as instruções apresentadas pelo tenente-coronel Neves, em dezembro de 1839<sup>36</sup>.

Em 1843 já haviam sido concluídas 465 braças (1.023 metros), e todo o lado norte entre Enseada e o cume da montanha. Mas ainda faltavam 950 braças (2.090 metros) para que a obra, de aproximadamente três quilômetros, ficasse completa<sup>37</sup>. Contudo, na época das chuvas e com a passagem do gado, o caminho novamente ficava intransitável, o que obrigava a fazer novos reparos. Era uma tarefa de Sísifo. As obras no Morro dos Cavalos seguiram até 1849, e continuaram sob a administração do major Caetano José da Costa. Após a sua conclusão, o governo provincial transferiu a responsabilidade de

<sup>33</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província José Joaquim Machado de Oliveira à Legislatura Provincial de Santa Catarina em 1837*. Desterro: Tipografia Provincial, 1837, p. 12. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província Antero José Ferreira de Brito à Assembléia Legislativa de Santa Catarina em 1845*. Desterro: Tipografia Provincial, 1845, p. 10. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>36</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província Francisco José de Souza Soares D'Andrea à Legislatura Provincial de Santa Catarina em 1840*. Desterro, 1840. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>37</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província Antero José Ferreira de Brito à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 1843*. Desterro: Tipografia Provincial, 1843. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

sua manutenção ao tenente Francisco Tavares Freire, que também faria a administração da barreira junto ao passo do rio Maciambú. Anualmente a província deveria destinar 300\$000 para reparar a estrada<sup>38</sup>. Nos anos seguintes, as condições de subida e descida do Morro dos Cavalos tornavam-se cada vez mais calamitosas. As chuvas e a passagem das tropas praticamente inviabilizavam temporariamente o trânsito, até que fossem feitos alguns reparos ou o leito do caminho fosse seco. Os recursos arrecadados na barreira eram insuficientes para financiar os constantes reparos que o caminho demandava.

Passando pelos morros dos Cavalos e do Siriú, a Estrada do Litoral seguia em direção ao sul até Laguna. Entre Garopaba e Vila Nova (Imbituba), a estrada não apresentava muitas dificuldades, numa extensão de cinco léguas (24 km), seguia no campo da Araçatuba, Praia da Pinheira até o Morro do Siriú, que estava bem conservado. No segundo trecho de Garopaba até Laguna, eram mais cinco léguas à beira-mar, passando por três comunidades<sup>39</sup>.

### 3.2. Entre lagoas e rios: Laguna ao rio Mampituba

O segundo trecho da Estrada do Litoral em direção ao sul que necessitava de um conjunto de obras era entre Laguna e o rio Mampituba. O caminho que vinha do Rio Grande do Sul já havia passado por reparos ainda no século XVIII, mas as dificuldades de travessia dos rios, cujos serviços eram irregulares, e a falta de pousos e segurança para viajantes e tropas tornavam as viagens arriscadas. A primeira iniciativa para executar um projeto de abertura da estrada com a construção de pontes, serviços de balsas e casas de pouso com segurança foi apresentada em 1856 pelo catarinense Jerônimo Francisco Coelho, então presidente da província do Rio Grande do Sul.

Jerônimo Francisco Coelho, nascido em Laguna em 1806, deputado provincial de Santa Catarina por seis legislaturas (1835 a 1847), ocupou o cargo de presidente da província do Rio Grande do Sul entre abril de 1856 e março de 1857. No curto período em que esteve na presidência, Jerônimo Coelho encarregou-se de elaborar um projeto para construção e melhorias da estrada entre Porto Alegre a Laguna. O projeto estava baseado no relatório final da Comissão de Engenheiros comandada pelo Major José Maria Pereira de Campos, que havia feito um levantamento topográfico ao longo de todo o trecho. A extensão total da estrada seria de 60,75 léguas (293,3 km), sendo 35,75 léguas (172,6 km) de Porto Alegre a Torres e 25 léguas (120,7 km) de Torres a Laguna. A pro-

---

<sup>38</sup> SANTA CATARINA. *Fala do 3º Vice-Presidente da Província Severo Amorim do Valle à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 1849*. Desterro: Tipografia Provincial, 1849. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>39</sup> CORRESPONDÊNCIA. Ofício de Patrício Antonio de Sepúlveda Everar, Major dos Engenheiros a João José Coutinho, Presidente da Província, relatando as observações feitas desde o Rio Maciambú até a Freguesia de Garopaba. Garopaba. 09 de janeiro de 1851.

posta era que a obra fosse dividida em 16 postos (seções) podendo todos serem executados simultaneamente sob a administração de encarregados<sup>40</sup>.

No projeto apresentado por Jerônimo Coelho, havia um detalhamento sobre as condições topográficas de cada seção. Em Santa Catarina, eram sete seções: Arroio Grande, Arroio do Maracujá, Passo Fundo, Rincão Comprido, Campo Bom, Passo do Camacho e Campo da Barra. Em cada ponto de parada, deveriam ser construídos casas de pousos e ranchos espaçosos para abrigo de mantimentos, ferramentas, com a presença de um encarregado, dois guardas e um servente. Também deveriam ser disponibilizados serviços de passagens nos passos dos rios e lagoas realizados por um “passageiro” e um ajudante, além de poteiros de até 100 braças (220 metros) para o descanso dos animais. Em Santa Catarina, seria nas passagens dos rios Araranguá, Urussanga, Camacho e Laguna.

O custo total da obra seria de 92:100\$000, sendo 30:000\$000 sob responsabilidade do Rio Grande e 42:100\$000 de Santa Catarina. A manutenção anual custaria 19:316\$000, a qual seria coberta por meio de impostos cobrados dos viajantes que utilizassem os pousos e as balsas. Após sua conclusão, o trajeto de 293,3 km poderia ser realizado em aproximadamente cinco dias. No final do projeto, Jerônimo Coelho sugeriu que fosse organizada uma companhia de diligência com subvenção estatal para realizar a viagem de Porto Alegre a Laguna<sup>41</sup>.

O projeto da Estrada Porto Alegre a Laguna foi enviado ao presidente da província de Santa Catarina, João José Coutinho, que respondeu prontamente, mas condicionou a execução do projeto ao recebimento de recursos do Governo Imperial:

Sendo obvia a conveniência e vantagem desses serviços para as duas províncias, imediatamente respondi a S. Ex. que podia contar com a minha boa vontade e cooperação, principalmente se o governo imperial me habilitasse com a quantia precisa para as despesas na parte pertencente a esta província, que pelos seus escassos renditos pouco pode contribuir<sup>42</sup>.

Por ordem do governo catarinense, foi enviada ao litoral sul uma comissão de engenheiros para reconhecer e investigar os lugares onde deveriam ser construídos os ranchos e as casas de pousos. Após os resultados do mapeamento apresentado a João José Coutinho, ficou determinado que Santa Catarina ficaria responsável por construir as estruturas de pouso localizadas em Camacho, Rincão Comprido e Lagoinha.

---

<sup>40</sup> RIO GRANDE DO SUL. *Relatório do Presidente da Província Jerônimo Francisco Coelho à Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul em 1856*. Porto Alegre: Tipografia do Mercantil, 1856. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio\\_grande\\_do\\_sul](http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_grande_do_sul)> Acesso em março de 2012.

<sup>41</sup> Idem.

<sup>42</sup> SANTA CATARINA. *Fala do Presidente da Província João José Coutinho à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 1857*. Rio de Janeiro: Tipografia de J. Villeneuve, 1857, p. 23. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

Em março de 1857, Jerônimo Coelho deixou o governo da província gaúcha e, por ordem no novo presidente, assumiu o comando dos trabalhos para a construção da Estrada Porto Alegre a Laguna. No dia 8 de janeiro de 1857, Jerônimo Coelho enviou uma correspondência para João José Coutinho, que, naquela data, estava iniciando os trabalhos para a abertura da estrada e a construção dos pousos na localidade de Camacho<sup>43</sup>. Ao longo dos cinco anos seguintes, o comando das obras foi trocado várias vezes, mas seguiram seu curso normal. Foram construídos os três pousos, além das passagens da barra de Laguna e Urussanga<sup>44</sup>.

No início da década de 1860, a Estrada do Litoral recebeu alguns melhoramentos, como os reparos no Morro do Siriú em 1863, sob administração de Miguel Francisco Pereira, e outros realizados no Morro dos Cavalos, os dois pontos mais críticos. As passagens das balsas esporadicamente recebiam algumas reformas, mesmo assim, as condições da estrada ficavam quase sempre intransitáveis nos trechos mais íngremes. De Laguna ao Mampituba não havia grandes obstáculos, somente o Morro de Santa Marta, de fácil acesso, comparado com os demais, o que facilitava a preservação da estrada em condições trafegáveis o ano todo.

Seguindo sempre pela praia em quase total extensão, pode esta estrada, na opinião do engenheiro, prescindir de outros melhoramentos, que não sejam composturas no morro de Santa Marta, boas barcas de passagem nos rios Camacho, Urussanga, Araranguá e Mampituba<sup>45</sup>.

Em 1870, foi aprovada a Lei Provincial 638, de 30 de maio, concedendo o privilégio a Manuel José de Freitas Cardoso para estabelecer uma linha de carros entre Camacho e Mampituba, passando por Araranguá, com um capital inicial de 20:000\$000. A companhia deveria se dedicar ao transporte de gêneros alimentícios, os quais seriam isentados de impostos nos dez primeiros anos de operação da linha. Seriam empregados até quatro carros (diligências) em duas viagens redondas por mês. Também deveriam ser transportadas as malas de dinheiro da província, além de seus funcionários<sup>46</sup>.

Na tabela abaixo, podemos acompanhar a trajetória dos gastos realizados pelo governo provincial com a Estrada do Litoral e as obras nos morros dos Cavalos e Siriú. Entre as décadas de 1830 e 1850, praticamente houve seguidas liberações, com maior concentração entre 1840 e 1848, quando as obras foram atacadas com mais veemência nos dois morros. Nos anos de 1850, foi a vez do trecho entre Laguna e Mampituba, quando foi executado o projeto de Jerônimo Coelho.

---

<sup>43</sup> CORRESPONDÊNCIAS. Diversas correspondências dos engenheiros ao presidente da província durante a construção da Estrada de Laguna ao Mampituba. 1857 a 1863.

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> SANTA CATARINA. *Relatório do Presidente da Província Pedro Leitão da Cunha ao 1º Vice-Presidente da Província Francisco José de Oliveira em 1863*. Desterro: Tipografia J. A. do Livramento, 1863, p. 15. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>46</sup> SANTA CATARINA. Lei Provincial nº 638 de 30 de maio de 1870. Coleção de Leis da Província de Santa Catarina. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1870.

Tabela 1: Valores investidos na construção e reparos da Estrada do Litoral

Ano	Valor investido	Obras
1836	15:000\$000	Estrada do Litoral
1837	1:200\$000	Morro dos Cavalos e Siriú
1840	178:240	Morro do Siriú
1841	4:000\$000	Morro dos Cavalos
1842	3:000\$000	Morro dos Cavalos
1843	2:000\$000	Morro dos Cavalos
1844	3:400\$000	Morro dos Cavalos
1845	5:000\$000	Laguna a Araranguá
	3:000\$000	Morro dos Cavalos
1846	2:000\$000	Morro dos Cavalos
1848	2:000\$000	Estrada do Litoral
1852	300\$000	Morro dos Cavalos
1854	696\$200	Morro do Siriú
1855	8:268\$135	Estrada do Litoral
1857	3:200\$000	Estrada do Litoral
1863	541\$500	Morro do Siriú
1888	16:000\$000	Morro dos Cavalos e Siriú

Fonte: Relatório dos presidentes da província de Santa Catarina, vários anos.

Entre os vários relatos de viajantes naturalistas que passaram por Santa Catarina no século XIX, dois merecem destaque: o francês Auguste de Saint-Hilaire<sup>47</sup>, em 1820, o engenheiro belga Charles van Ledebur<sup>48</sup>, em 1848<sup>48</sup>, e o alemão Robert Avelallemant<sup>49</sup>, em 1858. Saint-Hilaire fez o percurso da estrada entre Laguna e o Mampituba e levou seis dias com pouso nas localidades de Porto de Passagem, Figueirinha, Urussanga, Araranguá, Arroio Grande e Mampituba. Lallemant fez o trecho de São José até Laguna e levou quatro dias parando em Enseada do Brito, Gambôa, Mirim e Laguna. Ambos fazem um relato detalhado das condições da estrada, da dificuldade em fazer a travessia dos rios, da paisagem natural e da monotonia que era cavalgar tão próximo ao mar.

<sup>47</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978.

<sup>48</sup> LEDEB, Charles Van. *Mémoire historique, descriptif, statistique et commercial sur la Province de Sainte-Catherine*. Bruxelles: Librairie Polytechnique D'aug, 1843..

<sup>49</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1980.

#### 4. Deslocando o eixo dinâmico: do litoral para o interior

A partir dos meados da década de 1860 até o final do Império, a situação financeira da província foi se deteriorando a cada ano. Basicamente, a economia catarinense estava pautada nas pequenas atividades artesanais e na economia de subsistência. A caça à baleia, a produção de aguardente e farinha de mandioca estavam restritas às cidades do litoral e tinham uma fraca inserção no mercado nacional. As atividades pecuárias eram mais voltadas às demandas locais do que às de cidades fora da província. Esse fraco desempenho da economia repercutia em baixa arrecadação tributária, travando os investimentos públicos em vias de comunicações e meios de transporte. A falta de um comércio mais ativo e de uma maior dispersão demográfica impedia o aperfeiçoamento dos transportes. A baixa densidade populacional e a necessidade de promover uma maior diversificação das atividades econômicas levaram o governo provincial, dentro do movimento geral da imigração nacional, a iniciar a colonização no Vale do Itajaí (Blumenau em 1850) e Nordeste (Joinville em 1851) de Santa Catarina. Contudo, o bom desempenho das colônias também estava associado à presença de sistemas de transportes. Portanto, ampliação das atividades econômicas, colonização, melhoria dos transportes, aumento da arrecadação e mais investimentos públicos formavam uma unidade indissolúvel. Residia na capacidade de mobilização do Estado em promover políticas públicas para reverter esse quadro de imobilismo.

A situação foi se agravando para as estradas mais importantes de Santa Catarina que dependiam de recursos provinciais, como a Estrada de Lages (Lages a São José), Estrada do Rio do Rastro (Laguna e Lages) e Estrada de Três Barras (São Francisco a Curitiba). A exceção era a Estrada Dona Francisca cuja construção era financiada pelo Governo Imperial e executada pela Sociedade Colonizadora. A Estrada de Curitibanos (Blumenau a Curitibanos), a artéria colonizadora do Vale do Itajaí, iniciada em 1873, teve seus trabalhos iniciais financiados pelo Governo Imperial, mas em seguida foi incorporada pela província, que passou a administrá-la fazendo as obras de abertura e reparos no mesmo ritmo das demais estradas.

O início da colonização no sul da província deu-se com a chegada de imigrantes italianos que fundaram os núcleos de Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), Cocal (1885), Nova Veneza (1890) e Nova Beluno (1891). Após a instalação dos colonos nesses núcleos, iniciou-se um processo de dispersão demográfica com a fundação de novas comunidades e a difusão das atividades mercantis. Rapidamente as colônias estabeleceram laços econômicos com Tubarão e Laguna. Como havia uma determinação política em fixar os colonos, o governo provincial viu-se na obrigação de oferecer estruturas de transportes entre as colônias e Laguna.

Em 1884, entrou em operação a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) numa extensão de 117 km, que ligava os portos de Laguna e Imbituba, passando por Tubarão e finalizando em Lauro Müller, onde havia as minas de carvão. Mais do que uma ferrovia do carvão, a Dona Tereza Cristina, nas suas três primeiras décadas de existência,

foi a ferrovia da colonização do sul catarinense, pois ligava os núcleos das colônias à praça comercial de Laguna.

Dois projetos de ampliação dos meios de transporte na região também merecem destaques. O primeiro foi o projeto realizado por Sebastião Antônio Rodrigues Braga, apresentado em 1869, para a construção da Estrada de Ferro D. Pedro, ligando Desterro a Porto Alegre. O segundo foi o Canal de Navegação Porto Alegre a Laguna, realizado por Eduardo José de Moraes nos anos de 1870. O projeto previa a utilização e a ligação de várias lagoas além da construção de canais artificiais nos trechos onde não havia rios. Ambas as obras nunca foram executadas na sua plenitude, mas partes foram construídas no século XX, com a extensão do ramal ferroviário da EFDTC até Araranguá em 1927, e a abertura do Canal de Navegação Laguna a Jaguaruna nos anos de 1910, seguido da canalização das lagoas entre Araranguá e Sombrio no início dos anos de 1930.

Com o início do processo de colonização no sul catarinense, o eixo do dinamismo local desloca-se do litoral para o interior. A descoberta do carvão, a construção da EFDTC e a prosperidade econômica das colônias obrigaram o governo catarinense a voltar suas atenções para investimentos em infraestrutura nas novas colônias. A abertura das chamadas “Estradas Coloniais” tornou-se condição *sine qua non* para a sobrevivência dos imigrantes que já estavam instalados nos núcleos e para os que estavam para chegar. Não poderia acontecer novamente o que havia ocorrido durante o processo de colonização de 1829 e dos anos de 1830, quando, por falta de recursos e infraestrutura, os poucos imigrantes que foram para o Vale do Rio Maruim se dispersaram e, na visão oficial, pouco contribuíram para o crescimento da economia catarinense.

Em 1883, três anos após a fundação da colônia de Criciúma, a comunidade local já estava reivindicando a construção de uma estrada até a cidade de Araranguá:

É indispensável a construção desta estrada, porque sendo Criciúma um distrito da ex-colônia de Azambuja onde se acham estabelecidas cerca de 150 famílias, demorando a 30 quilômetros, pouco mais ou pouco menos, da margem esquerda do rio Araranguá, e, pois, mais próximo para o centro exportador do que a vila do Tubarão, que fica ao quádruplo da distância, são manifestas as grandes vantagens que resultarão dela para os colonos ali estabelecidos, assim como para o município de Araranguá. Assim, ligam-se os dois vales, e a ex-colônia de Azambuja terá via de comunicação ativa com aquele município<sup>50</sup>.

No ano de 1886, já estava traçado o caminho entre Criciúma e Azambuja, que passava pelas terras das colônias Cocal e Urussanga. Azambuja ficava apenas a 9 km da estação ferroviária de Pedras Grandes da EFDTC, de onde se partia para Tubarão, Laguna e Imbituba. Outra estrada colonial muito utilizada no início do século XX era a que ligava Tubarão até Teresópolis (Estrada de Tubarão) e de Orleans até Anitápolis, pas-

<sup>50</sup> SANTA CATARINA. *Relatório do Presidente da Província Francisco Luiz da Gama Rosa a Teodoro Carlos de Farias Souto em 1883*. Desterro: Tipografia do Caixeiro, 1883, p. 15. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

sando pelas comunidades de imigração alemã. Ambas as estradas seguiam até o cruzamento com a Estrada de Lages, que ligava o planalto serrano ao litoral. Era por meio desta estrada colonial que se estabelecia o comércio entre as várias colônias alemãs que ficavam mais ao sul, fundadas a partir da dispersão de imigrantes das colônias de Santa Isabel e Teresópolis que deveriam povoar as margens da Estrada de Lages.

No final do século XIX, a política de transporte, tanto do velho regime imperial como da nascente República, estava centrada na expansão das ferrovias e na navegação de cabotagem. Ambas as modalidades de transportes atendiam às demandas da economia nacional, articulando mercados e intensificando o fluxo de pessoas e mercadorias. Para as distâncias menores a solução seria continuar com a abertura de caminhos e estradas, que, em boa medida, passaram à administração das prefeituras. No litoral catarinense, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Laguna e Araranguá estavam regularmente integradas por meio da cabotagem de curta distância operada por companhias nacionais e locais de navegação a vapor. Portanto, não fazia mais sentido investir na Estrada do Litoral, sobretudo nos reparos dos morros dos Cavalos e Siriú, que exigiam vultosos recursos financeiros do Estado. Mesmo em estado precário, o trajeto da Estrada do Litoral já estava definido, o que não significou seu abandono.

No último Relatório do Presidente da Província durante o Império, de 1888, temos uma descrição do estado “deplorável” da estrada.

O Morro dos Cavalos, íngreme e escabroso, estende-se até o mar, não deixando praia no ponto em que com ele comunica. É considerada passagem obrigatória e, entretanto, nega passagem. Fizeram-lhe importantes consertos há mais de 20 anos, restando apenas vestígios, por falta de conservação<sup>51</sup>.

O próprio Presidente da Província, Francisco José da Rocha, foi até Enseada do Brito para observar as condições da estrada. Em seguida, foram liberados 16:000\$000 para, imediatamente, iniciarem-se os reparos necessários para estrada voltar a ser trafegável no Morro dos Cavalos. O cidadão Anselmo Antônio Tavares apresentou uma proposta orçamentária para administrar as obras de reparo nos dois morros de 4:000\$000 para o dos Cavalos e 2:000\$000 para o Siriú, que não foi muito bem aceita pelo governo, pois seria quase que impossível executar uma obra duradoura com uma proposta tão exígua. No ano seguinte, foi constituída uma Comissão Encarregada dos Consertos do Morro dos Cavalos sob a administração do encarregado das obras militares Urbano Coelho Gouvêa<sup>52</sup>.

Durante o primeiro governo de Hercílio Pedro da Luz (1894 a 1898), foram executados vários projetos de melhoramentos e abertura de novas estradas, com atenção

<sup>51</sup> SANTA CATARINA. *Relatório do Presidente da Província Francisco José da Rocha à Assembleia Legislativa de Santa Catarina em 1888*. Rio de Janeiro: Tipografia União A. M. Coelho da Rocha, 1888, p. 174. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>52</sup> CORRESPONDÊNCIA. Comissão encarregada dos consertos na estrada do Morro dos Cavalos. Agosto de 1889.

especial à Estrada de Lages. Em 1897 foi aprovada a Lei Estadual 263, de 25 de setembro, que autorizou um crédito de 20:000\$000 para reparos e abrir um novo traçado da estrada no Morro do Siriú, no município de Garopaba. Também estavam previstas melhorias na estrada que passava pela comunidade de Morrinhos, no mesmo município<sup>53</sup>. Dois anos após, foi aprovada uma nova lei, 487, de 11 de outubro de 1900, que autorizou o governo a fazer gastos de 4:000\$000 para realizar melhorias nos morros dos Cavalos e Siriú<sup>54</sup>.

Entretanto, ao mesmo tempo em que Hercílio Luz retomava as obras de melhorias na Estrada do Litoral nos dois pontos mais críticos, também dava início à abertura de uma nova rota em direção à colônia de Criciúma a partir de Tubarão. A Lei Estadual 171, de 30 de setembro de 1895, autorizou o governo a abrir uma estrada saindo de Jaguaruna, passando por Sangão, Morro da Fumaça até Criciúma<sup>55</sup>. Com essa opção, a preferência passou a ser as estradas das colônias em detrimento da Estrada do Litoral, sobretudo no trecho entre Jaguaruna e Araranguá.

Com a chegada do ramal ferroviário da EFDTC às margens do rio Araranguá em 1927, a integração férrea entre as principais cidades do sul catarinense estava completa. Era possível viajar de Araranguá a Criciúma, Urussanga, Jaguaruna, Tubarão, Orleans, Lauro Müller, Laguna e Imbituba pela EFDTC. A ferrovia chegava aos portos de Laguna e Imbituba, além de passar próximo ao porto fluvial de Pontão em Jaguaruna. A região também estava servida do canal de navegação Jaguaruna a Laguna, que operou ativamente desde os anos de 1910, transportando mercadorias entre as colônias do sul catarinense até o porto de Laguna<sup>56</sup>.

Nas listas de obras realizadas nas mais diversas estradas catarinenses durante os anos de 1910 e 1920, publicada na Mensagem dos Governadores, a retomada dos reparos no Morro do Siriú aparece somente em 1910, quando foram despendidos 1:000\$000 e, em 1918, com 3:000\$000<sup>57,58</sup>. A ausência da Estrada do Litoral, principalmente de obras no Morro dos Cavalos e Morro do Siriú, revela que o caminho não era mais visto como

---

<sup>53</sup> SANTA CATARINA. Lei Estadual nº 263 de 25 de setembro de 1897. *Coleção de Leis do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: Tipografia Gutenberg, 1897.

<sup>54</sup> SANTA CATARINA. Lei Estadual nº 487 de 11 de outubro de 1900. *Coleção de Leis do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis, 1900.

<sup>55</sup> SANTA CATARINA. Lei Estadual nº 171 de 30 de setembro de 1895. *Coleção de Leis do Estado de Santa Catarina*. Florianópolis: Tipografia Gutenberg, 1895.

<sup>56</sup> MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório dos serviços executados pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941

<sup>57</sup> SANTA CATARINA. *Mensagem do Governador Gustavo Richard ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 1910*. Florianópolis: Tipografia Moderna, 1910. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

<sup>58</sup> SANTA CATARINA. *Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 1918*. Florianópolis, 1918. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

uma rota estratégica para a economia catarinense, nem mesmo para a região sul<sup>59</sup>. A construção da estrada de Criciúma a Jaguaruna e de Tubarão a Teresópolis (Estrada de Tubarão) deslocou o fluxo do litoral para o interior colonial.

### 5. Estado e planos rodoviários: redefinindo as rotas

Em 8 de outubro de 1926, por meio da Lei Estadual 1.539, foi criada a Inspetoria de Estradas de Rodagem e de Minas, que ficou encarregada de realizar todos os serviços técnicos de estudo, projetos, orçamentos, construção, reparos, melhorias e fiscalização de serviços do sistema de transportes rodoviários, além de regular as atividades de mineração em Santa Catarina. Com a criação da Inspetoria, o Estado assumia a função de elaborar e executar as políticas de transportes em todo o território catarinense. Na época, Santa Catarina dispunha de uma malha rodoviária de 7.049 km de estrada de rodagem e 5.616 km de caminhos, onde circulavam aproximadamente 23 mil veículos<sup>60</sup>.

Juntamente com a criação da Inspetoria, foi apresentada pelo governador Adolpho Konder<sup>61</sup> a proposta de um plano rodoviário estadual que dividia o estado em três linhas principais: Florianópolis ao extremo oeste, passando por Lages; Florianópolis ao norte, passando por Itajaí até Joinville, seguindo para Mafra e Porto União; Florianópolis até a divisa com o Rio Grande do Sul. O plano reforçava a opção de seguir para o sul utilizando a Estrada de Tubarão, aproveitando o trecho da Estrada de Lages entre Florianópolis e Teresópolis e abandonando a difícil travessia dos morros dos Cavalos e Siriú. O percurso da estrada pode ser acompanhado na tabela abaixo.

**Tabela 2: Distância intermediária entre as cidades da Estrada de Tubarão**

Trechos	Distância (Km)
Florianópolis - Teresópolis	50
Teresópolis - São Bonifácio	34
São Bonifácio - Santa Marta	15
Santa Marta - São Martinho	24
São Martinho - São João do Capivari	8
São João do Capivari - Armazém	7
Armazém - Gravatá	13
Gravatá - Tubarão	21
Total	172

Fonte: KONDER, 1928

59 ROSA, José Vieira da. *Carta do Estado de Santa Catarina*. 1917.

60 SANTA CATARINA. *Mensagem do Governador Adolpho Konder ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 1927*. Florianópolis, 1927. Disponível em <[http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa\\_catarina](http://www.crl.edu/brazil/provincial/santa_catarina)> Acesso em março de 2012.

61 KONDER, Adolpho. *A estrada de rodagem Florianópolis-Tubarão*. Florianópolis: Livraria Central, 1928.

No trajeto estavam localizadas as pequenas colônias alemãs fundadas a partir da dispersão demográfica de Teresópolis e Santa Isabel: São Bonifácio (1864), São Martinho (1873) e Rio Fortuna (1892). Portanto, a construção da Estrada de Tubarão já era um caminho conhecido, e suas obras auxiliariam na fixação dos colonos. De Tubarão à divisa com o Rio Grande do Sul, a estrada seguia para Jaguaruna, Criciúma até Praia Grande, nas margens do rio Mampituba, seguindo em paralelo com a Estrada do Litoral numa distância aproximada de 22 km, passando pelas comunidades de Forquilha, Turvo e Jacinto Machado.

Em 6 de janeiro de 1937, o Interventor Nereu Ramos aprovou o Decreto n.º 7, que regularizou o novo Plano Rodoviário Catarinense, reforçando os trajetos principais da proposta de 1927<sup>62</sup>. Em direção ao sul, a Estrada de Tubarão transforma-se numa rodovia de “primeira classe”, ou seja, tinha prioridade nos investimentos do Estado<sup>63</sup>. Contudo, entrou como “segunda classe” o trecho Florianópolis a Laguna, de 132 km, retomando a antiga Estrada do Litoral<sup>64</sup>.

Dentro da trajetória nacional de centralização das tomadas de decisão em torno do Estado, que passou a comandar o projeto de industrialização, ocorreu a politização dos transportes, cujas metas de expansão iam ao encontro dos objetivos para formar um sistema nacional de economia. Em 1927, foi criada a Comissão de Estrada e Rodagem Federais, que elaborou um esboço de um plano em que se traçaram os grandes eixos rodoviários de integração nacional. Para Santa Catarina, na rota norte-sul, foi dada ênfase ao atual traçado da BR-116, cortando o planalto serrano e norte. O mesmo ocorreu quando foi aprovado o primeiro Plano Rodoviário Nacional em 1944, que definiu a “rodovia transversal de Santa Catarina” com 699 km, desde Curitiba até Torres. Novamente foi feita a opção pela Estrada do Tubarão. A situação se reverteu somente quando foi elaborado o Plano Rodoviário Nacional em 1951 e aprovado em 1956, dentro dos objetivos do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956–1960). A ligação entre Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre foi alterada, deslocando-se para o litoral por meio da BR-59, nomenclatura mudada com o Plano Nacional de Viação de 1964, para BR-101<sup>65,66</sup>.

A partir desse momento, o governo federal encampou as obras de abertura e pavimentação da ligação entre Florianópolis e o Mampituba. O governo estadual livrava-se de um grande fardo que o atormentava havia mais de dois séculos: a passagem nos morros dos Cavalos e Siriú. A BR-101, cuja pavimentação em Santa Catarina ocorreu em agosto de 1971, entre Florianópolis e o rio Mampituba, somente em alguns trajetos foram utilizados o leito da antiga Estrada do Litoral, mas, em boa medida, podemos afirmar

---

62 DIRETORIA DE ESTRADA E RODAGEM. *Plano Rodoviário do Estado de Santa Catarina*. 1937.

63 DIRETORIA DE ESTRADA E RODAGEM. *Mapa da viação da Residência de Tubarão*. 1936.

64 SANTA CATARINA. *Plano Rodoviário Catarinense*. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1939.

65 MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Planos de viação: evolução histórica 1808-1973*. Brasília: Conselho Nacional de Transportes, 1974.

66 MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Roteiro rodoviário do Estado de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: DNER, 1952.

que é uma nova rota. No sul, a BR-101 ficou entre as duas velhas estradas, tanto do Litoral como a de Tubarão. Atualmente a Estrada do Litoral, em alguns trechos, está pavimentada e, em outros, ainda se mantém em “chão batido” e liga pequenas comunidades e balneários.

### **Considerações finais**

Os meios de transporte e as vias de comunicação em Santa Catarina durante os séculos XVIII e XIX acompanharam a lentidão das mudanças na base produtiva e demográfica. Uma economia de subsistência, de acumulação lenta e pulverizada apresentava um sistema de transporte disperso e fragmentado. Coube ao governo provincial providenciar a integração do território para garantir a presença do Estado em todas as regiões de Santa Catarina: litoral, planalto e oeste.

O processo de integração pautado nas estradas adquiriu outra magnitude com a colonização e a difusão da pequena produção mercantil pós-1880. Emergiu um padrão de crescimento pautado na pequena produção mercantil e no extrativismo. O carvão no sul, a erva-mate no planalto norte, a madeira no oeste e a pequena produção nas colônias do Vale do Itajaí, nordeste e sul do estado, deslocaram o centro dinâmico da economia catarinense do litoral para o interior, acelerando o processo de acumulação<sup>67</sup>. Esse padrão de crescimento imprimiu um ritmo diferenciado nos transportes em que a presença dos investimentos públicos tornaram-se mais frequentes, garantindo a abertura de novas estradas e a manutenção das antigas.

Mesmo com algumas melhorias e a maior presença do Estado no sistema de transporte pós-1880, a situação reverteu-se e tomou outra proporção pós-1945, quando o padrão de crescimento da economia catarinense passou a ser comandado pelo médio e grande capital industrial<sup>68</sup>. O Estado ganhou maior robustez, o que lhe garantia mais recursos para serem investidos nos transportes. Paralelamente à maior atuação do governo catarinense na política de transporte, houve a implantação de uma política nacional de transportes com a federalização dos grandes eixos rodoviários. A maior capacidade de financiamento do governo federal garantia recursos para fazer obras vultosas, as quais seriam impossíveis de serem executadas pelos governos subnacionais. Novas estradas foram abertas e velhos caminhos foram abandonados ou aproveitados.

Na trajetória da Estrada do Litoral, podemos observar a síntese deste movimento geral. Um caminho de tropas que ligava as principais vilas do litoral sul da Colônia transformou-se numa estrada durante o Império e, em alguns trechos, numa rodovia na República.

---

<sup>67</sup> GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: UFSC, 2007.

<sup>68</sup> Idem.

*Artigo recebido em 22 de novembro de 2012.  
Aprovado em 22 de abril de 2013.*