

A ESTRADA TRÊS BARRAS E A INTEGRAÇÃO DO LITORAL NORTE CATARINENSE COM O PLANALTO DE CURITIBA

THE TRÊS BARRAS ROAD AND THE INTEGRATION OF SANTA CATARINA'S NORTH COAST WITH THE CURITIBA PLATEAU

Alcides Goularti Filho¹

Endereço profissional: Av. Universitária, 1105 - Universitário,
Criciúma – SC. CEP - 88806-000.
E-mail: alcides@unescc.net

Resumo: O objetivo deste artigo é descrever e analisar a integração do litoral norte catarinense, em especial São Francisco do Sul, com o planalto de Curitiba, por meio da Estrada Três Barras. Essa estrada seguia os velhos caminhos traçados pelos indígenas, partindo da Baía da Babilonga, seguia margeando o rio Três Barras, cruzava a Serra do Mar até alcançar o atual planalto paranaense, seguindo pelo Caminho dos Ambrósios em direção a São José dos Pinhais. Além da introdução, que traz uma breve discussão sobre a relação entre estradas, prosperidade e regressão econômica, e da reflexão final, o texto está dividido em quatro tópicos. O primeiro discute o movimento geral de aberturas de caminhos em direção ao interior do território brasileiro durante o período

Abstract: The purpose of this article is to describe and analyze the integration of this state's north coast, especially São Francisco do Sul, with the plateau of Curitiba, by Road Três Barras. This road followed the old paths traced by the Indians, leaving the Babilonga Bay, bordering the river followed Três Barras, crossing the Serra do Mar to achieve the current Paraná Plateau, following the path of Road Ambrósios to São José dos Pinhais. Besides the introduction, which provides a brief discussion of the relationship between roads, prosperity and economic regression, and final reflection, the text is divided into four topics. The first discusses the general movement of vent paths toward the interior of Brazil during the colonial and imperial period. Then we have a more detailed account of the five works that

¹ Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da UNESC (Universidade do Extremo Sul Catarinense). Doutor em Economia pela Unicamp. Pesquisador do CNPq. Pesquisa financiada pelo MCTI/CNPq.

colonial e imperial. Em seguida temos um relato mais detalhado das cinco obras que foram realizadas na Estrada Três Barras coordenadas pelo governo provincial catarinense entre 1829 e 1856. O terceiro tópico versa sobre o início do processo de colonização no litoral norte catarinense com a fundação de Joinville, em 1851, e a opção feita pelo governo em investir na construção da Estrada Dona Francisca, que seguia para o oeste rumo a Rio Negro, no Paraná. Por fim, o quarto tópico discute o deslocamento do eixo dinâmico do litoral norte, que se move de São Francisco para Joinville, cuja consequência foi o abandono da Estrada Três Barras em favor da moderna Estrada Dona Francisca.

Palavras-chave: Estradas; História; Santa Catarina.

were performed on the Road Três Barras coordinated by Santa Catarina provincial government between 1829 and 1856. The third topic is about the beginning of the colonization process in the north coast of Santa Catarina to the foundation of Joinville in 1851 and the choice made by the government to invest in the construction of the Road Dona Francisca, who followed westward toward the Rio Negro, Paraná. Finally, the fourth topic discusses the dynamic displacement of the axis of the northern coast, moving from San Francisco to Joinville, whose consequence was the abandonment of Road Três Barras in favor of modern Road Dona Francisca.

Keywords: Roads; History; Santa Catarina.

Introdução: caminhos e mudanças sociais

Dentro da formação econômica do Brasil durante o período colonial e imperial, houve uma estreita relação entre a abertura e a manutenção de caminhos e estradas com a expansão demográfica e o desempenho econômico. O fluxo de pessoas e mercadorias pelas estradas que cortavam vilas e cidades impulsionava as atividades econômicas locais e fixava populações no território. As estradas permitiam que longínquas comunidades entrassem em contato com cidades maiores para ter acesso a alimentos e artigos manufaturados, além de colocá-las a par dos eventos políticos. As longas caminhadas e os sinuosos caminhos na mata ou no sertão não foram obstáculos à comunicação entre as diversas vilas e cidades esparsas no interior do território brasileiro. No século XIX, a ausência de transportes modernos, pautados na navegação a vapor e nas ferrovias, não impediu que fossem estabelecidos contatos entre as

diferentes regiões do País, sobretudo na ligação entre o litoral, onde se concentravam as maiores cidades, com o interior. As estratégias militares, os interesses em ocupar e definir o território e as demandas econômicas impulsionavam a abertura de estradas seguindo os mais diversos rumos em boa parte do território brasileiro.

Ao mesmo tempo em que a existência de uma estrada contribuía para manter e expandir atividades econômicas, o deslocamento do seu fluxo para estradas de melhor qualidade também desencadeava um movimento letárgico e regressivo para outras cidades. O mesmo ocorria com cidades portuárias ou estações ferroviárias que saíram da rota mercantil em função da sobreposição de outras praças comerciais mais dinâmicas. A presença de uma via de comunicação com fluxos constantes impulsiona a prosperidade, criando condições concretas e mais avançadas para regiões que usufruem esses transportes. Contudo, o deslocamento dessa via de comunicação para outros centros penalizava as regiões abandonadas que começam a desenvolver outra dinâmica endógena adaptando-se à nova realidade. Isso não significa que essas regiões ficaram fadadas ao empobrecimento, mas sim que criaram outras condições as quais resultaram em novas atividades econômicas que passaram a ditar os rumos da população local.

Em Santa Catarina, temos alguns exemplos de dinamismo engendrado pela passagem de estradas junto a vilas e cidades. Às margens do Caminho de Viamão–Sorocaba nasceram as vilas de Lages e Curitibanos, que se conectavam com Vacarias, no Rio Grande do Sul, e Rio Negro e Lapa, ambas no Paraná. Entre a segunda metade do século XVIII até o final do XIX, a marcha do tropeirismo ditava os rumos das atividades econômicas do planalto serrano catarinense. O fim dessa marcha obrigou a região a adaptar-se à nova realidade que lentamente foi se ajustando às demandas da economia local e à necessidade de se integrar com outras regiões catarinenses.

No litoral sul, temos o exemplo da Estrada do Litoral, que ligava Desterro a Torres e que, durante o século XIX, integrava as comunidades açorianas que se comunicavam entre si e com Desterro e Laguna. Com o processo de colonização europeia no último quartel do século XIX, nos vales dos rios Urussanga e Tubarão, o centro dinâmico da região deslocou-se para o interior, onde foram abertas novas vias de comunicação. O governo catarinense começou a demonstrar mais interesse, para a construção e manutenção de estradas nas colônias que atendiam às demandas dos novos núcleos de imigrantes.

No vale do rio Maruim, as primeiras comunidades de imigrantes que chegaram a Santa Catarina fundaram São Pedro de Alcântara às margens do antigo trecho da Estrada de Lages. Com a abertura do novo trecho margeando o rio Cubatão, o governo promoveu uma nova frente de colonização para garantir a manutenção da estrada. Associava-se a ideia de colonização à de manutenção das estradas, e acreditava-se que ambas poderiam aumentar o fluxo mercantil que resultaria em aumento nas receitas públicas.

A Estrada da Mata, que compreendia um trecho do Caminho de Viamão–Sorocaba, entre os atuais municípios de Santa Cecília (SC) e Campo do Tenente (PR), começou a ser aberta a partir de 1829. Com a construção do novo caminho dando passagem às tropas, foi instalado em Rio Negro um registro de cobrança de impostos sobre o gado proveniente do Sul. A colonização do vale do rio Negro assemelha-se ao mesmo movimento citado anteriormente, ou seja, a presença de populações às margens da nova estrada garantia a sua manutenção ao mesmo tempo em que promoveria a prosperidade material nas colônias. Com o fim do tropeirismo no final do século XIX no Caminho de Viamão–Sorocaba, a Estrada da Mata entrou em desuso e o trecho entre Lages e Rio Negro foi abandonado. Com isso a região do vale do Rio Negro ensaiou uma regressão econômica, mas foi revertida com a expansão das atividades ervateiras.

A redução dos fluxos ou o abandono das estradas em determinados momentos significaram arrefecimento e uma regressão material para as comunidades locais que eram beneficiadas com a passagem dos caminhos. Contudo, não significou que essa mesma comunidade ficou alijada do crescimento, pois dentro do movimento da modernização dos transportes, tivemos a sobreposição de outras modalidades. Por exemplo, no antigo percurso da Estrada da Mata foi aberta a BR-116 e construído o Tronco Sul da Rede Ferroviária Federal. No Vale do Maruim, a velha estrada foi aproveitada e transformou-se numa rodovia estadual (SC-407) com trechos pavimentados. No litoral sul, a urbanização da orla, aos poucos, tratou de criar as suas próprias condições para promover o ressurgimento de vias de comunicação modernas, como as rodovias municipais e estaduais (interpraías).

Trajetórias de prosperidade e momentos de regressão econômica e material são acontecimentos que marcaram a formação econômica do Brasil e foram relatados nos estudos clássicos de Caio Prado Júnior, Roberto Simonsen e Celso Furtado². Para ficarmos apenas nos eventos mais estudados, podemos citar a longa regressão das atividades açucareiras no Nordeste nos séculos XVIII e XIX, após o início do cultivo da cana-de-açúcar nas Antilhas; a crise da atividade aurífera na região das Minas, após a redução acentuada das reservas de ouro a partir do último quartel do século XVIII; e o empobrecimento material que ocorreu no Norte, centrado na cidade de Manaus, após o desmonte da economia da borracha pós-1918. A regressão econômica nessas três grandes regiões não significou que elas ficaram “condenadas” à atrofia social e material. Como sabemos, elas engendraram períodos de crescimento a partir da segunda metade do século XX pautados em políticas públicas voltadas à expansão industrial.

Na relação entre transporte e crescimento regional, temos que olhar a trajetória dos meios de transporte e das vias de comunicação numa perspectiva longa e de lentas

2 PRADO JÚNIOR, Caio. Formação do Brasil contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 1996.

SIMONSEN, Roberto. História econômica do Brasil (1500/1820). São Paulo: Editora Nacional, 1978.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Editora Nacional, 1989.

transformações. O abandono dos caminhos e estradas, o esgotamento da navegação fluvial e a obsolescência das ferrovias não significam que, no momento, são modalidades de transporte ultrapassadas e não mais utilizadas. A ênfase nos transportes rodoviário e aeroviário não eliminou as outras modalidades. O que tivemos na história dos transportes foram momentos em que uma “modalidade moderna” predominou, suplantou e combinou-se com outra sem eliminar a existência das “modalidades arcaicas”. As velhas estradas conviveram com as ferrovias, até porque os caminhos de ferro não chegavam a todos os lugares deste imenso país. Onde havia rio navegável, a navegação continuou atendendo às demandas regionais. Grande parte dos caminhos riscados pelos tropeiros continuou sendo utilizada ao longo de todo o século XX como via de comunicação entre distintas cidades. Nesse movimento contraditório, o moderno e o arcaico se combinam e criam novas condições concretas para o avanço dos transportes.

Abrindo caminhos para o interior

Martinello³ (2016), analisa a construção territorial em Santa Catarina a partir da categoria de “rugosidade” de Milton Santos⁴. O espaço, por extensão o território, é um acúmulo de tempos diferentes, testemunho de momentos do mundo. A ocupação e a definição do território catarinense, ao longo do tempo, são rugas que expressam modos de vidas e de produção. A ocupação começou no litoral, avançou para o sertão da firme, chegou no planalto e se dirigiu ao oeste. Em cada momento da ocupação desses espaços são empregados modos de produção que alteram a paisagem e deixam marcas no território. Descobridores, bandeirantes, tropeiros, colonos e migrantes em cada tempo, em cada espaço construíram seus modos de vida e estabeleceram relações sociais de produção que ao longo da história constituíram camadas, rugas que são testemunhas de tempos distintos⁵.

Para Moraes, a formação territorial é um processo cumulativo que combina diversos resultados de formação de organização social. As formas de organização seguem ritmos diferenciados e tempos específicos:

as intervenções e construções anteriores aparecendo ante um novo ciclo de povoamento como parte da herança espacial local, perfilando-se ao lado das características do meio natural como elementos de qualificação dos diferentes espaços⁶.

3 MARTINELLO, André Souza. Geografia histórica, discursos espaciais e construção territorial em Santa Catarina. São Paulo: FFLCH/USP, 2016. (Tese doutorado).

4 SANTOS, Milton. Por uma nova geografia: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Editora da USP, 2004.

5 MARTINELLO, André Souza. Geografia histórica, discursos espaciais e construção territorial em Santa Catarina. São Paulo: FFLCH/USP, 2016. (Tese doutorado).

6 MORAES, Antônio Carlos Robert. Território e história no Brasil. São Paulo: Annablume, 2002, p. 54.

As contribuições de Martinello e Moraes, nos remete a reflexão da ocupação e definição do território catarinense ao longo dos séculos XVIII e XIX. A indecisão da divisão territorial definida pela Espanha e Portugal nos termos do Tratado de Tordesilhas obrigava ambas as coroas a aventurar-se nas terras sul-americanas em busca de pedras preciosas, especiarias e conquistas territoriais. Entre os diversos meridianos traçados nos séculos XVI e XVII, um tinha como ponto final nos mares do sul o litoral paulista, em Cananeia, e outro o catarinense, em Laguna. A primeira marca era defendida pela coroa espanhola, e a segunda, pela portuguesa. Diante das indefinições dos limites, a Espanha tinha interesse em avançar do litoral meridional em direção ao interior em busca das minas de prata de Potosí, descobertas em 1546.

No interior do território dominado pela Espanha entre as inúmeras vilas ao longo dos Andes, foi fundada às margens do atual rio Paraguai a vila de Assunção em 1537. Dada a dificuldade em cruzar os Andes para chegar ao Oceano Pacífico, a coroa espanhola atirou-se à empreitada de abrir caminhos entre o Atlântico sul e Assunção. Nessa vasta região onde hoje se encontram os estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, além do Paraguai, Bolívia e Peru, antes da chegada dos europeus, os indígenas do litoral conectavam-se com povos do interior até os Andes por meio de rotas e caminhos que foram sendo abertos com base em seus conhecimentos seculares. Eram os conhecidos Caminhos do Peabiru, cuja rota principal partia do litoral paulista, passando pelo planalto paranaense seguindo até Assunção e Potosí, terminando em Cuzco. Havia vários ramais ligados a essa rota, como o que partia do litoral norte catarinense em direção à Serra do Mar até o planalto de Curitiba, seguindo para Assunção. Sobre um desses ramais foi traçado o percurso do Caminho dos Ambrósios (PR) e da Estrada Três Barras (SC).

A primeira grande expedição empreendida pela Espanha a partir do litoral sul Atlântico foi a comandada pelo soldado Álvar Nuñez Cabeza de Vaca, experiente explorador que já havia cruzado o território mexicano e norte-americano, que partiu de Cádiz, na Espanha, a bordo da nau Santa Luzia, e atracou na Ilha de Santa Catarina seguindo para a Baía de São Francisco, aonde chegou em 21 de outubro de 1541 com 250 homens e 26 cavalos. Cabeza de Vaca tinha conhecimento da existência dos caminhos que seguiam em direção aos Andes trilhados pelos indígenas. Navegando pela baía do São Francisco, seguindo até as atuais fozes dos rios Cubatão, Três Barras e Palmital, a expedição partiu em direção à Serra do Mar, seguindo um dos ramais do Peabiru, margeando o rio Três Barras até alcançar o planalto. Nesse trecho onde hoje estão as cidades de São Francisco do Sul (SC) até Tijucas do Sul (PR) foram 14 dias de caminhada. Daí para a frente, a comitiva seguiu rumo a Assunção, aonde chegou em 11

de março de 1542, completando 130 dias de caminhada⁷.

Após a expedição de Cabeza de Vaca, ficou demarcado o caminho entre as terras dos carijós, no litoral sul da colônia portuguesa, e as terras dos guaranis, para além do Tratado de Tordesilhas, dominadas pelos espanhóis, ou seja, de São Francisco do Sul a Assunção (atualmente um percurso de 1.138 km). Na mesma trilha, em 1555, seguiu a expedição espanhola da Dona Mência Calderón e suas filhas, levando gado para Assunção. Também passaram pelos caminhos delegações de padres jesuítas que seguiam para a missão catequizadora no interior de ambas as colônias⁸.

Para seguir para Assunção, as “marchas expedicionárias” poderiam partir do litoral sul, na Baía da Babitonga, subindo a Estrada Três Barras, ou de São Vicente e Cananeia, no litoral paulista, subindo o Caminho do Mar, em direção ao Campo dos Ambrósios onde se encontrava com caminhos que seguiam em direção ao atual Paraguai. Contudo, parte do percurso utilizado pelos espanhóis, segundo a leitura que Lisboa fazia do Tratado de Tordesilhas, passava pelo território português, o que levou o governador-geral Thomé de Souza a determinar o fechamento do caminho para impedir a entrada de expedições espanholas⁹. A situação normalizou-se durante a União Ibérica (1580–1640), quando as duas coroas uniram-se e apaziguaram os conflitos nos territórios ultramarinos, e o caminho voltou a ser aberto para a entrada e novas expedições.

Com a Restauração Portuguesa em 1640, a coroa lusitana determinou que seus territórios dominados na América fossem mais explorados na busca de pedras preciosas e no aprisionamento de indígenas. Com isso, intensificaram-se marchas e expedições em direção ao interior da Colônia concentrada nas Estradas e Bandeiras. Partindo do litoral paulista chegaram até o planalto central, na floresta amazônica e no extremo sul. Em direção ao Sul, dizimaram indígenas, fundaram vilas, estabeleceram fazendas, iniciaram a criação de gado e abriram caminhos. Desde a Colônia do Sacramento até o planalto de Curitiba e São Paulo, foram abertos caminhos que possibilitaram o fluxo de mercadorias, a passagem de expedições e tropas e a definição do território. No litoral sul, foram fundadas as vilas de São Francisco (1658), Desterro (1675) e Laguna (1676), que se integravam pelo território por meio da Estrada do Litoral que era uma continuação do caminho de gado que vinha da Colônia do Sacramento. Cruzando rios caudalosos e profundos, como o Araranguá, Tubarão e Itajaí, e morros “escabrosos” como o Siriú e Cavalos, a tropa de gado seguia pelo litoral até a Baía da Babitonga, de onde seguiam para Curitiba, subindo a Estrada Três Barras até atingir os patamares do Campo dos Ambrósios.

Pelo interior foi aberto o famoso Caminho de Viamão–Sorocaba pelo Coronel

7 QUANDT, Raul Olavo. O caminho velho e o adelantado. Joinville: Letra d'Água, 2012.

8 MOREIRA, Júlio Estrela. Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá: até a emancipação da província do Paraná. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

9 Idem.

Cristóvão Pereira de Abreu, em 1733, que cruzava com ramais do Caminho dos Ambrósios que vinha de Três Barras. Durante o século XVIII, a ligação entre São Francisco do Sul e Curitiba foi definida por meio da utilização do Caminho dos Ambrósios, que ficava em território da Capitania de São Paulo, hoje atual estado do Paraná, e a Estrada Três Barras, na Capitania de Santa Catarina.

Nossa Senhora da Graça de São Francisco do Sul foi fundada em 1658 pelo procurador Manuel Lourenço de Andrade numa ilha no litoral norte de Santa Catarina, às margens da Baía da Babitonga. Nessa mesma baía, já haviam passado diversas expedições que aportaram na ilha, mas seguiram adiante sem fixar uma povoação. Após a sua fundação, a vila passou a receber um fluxo de colonos portugueses que se estabeleceram com suas famílias, dizimaram indígenas, construíram casas, estabeleceram comércios e exploravam a pesca local¹⁰. As boas condições de navegabilidade na baía possibilitaram que fosse construído na vila um porto que começou a receber as embarcações que trafegavam pelo litoral sul da Colônia. Com a ancoragem dos navios, desenvolveu-se em São Francisco um comércio que abastecia a tripulação e prestava serviços de reparo para as embarcações¹¹.

Portanto, atuando com porto e como “centro comercial”, São Francisco constituiu-se uma importante vila do litoral norte catarinense, que buscava manter uma comunicação com Laguna e Desterro, em direção ao sul, e Curitiba, em direção ao planalto. É nesse contexto que a Estrada Três Barras assume uma posição estratégica para São Francisco e a Capitania de Santa Catarina. Com a consolidação do porto de São Francisco, a manutenção do caminho do planalto curitibano até o litoral norte catarinense também passou a ser de interesse dos paulistas. É bom lembrar que a província do Paraná desmembrou-se de São Paulo em 1853.

No livro de Júlio Estrela Moreira, intitulado “Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá”, em três volumes publicados em 1975, temos um relato mais detalhado do Caminho dos Ambrósios e das iniciativas empreendidas no século XVIII para melhor aproveitá-lo. Fazendo um breve resumo dos acontecimentos que envolveram o caminho, temos:

- 1730: A Câmara de Curitiba comunica ao governador-geral da Capitania de São Paulo que abriu o caminho até São Francisco passando pelos Ambrósios, que durava dois dias de viagem. Até Laguna, não seria mais do que um mês.
- 1734: O Conde Antônio Luiz Távora comunica que novamente abriu o caminho até Curitiba cruzando a Serra do Mar para dar passagem às

10 PEREIRA, Carlos da Costa. História de São Francisco do Sul. Florianópolis: Editora da UFSC, 1984.

11 GOULARTI FILHO, Alcides. O porto de São Francisco do Sul da dinâmica regional catarinense. Revista Nova Economia. Belo Horizonte: UFMG, v. 18, n. 1, 2008.

tropas que vinham da Colônia do Sacramento.

- 1757: Foram realizados novos consertos no caminho até São Francisco, sob pedido da Câmara de Curitiba, que também expedia ordens para realizar melhoramentos em outras estradas do planalto de Curitiba até os rios Negro e Iguaçu e em direção ao litoral.
- 1762: Sob ordens de Luiz Antônio de Souza Mourão foram realizados reparos no caminho dos Ambrósios e distribuídas sesmarias próximas a São Francisco.
- 1782: Por ordem do guarda-mor Manoel Gonçalves Guimarães foram fechados os caminhos da Graciosa e dos Ambrósios para que fosse controlada a entrada de mercadorias, que deveriam passar pelo rio Cubatão utilizando as canoas do próprio guarda-mor. Foram feitos reparos nos caminhos do Campo dos Ambrósios.
- 1797: A Câmara de Curitiba expediu uma ordem para que o inspetor Paulo da Rocha Dantas controlasse a passagem do gado que vinha de Santa Catarina pela Estrada Três Barras¹².

Nessa pesquisa, Júlio Estrela Moreira estudou apenas os caminhos do território que viria a fazer parte do Paraná. A Capitania de Santa Catarina foi criada em 1738 formada pelas vilas de Laguna, Desterro e São Francisco, portanto a partir desta data estava sob responsabilidade das suas Câmaras deliberar sobre obras de abertura e melhoramento de caminhos e estradas. Contudo, como a Estrada Três Barras era a ligação do litoral com o planalto de Curitiba pelo Caminho dos Ambrósios, também era de interesse da Câmara daquela vila manter o caminho transitável.

Estrada Três Barras: obras de reparos e melhoramentos

Nos relatos do viajante inglês John Mawe, que andou pelo interior do Brasil entre 1807 e 1811, passando por São Francisco, publicados em 1812, há uma breve descrição da estrada que vinha de Curitiba, que cruzava a “barreira impraticável” da Serra do Mar:

Esta estrada, dentro em breve, constituirá obra de importância nacional para o Brasil, pois, por meio dela, o melhor distrito da região, e um dos melhores do mundo, tendo-se em vista o clima, o rico planalto de Curitiba, ligar-se-á ao oceano¹³.

12 MOREIRA, Júlio Estrela. Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá: até a emancipação da província do Paraná. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

13 MAWE, John. Viagens ao interior do Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1978.

Mawe também fez elogios ao “magnífico porto de São Francisco”, que estava situado numa caudalosa baía e dispunha de bons ancoradouros naturais. Outro fator positivo era que o porto estava protegido dos fortes ventos. São Francisco estava situada numa região de terra fértil e mantinha contato com Curitiba por meio da Estrada Três Barras, de onde provinha o gado.

Outra descrição que também merece destaque é a de Ayres de Casal, na sua *Corografia Brasilica*, publicada em 1818, sobre a descrição do rio Três Barras:

O rio das Três Barras, assim chamado, por ser a embocadura comum de outros tantos, que se unem junto ao canal, que recolhe suas águas: Furta Enchente, São João e Três Barras, são os seus nomes. O segundo é o mais considerável, dando-lhe cinquenta braças de largura, quatro de fundo. Sua origem fica próxima a um ramo do Guaratuba. As canoas sobem por ele obra de três léguas.¹⁴

Havia uma confusão entre definir o que era a Baía da Babitonga, pois muitos chamavam de rio São Francisco, principalmente onde hoje desembocam os diversos rios que vêm do continente, como Cubatão, Três Barras e Palmital.

Outro relato muito conhecido da historiografia brasileira foi o descrito pelo naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire, que passou por Santa Catarina em 1820, permanecendo por 12 dias na vila de São Francisco. Saint-Hilaire acreditava que se fossem feitos melhoramentos na Estrada Três Barras, a vila poderia usufruir o comércio com Curitiba e dos Campos Gerais, onde havia campos férteis e que necessitavam de comunicação com um porto no litoral. São Francisco era abastecida de carne seca, erva-mate e derivados de suínos por meio da Estrada Três Barras, que, segundo o naturalista, se encontrava em estado precário.¹⁵

Após a Independência e a criação das Províncias, as quais passaram a ter gerência sobre suas fontes de receitas e controle dos gastos, a responsabilidade das obras e das vias públicas foi transferida para o controle dos governos provinciais. O governo catarinense começou a deliberar sobre as obras de abertura e melhoramento nas principais estradas que cruzavam o território, como as estradas do Litoral, de Lages, da Mata, do Imaruí e Três Barras, no trecho que partia da Baía da Babitonga, margeava o rio Três Barras e subia a Serra do Mar em direção ao Campo dos Ambrósios. Desse ponto em diante, a responsabilidade era da Província de São Paulo.

Em 1829, o proprietário da Fazenda Três Barras, o Capitão Cândido Joaquim de Santana, colocou-se à disposição da Câmara de São Francisco para abrir e manter as obras de melhoramentos na estrada que seguia para Curitiba¹⁶. Essa proposta chegou

14 AYRES DE CASAL, Manuel. *Corografia brasílica ou relação histórico-geográfica do reino do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1818, p. 191.

15 SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem a Curitiba e província de Santa Catarina*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1978, p. 57.

16 PEREIRA, Carlos da Costa. Op. Cit.

até Desterro, onde foi debatida na sessão do Conselho Geral da Província de Santa Catarina, no dia 7 de dezembro de 1829, quando foi lida a proposta para “a abertura de uma estrada de comunicação entre o distrito de São Francisco e Curitiba”¹⁷. Em seguida, no dia 15, foi expedida uma Resolução que aconselhava a Câmara de São Francisco a com “possível brevidade informar se julga necessária a abertura de uma estrada de comunicação entre aquela vila e a de Curitiba”. Três anos após a proposta ser enviada pelo Capitão Santana, a Câmara de São Francisco deu início à arrecadação da “contribuição voluntária para o conserto da estrada”, recolhendo a quantia de 390\$580. Essa foi a primeira obra empreendida na Estrada Três Barras no século XIX sob o auspício da Câmara de São Francisco e do Governo Provincial.

Na sessão de 20 de dezembro de 1830 do Conselho Geral, foi debatida a revisão do Alvará de 3 de junho de 1809, que criou o imposto de \$005 por libra de vaca que entrasse em Santa Catarina. A proposta era alterar para 1\$000 por cabeça de gado advindo do Rio Grande do Sul pelo Araranguá e de Curitiba pelo São Francisco, além de incluir a estrada do sertão que ia para Lages, mesmo que ainda não estivesse em condições de trânsito. O objetivo era ampliar as receitas da província cujos recursos, segundo o governo, seriam aplicados “como lhe convier”¹⁸. Como é de conhecimento, o registro de que cobravam impostos pela passagem do gado era uma das principais fontes de arrecadação dos governos provinciais que, ao mesmo tempo, eram responsáveis pela cobrança e pela aplicação dos rendimentos. Em Santa Catarina, no século XIX, havia o registro na passagem do Araranguá, que controlava o gado que transitava na Estrada do Litoral proveniente do Rio Grande do Sul; na Estrada do Imaruí, que ficava no meio do caminho entre Laguna a Lages; na Estrada de Lages, que tributava o gado que descia em direção a Desterro; e por fim, na Estrada Três Barras.

Na Fala Provincial de Santa Catarina de 1835, redigida por Nunes Pires, há breves relatos sobre as condições das estradas. Sobre a Três Barras, Pires afirmava que “ela é também de muito interesse e promete especial vantagem para aquela vila. Várias tentativas se têm feito para assentar sobre a sua melhor direção”¹⁹. O comentário segue afirmando que a diversidade de opiniões sobre qual seria o melhor roteiro resultaria na escolha mais adequada para “entrar decididamente na empresa”²⁰. No ano seguinte, a Câmara de São Francisco comunicou ao governo provincial que a estrada projetada para Curitiba seguiria um novo caminho por lugares de mais fácil acesso e cômodo trânsito. Sob a administração de Antônio Machado Lemos, já havia sido construída uma légua e meia (9,9 km) do novo trajeto, e a previsão era de que as obras fossem entregues até o

17 CONSELHO GERAL DA PROVÍNCIA DE SANTA CATARINA. Atas e ofícios do Conselho Geral da província de Santa Catarina. Florianópolis: Centro de memória da ALESC, 2010, p. 62.

18 Idem, p. 170.

19 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província Feliciano Nunes Pires apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro, 1835. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013, p. 3.

20 Idem.

final de 1836²¹. Lemos conclui as obras da Estrada Três Barras totalizando três léguas (19,9 km) de extensão com 18 a 22 palmos de largura (3,9 a 4,8 metros). Contudo, o governo contestava a qualidade da mesma: “pela descrição da obra conhece-se que é mais antes um ensaio do que uma obra feita com intenção de ser permanente”²². Essas se constituíram na **segunda rodada de obras** empreendida nessa estrada.

Ambas as obras não conseguiram reverter a situação de precariedade que era a íngreme subida da Serra do Mar, que começava margeando o rio Três Barras, até o topo do Monte Crista. Num Resumo Histórico da Província de Santa Catarina, publicado em 1839, temos uma descrição da “estreita picada” que subia para a serra dos Campos Gerais:

[a Estrada Três Barras] tem tornado intransitável, com tão horrorosos despenhadeiros, que por ela não descem bestas carregadas, os tropeiros conduzem as costas os volumes deixando os animais no alto da serra. O espaço que haveria a compor estima alguns em três quartos de léguas²³.

Em 1842 teve início outra frente de trabalho, **a terceira**, administrada pelo Coronel Francisco de Oliveira Camacho, que havia recebido do governo provincial uma verba de 1:200\$000, para executar as obras de comunicação com Curitiba²⁴. Partindo do passo do rio Três Barras e terminando na Cachoeira, limite com a Província de São Paulo, a estrada tinha uma extensão de 10.801 braças (23,7 km) com uma largura de 110 a 111 palmos (2,2 metros) de derrubada de árvores e caminho limpo. Para averiguar a conclusão das obras, o governo provincial designou uma comissão, que foi até o local para dar ciência das obras²⁵. Na continuidade da estrada até Curitiba, o Caminho dos Ambrósios, a responsabilidade seria da Província de São Paulo, que demonstrava pouco interesse pela obra, pois as estradas da Graciosa e Itupava já faziam a ligação do planalto com o litoral, e ambas estavam sob sua responsabilidade.

Os problemas enfrentados pela Estrada Três Barras eram os mesmos das demais estradas em Santa Catarina durante todo o século XIX, a saber: a falta de recursos financeiros para construir e manter as precárias obras, as intempéries que a estrada sofria com as chuvas, ocasionando deslizamentos, e o “tapamento” causado pela vegetação que rapidamente crescia de uma estação para outra. Os poucos recursos investidos pelo governo eram esvaídos pelas condições naturais e sociais da própria estrada, dando a sensação de que, logo após a conclusão das obras, todo o trabalho

21 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província José Joaquim Machado de Oliveira apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro: Tipografia Provincial, 1837. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013.

22 Idem, p. 12.

23 PINHEIRO, José Feliciano Fernandes. Anais da província de São Pedro. Paris: Tipografia de Casimir, 1839, p. 429.

24 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província Antero José Ferreira de Brito apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro: Tipografia Provincial, 1841. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013.

25 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província Antero José Ferreira de Brito apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro: Tipografia Provincial, 1842. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013, p. 19.

empreendido era em vão. Era uma tarefa de Sísifo.

Em 9 de novembro de 1846, foi aprovado um novo orçamento para obras da Estrada Três Barras numa extensão de quatro 26,6 km) do local denominado Fazenda Três Barras, próximo à foz com a Baía da Babitonga (onde atualmente se localiza a Fazenda Cavalinho), até o limite com São Paulo, na Serra da Cachoeira²⁶. Num total de 16:000\$000, os recursos seriam assim distribuídos:

Um administrador a 100\$000 mensais em 18 meses:	1:800\$000
Um feitor com 60\$000 mensais em 18 meses:	1:080\$000
Vinte e oito trabalhadores a 1:000 a diária por 440 dias:	12:320\$000
Ferramentas e condições de gênero:	800\$000
Total:	16:000\$000

Pelo registro disponível, os recursos foram liberados em 1848, no valor de 8:000\$000, sob responsabilidade do Tenente-coronel João Francisco Barreto. Nesse mesmo ano também houve liberação de recursos para a Estrada da Mata, do Litoral e de Lages, totalizando 20:000\$000²⁷

Para essas novas obras de reparo, **a quarta**, o percurso seria o seguinte: partindo em frente à Vila de São Francisco, na Fazenda Três Barras, seguindo pela margem esquerda do rio Três Barras, dando a volta pelo rio Palmital e seguindo em direção à Serra, próximo ao rio Crista, cruzando os rios Barara, Palmital, Onça, Bicaquara, Urubuquara e Crista, sendo que nos três últimos rios havia pontes. Todo esse trajeto tinha quatro léguas e 197 braças (27,1 km). No entanto, Barreto fez reparos até a distância de 4.255 braças (9,3 km), tendo como ponto de partida a Fazenda Três Barras. Na subida até o Crista, foi abandonado o íngreme e velho caminho traçado pelas expedições no século XVIII, e Barreto determinou que fosse aberto um novo trajeto em zigue-zague, que foi calçado numa extensão de 68 braças (149,6 metros) com duas braças de largura (4,4 metros). Também foram colocados 30 esgotos transversais de pedra com calçada na parte superior. O trecho restante da subida, 26 braças (57,2 metros) era feito de pedras grandes que permitiam a passagem de apenas um animal.²⁸

Em janeiro de 1850, o presidente da Província, Severo Amorim do Valle, designou o engenheiro João de Souza Mello e Alvim para fazer uma vistoria nas obras e avaliar o estado em que se encontrava a estrada. As percepções de Alvim não foram as melhores. Na correspondência enviada ao presidente, o engenheiro descreve que o trecho que havia sido recuperado por Barreto havia 15 meses já estava coberto com mato e havia apenas um trilho por onde passavam os “viandantes”. No trecho mais

26 CORRESPONDÊNCIA, 17 de agosto de 1846. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

27 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província Antero José Ferreira de Brito apresentada à Assembleia Legislativa Provincial em 26 de dezembro de 1848. Desterro: Tipografia Provincial, 1848. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013.

28 CORRESPONDÊNCIA, 17 de agosto de 1846. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

íngreme até o Monte Crista, a estrada estava “completamente fechada pelas capoeiras de mato e grama brava, que têm crescido e por isso não oferece hoje trânsito”.²⁹

No dia 29 de agosto de 1850, o engenheiro Alvim enviou ao presidente da Província uma nova correspondência relatando com mais detalhes as condições da Estrada Três Barras. Em seu relatório, Alvim dividiu a estrada em quatro partes e descreveu as dificuldades que havia em cada uma delas. A primeira parte (1,207 km) começava em frente à Fazenda Três Barras, margeava o rio de mesmo nome e seguia até o encontro com o rio Crista, que apresentava um terreno úmido e pantanoso. A segunda parte (3,235 km) era o percurso mais difícil, pois abrangia um trecho de “barro lamacento” onde a mata se fechava com facilidade e exigia maiores esforços para manter a passagem livre. A parte seguinte (2,414 km) compreendia o pequeno trecho em que Barreto fez o calçamento em zigue-zague, onde foram realizados cortes e escavações nas paredes da montanha para dar passagem. Após vencer essas duas partes, a mais escabrosa de toda a Estrada, chegava-se à parte final (9,656 km), composta pelo Campo Alegre e Quiriri, que era formada por terrenos enxutos e uma boa estrada. A parte catarinense dessa estrada segue até o rio Cachoeira, na divisa com São Paulo, e tinha ao todo, na medição de Alvim, 3,42 léguas (22,77 km)³⁰.

Quadro 1 - Divisão da Estrada Três Barras em 1850.

Parte	Trecho	Léguas	Km
1ª parte	Fazenda Três Barras até o rio Crista	0,25	1,665
2ª parte	Subida após o rio Crista	0,67	4,462
3ª parte	Calçada até o topo da serra	0,50	3,330
4ª parte	Topo da serra até o rio Cachoeira	2,00	13,320
Total		3,42	22,777

Fonte: Correspondência do Engenheiro João de Souza Mello e Alvim ao presidente da Província de Santa Catarina, João José Coutinho, em 29 de agosto de 1850.

Alvim termina sua correspondência sugerindo que fosse concluída a calçada, além de serem feitos reparos para mantê-la limpa, num valor estimado de 14:000\$000, que ocuparia um prazo de dois anos. Após a conclusão dos serviços deveriam ser contratados serviços de cantoneiros e reparadores. Cumprindo as sugestões do engenheiro, nos anos seguintes, realizaram-se obras de melhoramentos como a desobstrução de rochas, calçamento, construção de pontes e limpeza.

As **últimas obras** possíveis de identificar nas fontes pesquisadas ocorreram em meados dos anos de 1850. Em correspondência redigida pelo engenheiro Francisco José

29 CORRESPONDÊNCIA, 23 de janeiro de 1850. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

30 CORRESPONDÊNCIA, 29 de agosto de 1850. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

de Freitas ao presidente João José Coutinho, referindo-se a uma vistoria realizada em janeiro de 1856, temos as mesmas conclusões de seus antecessores: “o estado da estrada no geral é mau como tenho tido a honra de fazer ver a Vossa Excelência em meus últimos relatórios”³¹. Freitas relata que as obras naquele momento estavam sob responsabilidade do administrador Manoel Gomes de Freitas, que recebia a quantia de 10\$000 por braça de calçada concluída. O serviço contratado era para completar o calçamento ao longo de toda subida (aproximadamente 2,860 km), que naquele momento estavam concluídos em torno de 350 a 400 braças (770 a 880 metros). O trecho faltante estava em “terrível estado, a ponto de os tropeiros verem-se na dura necessidade de descarregarem os seus animais em diferentes pontos e levarem as cargas nas costas”³².

Segundo Freitas, os maiores problemas enfrentados durante a execução dos serviços foram “a carestia dos gêneros alimentícios e de primeira necessidade, como também por causa das sucessivas interrupções (talvez a causa principal)” (Idem). Os escassos recursos liberados pelo governo e a irregularidade “acarretam grandes males” (Idem). Como resultado dessas indesejáveis interrupções, a calçada feita durante a administração de João Francisco Barreto e Francisco de Oliveira Camacho já estava “inteiramente arruinada”. Para o segundo semestre de 1855, foram investidos 496\$480 e restava para o semestre seguinte 503\$520, o que, segundo Freitas, era uma “quantia insignificante para o muito que temos a fazer”³³.

Noutra correspondência, enviada em 29 de março de 1856, Freitas voltou a relatar sobre as condições da Estrada Três Barras, cuja calçada havia avançado mais 80 braças (176 metros). Contudo, 14 braças (30,8 metros) foram “completamente arruinadas” em função de duas grandes rochas que deslizaram do alto da serra fazendo outros estragos no caminho. Nas obras administradas por Gomes de Freitas havia 17 trabalhadores, que se recusavam a trabalhar por um salário inferior a 1\$120 e 1\$280, conforme pagava o senhor Tenente Pinto, que administrava outra obra pública. Para continuar com os serviços de manutenção e limpeza da estrada, Freitas argumentava que seria necessária uma quantia de 1:000\$000 por ano, um valor que extrapolava o orçamento previsto da província destinado àquela estrada. No entanto, ele sugeria que fossem contratados novamente os serviços de Gomes de Freitas, por um valor mensal de 16\$666 para executar tão somente os serviços de “conservação da estrada”³⁴.

Na correspondência de 5 de maio de 1856, o engenheiro Freitas relatou que o administrador Gomes de Freitas havia concluído seus serviços junto à Estrada Três Barras, com a entrega de 14 braças (30,8 metros) de calçada e que havia dispensado os trabalhadores. Ficaram apenas dois trabalhadores na manutenção, um encarregado de

31 CORRESPONDÊNCIA, 10 de janeiro de 1856. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

32 Idem.

33 Idem.

34 CORRESPONDÊNCIA, 29 de março de 1856. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

quebrar as rochas, e outro responsável pela limpeza da mata.³⁵

Na Fala do Presidente João José Coutinho de 1856, temos um panorama geral da extensão da Estrada Três Barras, com base nos relatos dos engenheiros.

Quadro 2 - Extensão da Estrada Três Barras.

Tipo de terreno	Braças	Km
Várzea e úmido	2.300	5,060
Serra	1.300	2,860
Que deve ser calçado	2.300	5,060
Campo seco com pequenos alagados	5.400	11,880
Total	11.300	24,860

Fonte: Falas dos Presidentes da Província de Santa Catarina, 1856.

Já havia sido concluído até final de 1856 o total de 828 braças de calçada (1.821 metros) e faltavam ainda outras 950 braças na serra (2.090 metros). Que nos dois anos seguintes avançou mais 327 braças de calçada (719,4 metros), quando foram investidos 5:695\$714. Totalizando 1.155 braças (2.541 metros) de calçada na subida da serra na Estrada Três Barras³⁶. Na Lei 439, de 20 de maio de 1857, que aprovou o orçamento da província, autorizou-se o governo a contratar novos serviços para concluir as obras da Estrada Três Barras, pela quantia de 20:000\$000, no espaço de um ano. Contudo, este recurso não estava garantido no orçamento do mesmo ano, que liberou apenas 1:500\$000 para melhorias da estrada até o rio dos Pinheiros³⁷.

Na década seguinte, inicia-se o longo processo de abandono da Estrada Três Barras, que atendia à cidade de São Francisco, em favor da Estrada Dona Francisca, que atendia à recém-instalada colônia de Joinville, fundada em 1851. O último registro disponível nas Falas dos Presidentes é o de 1865, que relata a entrega de uma cópia de ofício, planta e orçamento elaborado pelo engenheiro Pedro Luiz Taulois, no valor de 408\$000, à Diretoria-Geral da Fazenda, no dia 20 de agosto de 1864. A intenção era fazer reparos na estrada entre a “casa do Agente” e o caminho que seguia para a Colônia Dona Francisca, ou seja, não era especificamente nos trechos mais difíceis que constantemente apresentavam problemas de obstrução, mas sim num ramal da estrada. No dia 24 de outubro, foi fixado o edital para contratação das obras, sendo que a única proposta apresentada foi a de Francisco Gonçalves da Assunção no valor de 1:500\$000.

35 CORRESPONDÊNCIA, 05 de maio de 1856. Florianópolis: Arquivo Público Estadual de Santa Catarina.

36 SANTA CATARINA. Lei Provincial nº 424 de 15 de maio de 1856. Coleção de Leis da província de Santa Catarina de 1856. Rio de Janeiro: Tipografia universal Laemmert, 1856.

SANTA CATARINA. Lei Provincial nº 456 de 05 de maio de 1858. Coleção de Leis da província de Santa Catarina de 1858. Desterro: Tipografia Catarinense de Germano Antônio Maria Avelim, 1858.

37 SANTA CATARINA. Lei Provincial nº 439 de 29 de maio de 1857. Coleção de Leis da província de Santa Catarina de 1857. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1857.

O governo não aceitou a proposta por achar “muito exagerada”, e de imediato foi lançado novo edital, convidando novos interessados a executar as obras. No entanto, até março de 1865, não havia ainda sido apresentada nenhuma proposta³⁸.

Quadro 3 - Administradores das obras da Estrada Três Barras.

Ordem	Ano	Responsável
1º	1829	Cândido Joaquim Santana
2º	1835	Antônio Machado Lemos
3º	1842	Francisco Oliveira Camacho
4º	1848	João Francisco Barreto
5º	1856	Manoel Gomes de Freitas

Fonte: Falas dos Presidentes da Província de Santa Catarina.

Na cartografia do século XIX de Santa Catarina, a Estrada Três Barras aparece em dois mapas³⁹. A primeira no mapa desenhado pelo engenheiro belga Charles van Lede em 1843, onde é possível visualizar as principais estradas em Santa Catarina, como a de Lages, Imaruí, Litoral, além do Caminho de Viamão–Sorocaba. Em sua passagem por Santa Catarina, Lede percorreu alguns desses caminhos. Nesse mapa de 1843, a Estrada Três Barras parte da foz do rio Três Barras, sobe a “Serra da Curitiba” e segue em direção à Vila do Príncipe (atual Lapa, no Paraná). A segunda está no mapa da província de 1863, elaborado por Woldemar Schultz, a estrada segue o mesmo rio e chega até a vila de São José dos Pinhais, próximo a Curitiba. De Joinville parte outra estrada que segue em direção a Três Barras, passando pelas localidades de Annaburg e Pedreira.

Colonização e novos caminhos: a opção pela Estrada Dona Francisca

A vida econômica de São Francisco sempre teve uma forte relação com as atividades portuárias. Como um dos melhores portos naturais do sul da Colônia, a vila tornou-se ponto de apoio dos navios que seguiam rotas em direção ao Rio da Prata ou que subiam para o Rio de Janeiro. A ligação de São Francisco com as principais praças comerciais era por via marítima, inclusive com Desterro e Laguna. Em direção ao interior, a Estrada Três Barras cumpria o papel de elo integrador com Curitiba e a Estrada do Litoral chegava até o extremo sul catarinense. Era por essas vias que São Francisco promovia trocas mercantis e criava condições de prosperidade material para

38 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província Alexandre Rodrigues da Silva Chaves apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro: Tipografia Catarinense de Ávila & Rodrigues, 1865. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013.

39 LEDE, Charles van. Mapa corográfico da província de Santa Catarina, parte da província de São Paulo e da província de Rio Grande do Sul e parte da República do Paraguai. Bruxelas: Litografia J. Collon, 1843.

SCHULTZ, Woldemar. Mapa da província de Santa Catarina do Império do Brasil com as partes adjacentes das províncias do Paraná e de São Pedro do Rio Grande do Sul. Leipzig: Instituto Litográfico de F. A. Brockhaus, 1863.

a vila. Portanto, promover melhorias no porto e nas estradas era condição *sine qua non* para ampliar o comércio e as rendas locais. No entanto, o ritmo de mudanças econômicas e demográficas na vila era lento, o que repercutia no ritmo de melhorias impresso na Estrada Três Barras, cujo volume de recursos liberados pela Província estava aquém dos exigidos pelos engenheiros e administradores. A baixa acumulação mercantil tinha reflexo nas estradas, que eram precárias, e ao mesmo tempo dificultavam o desenvolvimento do comércio local.

A acumulação lenta e baixa não significava que era imóvel, apenas que seus desdobramentos tinham uma extensão limitada e que a renda gerada era proporcional ao tamanho da economia local. Havia apenas uma reprodução simples do capital mercantil.

Em sua passagem por São Francisco, em 1807, Mawe observou que na vila havia atividades ligadas à extração da madeira e à construção de embarcações, inclusive alguns eram destinados a comerciantes do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco⁴⁰. Numa descrição mais detalhada, Saint-Hilaire registrou, em 1820, uma população de 4.028 habitantes vivendo em 80 casas. Também havia “um elevado número de tavernas e várias lojas sortidas”⁴¹. As embarcações que atracavam no porto eram abastecidas com farinha de mandioca, arroz e madeira, que eram as mercadorias mais comercializadas na vila. Também era plantada a cana-de-açúcar para a extração da aguardente, o algodão, o café e a banana, que era de boa qualidade (Idem). Em 1822, havia 24 engenhos de açúcar em São Francisco.⁴²

No registro realizado por Paulo José Miguel de Brito, em 1829, São Francisco contava com uma população de 4.576 habitantes, que, além das casas comerciais, também dispunham de armações baleeiras, localizadas em Itapocoroia e na Ilha da Graça, que eram arrendadas por Manuel Machado de Souza⁴³. Como é sabido, da baleia eram extraídos o óleo e outros insumos de alto valor comercial. No Dicionário Geográfico de Milliet de Saint-Adolphe, de 1845, temos o registro de que a população local estava em torno de 6.000 habitantes, e cultivava mandioca, arroz, milho, feijão, tabaco e café. Também eram fabricadas embarcações e cordas de imbé. Além das atividades comerciais, a vila dispunha de um hospital, uma igreja matriz e ruas calçadas⁴⁴.

Manuel Joaquim de Almeida Coelho registrou, em 1856, que São Francisco já contava com “edifícios elegantes” e um “excelente chafariz, talvez hoje o único na Província”⁴⁵. Entre 1850 e 1853, foram produzidos na cidade 300.000 alqueires de

40 MAWE, John. Viagens ao interior do Brasil. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1978.

41 SAINT-HILAIRE, Auguste de. Op. Cit., 143.

42 (ARAÚJO, 1822).

43 BRITO, Paulo José Miguel de. Memória política sobre a capitania de Santa Catarina. Lisboa: Academia Real de Ciências, 1829.

ELLIS, Myriam. A baleia no Brasil colonial: feitorias, baleeiros, técnicas, monopólio, comércio e iluminação. São Paulo: melhoramentos, 1969.

44 SAINT-ADOLPHE, J. C. R. Milliet. Dicionário geográfico histórico e descritivo do Império do Brasil. Paris: Casa de J. P. Aillaud, 1845.

45 COELHO, Manoel Joaquim de Almeida. Memória histórica da província de Santa Catarina. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1856, p. 162.

farinha de mandioca, 60.000 de arroz em casca, 15.000 de milho, 3.000 de feijão e 300 pipas de aguardente⁴⁶.

Por fim, na passagem que o naturalista alemão Robert Avé-Lallemant fez por Santa Catarina em 1858, também chegou a São Francisco, onde relata que a ilha era “bem cultivada”, com a presença de pequenas plantações “uma ao lado da outra”, embora não pudessem “prósperas”. Havia uma fazenda “vistosa” no lado norte da ilha, onde se encontra a cidade e suas colônias, que demonstravam “certa abundância”⁴⁷.

Na primeira metade do século XIX, a vida econômica de São Francisco pouco se alterou e diversificou, e a cidade reforçava seu caráter portuário. Permaneceram as atividades de fabrico de embarcações e seus acessórios e o cultivo de gêneros alimentícios que se adaptavam às condições climáticas locais. O baixo excedente era comercializado pela via portuária, que seguia para outras cidades do litoral brasileiro. Voltar-se para Curitiba por meio da Estrada Três Barras era uma maneira de abrir novos horizontes para o comércio local que estava “preso” ao movimento portuário.

A situação começou a se alterar no litoral norte catarinense com a fundação da Colônia Dona Francisca em 1851. Dentro da colônia foi criado o núcleo populacional de Joinville, que se transformou no centro irradiador da colonização na região. A colônia era administrada pela Sociedade Colonizadora de 1849, uma companhia germânica, que recebia subvenção do governo imperial para promover a entrada de imigrantes e realizar obras de expansão e melhoramentos. A Sociedade Colonizadora tinha interesse em expandir a colonização para o planalto norte catarinense, para fundar novas colônias e ampliar as possibilidades de acumulação. Parte do planalto norte catarinense, região também conhecida como Campos de São Miguel até o início do último quartel do século XIX, era esparsamente povoado com a presença de pequenas vilas formadas pela passagem dos tropeiros, além de alguns aventureiros que exploravam a erva-mate na região.

O eixo do dinamismo econômico do litoral norte começava a se deslocar da velha São Francisco para a recém-fundada Joinville, uma próspera e moderna colônia, cujas bases econômicas estavam pautadas na pequena produção mercantil e na ampliação das trocas mercantis com outras praças comerciais. Nessa nova economia, sobretudo pós-1880, o ritmo de acumulação acelerou-se e trouxe mudanças estruturais, como a expansão demográfica, a construção de obras públicas e a integração com outros mercados (interno e externo). Nesse novo cenário, o ritmo da acumulação na região passou a ser ditada pelo desempenho da economia de Joinville. Portanto, os novos investimentos em infraestrutura estavam condicionados às demandas de Joinville. A preferência em abrir um novo caminho em direção ao planalto norte por meio da Estrada Dona Francisca, iniciada em 1853, em detrimento da Estrada Três Barras, era

46 Idem.

47 AVÉ-LALLEMANT, Robert. Viagens pelas províncias de Santa Catarina e São Paulo (1858). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1980.

resultado concreto dessa nova dinâmica regional.

As condições locais para a fundação da Colônia Dona Francisca estavam relacionadas tanto a fatores geofísicos como econômicos. A presença do porto de São Francisco, do Rio Cachoeira – que era navegável até Lagoa do Saguau chegando à Baía da Babitonga – e a proximidade dos campos férteis de Curitiba foram fatores determinantes para a escolha do local para estabelecer a colônia. Já era de conhecimento dos dirigentes da colônia que era possível alcançar os Campos de Curitiba por meio da Estrada Três Barras, e o planalto norte por picadas que avançavam pela Serra do Mar em direção a oeste. Serra acima, nascia “desenfreadamente” o “chá do Paraguai”, que poderia ser transformado num “artigo comercial de extrema importância para as costas sul e oeste”⁴⁸. Portanto, quando da escolha da localização da colônia já se vislumbrava a articulação comercial com o planalto norte catarinense e sudeste paranaense, de onde era extraída a erva-mate.

No ano seguinte à instalação da colônia, começou a ser construída, a cargo da Sociedade Colonizadora, a ligação interna de Joinville com a Estrada Três Barras⁴⁹. Era um caminho roçado de aproximadamente 4,4 metros de largura, partindo do rio Cachoeira até o encontro da Estrada Três Barras⁵⁰.

A única ligação da colônia com o planalto do interior, respectivamente com as quase 30 léguas [199,8 quilômetros] que distam da capital da Província do Paraná, a cidade de Curitiba, na prática, ainda é uma estrada muito ruim, que passa por Três Barras, pela qual as reses são conduzidas e chegam abatidas à colônia em função da comunicação deficiente, constituindo o único artigo de comércio com o planalto.⁵¹

Com o início da construção da Estrada Dona Francisca, em 1853, sob responsabilidade do Império, o governo catarinense deslocou seu foco de atenção de Três Barras para outras estradas no interior da província. A Estrada Dona Francisca resolveria, em parte, o problema da falta de comunicação com Joinville, desonerando o governo provincial na manutenção e melhoramentos da Estrada Três Barras. Em média entre os anos em que foram liberados recursos, de 1860 a 1892, foram investidos nessa obra 58:000\$000, ou seja, muito acima do que era destinado à Estrada Três Barras.

A Estrada Dona Francisca, com 146 km, sendo 94 macadamizada, tornou-se a principal artéria de escoamento da erva-mate do planalto norte catarinense para a

48 SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo. Hamburgo, 1851. (Tradução Helena Remina Richlin, do Arquivo Histórico de Joinville, p. 10.

49 SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo. Hamburgo, 1852. (Tradução Helena Remina Richlin, do Arquivo Histórico de Joinville.

50 SANTA CATARINA. Lei Provincial nº 470 de 29 de abril de 1859. Coleção de Leis da província de Santa Catarina de 1859. Desterro: Tipografia Catarinense de Germano Antônio Maria Avelim, 1859.

51 SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo. Hamburgo, 1857. (Tradução Helena Remina Richlin, do Arquivo Histórico de Joinville, p. 10.

cidade de Joinville. 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.

Deslocando o eixo dinâmico sem regressão econômica

Durante todo o período imperial, a capacidade de arrecadação das províncias era limitada, sobretudo quando não havia atividades econômicas mais estruturadas. O baixo ritmo de acumulação rebatia no nível de arrecadação da província, que, por sua vez, tinha pouca margem de manobra para fazer os investimentos necessários para promover a expansão econômica. O investimento em caminhos e estradas era considerado prioritário pois serviriam para escoar a produção agrícola e pecuária, promovendo o fluxo mercantil e o aumento na arrecadação tributária.

A Estrada Três Barras foi um desses caminhos provinciais que necessitavam constantemente de obras de reparos e melhorias, porém como o fluxo entre São Francisco e Curitiba era baixo e não apresentava perspectiva de ampliação, o volume despedido para ele também era baixo.

Tabela 1 - Valores investidos e orçados nas estradas Três Barras e Dona Francisca.

Ano	Valor investido – Três Barras	Ano	Valor orçado – Três Barras à Joinville	Ano	Valor investido – Dona Francisca
1829	390\$580	1854	1:500\$000	1858	5:018\$250
1842	1:200\$000	1856	3:000\$000	1859	30:103\$506
1848	8:000\$000	1857	1:500\$000	1860	34:458\$720
1855	9:114\$420	1858	2:000\$000	1861	9:258\$905
1856	5:695\$714	1859	1:500\$000	1862	21:258\$512

Fonte: Falas dos Presidentes da Província de Santa Catarina; Coleção de Leis da Província de Santa Catarina.

Na tabela acima podemos avaliar o tratamento diferenciado dado à Estrada Três Barras e à Estrada Dona Francisca. Mesmo abrangendo períodos diferentes, é possível perceber que havia uma preferência em fazer novos investimentos em obras públicas para atender às colônias de imigrantes europeus em detrimento das “cidades brasileiras” já consolidadas. Pós-1860, não há mais registro nos documentos analisados de novos investimentos ou reparos realizados na Estrada Três Barras.

Com a instalação da Colônia Dona Francisca, de imediato, deu-se preferência para integrar Joinville com São Francisco e Curitiba. Para tanto, logo após a instalação da colônia, 1851, o governo provincial começou a garantir verbas no orçamento para construir um caminho que ligasse Joinville até Três Barras, como pode ser observado

na tabela acima. Com o início das obras na Estrada Dona Francisca, que foi assumida pelo governo imperial, o tesouro provincial foi desonerado desse encargo. Em 1859, foram investidos na Dona Francisca 30:103\$506, enquanto o maior investimento feito na Três Barras foi de 9:114\$420 em 1855⁵².

A preferência em investir na Estrada Dona Francisca explicava-se pelas expectativas de prosperidade que a nova colônia prometia. Em 1857, a população de Joinville era de 1.700 habitantes, passando para 4.667 em 1867⁵³ e 9.049 habitantes em 1877. Era um compromisso e uma prioridade tanto do governo provincial com imperial fixar os imigrantes e promover a expansão das colônias. Quando a Estrada Dona Francisca chega ao planalto norte, são fundadas as colônias agrícolas de São Bento, em 1873, e Rio Negrinho, em 1875. Cinco anos após a fundação de São Bento, sua população já era de 2.376 habitantes.

Tabela 2 - Evolução da população de Joinville, São Francisco do Sul e São Bento do Sul.

Anos	Joinville	São Bento do Sul	São Francisco do Sul
1857	1.700		
1867	4.667		
1872	7.650		12.202
1877	9.049	2.376	
1887	16.150	9.850	
1890	13.996	9.356	7.883

Fonte: Sociedade Colonizadora de Hamburgo; Censos de 1872 e 1890.

Em 1873, já havia em Joinville 11 fábricas de tijolos, duas olarias, 21 fábricas de cigarros, três cervejarias, três fábricas de vinagre, uma marcenaria, uma fábrica de velas, uma fábrica de sabão, três curtumes e sete serrarias. Com relação às profissões, havia: 38 marceneiros, 30 carpinteiros, 13 ferreiros, seis latoeiros, 34 alfaiates, 35 sapateiros, seis curtidores, sete seleiros, sete padeiros, dez açougueiros, 30 charuteiros, 12 moleiros, oito serralheiros, três tipógrafos, 16 carroceiros, 12 barqueiros, três farmacêuticos, dez taberneiros, cinco tamanqueiros, 15 costureiras, dois construtores navais, dois torneiros, dois forjadores de cobre, dois relojoeiros, dois oleiros e dois saboeiros. Nesse mesmo ano, foram produzidas 3.500 arrobas de açúcar, 275 pipas de rum, 4.000 medidas de melado, 37.500 alqueires de arroz, 400 alqueires de feijão, 36.800 alqueires de milho, 4.000 arrobas de tabaco, 2.500 arrobas de araruta e 700 arrobas de café⁵⁴. Portanto, Joinville reunia as características de uma cidade capitalista

52 SANTA CATARINA. Fala do Presidente da província João José Coutinho apresentada à Assembleia Legislativa Provincial. Desterro, 1855. Disponível em <http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/santa_catarina> Acesso em março de 2013.

53 SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo. Hamburgo, 1867. (Tradução Helena Remina Richlin, do Arquivo Histórico de Joinville.

54 SOCIEDADE COLONIZADORA DE 1849 EM HAMBURGO. Relatórios da Direção da Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo. Hamburgo, 1873.

e servia como um “padrão de colonização bem-sucedido”. Com base nos censos de 1872 e 1890, podemos ter uma noção da expansão demográfica em Joinville comparando com São Francisco, enquanto no primeiro censo São Francisco registrou uma população (livres e escravo) de 12.202 habitantes (excluindo a Paróquia de Parati que se desmembrou em 1876) e Joinville de 7.650. No censo seguinte, de 1890, a situação se reverteu em favor de Joinville, que alcançou a cifra de 13.996 habitantes e São Francisco reduziu para 7.883, abaixo inclusive de São Bento, que já contava com uma população de 9.356 habitantes.

Reflexões finais

Dos principais caminhos catarinenses do século XIX, a Estrada Três Barras foi a única que aos poucos foi sendo abandonada e que não se transformou numa rodovia no século XX. Na primeira metade do século XIX, o governo catarinense e a população de São Francisco viam na Estrada Três Barras o principal e melhor caminho para manter em contato o litoral norte com os Campos de Curitiba. O aumento do fluxo mercantil entre as duas cidades justificava as obras de melhorias e reparos que a estrada recebia do governo provincial, sobretudo durante a presidência de João José Coutinho (1850-1859). A presença do porto, da estrada e de pequenas atividades mercantis, com destaque para o fabrico da farinha de mandioca, fazia da secular São Francisco o núcleo mais dinâmico do norte catarinense.

Contudo, com a fundação da Colônia Dona Francisca em 1851, sendo administrada por uma empresa capitalista, a Sociedade Colonizadora, o eixo desse dinamismo deslocou-se para Joinville, sede da nova colônia. Em duas décadas, a cidade de Joinville se consolidava como o mais importante núcleo colonial de Santa Catarina. A expansão econômica de Joinville, com suas demandas do mercado externo, fez do porto de São Francisco uma extensão das suas atividades. O porto, que era o centro catalisador da cidade de São Francisco, passou a ser subordinado ao movimento econômico e demográfico de Joinville.

Nessa nova configuração do norte catarinense, a Estrada Três Barras deixou de ser a principal ligação com o planalto, que foi transferida para a Estrada Dona Francisca. A construção da nova e moderna estrada possibilitou a colonização no planalto norte, dos Campos de São Miguel, com a fundação de São Bento e Rio Negrinho. Foram gestadas formas avançadas de relações sociais capitalistas com o intuito de produzir e comercializar mercadorias com o litoral e o planalto. Contudo, não significou que a velha São Francisco entrasse em letargia. Pelo contrário, a proximidade com Joinville e a expansão do complexo ervateiro no final do século XIX e início do XX alteraram o quadro econômico e social da cidade.

(Tradução Helena Remina Richlin, do Arquivo Histórico de Joinville.

No início do século XX, a ligação com Curitiba deu-se por uma nova estrada que partia de Joinville, passava por Garuva, seguindo o atual percurso da BR-101. Curiosamente, o nome dessa nova estrada, aberta em 1929, também era Estrada Três Barras, mais tarde rebatizada de Rodovia Celso Ramos.

Anexo 1 - Mapa das estradas do norte de Santa Catarina.



Recebido em 31 de maio de 2019.

Aprovado em 01 de outubro de 2019.