

Correspondência dos engenheiros aos presidentes de província em Santa Catarina — sua importância como fonte histórica

*Eliane Veras da Veiga**

O Arquivo Público do Estado de Santa Catarina detém um apreciável acervo para a reconstituição da História da urbanização deste Estado. Dentre as fontes disponíveis destacam-se os livros de correspondência dos engenheiros aos presidentes de Província.

Trata-se de uma coleção de cartas em forma de relatórios, além de telegramas, tabelas e algumas plantas que informam ao presidente a situação das diversas intervenções por ele solicitadas e que eram efetuadas no Estado sob a direção de um engenheiro-geral.

Estes relatórios, ainda inéditos, são documentos da maior importância, pois tratam da intervenção direta no território. A sua leitura nos permite levantar inúmeras hipóteses de trabalho no estudo das obras públicas que o poder público efetuou no Estado, entre os anos de 1829 e 1898.

Os documentos registram as primeiras obras que desbravaram o espaço geográfico catarinense palmo a palmo, seja na abertura das estradas, na demarcação das terras destinadas aos colonos imigrantes, ou nas medidas de saneamento, defesa, e infra-estrutura urbana efetuadas ao longo do século XIX.⁽¹⁾

Atualmente, estas cartas encontram-se agrupadas em 38 volumes que contêm a coleção de documentos de cada ano.

Numa informação inicial, tencionamos citar as principais obras, ou aquelas mencionadas em relatórios consecutivos durante um determinado tempo, variando conforme a obra, em alguns meses, ou se prolongando por décadas. Procuramos extrair as principais menções, condensando em períodos aproximados de cinco a dez anos:

De 1800 a 1805, governou a Capitania de Santa Catarina o militar Joaquim Xavier Cardoso. Preocupou-se, notadamente, com obras de construção civil na ilha-capital, construindo o Erário Público, a Provedoria Real da Fazenda, remodelando a igreja matriz e iniciando a Igreja de São Francisco.

Deste ano até 1817 os relatórios referem-se muito à questão de

* Arquiteta, Mestranda em História — UFSC, Professora de História da Arte — UFSC/FEPEVI.

defesa e soberania, preocupando-se com as guarnições militares e o regimento de linha. Estabeleceu-se uma casa de arrecadação na ilha.

Em 1817 as respostas ao governador de Província João Vieira Tovar e Albuquerque, expressam grande preocupação com o setor administrativo, questões de terras, regulamentações burocráticas. Sua principal obra de engenharia foi a construção do hospital de Caldas do Cubatão. Como obras de ordem administrativa destacam-se a incorporação da Vila e território de Lages à Capitania de Santa Catarina, desanexando-a de São Paulo.

Nota-se que já nesta época Lages representava importante ponto de apoio no caminho percorrido pelas tropas de gado, despontando sua importância econômica.

Finalmente, criou a Intendência da Marinha em 1817 e em 1821, a Comarca de Santa Catarina.

De 1822 a 1824, durante o conturbado período que sucedeu a Proclamação da Independência, o governo esteve nas mãos de uma junta governativa. Neste período o destaque é para a elevação da Vila de Nossa Senhora do Desterro à condição de cidade.

Apesar da transferência do governo para as mãos do primeiro presidente de Província, João Antônio Rodrigues de Carvalho, no ano de 1824, continuam em destaque as ações político-administrativas. Foi jurada a Constituição do Império, criou-se o Arciprestado da Província e a Freguesia de Porto Belo, com jurisdição sobre Itajaí e Tijucas.

De 1825 a 1837, foram fundadas diversas agências de correio no Estado. O governo começa a introduzir os imigrantes, fundando as Colônias de São Pedro de Alcântara e Nova Itália. Os relatórios registram a demarcação das terras a eles destinadas, e preocupa-se com a solução de questões militares.

De 1837 a 1840, período em que eclodiu a Revolução Farroupilha e República Juliana, intensificam-se as obras de melhoria dos edifícios militares.

É provável que a política administrativa tenha sido seriamente comprometida neste período. Sabe-se que na região serrana, o comércio de gado foi prejudicado com a interceptação de várias vias de comunicação, o que interrompeu o fornecimento de sal do litoral para o interior. Os relatórios mencionam então as medidas adotadas, abrindo-se as primeiras estradas para o interior, entre a Vilas de Laguna, Nova Itália, São José, Lages e Trombudo. Evidencia-se a preocupação em estimular a imigração estrangeira e a agricultura, mas, destacam-se também, as intervenções para o embelezamento da Capital.

De 1840 a 1849 o evento de destaque é a visita de D. Pedro II, fato que possivelmente impulsionou o desenvolvimento urbano da Capital. Segundo os relatórios, a cidade começa a se iluminar com a instalação dos primeiros lampiões vindos da Corte; são executadas diversas obras de melhoria urbana, implementando-se também, os caminhos de ligação

com as vilas periféricas. É lançada a pedra fundamental do Imperial Hospital de Caridade.

Os relatórios registram a intensificação das obras das estradas para o interior do Estado, notadamente na região das colônias militares. Começa a ser implantado o sistema postal das estradas.

É no segundo reinado que vai se desenvolver um novo processo colonizador, devido à decretação de leis estabelecendo a concessão de terras devolutas para uso exclusivo da colonização, naturalizando os colonos estrangeiros, e ainda, dispondo sobre a sua fixação na Província. A partir da década de 50, a política colonizadora se apresenta, portanto, mais estruturada e intensa, fundando-se inclusive as Colônias Blumenau e Joinville.

O grande triunfo da política de colonização está fundamentado na "Lei de Terras" (1850) onde a colonização estrangeira, inicialmente a alemã, passou a receber especial atenção.

"Esta Lei dispunha sobre as terras devolutas no Império determinando a medição, demarcação e utilização para a colonização (. . .) às custas do Governo Imperial".⁽²⁾

Foi este sem dúvida um dos maiores incentivos, mencionado repetidas vezes nos relatórios dos engenheiros.

Apesar das esparsas tentativas para estimular a cultura e a educação na Província durante este século, o ano de 1857 marca o campo cultural, com o lançamento da pedra fundamental do Teatro "Santa Isabel" em Desterro.

De 1860 a 1865 desponta a Colônia Brusque, fundada por alemães a quem vem juntar-se posteriormente, italianos e franceses. Observa-se pelos relatórios, a ênfase dada a esta colônia, possivelmente pela intenção de que passasse a exercer uma "função polarizadora"⁽³⁾ na região. Concomitantemente, é criada e desenvolvida, a Colônia Nacional Angelina, cuja importância também se evidencia nos relatórios já citados. É, sem dúvida, um período próspero, marcado por muitas obras de melhoria nos transportes e comunicações a fim de escoar o gado que vinha do planalto pela estrada de Lages, de Itajaí e de Laguna.

De 1865 a 1870, o Brasil se engaja na Guerra do Paraguai. Santa Catarina participou deste conflito enviando cerca de 1.500 soldados e transformando a capital Desterro em amplo aquartelamento com vários batalhões.⁽⁴⁾

Uma das evidentes conseqüências da guerra foi no setor de comunicações. A instalação da linha telegráfica foi iniciada em 1867, chegando ao Paraná em 1870 e ao Rio de Janeiro em 1871, conforme atestam os relatórios dos engenheiros. Além disto, pontes são edificadas e estradas são abertas (inclusive a tão mencionada Dona Francisca), ou recuperadas, evidenciando-se a crescente necessidade de comunicação entre as colônias, objetivando o escoamento da produção agrícola, até mesmo para o abastecimento das tropas estabelecidas na Capital. Vários prédios milita-

res são reformados em Desterro, certamente para abrigar as tropas.

Nas colônias militares, prosseguem as demarcações das terras devolutas.

Aumenta o interesse pela exploração do carvão, o que indica que a Guerra do Paraguai obrigou ao Brasil, elevar a produção de combustíveis, para o desenvolvimento da navegação a vapor e o ativamento das estradas de ferro que se construíam no País.

Com o término da Guerra, em 1870, a cidade de Desterro, que atuava através do seu porto como ponto de apoio no tráfego marítimo das tropas, recepcionando soldados e até prisioneiros de guerra, passa a sentir as conseqüências da modernização tecnológica nascida durante a guerra. Diminui a importância do seu porto, a partir do desenvolvimento da navegação a vapor, cujas embarcações de grande calado não tinham condições de ancorar.⁽⁵⁾ Sendo assim, os relatórios do período de 1870 a 1880, voltam a ressaltar a importância das obras de melhoria urbana, como calçamento, saneamento básico, iluminação pública e recuperação de edifícios públicos da Capital.

Para o interior do Estado os relatórios dedicam muitas referências às novas colônias que se estabelecem na periferia das alemãs e/ou no Sul do Estado. O grande incentivo à imigração, agora de italianos, justifica-se no Contrato Caetano Pinto, que foi celebrado em 1874.

Nele, o Comendador

“Caetano Pinto comprometia-se a trazer cem mil imigrantes no prazo de dez anos. Chegariam ao Brasil sem dívidas com passagem paga pelo próprio governo e com liberdade de se estabelecer no território que lhe agradasse, cujo lote seria pago de forma parcelada”.⁽⁶⁾

Destaca-se nos relatórios dos engenheiros, especialmente a partir de 1875, formas de aliciamento dos imigrantes italianos, através do intercâmbio postal entre os colonos de Azambuja e seus parentes na Itália, convocando-os para a nova colônia.

“Entretanto, sua localização e o total desconhecimento da realidade brasileira foram dois problemas que se apresentaram de imediato”.⁽⁷⁾

Há neste período relatórios que expressam grande preocupação com a contrariedade e insatisfação reinante entre os colonos, levando inclusive, ao uso de força policial para contê-los. Eles indicam que havia falta de dinheiro circulante e que a revolta dos colonos era gerada por esta razão.

Nesta década de 1870-1880, desponta a importância indiscutível das obras da estrada Dona Francisca e da estrada de ferro Thereza Christina. Segundo os relatórios, ambas serviam como oferta de serviço, a uma mão-de-obra muitas vezes explorada até as últimas conseqüências; sempre um objetivo maior, o do eixo de ligação das áreas produtoras aos portos litorâneos. Continua evidente, pela repetição nos relatórios, o valor econômico de exploração do carvão.

A partir da década de 1880, florescem as idéias abolicionistas. É

um período de grande efervescência política e cultural. A urbanização, decorrente do desenvolvimento da produção, da interiorização de produtos e da necessidade de escoamento de outros, gerou um adensamento populacional, agora movido pelas idéias republicanas que correspondiam às aspirações políticas dos novos grupos sociais e dos seus interesses econômicos. Trata-se de uma década onde entre presidentes passaram, segundo os relatórios analisados, nada menos do que dezoito personalidades pela chefia administrativa da Província. Isto demonstra sem dúvida, um período de instabilidade política e administrativa, reflexo de uma monarquia decadente e das pressões do movimento republicano. Os relatórios deste decênio não ressaltam, talvez, devido ao exposto acima, nenhuma iniciativa nova. Prosseguem as obras com as estradas do interior da Província, especialmente a Dona Francisca e as estradas de ferro Dona Thereza Christina e D. Pedro I. Obras de recuperação de pontes e estradas, devido também às repetitivas enchentes, especialmente nos rios Tubarão e Capivari. E, para a Capital agilizam-se as obras de urbanização e embelezamento, favorecida possivelmente por centralizar-se ali a cúpula político-administrativa do Estado.

Os relatórios finais, caracterizam a última década do século XIX como um período de reajustamento político-administrativo em todo o País. A Constituição Federal de 1891, estabeleceu no Brasil a República Federativa que corresponde à união dos Estados autônomos. Desta forma, cada Estado passou a ter uma constituição própria. Lauro Severiano Müller, como primeiro governador da República recém-instalada, trata de substituir as armas do Império pelas do novo regime de governo, nos prédios oficiais da Capital. Além disso, prossegue com as obras de estradas, urbanização e recepção de imigrantes.

Após o primeiro governo de Lauro Müller, ocorreu a Revolução Federalista e a "Revolta da Armada"; incidentes turbulentos que afetaram a normalidade político-administrativa de Santa Catarina, só retomada em 1894. Neste ano assume Hercílio Luz, responsável pelos primeiros estudos da estrada da serra do Rio do Rastro, pela ampliação do sistema de estradas de todo o Estado e pela remodelação da Capital.

Com base no resumo exposto, pode-se concluir que o processo de urbanização no Estado de Santa Catarina durante o século passado, se deteve em dois períodos distintos. O primeiro, abrangendo a primeira metade do século XIX, onde as principais ocorrências estão vinculadas aos núcleos litorâneos mais antigos, de origem portuguesa, ainda atrelados a uma economia de subsistência à questão da estratégia de defesa e posse da terra; e Lages, que representa o ponto de referência único no planalto já inserido na rota do gado, desde o século XVIII. A segunda metade do século XIX apresenta um caráter novo, uma vez que fatores externos, de grande influência, contribuíram para intensificar o processo de urbanização no Estado. A imigração européia, especialmente a alemã e italiana, desencadearam no Estado novas fisionomias urbanas, criando

povoações na foz dos rios, na convergência dos cursos d'água ou se expandindo ao longo deles, obedecendo ao traçado das linhas coloniais.

O processo colonizador provocou uma revolução no sistema de transportes de Santa Catarina, pois, tornou-se indispensável interligar as colônias com outros pontos do Estado. Inicialmente, organizaram-se empresas de transporte fluvial. Posteriormente, as estradas de rodagem, iniciando pela marginal ao rio Itajaí-Açu, que evoluíram de um processo exploratório, a partir da abertura das primeiras picadas, alargadas para veículos à tração animal e por fim motorizados.

Para concluir, deve-se colocar que, sem dúvida, na segunda metade do século XIX, a Província de Santa Catarina acompanha o período de acúmulo de capital, com as principais obras urbanísticas do século se voltando para o escoamento da produção mineral e agrícola. A prova disto é a predominância de relatórios nos livros dos engenheiros, tratando dos sistemas de transportes e comunicações, notadamente com as estradas Dona Francisca e ferrovia Thereza Christina. Para elas, grandes verbas, recursos técnicos e humanos foram dispensados durante décadas. Da sua existência dependiam a ligação litoral-planalto, a condução da produção colonial-exportadora e a fixação dos colonos, garantindo-lhes comunicação, fonte de trabalho e de renda.

Cabe observar ainda, que estes relatórios tratam de assuntos bastante diversificados, envolvendo desde questões de ordem técnica, como as obras de infra-estrutura urbana e rural, comunicação, saúde, saneamento, até assuntos de caráter burocrático-administrativos, como levantamentos censitários, emigração, colonização, relatórios econômico-financeiros, questões de segurança pública, recursos humanos e equipamentos — condições necessárias à perfeita evolução dos trabalhos solicitados pelo governo. A diversidade de assuntos tratados sugere o funcionamento centralizador da máquina burocrática na Província, onde além de um engenheiro de alta competência, o presidente ou governador da Província destaca-se como uma figura dinâmica e polivalente, a responder uma variada gama de questões.

Foi possível verificar também, que o tempo de governo dos presidentes da Província foi de curta duração; alguns governando durante poucos meses; raros deles retornando ao cargo.

O reflexo desta transitoriedade na função de administração da Província, vai resultar na alternância das obras, na descontinuidade dos empreendimentos e nas diferentes posturas políticas, ora priorizando a questão dos transportes e comunicações, ora saúde, ora imigração e colonização, ora urbanização. É freqüente o relato de obras interrompidas, reiniciadas, relegadas a segundo plano, desprovidas de recursos, etc.

O documento possibilita ainda, identificar as diferentes categorias profissionais, os principais núcleos de colonização com seus condicionantes e potencialidades, as dificuldades e polêmicas para o alojamento dos primeiros colonos, entraves para a locomoção, acesso e comunicação

devido às repetidas enchentes, epidemias, ataques e rebeliões, além da crônica falta de recursos.

O levantamento destes assuntos não esgota a questão; ao contrário, a partir dele percebe-se a importância deste documento como indicador das principais ocorrências nas obras públicas durante o século XIX e a real importância destes homens públicos e seus engenheiros no desbravamento do Estado, investindo em ações pioneiras e decisivas para o processo de urbanização.

Sem dúvida, estes documentos são preciosos na comprovação ou descarte de hipóteses. Com eles podemos nos aparelhar melhor para fazer a verdadeira história, buscando provas que nos permitam recompor a memória das cidades deste Estado.

Falta-nos, entretanto, a transcrição destes originais em grafia atualizada ou, ao menos um resumo, indexação ou interpretação mais completas, pois trata-se de farto material ainda pouco tocado. Na medida em que este acervo for sendo melhor conhecido, com a elaboração de catálogos, inventários e pesquisas sistemáticas, teremos mais um documento contribuindo no sentido prático para a verdadeira história de Santa Catarina.

NOTAS DE RODAPÉ

(¹) Esta fonte foi pesquisada a nível preliminar IN: VEIGA, Eliane Veras da. *Análise da Coleção de Livros de Correspondência dos Engenheiros aos Presidentes de Província — Santa Catarina — Século XIX — (Levantamento para a disciplina de História Econômica do Brasil — Pós-Graduação em História Regional — UFSC, 1987).*

(²) Piazza, Walter Fernando e HUBNER, Laura Machado. *Santa Catarina; História da Gente [Florianópolis]*, Ed. Lunardelli, 1983. p. 66.

(³) op. cit. p. 76

(⁴) op. cit. p. 92

(⁵) op. cit. p. 94

(⁶) op. cit. p. 76

(⁷) ibid.