

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Investindo em trabalho: a colonização no Vale do Itajaí e as obras públicas

Everson Felipe Adão¹

Resumo

O presente artigo busca abordar alguns aspectos do processo de colonização do Vale do Itajaí, em Santa Catarina. De modo geral, a colonização dessa região é datada da segunda metade do século XIX e constitui parte do projeto do Governo Imperial em colonizar o interior do território com imigrantes europeus. A argumentação do artigo busca traçar um paralelo com o processo de aquisição dos lotes coloniais e a implementação de obras públicas nas colônias.

O processo de aquisição dos lotes se deu de forma lenta e foi ainda mais dificultado pela falta das estruturas básicas nas colônias. Por muitas vezes os imigrantes recém chegados entravam nos planos das diretorias coloniais como mão-de-obra para a construção das estruturas básicas da colônia, como estradas e até mesmo a demarcação dos lotes de terra. Além disso, grande parte desses imigrantes que chegavam às colônias eram despossuídos de bens e necessitavam das benesses (previamente prometidas) do Governo Imperial.

Seja por necessidade, ou planejamento, as colônias do Vale do Itajaí necessitavam da disponibilidade dos colonos para construir as estruturas básicas da colônia e para realizar as obras de ampliação visando estar minimamente preparada para receber um fluxo constante de novos imigrantes. A esse respeito, as obras públicas exerceram papel fundamental, tanto para promover a estruturação da colônia, quanto para criar possibilidade de aquisição de renda aos colonos, principalmente nos anos iniciais.

A pequena propriedade colonial

O Vale do Itajaí se constituiu como um exemplo característico da política imigratória imperial voltada para a colonização. A ocupação se dava visando à implementação do sistema fundiário da pequena propriedade familiar, os imigrantes chegavam pelos rios e se

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina, vinculado à linha de pesquisa de História Global do Trabalho. Pesquisa desenvolvida com apoio institucional do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

estabeleciam próximos às margens. O objetivo era contrapor a realidade dos grandes latifúndios, estabelecendo pequenas produções rurais que produziriam culturas diversificadas (SEYFERTH, 1999, p.63).

As primeiras colônias alemãs em Santa Catarina datam do final da segunda década do século XIX. No Vale do Itajaí, em 1835 algumas famílias oriundas da colônia de São Pedro de Alcântara foram reassentadas na região do baixo Rio Itajaí-Açu. De certa forma, esses primeiros assentamentos não superavam as expectativas do governo provincial, assim em 1850 uma nova colônia foi estabelecida no Vale do Itajaí, a colônia Blumenau. Outras colônias, de iniciativa do Governo Imperial ou de particulares, foram sendo estabelecidas ao longo da década e da década seguinte (SEYFERTH, 1999, p.62). De modo geral os assentamentos seguiam algumas diretrizes em comum, a Lei de Terras de 1850 era um importante marco de referência, além de estipular a aquisição de terras devolutas somente através da compra, a lei previa em seu artigo 18º que o governo disponibilizaria recursos para a formação de colônias e contratação de colonos como empregados nas obras públicas (BRASIL, 1850).

De fato, não importa muito se as colônias eram particulares ou oficiais, pois o modelo de ocupação era um só para todas: visava à implementação de um sistema fundiário que privilegiava a pequena propriedade familiar, recebida por compra, a prazo, em terras públicas, sob controle da legislação e do Ministério da Agricultura (SEYFERTH, 1999, p.63).

Porém, assim que chagavam, os colonos se deparavam com uma realidade onde não havia lotes demarcados, nem mesmo uma estrutura de estradas construídas. Esses colonos entravam nos planos da administração pública como parte fundamental da mão-de-obra necessária para promover o desenvolvimento das colônias. Nesse processo de espera pela concessão de lotes os colonos ficavam dependentes do crédito das casas comerciais que disponibilizavam os itens básicos e necessários para a sobrevivência. Mas, das dívidas adquiridas pelos colonos, essa não era a mais relevante. Os lotes de terras eram adquiridos através da compra parcelada, a ideia era que os colonos recebessem um título de propriedade provisório, construíssem moradias e benfeitorias que ocupassem todo o lote recebido. Enquanto o lote não se tornasse produtivo, o colono recebia alguns subsídios da administração da colônia, esses subsídios, juntamente com o parcelamento do lote compunham a dívida colonial. Seyferth aponta que o período de espera pela concessão dos

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

lotes poderia variar de seis meses a um ano, intensificando a dependência desses colonos aos créditos disponibilizados pela administração da colônia ou pelos comerciantes locais. E conclui:

A Estes fatos mostram a precariedade com que a ocupação foi realizada e dimensionam uma realidade que, mais tarde, seria acionada como símbolo étnico, o pioneirismo dos alemães, os primeiros ocupantes da região, e a eficácia do seu trabalho (SEYFERTH, 1999, p.63).

O acúmulo das dívidas e a morosidade no processo de aquisição dos lotes, somados ao relativo isolamento das colônias e a situação precária das mesmas nas primeiras décadas da colonização, tornavam as possibilidades dos colonos de quitarem o pagamento pelas terras quase impossível dentro do prazo de cinco anos. Muitas dessas terras não eram totalmente adequadas para o cultivo, os centros consumidores estavam longe, forçando os colonos a vender seus excedentes para comerciantes locais, trazendo problemas para a quitação da dívida colonial (SEYFERTH, 1999, p.64). Diante de tantas adversidades, a emissão do título definitivo de propriedade podia levar mais de duas décadas.

A respeito dos lotes, Leo Waibel apontou que eles eram incompatíveis, inclusive, com o modelo de produção agrícola adotado pelos colonos. Ele destacou três problemas existentes na forma como se deu a colonização. Em primeiro lugar, a maioria dos colonos era pobre e não possuíam maiores conhecimentos sobre agricultura. Segundo, o Governo Imperial direcionou a localização das colônias para a ocupação de áreas ditas desabitadas, e por ficarem longe dos centros urbanos (até mesmo das vilas) os sistemas agrícolas primitivos eram os únicos praticáveis por esses colonos pouco experientes. Em terceiro, previa-se a criação de pequenas propriedades, porém o modelo de agricultura aplicado foi o da agricultura ostensiva baseado na rotação de terras, um sistema que em si próprio demanda uma grande quantidade de terras disponíveis (WAIBEL, 1949, p.194-195).

O modelo de colonização adotado, mesmo com todas as falhas e percalços, objetivava fomentar uma massa de pequenos proprietários rurais caracterizados pelo trabalho familiar. Esse modelo estava inserido no projeto de fomento da imigração brasileira, não apenas pelas diretrizes estabelecidas na Lei de Terras, mas também estava em consonância com o debate de promover alternativas ao uso da mão-de-obra escrava.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Devido a todas as dificuldades encontradas, inicialmente os colonos estabeleceram uma agricultura de subsistência baseada na aplicação da técnica da coivara, uma atividade que se mostraria insustentável no longo prazo. Esse método, além de degradar fortemente o solo e torná-lo inutilizável para a geração futura, demandava maior mobilidade e um avanço constante sobre novas terras.

De fato, o lote de 25 hectares, assim como a continuidade dos assentamentos de novos imigrantes durante mais de cinquenta anos, têm limitações, agravadas pelo esgotamento das terras em prazo curto. Pode servir às necessidades de uma família camponesa, mas torna-se impraticável para reproduzir socialmente a segunda geração, cujo destino mais óbvio seriam as novas áreas coloniais abertas dentro e fora do Vale do Itajaí (SEYFERTH, 1999, p.67).

Além das dificuldades para a regularização definitiva das terras, a ampliação do lote inicial ou a aquisição de novos lotes demandava um investimento financeiro que não estava acessível à grande parte dos colonos, visto que muitos não conseguiam cumprir o pagamento da dívida colonial no prazo de cinco anos. Dessa forma, possuir terras mais férteis, melhor localizadas, juntamente com o conhecimento de algum ofício ou ser empregado em alguma obra da administração da colônia ou do Império, poderiam ser vantagens determinantes para ascensão social dentro da colônia.

Essa oportunidade de executar trabalhos remunerados por diária ao mesmo tempo em que era utilizada para expandir as possibilidades de ganhos aos colonos, também impedia que o trabalhador passasse mais tempo trabalhando em seu próprio lote. Mesmo que não desenvolvesse a agricultura nas terras, os ganhos com o trabalho como diarista lhes garantiam renda para saldar as dívidas e se manter nas terras. Assim é constituída a imagem paradoxal dessa camada de imigrantes europeus que são incluídos dentro de um projeto de fomento e expansão de pequenos produtores agrícolas detentores de pequenos lotes de terras, onde grande parte do seu sustento não provinha da relação com a sua própria terra, mas lhe garantia condições para nelas permanecer. A esse respeito, Seyferth acrescenta:

O modelo idealizado de colonização, configurado na legislação, nas plantas cadastrais e em uma visão de progresso reificada por uma parte da literatura específica, está distante da realidade enfrentada pela maioria dos imigrantes ao longo do processo colonizador da região (SEYFERTH, 1999, p.65).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Para Seyferth, esse modelo de segmento rural baseado na pequena propriedade ocupada por europeus produzidos pela colonização “nada tem de homogêneo”. Em sua visão, o principal efeito da aplicação desse modelo foi a constituição de uma “classe média rural relativamente estável”, o que garantia a manutenção desse sistema era a migração constante e o avanço sobre novas terras. Dada a dinâmica da colonização, a expansão do território se mostrava um fator crucial para a manutenção da vitalidade da colônia e para criar a disponibilidade de terras para receber um fluxo contínuo de imigrantes (SEYFERTH, 1999, p.68).

Os colonos estavam sempre se deslocando do núcleo colonial para novas áreas mais distantes tentando refazer os passos dos seus predecessores (SEYFERTH, 1999, p.68). Uma característica comum aos núcleos coloniais estabelecidos em Santa Catarina era o isolamento. Estabelecer núcleos populacionais nas zonas tidas como “vazios demográficos” era outra das diretrizes do Governo Imperial. Inicialmente, o isolamento foi um fator dificultador para os núcleos coloniais, no caso da colônia Blumenau, desde os anos iniciais era almejado, tanto pela administração quanto pelos colonos, uma rota de ligação com o fluxo de comércio que transitava pela Serra. Na década de 1860 foram realizadas expedições de mapeamento da bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açu e da possibilidade de ligação da colônia com aquela região.

Oficialmente ocorreram três grandes expedições chefiadas por Odebrecht: em 1863, 1864 e 1867. Os registros que constam no diário do engenheiro dão uma idéia das dificuldades enfrentadas pelos membros das expedições, tanto que somente na última delas, em 1867, conseguiu-se estabelecer um trajeto entre Curitiba, entrada do Planalto Serrano, e a colônia de Blumenau (ao contrário do que ocorreu nas expedições anteriores, em 1867 fez-se o caminho inverso, descendo-se a serra em direção à Blumenau) (HASS, 2009, p.21).

Dada as condições materiais da colônia Blumenau nos seus anos iniciais, a relativa baixa densidade populacional, sua localização distante das tradicionais zonas de desenvolvimento da província (Litoral, Vila de Lages e os Campos de Cima da Serra) e as condições geológicas em que estava localizada, em um vale repleto de morros e densas matas fechadas, a instauração de ferrovias era uma realidade muito distante no período. De um modo geral, nessas zonas do interior do território no Brasil, os transportes se davam através da navegação pelos rios e pelos caminhos e estradas. Na região do Vale do Itajaí, a navegação

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

pelos rios não tinha maiores empecilhos no trajeto entre o vale e o litoral, mas em se tratando do caminho do vale até a serra, apenas ocorria a navegação entre pequenos trechos, assim tornando os caminhos e estradas indispensáveis ao trajeto.

Abrindo caminhos, demandado trabalho

A demanda pela abertura de novas estradas era uma constante na colônia Blumenau, não apenas pela necessidade de ter onde alocar seus habitantes, mas também para criar maneiras de fomentar o desenvolvimento econômico e a integração da colônia com as zonas comerciais da província. Uma das principais obras que promoveria a integração da colônia com zonas importantes da província era a construção da estrada que faria a ligação com a região do planalto serrano.

O percurso de trânsito da província do Rio Grande do Sul com a do Paraná, era mais conhecido como o “caminho das tropas” que ligavam as regiões de Viamão, localizada no Nordeste do Rio Grande do Sul, e Sorocaba na província de São Paulo. A colonização do planalto catarinense é fruto desse trânsito das tropas que transportavam, principalmente, gado.

Por se tratarem de longos percursos, uma parte fundamental da logística desse processo era a criação dos “pousos de parada”. Os pousos eram locais onde a tropa faria a internada, não apenas parar para descansar, mas também deixar o gado pastar, para os tropeiros organizarem as provisões e planejar a jornada até o pouso seguinte. Com o passar do tempo, alguns desses “pousos” foram se tornando zonas fixas de parada, com o estabelecimento de famílias e a criação das fazendas de internada.

Um exemplo de local onde ocorriam essas paradas das tropas é o atual município de Pouso Redondo, localizado no Alto Vale do Itajaí em Santa Catarina. Inicialmente, a região compunha parte das terras da colônia Blumenau, foi colonizado por europeus no final do século XIX e recebeu o nome de “Pouso Redondo” justamente por ser historicamente reconhecido como um local de internada das tropas que por ali transitavam.

Pouso Redondo é exemplo de um local que era estratégico no transporte das tropas e de mercadorias, principalmente, no percurso que ligava Blumenau a Curitiba e vice-versa. Esse percurso era fundamental para suprir a colônia Blumenau com animais e produtos que

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

não existiam na colônia, também era um caminho para o escoamento dos produtos cultivados na região serrana para os portos no litoral. Logo nos anos iniciais da fundação da colônia Blumenau, estabelecer uma ligação com a região serrana, principalmente com o comércio tropeiro, foi um imperativo a ser seguido pela administração colonial. Estabelecer a ligação da colônia Blumenau com o planalto serrano estava nos planos de sua administração desde a fundação (WITTMANN, 2008, p.57, HAAS, 2009, p.21).

A colônia Blumenau é um caso à parte na história das colônias européias instaladas no Sul do Brasil no século XIX. Geralmente é destacada por ter sido uma experiência de ordem privada e que “deu certo”. A colônia foi fundada através da iniciativa particular de Hermann Blumenau no ano de 1850. Segundo a proposta de Blumenau, o projeto da colônia estava amplamente contemplado nos dispositivos legais do Artigo 18º da Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850, a Lei de Terras de 1850, que visava estabelecer núcleos coloniais mantidos por trabalhadores livres (DESCHAMPS, 2015, p.54).

A experiência particular de manutenção e gerenciamento da colônia se estendeu até o ano de 1860, mas não sem antes Hermann Blumenau ser contemplado com dois empréstimos pelo Governo Imperial nos anos de 1851 e 1855, sendo o primeiro no valor de 10 contos de réis (10:000\$000) e o último estipulado em 85 contos de réis (85:000\$000). Uma das contrapartidas de Hermann Blumenau, em relação aos empréstimos, era o estabelecimento de colonos em terras hipotecadas ao Império juntamente com a necessidade da produção de relatórios periódicos informando o andamento da colonização (DESCHAMPS, 2015, p.56-58).

No ano de 1860, foi assinado um contrato de cessão da colônia ao Governo Imperial, dessa forma, a colônia passou a ser de propriedade do Império. A respeito da negociação, Mariana Deschamps ressalta:

O contrato de cessão da colônia foi selado entre as partes em 13 de janeiro de 1860, pelo qual foram entregues 20 léguas quadradas de terra, no valor de 120:000\$000, sendo deduzidos Rs.85:000\$000 (Artigo 2º), os quais Hermann Blumenau era devedor, e a partir daquela data, segundo o terceiro Artigo, foram rescindidos todos os contratos anteriores e saldados as dívidas. Ademais, o empreendedor Hermann Blumenau obrigava-se, pelo 5º Artigo, “a prestar nela os serviços que o governo imperial dele exigir, na qualidade de diretor, ou de auxiliar de diretor, mediante gratificação não superior a Rs.4:000\$000 por ano” (DESCHAMPS, 2015, p.64).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Ou seja, a experiência de administração privada da colônia Blumenau durou uma década, período em que recebeu do Governo Imperial, diretamente, a quantia de noventa e cinco contos de réis (95:000\$000) em empréstimos que foram saldados com a quantia adquirida quando da cessão da colônia ao Governo Imperial. Além disso, Hermann Blumenau pode manter seu posto de diretor da colônia, agora recebendo uma gratificação anual e sem os riscos de prejuízo pessoal caso a experiência se demonstrasse infrutífera. Ademais, o nome da colônia, homenageando seu fundador, foi outra das permanências, inclusive, o nome é mantido ainda hoje.

Mesmo após a aquisição pelo Governo Imperial, a antiga diretriz de estabelecimento da ligação da colônia com a região do planalto serrano se manteve como uma frente de atuação para o desenvolvimento de um comércio entre as duas regiões. Um exemplo desse intento são as viagens de expedições lideradas pelo engenheiro Emil Odebrecht. Ao todo foram três tentativas ao longo da década de 1860 (GOULARTI FILHO, 2018, p.11). No ano de 1867 foi realizada a terceira expedição, dentre elas, a maior e que concluiu o objetivo de atingir a região de Curitiba.

Em 1868, uma comissão foi instaurada para comandar as obras de construção das estradas da colônia Blumenau, em especial da que ligaria ao alto vale e planalto serrano. O engenheiro Martinho Domiense Pinto Braga foi designado para o comando da comissão e chegou à colônia Blumenau no mesmo ano. Em fevereiro daquele ano, o engenheiro Pinto Braga (como ficou conhecido) solicitou ao diretor interino da colônia Blumenau, Hermann Wendeburg², um relatório do estado e situação financeira das obras da estrada. Dizia o relatório:

Tendo de levar ao conhecimento do Governo Geral e Provincial o estado, não só, em que encontra os trabalhos da projetada estrada de comunicação entre esta colônia dos Campos de Cima da Serra, como também, do que se tem feito depois da minha chegada, peço a vossa senhoria a cargo de quem esteve a direção destes trabalhos, para enviar-me todos os esclarecimentos e papéis concernentes, não só ao trabalho, como as despesas feitas com as explorações a que se procederão: Assim como informar-me quanto resta da quantia enviada a VS^a. para os trabalhos preliminares da estrada (SANTA CATARINA, 1868, p.38).

² Hermann Wendeburg exerceu a função de diretor interino durante a ausência de Hermann Blumenau, em viagem à Europa, de 1864 a 1869 (DESCHAMPS, 2015, p.90, nota 176).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

O questionamento de Pinto Braga se dava em relação ao valor de 5:000\$000 réis que o governo havia disponibilizado para as obras iniciais da estrada, quantia da qual foi garantida a remuneração dos trabalhadores e do engenheiro Emil Odebrecht. Como resposta, o diretor interino Hermann Wendeburg, afirmou em relatório do dia 13 de março que havia sido gasto a quantia de 1:026\$880 réis com os trabalhos (SANTA CATARINA, 1868, p.39). Mas o diretor interino nada relatou a respeito do andamento dos trabalhos, apenas que Emil Odebrecht estava em processo de medição rio acima.

O engenheiro Pinto Braga não se sentindo satisfeito com a resposta recebida, em um novo ofício, datado do dia 14 de março, decidiu ser mais específico em sua solicitação, mas não sem antes deixar o diretor interino a parte de suas atribuições e responsabilidades à frente da comissão de terras. Dizia ele:

Acabo de receber o ofício de VS^a datado de ontem, [...] ao qual acompanha o relatório dos trabalhos feitos depois de minha chegada a este lugar e segundo instruções minhas, pelo engenheiro Emílio Odebrecht, não sendo porém a pedido deste trabalho o único motivo que deu lugar ao meu ofício de 29 de fevereiro, no qual parece, à vista da resposta de VS^a, não ter sido bastante claro, de novo tenho a honra de vir a presença de VS^a com mais clareza expor-lhe os meus desejos (SANTA CATARINA, 1868, p.40).

A mensagem assume um tom ríspido, o ofício menciona que Pinto Braga havia obtido informações verbalmente pela presidência da província, inclusive sobre a quantia de 5:000\$000 réis que fora designada pelo governo aos trabalhos da comissão. Ao final de sua mensagem, o engenheiro chefe presume que a comissão possua em caixa a quantia de 3:973\$123 réis e pede que seja mantida sob a guarda do cofre da colônia e que somente sejam efetuados os pagamentos por ele autorizados e assinados (SANTA CATARINA, 1868, p.40-41).

Como chefe interino da comissão encarregada da estrada Itajaí Serra, sou o responsável imediato por todos os trabalhos de seus empregados, e despesas feitas por esta comissão desde o dia 21 de janeiro do corrente ano em que aqui cheguei, assim como devo estar suficientemente habilitado para satisfazer qualquer informação que pedir o Governo com relação aos trabalhos executados durante a administração de VS^a. estes dois pontos darão lugar ao ofício que em data de 29 de fevereiro foi a VS^a (SANTA CATARINA, 1868, p.40).

No decorrer do ofício ele ainda ressalta que gostaria de receber um relatório detalhado dos trabalhos e gastos efetuados por Emil Odebrecht, incluindo despesas com mantimentos

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

aos trabalhadores, tudo o que fosse necessário para estar ciente de todas as etapas da obra, caso e quando fosse preciso notificar ou relatar ao Governo Imperial ou ao Ministério (SANTA CARARINA, 1868, p.40-41).

O diretor interino da colônia se prestou em novamente responder às solicitações feitas em ofício pelo engenheiro. Dizia ele que, os relatórios cedidos por Odebrecht eram tão detalhados quanto possível e que o mesmo havia lhe sido dito anteriormente em conversa verbal. Menciona que o motivo de não poder ser mais específico se deve ao fato de a colônia possuir apenas um escrivão, e a demanda constante por relatórios o impede de produzir cópias “triplos ou quádruplas” de todos os relatórios. Ainda menciona que são muitas as atribuições e responsabilidades da administração da colônia e destaca que um grande número de obras estavam sendo executadas com a previsão de chegada de mais de dois mil imigrantes ao longo do ano (SANTA CATARINA, 1868, p,42).³

Ainda sobre esse assunto, um último ofício foi enviado por Martinho Pinto Braga. Ele inicia deixando claro que suas atribuições como chefe interino da comissão de construção da estrada lhe confere total responsabilidade e gerência sobre as obras. E que nada tem em relação a administração da colônia. “Faço justiça em supor que VS^a não vê em meus atos tendências a usurpar atribuições que me não foram conferidas”. Fica evidente o atrito entre os interinos em relação à abrangência das atribuições de suas funções. Ele ainda argumenta que a criação da comissão surge como um alívio para a administração da colônia, tão cheia de atribuições como ressaltado pelo próprio diretor interino, e que, com o avançar das obras, os trabalhos efetuados pela comissão seriam equivalentes ao de uma administração colonial. E outro fator que tornaria inviável deixar a condução da obra à cargo da administração colonial seria o seu próprio caráter itinerante. Ou seja, com o avanço das obras a sede da colônia ficaria cada vez mais distante do ponto de trabalho, tornando inviável a rápida tomada de decisões, por exemplo (SANTA CATARINA, 1868, p,44-45).

Apesar dos atritos iniciais com a direção interina da colônia Blumenau, a comissão deu seguimento aos trabalhos. Pinto Braga compartilhava da visão de que a obra era de fundamental importância para o desenvolvimento regional. Em agosto daquele ano ele informou em relatório ao presidente da província que nos últimos cinquenta dias haviam sido

³ Segundo Deschamps (2015, p.98), no período de 1868/1869 houve um aumento populacional de 1735 habitantes na colônia, totalizando 5126 habitantes no relatório financeiro para o período.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

demarcados 96 novos lotes ao custo total de 2:456\$330 réis (SANTA CATARINA, 1868, p.112).

Seria de imensa vantagem quer para a colônia, quer para os habitantes do campo aos quais além disso se proporcionaria um porto no oceano, a vila de Itajaí, a colônia Blumenau de certo tem na abertura desta estrada a mais vital necessidade; e quem como eu residir na colônia, e observar seu movimento comercial, notará que é este grande causa que trás aos colonos com que um desânimo e o ócio (SANTA CATARINA, 1868, p.48b).

Dessa situação da troca de mensagens do engenheiro chefe da comissão de construção da estrada com o diretor interino da colônia Blumenau, fica notório o desentendimento entre ambos sobre quem deveria estar à frente da administração da obra de construção da estrada. O diretor interino chega a questionar a capacidade do chefe da comissão de se comunicar com os trabalhadores, em sua maioria falantes do alemão (SANTA CATARINA, 1868, p.42). Para além das picuinhas, Emil Odebrecht teve acesso a uma verba de 2:000\$000 réis em 1870 para realizar a expedição para definir o traçado da estrada (GOULARTI FILHO, 2018, p.11)

Esta obra de construção da estrada ligando as regiões do litoral, vale e serra é, acima de tudo, a materialização de diversas ambições. A ambição do governo imperial de promover a colonização e o adensamento populacional para o interior do território, em específico para as zonas consideradas pelo império como “vazios demográficos”. Para a administração da colônia Blumenau, além de uma necessidade básica de expandir os limites da colônia a fim de promover a manutenção do processo colonizatório, também era uma ligação vital para vincular a produção colonial ao comércio regional e interprovincial. Para os tropeiros e vilas do planalto serrano seria uma via de escoamento dos produtos para um novo mercado consumidor, as colônias do vale, e mais do que isso, seria um canal de escoamento para os portos no litoral. Para os colonos era mais uma possibilidade de efetuar trabalhos e obter rendimentos para saldar a dívida colonial, expandir sua propriedade, garantir o sustento da família ou, até mesmo, construir carreira como funcionário da administração colonial ou imperial.

Em seu relatório do ano de 1872, o Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior, elencou que a construção da Estrada da Serra deveria ser a obra prioritária a ser rapidamente finalizada na região. Segundo sua análise, somente dessa forma o governo poderia obter o retorno do capital investido, e os que

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ainda iria investir, naquela localidade. Ainda destacou considerar de ordens secundárias “quaisquer outros melhoramentos que se possam pedir para a colônia” Blumenau. Entre as solicitações pendentes haviam: a construção de um templo protestante, a edificação de uma casa para a diretoria, a criação de uma enfermaria, a instalação da navegação a vapor pelo Rio Itajaí e até mesmo a construção de vias internas na colônia deveriam ser deixadas de lado no momento para a execução da obra da Estrada da Serra. (BRASIL, 1872, p.623 pdf).

Em fala dirigida à Assembleia Legislativa em 25 de março de 1874 o presidente da província, João Thomé da Silva, informou que a exploração das áreas para demarcação do traçado da estrada, sob o comando do engenheiro Pinto Braga, estariam concluídos dentro de um breve período (SANTA CATARINA, 1874, p.46). Segundo Goularti Filho, no ano seguinte as obras de nivelamento haviam atingido uma extensão de 64 quilômetros. No final do mesmo ano, continua ele, já marcando três anos de trabalhos de desmatamento e abertura de matas, os trabalhos atingiram a extensão de 108 quilômetros (GOULARTI FILHO, 2018, p.12-13).

Entre 1872 e 1877, as obras de nivelamento, desmatamento e abertura da estrada seguiram num ritmo contínuo, quando foram investidos 472:062\$000. Um valor expressivo para a época, uma vez que para o mesmo período a Estrada Dona Francisca, que era macadamizada, recebeu a quantia de 657:393\$533. Aproximadamente 60 operários trabalhavam no nivelamento e nas obras de construção da estrada (GOULARTI FILHO, 2018 p.13)

A expressiva quantia investida pelo Governo Imperial na abertura da estrada dentro do período destacado por Goularti Filho indica o empenho do governo em fornecer as condições para o desenvolvimento da colônia, também demonstra que a relevância da obra - amplamente enfatizada pela administração da colônia Blumenau, pelo diretor da comissão de obras, pelos colonos da região do vale e pelos moradores do planalto serrano - não deixou de ser percebida e acatada pelo Governo Imperial.

Sendo o próprio governo o proprietário da colônia Blumenau, a obra assumia um caráter de importância para a província, mesmo grande parte dos reclames para a efetivação da construção da estrada partirem da administração e dos moradores da colônia Blumenau, a alocação dos empenhos do governo em dar seguimento à obra muitas vezes entrava em rota de colisão com outras necessidades da colônia, essas adquirindo status de relevância secundário.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Por mais que, no contexto geral, a obra seria benéfica para a colônia Blumenau, é preciso ter em perspectiva a importância da realização das outras obras para o desenvolvimento da colônia e, principalmente, para fornecer empregos aos imigrantes recém chegados. Não menos importante é ressaltar o distanciamento dos colonos em relação ao Governo Imperial. Desde sua fundação, e no decorrer de sua existência, a instância administrativa mais próxima aos colonos foi a diretoria colonial, era a ela a quem os colonos recorriam nos mais variados momentos. É possível especular que venha daí a rusga do diretor interino com o chefe da comissão.

De modo geral, as obras públicas não envolviam apenas a questão das verbas e dos projetos. Manter controle sobre a alocação dos colonos que participariam dos trabalhos, o período de contrato, as jornadas de trabalho e o pagamento por esses serviços eram de fundamental importância no jogo de influência que a administração colonial exercia sobre os colonos. A esse respeito, Mariana Deschamps abordou como se dava a questão do trabalho temporário nas obras públicas da colônia Blumenau e como, por diversas vezes, as “práticas costumeiras” sobrepujaram o acordado em regulamentos ou em decretos.

A partir da década de 1860, com a encampação da colônia Blumenau pelo Governo Imperial, o diretor da colônia recebeu a orientação de como deveria gerir o projeto dali em diante através do documento intitulado Instruções para a regência da Colônia Blumenau (DESCHAMPS, 2015, p.84). Os trabalhos públicos poderiam variar de funções que demandavam apenas um trabalhador, como o caso do responsável pelo transporte de correspondência, assim como obras maiores que demandavam a formação de grupos de trabalho, como era o caso da derrubada de matas e abertura de estradas. Para os trabalhos que envolviam grandes grupos de trabalhadores havia uma espécie de encarregado ou líder, esses eram chamados de chefes de turma. Os chefes de turmas eram responsáveis pela fiscalização do trabalho e pelo cumprimento da jornada de trabalho.

Através da análise do processo judicial envolvendo um dos chefes de turma da colônia, numa discussão em torno do pagamento das jornadas de trabalho, Deschamps aborda algumas particularidades do universo do trabalho na colônia Blumenau. Segundo a autora, era de responsabilidade da colônia alocar em postos de trabalho os colonos recém chegados e, em caso de escassez de trabalhos, os colonos receberiam um abono diário de até 400 réis para o caso de um adulto, uma norma aplicada aos primeiros seis meses de estadia na colônia

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

(DESCHAMPS, 2015, p.85).

Segundo o Decreto nº 3.784 de 1867, que regulamentava as colônias do Estado, havendo trabalho nas colônias, seriam neles empregados os colonos que estivessem disponíveis nos primeiros seis meses. Seria de responsabilidade do diretor, fazer a distribuição dos postos de trabalho “de maneira que a cada adulto de uma família correspondam, pelo menos, 15 dias de salário por mês, ou 90 dias no semestre”. O regulamento ainda previa, em seu artigo 36, represálias aos colonos que não fossem assíduos com o cultivo da sua lavoura ou indústria, podendo ele “privado dos trabalhos e favores coloniais” (BRASIL, 1867).

Fica evidente que o regulamento buscava oferecer ocupação aos colonos recém chegados, ao mesmo tempo em que lhes garantia a possibilidade, quase que imediata, de obter alguma renda, tendo em vista a morosidade no processo de aquisição e alocação nos lotes de terra. Ao dar preferência de contratação aos novos membros da colônia, o regulamento estabelecia uma espécie de rodízio, ou um prazo limite para os colonos desfrutarem dessa ocupação, visto que era preferível que cada colono trabalhasse no desenvolvimento do seu próprio lote.

Apesar disso, o trabalho nas obras públicas poderia não render um pagamento em dinheiro efetivamente. As jornadas eram sim negociadas em valor de pagamento, porém, em muitos casos, o pagamento das jornadas acumuladas poderia demorar longos períodos para serem pagos, ou, em outros casos, no final das contas o trabalhador recebia o abatimento de sua própria dívida colonial como remuneração. Ainda havia os casos onde a diretoria da colônia não recebia o repasse do Governo Provincial ou do Ministério da Agricultura, então efetuava os pagamentos em forma de vales com os comerciantes. Apesar dessa dinâmica diversa dos pagamentos, Deschamps conclui que esses trabalhos representavam um incremento no orçamento de muitas famílias (DESCHAMPS, 2015, p.113).

Isso não significa dizer que essa dinâmica agradava aos trabalhadores. Nos períodos de grande fluxo de entrada de imigrantes, as obras existentes na colônia não eram suficientes para gerar postos de trabalho para todas as famílias. Sempre que insatisfeitos, os colonos recorriam à diretoria da colônia com seus reclames. E a própria diretoria utilizava estratégias para conter os reclames dos colonos em meio à escassez de recursos, a exemplo do pagamento com vales. Outra prática destacada por Deschamps era o “costume” de prolongar

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

o tempo de serviço para além do período dos seis meses iniciais (DESCHAMPS, 2015, p.115). Além de dar preferência a manter empregados os homens casados, optando preferencialmente pela demissão dos solteiros quando necessário, pelo motivo desses poderem se deslocar para outras regiões da colônia com mais facilidade para procurar novos empregos (DESCHAMPS, 2015, p.111).

Fontes

BRASIL. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm Acesso em 20 agosto de 2019.

BRASIL, Decreto 3.784 de 19 de janeiro de 1867. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3784-19-janeiro-1867-553854-publicacaooriginal-72121-pe.html#:~:text=Approva%20o%20Regulamento%20para%20as%20Colonias%20do%20Estado.&text=1%C2%BA%20As%20colonias%20do%20Estado,demarcado%20por%20engenheiro%20do%20Governo>

BRASIL. Relatório Ministerial dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1872, p.623.

SANTA CATARINA, Mensagem enviado ao Diretor Interino da Colônia Blumenau, Hermann Wendeburg. Ofício de 29 de fevereiro de 1868, Blumenau. Arquivo Publico do Estado de Santa Catarina.

SANTA CATARINA, Mensagem enviada ao Chefe da Comissão de Construção da Estrada da Serra, Martinho Domiense Pinto Braga. Ofício de 13 de Março de 1868, Blumenau. Arquivo Publico do Estado de Santa Catarina.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

SANTA CATARINA, Mensagem enviado ao Diretor Interino da Colônia Blumenau, Hermann Wendeburg. Ofício de 14 de Março de 1868, Blumenau. Arquivo Publico do Estado de Santa Catarina.

SANTA CATARINA, Mensagem enviada ao Chefe da Comissão de Construção da Estrada da Serra, Martinho Domiense Pinto Braga. Ofício de 18 de Março de 1868, Blumenau. Arquivo Publico do Estado de Santa Catarina.

SANTA CATARINA, Mensagem enviado ao Diretor Interino da Colônia Blumenau, Hermann Wendeburg. Ofício de 20 de Março de 1868, Blumenau. Arquivo Publico do Estado de Santa Catarina.

SANTA CATARINA. Relatório Presidente de Província, 1874, p.46.

Referências Bibliográficas

DESCHAMPS, Mariana Luiza de Oliveira. Na trilha das estradas: a vida cotidiana e o trabalho na colônia Blumenau (1850-1880). 2015. 184 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

GOULARTI FILHO, A.. Tropeiros e colonos e a construção da Estrada de Blumenau a Curitiba: dois mundos e um caminho. HISTÓRIA REVISTA (ONLINE), v. 23, p. 121-150, 2018.

HAAS JÚNIOR, Arnaldo. Horizontes da escrita: Historiografia, uma idéia de região e a monumentalização do passado: Alto vale do Itajaí - SC (1985-2007). 2009. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

SEYFERTH, Giralda. Etnicidade, política e ascensão social: um exemplo teuto-brasileiro. Mana, [S.L.], v. 5, n. 2, p. 61-88, out. 1999. FapUNIFESP (SciELO).

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

WAIBEL, Leo. Princípios da Colonização Européia no Sul do Brasil. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, AnoXI, Abril-Junho de 1949, Nº 2, pp.159-222.

WITTMANN, Angelina Camargo Rodrigues. A FERROVIA NO VALE DO ITAJAÍ. 2008. 276 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.