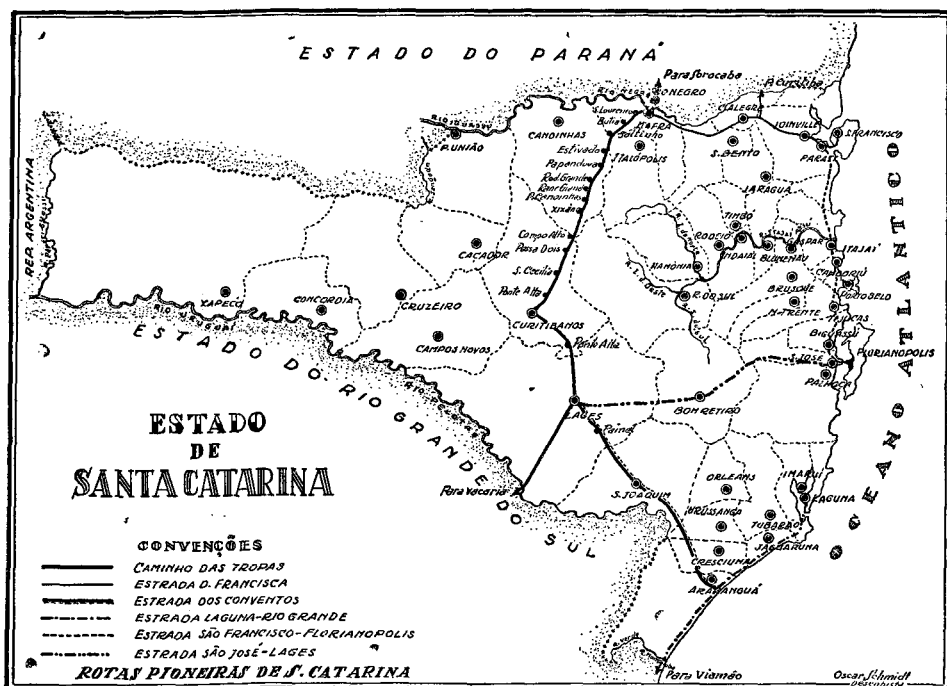


# ROTAS PIONEIRAS DE SANTA CATARINA

Ten. Osmar Romão da Silva  
Do Gabinete do Interventor Federal  
de Santa Catarina

Um dos fatores de maior influência na localização, formação e desenvolvimento dos centros de aglomeração humana são as vias de comunicação. No Brasil, essa influência pode servir mesmo de característica para assinalar épocas da nossa evolução e do povoamento: enquanto só dispúnhamos do mar como via de ligação, os povoados foram surgindo ao longo da costa. O aproveitamento de nossos rios de um modo geral correndo para Oeste ou para Leste, ao contrário do que se verifica em tôda a região da América do Sul assinalada pela imponente cordilheira dos Andes, em que os vales predominam na direção Norte-Sul, facilitou a penetração e o conhecimento do nosso interior e o foi marcando com inúmeros povoados, que floresceram e se multiplicaram mais tarde com a descoberta de ouro e o comércio do gado, como aconteceu ao longo do São Francisco, do Tieté, etc.. Comumente paralelos aos rios, trilhos e picadas abertos para atender às necessidades do transporte de ouro, de mercadorias e do comércio de gado, demandaram sertão a dentro, duplicando as vias de comunicações. Nossos povoados surgiram, então, localizados justamente nos lugares de pouso, nos fins de jornadas, próximo às aguadas, ao sopé das serras ou já no comêço dos planaltos. Com o enfraquecimento do ciclo da mineração, não só pelo progressivo esgotamento das minas como também pelo exagêro dos dízimos reclamados, entrou a agricultura no Brasil em franco desenvolvimento. Para o transporte das mercadorias e dos produtos da lavoura, cresceu o movimento



de tropas — o meio de transporte característico da época. Consequentemente, houve considerável aumento de picadas e de trilhos pelo nosso interior e foram melhorados os que já existiam. Fornecedor de animais para a região central do país — o sul do Brasil viu aumentar a importância desse comércio. Foi o tempo das célebres e concorridas feiras de animais em Sorocaba. Então, tropas e mais tropas de gado *vacum e*, principalmente, cavalar e muar, vindas do Rio Grande e saídas dos nossos próprios campos, atravessavam o Estado de Santa Catarina de Sul a Norte, palmilhando o mais influente trilho do nosso interior, rumo àquela histórica cidade paulista. Subindo e descendo serras, vencendo os maiores obstáculos para atravessar inúmeros cursos de água, o incessante movimento de tropas e tropeiros nos trilhos e picadas do sul do Brasil marcava o apogeu do comércio de gado.

---

No Estado assinalam-se vários caminhos antigos com marcante influência no seu desbravamento, no seu povoamento e na sua economia. Foram as nossas rotas pioneiras. São êles: 1.º — o de São Francisco a Curitiba, cuja existência, como simples trilho, já havia sido assinalada no ano de 1600. Foi essa rota, provavelmente, na parte da subida da serra, a seguida por *CABEZA DE VACA* na sua brava viagem até Assunção. Primitivamente orientada para Curitiba, ao ser reconstruída a estrada que tomou a denominação de D. Francisca — nome da doadora do terreno para a fundação da colônia — hoje a importante cidade de Joinville, tomou a direção de Rio Negro. 2.º — o de São Francisco a Des-*têrro*. Desde 1736, que, seguido o litoral, havia essa ligação. Em 1820, por ocasião da viagem de *SAINT HILAIRE*, o seu estado era de completo abandono, só transitável à custa de muito sacrifício. Anteriormente deve ter sido êsse ou ainda pior o seu estado. 3.º — o de São José a Lajes. A primeira penetração, simples picada, foi feita pelo alferes *ANTÔNIO JOSÉ DA COSTA*, em 1787. Iniciada a sua construção em 14 de Novembro de 1788, ficou concluída em 1790. Foram seus construtores o próprio alferes *ANTÔNIO JOSÉ DA COSTA* e o capitão *ANTÔNIO MARQUES ARZÃO*. Primitivamente passava por São Pedro desviando-se do morro do Cedro. Os campos da Boa Vista devem seu nome àquele alferes. 4.º — O de Laguna a Viamão, no Rio Grande do Sul. Servia de escoadouro ao gado que se destinava ao Norte do Brasil. Seguia a praia, atravessando quilômetros e quilômetros de areal que parecia não ter fim. Enquanto foi a única via de comunicação entre o Rio Grande e Santa Catarina teve muito movimento de tropas. Quando, porém, foram abertos os picadões estabelecendo a mesma ligação pelo interior, foi preterido, causando a decadência de Laguna, até então ponto de parada obrigatória das tropas. 5.º — A estrada dos Conventos — ligando o litoral no sul, a Lajes. Iniciava-se no morro dos Conventos, situado quase no extremo norte da praia de Araranguá. O nome da estrada, como é facil de concluir, provém desse morro. 6.º — Chamava-se caminho das tropas ou estrada de Soro-

caba. Seus pontos extremos foram Viamão, no Sul, Sorocaba, em São Paulo. A secção dêsse caminho entre Curitiba e Campo do Tenente, no Paraná, também é conhecida pela denominação de Estrada da Mata, porque nessa região êle atravessava espessa mataria, que dificultava ainda mais a viagem para Sorocaba. Crê-se que êsse caminho, em toda a sua extensão, tenha sido um antigo trilho de índios e é quase certo que já o conhecessem os bandeirantes que, desde o princípio do século XVII, exploravam as regiões do Sul. O caminho das tropas tornou-se célebre pela função que exerceu durante o ciclo de pecuária nos Estados do Sul.

---

Foi o próprio comércio de gado que exigiu lá pelo ano de 1720, que se cogitasse de facilitar o seu transporte evitando "os penosos caminhos do litoral, os desaguadouros, desvios a transpor, a deficiência das pastagens a suprir, as longas extensões de praias desertas a vencer. OSVALDO R. CABRAL — *Laguna e Rio Grande*".

Procurou-se, então, ligar a via litorânea ao planalto, subindo os paredões da Serra do Mar.

Para isso houve entendimentos com o bandeirante BARTOLOMEU PAIS DE ABREU, mas êsses entendimentos fracassaram porque foram julgados absurdas as suas exigências. Em 1728, foi FRANCISCO DE SOUSA FARIA encarregado pelo governador de São Paulo — D. ANTÔNIO CALDEIRA DE SILVA PIMENTEL — de abrir caminho para o planalto. Em fins de 1730, FRANCISCO DE SOUSA FARIA chegava aos campos de Lajes. Dois anos mais tarde, em 1731, seguindo trilhos do sertão — CRISTÓVÃO PEREIRA DE ABREU levava para São Paulo 800 cabeças de gado, gastando no trajeto mais de um ano. Estava estabelecida, na zona sul, a primeira ligação entre o litoral e o planalto. Até 1738, as tropas do Rio Grande viajavam pela praia até o morro dos Conventos e, daí, subiam pela estrada dos Conventos para Lajes, de onde seguiam para São Paulo. O comércio por Laguna, que era ponto obrigatório de parada, cessou quase que por completo. Até então não havia ligação, pelo interior, entre Lajes e Viamão. Essa ligação só foi feita em 1738, por CRISTÓVÃO PEREIRA, treze anos antes de haver sido criada a vila do Rio Grande. Em 1771 foi estabelecida nova ligação entre o litoral e o planalto, passando por Tubarão. Em 1733, o comércio do gado vindo do Rio Grande do Sul dava vida e movimento à Estrada dos Conventos, já então bastante melhorada. Nesse mesmo ano, ainda com o fim de incrementar êsse comércio, foram concedidos favores especiais aos comerciantes de tropas. E deve ter havido, de fato, muito movimento, pois surgiu a necessidade de estabelecer medidas regulando a maneira por que as tropas deveriam subir a serra. Na época, por aquelas inhóspitas paragens, credores impertinentes se acercavam dos comerciantes de gado, provavelmente devedores renitentes, reclamando o pagamento das dívidas. E é de supor que os credores incomodavam mesmo, pois que dentre os favores de que gozavam êsses comerciantes, havia um que proibia aos seus credores os

incomodassem durante a viagem. A partir de 1738, o tráfego de animais começou, como já assinalamos, a ser feito pelo interior, através a ligação direta feita por iniciativa de CRISTÓVÃO PEREIRA entre os campos do Rio Grande e Lajes. Com o tempo, o trilho do litoral foi ficando abandonado, pois o caminho de CRISTÓVÃO PEREIRA, por ser mais curto e talvez menos monótono que os dos imensos areais das praias do litoral, obteve a preferência dos tropeiros. Consequentemente, caiu no abandono a Estrada dos Conventos. No ano de 1787 era tão mau o seu estado — afirmava o alferes ANTÔNIO JOSÉ DA COSTA — o que partira de São Joaquim e chegara a Correia Pinto — que os habitantes dos campos de Lajes queixavam-se da falta de sal e de não poderem obter pela referida estrada, onde o trânsito só era feito à custa de penosíssimos sacrifícios. E assim, mais uma das nossas rotas pioneiras perdeu a importância, encerrando o ciclo de sua função social e econômica.

---

A fundação de Lajes, em Maio de 1751, ocorreu em uma época em que o comércio de gado estava em franco desenvolvimento. CORREIA PINTO, que viajara pela estrada dos Conventos, dentro de pouco se tornou também comerciante de gado e outros moradores se foram “afazendendo”. De Lajes seguiam as tropas para Curitiba, Rio Negro, Lapa, Curitiba e Sorocaba. Em 1816, os tropeiros que transitavam entre São Pedro do Sul e São Pedro pediram a D. João VI fôsse melhorado o trecho de estrada entre Campo Alto, em Curitiba, e o Campo do Tenente, no Paraná, oferecendo o pagamento de 100 réis por cabeça de gado que transportassem, depois do caminho feito. Entre essas duas povoações existia espessa mata, com cerca de 40 léguas de extensão, que o caminho atravessava e de onde lhe adveio o nome de Estrada da Mata, que nada mais foi que uma secção do caminho das tropas. Todavia, a estrada não foi melhorada. Sucessos políticos como a revolução de Portugal que obrigou o regresso de D. João e, em seguida, a proclamação da nossa Independência levaram ao esquecimento a solicitação dos tropeiros. Mas em 1824, o assunto passou novamente para a “ordem do dia”. E o brigadeiro RAFAEL TOBIAS DE AGUIAR propunha ao conselho do governo que se fundasse uma povoação no meio do trajeto do caminho das Tropas, indicando o lugar Rodeio Grande, nas cabeceiras do rio Tajaí (Itajaí) para a sua sede. Finalmente, dois anos mais tarde, precisamente no dia 26 de Março de 1826, o sargento-mor JOÃO DA SILVA MACHADO iniciou os trabalhos de reconstrução da estrada da Mata. Do abarracamento de São Lourenço, construído pelo sargento-mor, surgiu a atual povoação de São Lourenço no município de Mafra.

---

A influência do caminho das tropas no povoamento do nosso interior, bem como do interior do Paraná, São Paulo e Rio Grande, é muito expressivo. Ele deixou em território do nosso Estado uma sequência de

povoados que se estende de Mafra a São Joaquim: São Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, Papanduva, Rodeio Grande, Rancho Grande, Passo Canoinhas, Encruzilhada, Xaxim, Campo Alto, Passa Dois, Santa Cecília (antigamente Corisco) Ponte Alta, Curitibanos, Ponte Alta do Sul, Correia Pinto, Lajes, Paineis e São Joaquim. De Curitibanos a Mafra as distâncias que separam os povoados correspondem à então jornada de marcha das tropas: 15 a 20 quilômetros. Cada um daqueles povoados deve ter sido, inicialmente, ponto de pouso ou de descanso ou pastagem. Alguns nomes deixam mesmo antever a sua origem ligada ao movimento das tropas: Rodeio Grande, Passa Dois, Campo Alto e Rancho Grande. No passado, foi por certo esse nosso caminho o de maior importância social e econômica para o sul. Ele consolidou a posse das terras do interior do sul do país. Estrada pioneira pela sua orientação no sentido geral dos meridianos foi, por muitos anos, um fator de unificação nacional. Pelo seu leito pedregoso, esburacado e muitas vezes mal definido, a seiva primária da nossa economia circulou incessantemente. Aos núcleos espalhados às suas margens, a estrada foi sempre uma esperança, representou sempre melhores possibilidades. Quando começou a perder a importância tôdas as povoações à sua margem entraram em decadência. A função da estrada dos Conventos não foi tão duradoura quanto a precedente. Encontrado outro caminho mais curto — (a ligação direta Viamão - Vacaria - Lajes) ficou esquecida, abandonada. Tôda a sua importância é mais histórica que propriamente econômica: foi, em Santa Catarina, a primeira ligação efetiva entre o litoral e o planalto. Desviando para o interior as tropas que, anteriormente faziam parada obrigatória em Laguna, de onde, geralmente embarcavam via marítima, para o norte do país, foi como já acentuamos, a causa da decadência desse povoado. No seu trajeto, já sôbre o planalto, depois de Lajes, onde terminava a estrada dos Conventos, São Joaquim se constituiu no núcleo mais importante. A ligação Lajes - São José e São Joaquim - Tubarão acabou por desviar completamente o pouco movimento que ainda se fazia com o transporte de sal para os campos de Lajes e São Joaquim.

---

Das nossas trilhas pioneiras, a de São José - Lajes foi a única que teve a sua função valorizada com o correr dos anos e com o desenvolvimento dos meios de transporte. O trem, o automóvel e o navio relegaram para plano secundário o transporte por meio de cargueiros. Houve, por essa razão, menor interesse na compra e desvalorização dos muares a ponto de se tornarem sem atração as feiras de Sorocaba. A estrada São José - Lages, hoje Florianópolis - Lages, foi o principal fator de recuperação para o Estado de Santa Catarina, de uma vasta região, que tinha a vida econômica, política e social orientada para o Rio Grande. Seu tra-

jeto é marcado por um rosário de povoações. Hoje, é das mais importantes rodovias do Estado, principalmente pelo volume sempre crescente do seu movimento. O seu traçado primitivo se conservou por muito tempo. Das ligações rodoviárias entre o litoral e o planalto, atualmente, é a mais importante, embora servindo a região menos desenvolvida.

---

A estrada D. Francisca, primitivamente uma ligação entre Curitiba e Joinvile, mais tarde foi dirigida para Rio Negro, seguindo ao longo da margem esquerda do Iguassú. Foi, antes de tudo, consequência da atração exercida, sobre toda a fértil região do vale dos rios Iguassú e Negro, pelo pôrto de São Francisco. É a nossa ligação mais setentrional entre litoral e planalto. São Bento foi o primeiro núcleo cuja fundação está diretamente ligada à abertura da estrada. Duplicando a via fluvial, no rio Iguassú, frequentemente usada então, tornou-a secundária até que ficou completamente abandonada. Mais tarde, a construção do ramal ferroviário São Francisco - Pôrto União, por sua vez, preferida para os transportes por inúmeras razões, entre as quais se destacam a maior rapidez e segurança e menor custo dos transportes, acabou por desviar a maior parte do movimento que havia na estrada D. Francisca. Uma coisa lhe é peculiar: foi a única estrada de ligação entre o litoral e o planalto que serviu de penetração aos elementos alienígenas de colonização. Ao contrário do que aconteceu com a navegação fluvial do rio Iguassú, entre Joinvile e São Francisco, a via fluvial do Cachoeira, sempre teve preferência, registrando a ligação terrestre, por muito tempo, menor movimento.

---

A estrada do litoral entre São Francisco e Florianópolis foi a menos importante das nossas rotas pioneiras. É que o mar, ao longo da costa, era preferido para as comunicações e transportes.

---

A Serra do Mar divide as estradas de rodagem do Estado em dois sistemas: o do litoral e o do planalto. Comportando-se como um sério obstáculo a transpor, tem dificultado as ligações com o interior. Ainda hoje, apesar de todos os recursos da técnica, são pouco seguras essas comunicações. O mau tempo, frequentemente, as interrompe. Contamos apenas com quatro vias de ligação com a do interior: a estrada D. Francisca; a Itajaí-Índios, em Lajes; a Florianópolis a Lajes, e, no Sul, seguindo aproximadamente a antiga estrada dos Conventos, uma ligação só para cargueiros. A nossa primeira ligação, em 1730, pela estrada dos Conventos, se fez justamente no ponto em que, em Santa Catarina, mais

fortes são os declives das encostas da Serra do Mar. Verdadeiros paredões, com raras aberturas — êsse o aspecto da serra onde subiu a estrada dos Conventos. Regra geral, onde houve um trilho pioneiro, que permitiu, primitivamente, o comércio e a circulação das nossas riquezas, há, hoje, uma rodovia, seguindo-lhe quase que a mesma direção, as mesmas curvas e as mesmas passagens. Assim aconteceu com o antigo caminho São José-Lajes, com o de São Francisco a Curitiba (Rio Negro) e o de São Francisco a Florianópolis. O mesmo acontecerá, dentro de pouco tempo, com a velha estrada da Mata, uma vez que, paralelamente à ferrovia que ligará Rio Negro a Caxias, correrá uma estrada de rodagem. O atraso dessa ligação se justifica: cessada a influência predominante do ciclo da pecuária, nenhum outro fator atraiu o centro do Estado na direção da antiga estrada das tropas. Essa ligação deixou de imperar como necessidade. Entrementes, o desenvolvimento da região do vale do Itajaí tornou-se um grande centro consumidor de produtos agrícolas e de animais, e, ao mesmo tempo, provedor, passando assim a atrair para a sua órbita quase todo o comércio de Curitiba e grande parte do de Lajes. Com estradas de ferro e de rodagem, orientadas para o interior, o vale do Itajaí, semi-circundando o município de Curitiba e parte dos de Canoinhas e Lajes, exerce além daquela atração comercial, essa outra, puramente geográfica. Restará, então, somente à estrada dos Conventos ter substituição. Todavia, uma ligação entre os campos de Lajes e São Joaquim, pelo menos frente às circunstâncias atuais, não seguirá o antigo traçado da estrada dos Conventos, pois, fatalmente, terá que orientar-se para o Pôrto da Laguna, via Orleans, se for preferido o caminho mais curto. E é preciso considerar que essa ligação terá de vencer as abruptas encostas da Serra do Mar. Finalmente, não é demais assinalar que, excetuadas as zonas fluviais tôdas as outras zonas pioneiras de Santa Catarina - Joinville, São Francisco, São José e Laguna, — no litoral, e Mafra, Canoinhas, Curitiba, Lajes, São Joaquim, Bom Retiro e São Bento — no planalto, correspondem justamente aos pontos de partida, intermediário ou terminal dos nossos caminhos históricos.

São José, Setembro de 1941.

#### LIVROS CONSULTADOS

- Laguna e Rio Grande — OSVALDO R. CABRAL.
- Notas sobre a fundação de Lajes — VIDAL RAMOS.
- Evolução do Povo Brasileiro — OLIVEIRA VIANA.
- Centenário da Colonização Alemã (Rio Negro - Mafra) — DJALMA FORJAZ.
- História do Paraná — ROMÁRIO MARTINS.
- História Econômica do Brasil — ROBERTO SIMONSEN.
- Memória Histórica de Santa Catarina — ALMEIDA COELHO.
- Viagem à Província de Santa Catarina (1820) — AUGUST DE SAINT-HILAIRE.

## RESUMÉ

Mr. OSMAR R. DA SILVA, en faisant l'étude de l'influence que les anciens chemins ont eû sur le développement de l'état de Santa Catarina, ainsi que sur le peuplement et, plus tard, sur l'économie, mentionne les principaux chemins en donnant les caractéristiques de chacun.

1.º) celui de S. Francisco à Curitiba, par où Cabeça de Vaca a probablement passé — dans la partie qui comprend la montée de la Serra-pour aller au Paraguay. Il représente dans l'état la liaison la plus septentrionale entre le littoral et le plateau, par où ont passé les colons étrangers.

2.º) celui de S. Francisco à Desterro, aujourd'hui Florianópolis, et qui a été supplanté par la navigation de cabotage.

3.º) de S. José à Lages, dont la fonction principale est de coordonner les communications; la valeur de cette fonction se maintient jusqu'aujourd'hui. Il a été au contraire, le principal facteur de récupération, pour l'état de Santa Catarina, qui ayant une région très vaste avait la vie économique, politique et sociale orientée vers le Rio Grande. Voilà pourquoi, des agglomérations humaines ont surgit le long du tracé de cette route, témoignant ainsi son influence sur le peuplement. Aujourd'hui, elle constitue une des plus importantes voies de communications de l'état de Santa Catarina.

4.º) de Laguna à Viamão, par la plage, qui a été utilisé aussi longtemps que ne fût connu le chemin qui suit.

5.º) Chemin des Couvents, qui liait le littoral du sud au plateau, où les contreforts de la Serra do Mar sont justement les plus fortement inclinés, des vrais escarpes avec de rares vallées étroites et profondes (bocainas), par où la route construite par Souza Faria, s'est insinuée, reconstruite plus tard par Cristovam Pereira de Abreu et qui l'a inaugurée en 1731, en transportant 800 têtes de bétail du Rio Grande jusqu'à S. Paulo.

6.º) Chemin des troupes, qui allait de Viamão à Sorocaba. Entre Curitiba et Campo do Tenente, dans l'état de Paraná, il a reçu aussi le nom de chemin da Mata (de la Forêt), parcequ'il traversait en cet endroit une forêt très dense. Ce chemin a été probablement suivi par les Bandeirantes dans les pénétrations faites vers le sud.

L'importance de cette route sur le développement de l'interland de l'état de Santa Catarina est mise en évidence par le nombre d'agglomérations humaines que l'on trouve jusqu'à S. Joaquim, c'est-à-dire: S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, en outre de celles qui denoncent leurs origine par les activités pastorales comme: Rodeio Grande, Campo Alto, Passo Canoinhas, Rancho Grande, Passa Dois, et d'autres encore.

De Curitiba jusqu'à Mafra les distances qui séparent les agglomérations humaines correspondent à la marche journalière des troupes, et c'est ainsi que chacune de ces agglomérations ont dû correspondre au commencement à des points de repos, pour paître ou bien pour passer la nuit.

Route pionnière à cause de son orientation dans le sens des méridiens ce chemin a été pendant de longues années un facteur d'unification nationale, mais actuellement, il est le troisième de S. José à Lages qui juit de la suprématie comme conclue l'auteur, en résumant qu' "en exceptant les régions fluviales, toutes les autres régions pionnières correspondent exactement aux points de départ, intermédiaires ou terminaux de nos chemins historiques".

## RESUMEN

El señor OSMAR R. DA SILVA, al estudiar la influencia de los caminos antiguos en el desenvolvimiento de Santa Catarina, así como en su poblamiento y ulterior economía, apuntó los principales, con sus respectivas características.

1.º) de S. Francisco a Curitiba, con un trecho en la subida de la sierra por donde tendría probablemente transitado Cabeza de Vaca, en su viaje al Paraguay.

Es, en el Estado, la ligación más septentrional entre la costa y la meseta, por la cual se realizó la penetración de elementos extranjeros de colonización.

2.º) de S. Francisco a Desterro, actual Florianópolis, suplantado por la navegación costera.

3.º) de S. José a Lages, cuya función coordinadora no se desvalorizó con el correr de los años. Al contrario, fué el principal factor de recuperación, para el Estado de Santa Catarina, de vasta región, que tenía la vida económica, política y social orientada para el Rio Grande.

Y por eso, al largo de su trazado, surgieron núcleos sociales, que le señalan la influencia pobladora. Y hoy constituye una de las más importantes líneas de la red carretera catarinense.

4.º) de Laguna a Viamão, por la playa, utilizado mientras no fué conocido el siguiente.

5.º) camino de los Conventos, que ligó la costa del sur a la meseta, donde son más inclinadas las pendientes de la Sierra del Mar, verdaderos paredones con raros desfiladeros, por los cuales se insinuó el camino, abierto por Souza Faria, y mejorado por Cristovam Pereira de Abreu, que lo inauguró, en 1731, con 800 cabezas de ganado conducidas de Rio Grande hasta S. Paulo.

6.º) camino de las tropas, que iba de Viamão a Sorocaba.

Entre Curitiba y Campo do Tenente, en el Paraná, recibió también el nombre de camino de la Mata, por atravesar espeso bosque en ese trecho. Sería probablemente el camino que seguían los "bandeirantes", en sus avanzadas hacia el Sur.

La importancia de esa vía en el desarrollo del "interland" catarinense se pone en evidencia por el rosario de pueblos que se extienden hasta S. Joaquim; son ellos S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, y otros que registran nombres denunciadores de su origen de actividades pastorales, tales como Rodeio Grande, Campo Alto, Passo Canoinhas, Rancho Grande, Passa Dois, y otros más.

De Curitiba hasta Mafra las distancias que separan los pueblos corresponden a la marcha diaria de las tropas, y así cada una de aquellas poblaciones debe haber sido, inicialmente, punto de descanso o pasturajes.

Camino pionero por su orientación en el sentido general de los meridionales, este fué, por muchos años, un factor de unificación nacional, pero actualmente, es el tercero, de S. José a Lages, lo que disfruta la supremacía, como concluye el autor, al recordar que "con excepción de las zonas fluviales todas las otras zonas pionieras corresponden justamente a los puntos de partida, intermediario o terminal, de nuestros caminos históricos".



## RIASSUNTO

Il signor OSMAR R. DA SILVA, studiando l'influenza delle antiche strade sulla messa in coltura, sul popolamento e sullo sviluppo economico di Santa Catarina, indica le caratteristiche delle principali strade:

1.<sup>a</sup>) Da S. Francisco a Curitiba. In un tratto di questa strada, che sale per i monti, probabilmente passò Cabeça de Vaca nel suo viaggio al Paraguai. Questa strada costituisce la comunicazione più settentrionale tra la costa e l'altopiano; per essa penetrarono gli elementi colonizzatori forestieri.

2.<sup>o</sup>) Da S. Francisco a Desterro (attuale Florianópolis). E' stata sostituita dalla navigazione costiera.

3.<sup>o</sup>) Da S. José a Lajes. La funzione coordinatrice di questa strada non diminuì d'importanza col tempo; essa, anzi, servì allo Stato di Santa Catarina per ricuperare il dominio di una vasta regione, la cui vita economica, politica e sociale si era orientata verso il Rio Grande. Perciò, lungo questa strada si formarono nuclei sociali, che contrassegnano la sua influenza sul popolamento. Costituisce oggi una delle linee più importanti della rete stradale di Santa Catarina.

4.<sup>o</sup>) Da Laguna a Viamão. Si stende lungo la spiaggia. Venne utilizzata fino a che cedette la sua funzione alla strada seguente.

5.<sup>o</sup>) Strada dei Conventos. Unisce il litorale meridionale all'alto-piano, nel punto in cui i contrafforti della Serra do Mar s'innalzano più scoscesi, formando vere muraglie, con poche gole, entro le quali si insinua la strada. Questa fu aperta da Souza Faria, e migliorata da Cristovam Pereira de Abreu, che l'inaugurò nel 1731, guidando 800 capi di bestiame da Rio Grande a São Paulo.

6.<sup>o</sup>) Strada delle mandre. Univa Viamão con Sorocaba. Tra Curitiba e Campo do Tenente, nel Paraná, fu anche denominata "Strada della foresta", perchè in quel tratto attraversava densi boschi. Probabilmente fu la via che seguirono i pionieri "Bandeirantes", quando si spinsero verso il Sud. L'importanza di essa per lo sviluppo dell'interno dello Stato di Santa Catarina è dimostrato dai numerosi villaggi che s'incontrano fino a S. Joaquim: come S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva; ed altri, i cui nomi rivelano l'origine da attività pastorali, come Rodeio Grande, Campo Alto, Passo Canoinhas, Rancho Grande, Passa Dois, e altri. Da Curitiba a Mafra le distanze che separano i villaggi corrispondono al cammino giornaliero delle mandre, perchè ognuno di essi deve aver corrisposto, da principio, a un posto di riposo e di fermata o di pascolo. Questa strada, che aprì nuovi orizzonti per il suo orientamento verso Sud, fu per molti anni un fattore di unificazione nazionale; oggi però è più importante a questo fine la strada da S. José a Lajes.

Conclude l'autore che, "eccettuate le zone fluviali, tutte le altre regioni pioniere corrispondono ai punti di partenza, alle parti intermedie o ai punti di arrivo delle nostre strade storiche."

## SUMMARY

Mr. OSMAR R. DA SILVA, during his studies on the influence of roads in the opening up of the State of Santa Catarina and in its settlement and ultimate economy, pointed out the principal ones, with their respective characteristics.

1.<sup>o</sup>) The road from São Francisco to Curitiba, along part of which, for climbing the mountain chain, Cabeça de Vaca probably passed on his journey to Paraguay.

It is the southernmost road in the State joining the coast to the tableland, by which the foreign colonizing elements penetrated.

2.<sup>o</sup>) São Francisco to Desterro, now Florianópolis, which has been superseded by coastwise navigation.

3.<sup>o</sup>) S. José to Lajes, which has not lost its co-ordinating function with the passing of the years.

On the contrary, it was the main factor in the recovery by the State of Santa Catarina of the vast region, whose economic, political and social life used to be inclined towards Rio Grande. For that reason, along its course arose social settlements with marked populating influences. To-day it has become one of the most important in the State's chain of highways.

4.<sup>o</sup>) Laguna to Viamão, along the beach. This was used before the road next mentioned became known.

5.<sup>o</sup>) Caminho dos Conventos, or Convent Road, which joined the southern coast to the tableland, where the ramparts of the Serra do Mar were steepest, like massive stonewalls with, here and there, a gorge, through which wound the road opened by Souza Faria, later improved by Cristovam Pereira de Abreu, who inaugurated it in 1731 with 800 head of cattle brought from Rio Grande to S. Paulo.

6.<sup>o</sup>) Caminho das Tropas, from Viamão to Sorocaba.

Between Curitiba and Campo do Tenente, in Paraná, it also received the name of Estrada da Mata, or Jungle Road, as it passed through dense forests in this section. It was probably the road followed by the pioneers, or "bandeirantes", in their drives to the South.

The importance of this highway in the development of the hinterland of S. Catarina becomes evident by the string of settlements which extend as far as S. Joaquim, such as S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, besides those whose names betray their cattle origin, like Rodeio Grande, Campo Alto, Passo Canoinhas, Rancho Grande, Passa Dois and others.

From Curitiba to Mafra the distances between the settlements represent a day's march of the settlers, so that each must have been originally a stopping place for rest or grazing.

Owing to its plan in the same direction as the other southern roads, this pioneer highway was, during many years, a factor of national unity. Now, however, it competes with two others, from S. José to Lajes, for supremacy, in accordance with the concluding remarks of the author, who reminds us that "with the exception of regions served by rivers, all the other pioneer zones correspond exactly to the starting, intermediate or terminal points of our historical highways".

## ZUSAMMENFASSUNG

Herr OSMAR R. DA SILVA, behandelt im Vorliegenden den Einfluss der alten, natürlichen Strassen auf die Urbarmachung Sta. Katharinas, ebenso auf seine Besiedelung und Wirtschaft: Die hauptsächlichsten dieser Wege stellt er fest, mit charakteristischen Rückblicken:

1.º) Der Weg von S. Francisco nach Curitiba, über einen Teil dessen beim Anstieg auf die Serra höchstwahrscheinlich Cabeça de Vaca auf seiner Reise nach Paragual gewandert ist.

Es ist die nördlichste Verbindung im Staate zwischen Küste und Hochebene, über die sich auch das Vordringen ausländischer Elemente zur Kolonisation vollzog.

2.º) Von S. Francisco nach Desterro, dem jetzigen Florianopolis, später von der Küstenschiffahrt übernommen.

3.º) Von S. José nach Lajes, dessen beigeordnete Funktion im Laufe der Jahre ihren Wert nicht verloren hat.

Im Gegenteil, diese Strasse war sogar der hauptsächlichste Faktor für den Staat Sta. Katharina zur Wiedergewinnung eines weit ausgedehnten Gebietes, welches sein wirtschaftliches, politisches und soziales Leben nach Rio Grande gerichtet hatte.

Und aus diesem Grunde entstanden entlang seines Verlaufes menschliche Ansiedlungen, die an ihm die Zeichen der Kolonisation zurückliessen. Heute ist er eine der wichtigsten Linien im katharinensischen Strassennetz.

4.º) Der Weg von Laguna nach Viamão über den Strand, der benutzt wurde als der folgende noch nicht bekannt war.

5.º) Der Caminho dos Conventos, der das südliche Küstengebiet mit der Hochebene, verband, dort, wo die Abhänge der Serra do Mar am steilsten sind, riesenhafte Felsmassen mit nur wenigen Einschnitten. Durch diese drängte sich die Strasse, die durch Souza Faria geöffnet wurde und durch Christovam Pereira de Abreu verbessert im Jahre 1731 eingeweiht wurde, indem er 800 Stück Vieh von Rio Grande bis São Paulo führte.

6.º) Die Truppenstrasse, die von Viamão nach Sorocaba führte.

Zwischen Curitiba und Campo Tenente in Paraná erhielt sie auch den Namen Estrada da Mata, wegen der wilden Urwaldwucherungen in diesem Teil. Dies wird wahrscheinlich der Weg sein, dem die Bandeirantes bei ihrem Vordringen in den Süden gefolgt sind.

Die Wichtigkeit dieser Strasse für die Entwicklung des katharinensischen Hinterlandes zeigt sich in dem Kranz von Ansiedlungen, die sich bis S. Joaquim ausdehnen, wie zum Beispiel S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, ausser denen, deren Namen schon ihre Herkunft verraten, siedlerischer Tätigkeit, wie "Grosse Krümmung", "Hohes Feld", "Kleiner Grabenweg", "Grosse Farm", Passa Dois und viele mehr.

Die Entfernungen, die zwischen Curitiba und Mafra die Ansiedlungen voneinander trennen, entsprechen einem Tagesmarsch der Truppe, und so dürfte wohl jede dieser Siedlungen anfänglich ein Ausruh —, Lager — oder Weideplatz gewesen sein.

Diese Pionierstrasse war durch ihre allgemeinerichtung nach Süden ein Faktor für die nationale Einigung, aber, wie der Autor schliesst, ist es in Wirklichkeit doch die 3. Strasse, die von S. José nach Lajes, die hierin die Überlegenheit besitzt. Er stellt fest, dass "ausgenommen der Flussgebiete alle anderen Kolonisationsgebiete genau den mittelbaren oder endgültigen Ausgangspunkten unserer historischen Strassen entsprechen."

## RESUMO

Sinjoro OSMAR R. DA SILVA, estudante la influon de la antikvaj vojoj sur la traesplorado de stato Santa Catarina, kiel ankaŭ sur ĝia loĝatigo kaj posta ekonomio, montris la ĉefajn, kun iliaj respektivaj distingiloj.

1.ª) de Sankta Francisko al Curitiba, tra kies iu peco, ĉe la suprenirejo al la Montaro, probable, traveturis Cabeça de Negro (Nigrula Kapo), dum sia vojaĝo al Paragvaĵo.

Ĝi estas, en la Stato, la plej norda ligilo inter la marbordo kaj la altebenaĵo, tra kiu efektiviĝis la penetrado de ailandaj koloniaj elementoj.

2.ª) de Sankta Francisko al Desterro, nuna Florianópolis, superita de la apudmara navigacio.

3.ª) de Sankta Jozefo al Lages, kies kunordiga funkcio ne senvalorigiĝis post pasado de la jaroj.

Kontraŭe, ĝi estis la ĉefa faktoro de reakiro, por Stato Santa Catarina, de vasta regiono, kiu havis la ekonomian, politikan kaj socian vivon orientita laŭ Stato Rio Grande do Sul. Kaj, tial, laŭlonge de tiu vojo, aperis sociaj centroj, kiuj signis al ĝi la loĝatigan influon. Kaj nodiaŭ ĝi estas unu el la plej gravaj linioj de la ŝosea reto de Stato Santa Catarina.

4.ª) de Laguna al Viamão, tra la marbordo, utiligita dum la tempo, kiam ankorau ne estis konata la sekvanta vojo.

5.ª) Vojo de la Coventos, kiu ligis la sudan marbordon al la altebenaĵo, kie pli krutaj estas la deklivoj de la Mara Montaro, veraj muregoj kun malmultaj aperturoj, tra kiujn sin enŝovis la vojo, malfermita de Souza Faria, kaj plibonigita de Cristovam Pereira de Abreu, kiu ĝin inaŭguris, en la jaro 1731a, kun 800 brutoj kondukita de Rio Grande ĝis S. Paulo.

6.ª) Vojo de la bruttrupoj, kiuj iradis de Viamão al Sorocaba.

Inter Curitiba kaj Campo de l' Leutenante, en Stato Paraná, ĝi ricevis ankaŭ la nomon Vojo tra la Arbaro, ĉar ĝi trairas en tiu peco densan arbaron. Probable ĝi estis la vojo sekvita de la "bandeirantes" (esplorintoj), dum iliaj impetoj suden.

La reliefo de tiu vojo ĉe la disvolvigo de la internlando en Stato Santa Catarina evidentiĝas pro la aro da domaroj starigitaj ĝis Sankta Joakimo, nome: S. Lourenço, Butiá, Saltinho, Estiva, krom tiuj, kiuj registas nomojn elmontrantajn sian devenon de paŝtistaj aktivecoj, kiel Rodeio Grande, Campo Alto, Passo Canoinhas, Rancho Grande, Passa Dois, krom aliaj.

De Curitiba al Mafra la distancoj, kiuj disigas la vilaĝetojn, respondas al la unutaga irado de la trupoj, kaj tial ĉiu el tiuj vilaĝetoj certe estis, komence, haltejo, ripozejo aŭ paŝtejo.

Pionira vojo pro sia orientiĝo ĉe la ĝenerala sento de la sudaj, tiu ĉi estis, dum multaj jaroj, faktoro de nacia unuiĝo, sed nun estas la tria vojo, de Sankta Jozefo al Lajes, kiu ĝuas la superecon, kiel konkludas la aŭtoro, memorigante, ke, ekseptinte la riverajn zonojn, ĉiuj aliaj pioniraj zonoj respondaj ĝuste al la deiraj punktoj, meza aŭ fina, de niaj historiaj vojoj".