

ESTRADAS E SUAS IMPLICAÇÕES GEOGRÁFICAS PARA O OESTE DE SANTA CATARINA (1880-1940)

ROAD AND THEIR GEOGRAPHIC IMPLICATIONS FOR WESTERN SANTA CATARINA (1880-1940)

 Cristina de Moraes ¹

¹ Departamento de Geografia, Universidade Federal de Pelotas (UFPel), RS, Brasil

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo analisar o papel das estradas no processo de formação territorial, tendo como objeto empírico de análise o oeste de Santa Catarina, no período de 1880 a 1940. O trabalho possui a seguinte estrutura: primeiramente, são contempladas informações históricas e geográficas, conforme a modalidade de estradas construídas (caminhos antigos, estradas de cargueiros, ferrovias e estradas de rodagem/rodovias), bem como algumas explicações de caráter conjuntural; em um segundo momento, é realizada a análise das implicações da construção destas estradas, em diálogo com autores como Roberto Lobato Correa e David Harvey. O presente artigo deriva de pesquisa de doutoramento em Geografia, a partir da qual foi possível identificar algumas práticas que predominaram no processo de integração territorial. Dentre estas práticas, está a construção de redes geográficas, objeto deste artigo.

Palavras-chave: estradas; redes geográficas; oeste catarinense.

Abstract

The present work aims to analyze the role of roads in the process of territorial integration and space production, considering the west of Santa Catarina, in the period from 1880 to 1940, as an empirical object of analysis. The essay is organized as follows: firstly, historical and geographical information is presented, regarding the types of roads (old roads, freighter routes, railways and haul roads/highways), as well as some circumstantial explanations; secondly, the analysis of the implications of the construction of these roads is carried out, in dialogue with authors such as Roberto Lobato Correa and David Harvey. This article derives from doctoral research in Geography, from which it was possible to identify some spatial practices that predominated in the process of territorial integration. Among these practices is the construction of geographic networks, which is the object of this article.

Keywords: roads; geographic networks; western Santa Catarina.

Recebido em: 13/01/2023 | 31/10/2025

Correspondência para: Cristina de Moraes (cris2.moraes@gmail.com)

INTRODUÇÃO

O movimento de um ponto de descanso até o local de coleta de um alimento, o percurso de uma caminhada até uma paisagem sagrada para exercício de culto, a viagem para a conquista espacial, ou ainda, o deslocamento contínuo para a realização da mercadoria – todas estas ações são efetuadas em uma dimensão relativa do espaço e possuem como denominador em comum a circulação, o movimento no espaço. Todavia, como salienta Harvey (2010), embora haja uma dimensão de natureza espacial relativa nestas ações, informações de cunho relacional também estão interligadas às circulações. É em virtude desta intrínseca relação entre a dimensão relativa e relacional do espaço nos processos de circulação que objetivamos expor neste trabalho as possíveis relações e impactos entre a construção de estradas e a produção do espaço como constituintes da integração territorial do Oeste de Santa Catarina à dinâmica nacional e a respectiva produção espacial que decorre desta integração.





Ainda como parte destas palavras introdutórias, é importante lembrar uma assertiva de Milton Santos: “o ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço” (1980, p.161).

As redes geográficas são elementos importantes para a análise do espaço pela perspectiva da ciência geográfica, visto o impacto na relação da sociedade/natureza intrínseca neste processo de construir objetos que viabilizam conexões e aceleram as trocas e relações. Conforme destaca Correa (2001, p.106), estão relacionadas com as transformações sócio-espaciais e econômicas, trazendo inclusive a categoria tempo atrelada ao espaço. Isso porquê o estabelecimento de conexões entre diferentes localidades possibilita que espaço-tempos distintos troquem fluxos e sejam produzidos impactos advindos dessas trocas, bem como, permite que a relação espaço-tempo seja afetada, em especial, conforme o advento da tecnologia de transportes. Não raro, observamos que após a construção de vias (sejam ruas, estradas rurais, rodovias, etc.) a paisagem do entorno passa por um gradativo processo de mudança, cujas formas denunciam o estabelecimento de novas funções e configurações construídas.

Ao discorrer sobre redes em sua obra *A Natureza do Espaço*, Santos (2006) destaca que há nesta, além da sua natureza técnica, um conteúdo social e político, composto por valores que a frequentam. Essa imaterialidade também é pertinente para entender o conjunto de transformações que podem ser desencadeadas a partir do estabelecimento reticular. Em sua relação com o território e tempo, Santos destaca que a operacionalidade desse objeto geográfico (rede) no interior de um momento da totalidade exige constantes mudanças técnicas e morfológicas (2006, p. 177) - algo que é importante para compreender as transformações dos tipos de redes de transportes com o processo de formação territorial do Oeste de Santa Catarina.

A construção das vias, conforme será visto nos parágrafos seguintes, pode ser considerada como parte do processo de valorização do espaço para a formação de territórios – uma valorização conduzida por interesses econômicos e também para consolidar a tessitura espacial do poder do Estado. De acordo com Moraes, Costa (1992, p. 125), na perspectiva analítica da valorização do espaço, a produção deste e “seu resultado são apenas um momento (fundamental) no processo de formação do território, o que dá origem a essa parcela específica do valor do espaço, aquela criada pelo trabalho.” Em virtude deste enfoque, é oportuno destacar de antemão que o padrão da economia brasileira e o perfil de ocupação do espaço são temas importantes para entendermos a rede de caminhos que gradativamente foi inserida em um determinado espaço, visto que estão muito relacionados. Ao longo dos próximos parágrafos, esse ângulo de análise estará presente; todavia, cabem algumas considerações sobre o mapa da fronteira meridional no último quartel do século XIX, para posteriormente adentrarmos no recorte temporal deste trabalho.

O padrão da economia brasileira no último quartel do século XIX corresponde a um quadro relevante para entendermos a construção dos caminhos e vias no período. Pautado no capital mercantil agroexportador, o país estava caracterizado pela existência de vários complexos regionais, desintegrados entre si, mas conectados com o mercado externo. Em relação às conexões existentes e seus destinos, predominava o chamado padrão bacia de



drenagem (Santos, Silveira, 2020), constituído por um número razoável de estradas interioranas, tributárias e conectadas a uma via principal. Por estas estradas tributárias, era escoada a produção de espaços internos e afastados da costa, e através da via principal ocorria o deslocamento até os grandes centros comerciais (e portos internacionais). Esse padrão não expressava uma conexão interna que indicasse uma malha viária como base para um possível processo de integração. As estradas já existentes, em sua maioria, foram construídas para atender a interesses econômicos, porém, também serviram para interesses políticos. Se considerarmos o tempo entre 1500 até o final do século XIX, na maior parte desse período, o Brasil esteve sob o jugo colonial, de modo que a constituição de caminhos e vias com foco no comércio com o Atlântico não era uma anomalia; ao contrário, evidencia os impactos da colonização na valorização do espaço. Esse predomínio não corresponde a total inexistência de economias locais e estradas para interações em escala local e no interior de subespaços.

No Brasil monárquico, embora a condição política seja outra, a economia permanece fortemente voltada para o exterior. Dentre os produtos agroexportadores, o café desempenha um papel mais expressivo na balança comercial do país. Assim, o complexo regional cafeeiro correspondia ao epicentro da economia nacional (Cano, 2015; Mello, Novais, 2009), cuja dinâmica também produzia impactos em localidades próximas e/ou distantes, mas que estavam conectadas a cidades e regiões paulistas. Entretanto, é fundamental lembrarmos que em todo o território existiam aglomerados de diferentes produções mercantis de abastecimento local (ou regional), cuja pequena e média produção respondiam pela dinâmica econômica existente.

Esse trabalho é uma parte da pesquisa de doutoramento em Geografia, cuja tese afirma que a atual região do Oeste catarinense, durante o período de 1880 a 1940, pode ser categorizada como um fundo territorial em processo de integração territorial. Processo esse que é concretizado através do acúmulo ao longo do tempo de seis práticas territoriais, sendo elas: partilhar, conhecer, significar, alinhar, tecer e cultivar. A construção de redes geográficas, em especial, estradas de diferentes modalidades corresponde a prática que nomeamos como tecer, materializando tessituras que viabilizam a gradativa integração deste fundo à dinâmica socioeconômica do território brasileiro. O desenvolvimento desta pesquisa de doutorado foi norteado pelo interesse de compreender essa região para além da interpretação do discurso oficial e das concepções de formação socioespacial, que embora com conteúdo e concepções distintas acabavam por ou situar a colonização eurobrasileira (1917/1920) como momento fundante da região (historiografia oficial) ou valorizar/explorar a formação econômica sem atentar para aspectos e eventos geográficos que escapam desse enfoque predominantemente econômico. Trata-se de uma pesquisa situada no campo da Geografia Histórica que adota a consulta a acervos documentais diversos como uma ação significativa para compreender a materialidade e imaterialidade do objeto de pesquisa.

Assim para concretizar o objetivo do estudo doutoral foi fundamental a pesquisa a acervos textuais e cartográficos para identificar e compreender como um conjunto de ações de natureza geográfica-territorial foram estratégicas que viabilizaram o domínio e integração de uma dada área para um determinado Estado e sua respectiva economia. Entre as várias



instituições visitadas, os dados sobre as redes geográficas foram obtidos em: a) *Center for Research Libraries*, que dispõe de um repositório de mensagens comunicadas pelos presidentes de província (período monárquico) ou Estado (período republicano) para demais seções da estrutura governativa (executivo ou legislativo). Estas mensagens são fontes de dados relativos a concessões, trajetos, interesses e orçamentos relacionados à construção dessa malha viária; b) no Arquivo Público do Estado de Santa Catarina (APESC) estudamos algumas coleções relacionadas à comercialização de terras pois informaram sobre as estradas de rodagens; c) a pesquisa no Arquivo Histórico do Exército Brasileiro possibilitou identificar e estudar a atuação da Colônia Militar do Chapecó na construção e manutenção das estradas de cargueiros. Por fim, a revisão bibliográfica também foi fundamental para identificar outras linhas e nodosidades que compuseram o objeto em estudo, das quais podemos atribuir destacar: Bellani (1991) Goularti Filho (2002), Radin (2006), Poli (2014), Machado (2011), Wachowicz (1987). Igualmente, a revisão bibliográfica corresponde à um procedimento primordial para analisar teoricamente os dados histórico-geográficos identificados nos acervos e demais bibliografias. Ao analisar a produção bibliográfica sobre essa região de Santa Catarina é expressiva a quantidade de trabalhos que ao estudar a atuação de uma empresa colonizadora aborda sobre a construção de um trecho e/ou de uma estrada. Neste trabalho, além de fornecer uma contribuição para pensar os processos geográficos constituintes da formação territorial desta região antes, durante e após a colonização eurobrasileira (1917/1920), agregamos a estes estudos regionais através de uma reflexão que analisa conjuntamente os diferentes modais de circulação construídos em um dado intervalo temporal (caminhos de tropeiros, estradas de cargueiros, ferrovia, estradas de rodagens e em menor proporção as estradas vicinais e portos fluviais) analisando-os com o processo de formação territorial.

1. ESTRADAS DE CARGUEIROS E CAMINHOS (1880 A 1910)

Antes do processo de modernização do território brasileiro, predominavam caminhos rústicos, estradas de cargueiros e picadas, possibilitando a comunicação e circulação entre diferentes partes, inclusive de longas distâncias, como os caminhos das tropas. No caso do oeste de Santa Catarina (doravante OSC), a interiorização estava atrelada à ocupação dos Campos de Palmas (almejada pelo Estado), bem como à busca de caminhos alternativos para a cobrança de tributos na cidade de Lages (SC), situada na região serrana de Santa Catarina. A Figura 01 apresenta as principais vias existentes durante o período de 1880 a 1910, que são abordadas nessa seção. Essas vias correspondem aos caminhos de tropas e as estradas construídas pelos engenheiros militares.

Para a área em estudo, é possível observar que as direções predominam no sentido longitudinal, estabelecendo conexões entre diferentes províncias, inclusive situadas em regiões distintas. Uma exceção deste padrão é a estrada que tem início na Vila de Palmas e que segue em sentido oeste, possivelmente visando a uma comunicação com Missiones e

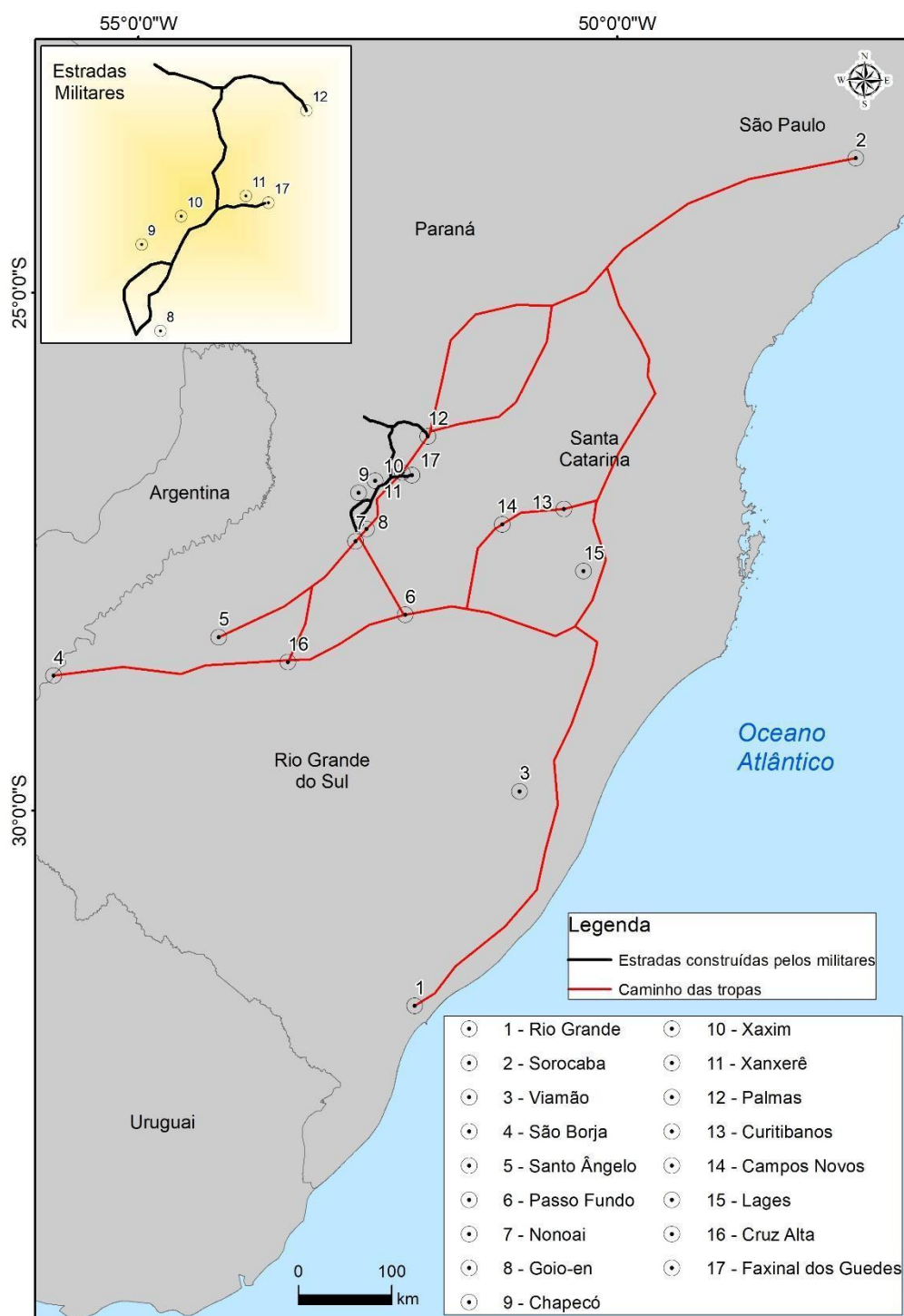


Corrientes, que eram importantes centros de comércio e povoamento no nordeste da Argentina. Esta estrada foi construída para atender a interesses políticos, como será mostrado mais adiante.

Além de estabelecer a comunicação entre diferentes províncias, os caminhos das tropas também auxiliaram a interiorizar o domínio e presença brasileira a oeste de Lages, fazendo com que o percurso passasse pelos Campos de Palmas – apropriados pelo Império em 1839/1840, embora já cobiçados oficialmente desde 1808. Na porção oeste, auxiliavam também no domínio gradativo da fronteira, através dos fluxos no trecho Sorocaba-Cruz Alta/Missões (sobretudo São Borja); Sorocaba-Campos de Vacaria/Viamão; Sorocaba-São Borja (Missões); e também Sorocaba-Cruz Alta. Este último, tinha na Vila de Palmas um importante entreposto para abastecimento da tropa e descanso/invernada dos animais. Já nos outros dois caminhos, esta função era realizada, sobretudo, em Lages.

A estrada Palmas-Misiones foi criada a partir de uma expedição exploratória organizada por Marcondes de Sá e, com origem na Vila de Palmas, tinha como destino o Campo do Cavarú Goyá. Deste último, não havia certeza de sua localização, e apenas se sabe que estava situado a oeste de Campo Erê e da Serra do Ministro Manoel Felisardo, sem indicar se ficava em espaço argentino, ou ainda, no Paraguai¹. O traçado do trajeto expressa não somente o percurso feito pela expedição, mas principalmente a gradativa concretização de uma geopolítica de expansão das fronteiras, articulada com a incessante busca pelo controle da fluidez espacial nestes confins, em especial, quanto aos fluxos estratégicos (como erva-mate, madeira e estrangeiros). Tal função também era atribuída às estradas construídas, visto que indicavam a possibilidade de penetração e ocupação de determinados espaços. Apesar de ser muito improvável que uma estrada seja usada apenas para uma única finalidade (ou econômica, ou política), aqui é possível perceber que as motivações que conduziram a abertura desta picada estavam muito relacionadas com o interesse do Estado em ampliar sua presença em espaços onde ainda era relativamente ausente.

A construção de estradas e/ou picadas, ou ainda, os levantamentos topográficos e geográficos para indicação dos trajetos aptos para a inserção de vias, foram realizados tanto por engenheiros militares que residiam nas colônias militares quanto por moradores locais que auxiliaram no processo de conquista dos Campos de Palmas. Para este último caso, é pertinente pontuar que em 1840, quando ocorreu a conquista destes campos, foram estabelecidos povoados como o da Vila de Palmas, povoados de Campos Erê e fazenda Sant'Ana, entre outros, sendo construídas vias de acesso entre tais localidades (Poli, 2014). Este é mais um exemplo de que a colonização e ocupação do Brasil ocorreu mediante uma articulação de ações estatais e privadas (Moraes, 2002), amalgamadas por interesses diversos, mas suficientes para paulatinamente colonizar aquele espaço.

**Figura 1** - Principais vias existentes entre 1880 a 1910 na atual região Oeste catarinense.

Fonte: Brasil, Relatórios da Colônia Militar do Xapecó [vários anos]. Fundo Colônias Militares, Arquivo Histórico do Exército Brasileiro, Rio de Janeiro. Elaboração: Taísa Comerlatto.



De forma semelhante à expedição desenvolvida por Marcondes de Sá, os engenheiros militares e colonos militares da Colônia Militar do Chapecó (doravante indicada por CMCCo)² também atuaram para tecer linhas e tessituras sobre o espaço dos Campos de Palmas e cercanias. Isso era realizado por meio de levantamento e estudo topográficos, levantamento geográfico dos terrenos próximos aos trajetos indicados, estudo da trafegabilidade dos trajetos existentes e dos trajetos propostos em períodos de chuvas, avaliação de vantagens/desvantagens na questão do tempo de deslocamento e riscos possíveis, assim como das articulações espaciais possibilitadas.

Até o final do ano de 1903³, as vias de comunicação terrestres existentes e indicadas no relatório da CMCCo totalizavam seis estradas que mantinham comunicação com a Colônia, sendo que algumas foram construídas por engenheiros, outras não, conforme é possível identificar tanto no relatório quanto em documentos históricos. Os trajetos e características que constam no Relatório das Colônias Militares de 1903 estão apresentados abaixo:

- I. **Caminho A** – Caminho antiquíssimo, de cargueiro, para Nonohay, passando por Passo Bormann (rumo ao sul e ao Rio Grande do Sul). É secular e primitivamente aberto, e tem servido por longos períodos para estabelecer comunicação com o Rio Grande do Sul. Atravessava uma zona com topografia acidentada, onde se encontram as extensas serras do Gregório e do Tigre, diversos cursos d'água que são intransponíveis em dias chuvosos, impedindo a comunicação por dois a três dias.
- II. **Caminho B** – Estrada carroçável, em construção, também para Nonohay, passa por Goyo-Ên – segue abaixo do caminho A. Essa estrada foi aberta pelos engenheiros militares da CM e tinha largura de 10 metros com destacamento de 4 metros. Com extensão de 63 km, segue da Colônia até Goio-Ên; há cinco pontilhões já construídos, faltando abrir uma extensão de 9 km para que todo ele se torne carroçável. Esta estrada mediante a realização deste trabalho, facilitará imensamente a comunicação desta região com o Rio Grande do Sul e concorrerá muitíssimo para o desenvolvimento da Colônia e para a facilidade do movimento de tropas desta fronteira para aquele estado e, portanto, a de operações de guerra. Cumpre notar que estou mandando abrir um ramal que, partindo desta estrada vai entroncar no caminho “A”, além das ditas Serra do Gregório e do Tigre e dos mencionados cursos d'água, que com as chuvas impedem o trânsito. Este ramal passa por terreno carroçável e põe a Colônia em comunicação, por caminho carroçável, com o Passo Bormann.
- III. **Caminho C** – Caminho de cargueiro para Palmas, transpondo diversos cursos d'água, cujos principais, são Chapecosinho e Chapecó, que se passa em balsas. Atravessa terreno muito acidentado, que embaraça às vezes o trânsito por alguns dias;
- IV. **Caminho D** – Caminho também de cargueiro para Boa Vista, que parte do caminho C, à margem direita do Chapecó. É muito melhor que o caminho C, pois é situado em terrenos de campos, porém ainda faltavam trabalhos que o tornassem totalmente carroçável;



- V. **Caminho E** – Caminho ainda de cargueiros, que passa por um lugar nominado Ressaca (que dista seis léguas da Colônia), atravessando os rios Chapecosinho e Chapecó, em lugares onde não há balsas, e só às vezes se encontram canoas. Depois do lugar Ressaca, atravessa terreno acidentado e é muito pouco transitado.
- VI. **Caminho F** - Caminho também de cargueiros, que, partindo do caminho E, no Ressaca, segue em direção ao caminho de cargueiros que vem do [rio] Jangada e que sai dos Campos de Palmas passando por Cotia a Palmas.

Dos caminhos acima descritos, aqueles identificados como “B”, “E” e “F” eram construções resultantes das intervenções dos engenheiros militares, dado que os demais trechos foram reaproveitados das construções anteriores, tecidos pela atividade das tropas, bem como pela exploração realizada por Marcondes de Sá. O que se observa é que o trabalho era executado, muitas vezes, com vistas a conferir melhorias às estradas já existentes ou a buscar trajetos onde o deslocamento seria menos dificultoso, porém, conservando os mesmos “nós da tessitura” – como o somatório das estradas “B” e “C”, que têm a mesma direção que as antigas estradas das tropas. O caminho “F” tinha como finalidade encurtar as distâncias entre a Colônia Militar e a Vila União da Vitória, situada à distância de 18 km da cidade de Palmas.

A pertinência da construção de tais estradas e caminhos pode ser evidenciada pelos seguintes fatores: a) comunicação com as demais províncias, para fornecimento de gado para o sudeste brasileiro, bem como contato com a Província de Mato Grosso⁴; b) interiorização da presença brasileira no oeste, sobretudo se considerarmos a existência de um litígio com a República Argentina desde 1841, mas potencializado a partir de 1879; c) conhecimento dos fluxos que transitavam na região, desde os de mercadorias até os fluxos demográficos, em especial, de estrangeiros (Zusmann, Pereira, Moraes, 2023). É relevante considerar que a exploração de ervais era intensa na fronteira meridional; d) apoio a possíveis operações militares.

Nesse sentido, vale pontuar que o Rio Grande do Sul foi palco de muitos movimentos separatistas e/ou políticos rebeldes, o que trazia instabilidade política e territorial ao sul do Brasil. Como exemplo, respeitando a ordem cronológica dos fatos, podemos mencionar: em 1838, após perder o controle de Santo Antônio dos Anjos de Laguna/SC, os farrapos⁵ desviaram-se das tropas imperiais deslocando-se por Curitiba, e, em 1839/1840, o Império ordena a conquista efetiva dos Campos de Palmas (já prevista desde 1808). O segundo exemplo é o da Revolta Federalista, que também eclodiu no estado do Rio Grande do Sul, entre 1893 e 1895. Foi um movimento de causa política que encontrou apoio além do território brasileiro, visto que, no Uruguai e na Argentina (com destaque para as três principais províncias econômicas: Corrientes, Santa Fé e Entre Rios), também havia movimentos federalistas, os quais apoiavam a revolta no Rio Grande do Sul (Costa, 2009). As relações entre os estancieiros e/ou caudilhos desses países era já de longa data, entremeadas por ideologias políticas em comum, relações comerciais e também por relações políticas, inclusive, de exílio. Por isso, era crucial realizar um melhor e mais efetivo controle de fluxos



nas áreas próximas aos locais de atuação desses estancieiros e/ou movimentos políticos, podendo articular esta tarefa às já estratégicas colônias militares implantadas na porção oeste do Brasil Meridional.

Ao considerarmos a malha viária terrestre, é interessante lembrar que, em muitos pontos, existia a possibilidade de articulação com o deslocamento marítimo ou fluvial, principalmente quando de pequena escala. Especificamente para a região em estudo, isso poderia ser feito através dos rios Uruguai, Chapecó, Iguaçu, Jangada, Paraná e seus afluentes. Esses pontos de embarcação fluvial, geralmente ancoradouros e pequenos portos, funcionavam como nodosidades que conferiam fluidez àquele espaço, em uma movimentação econômica que geralmente escapava dos “olhos do Estado”. Dos empresários vinculados à exploração ervateira e também à navegação no rio Paraná, destacam-se as figuras de Nunes Gibaya e Domingos Barthe⁶, ambos argentinos, que atuavam ativamente na fronteira, inclusive com obras⁷ no sudoeste do estado do Paraná.

Posteriormente e concomitantes ao processo de colonização moderna, alguns ancoradouros foram implantados ao longo do rio Uruguai com a finalidade de facilitar o deslocamento humano (tanto o vinculado ao processo de colonização, quanto o causado por comércio, atividades político-administrativas, etc.), como também de realizar a circulação de mercadorias, especialmente de madeiras, para a Argentina.

2. A CONSTRUÇÃO DE VIAS A PARTIR DE 1910: FERROVIAS E ESTRADAS DE RODAGEM (1910 A 1940)

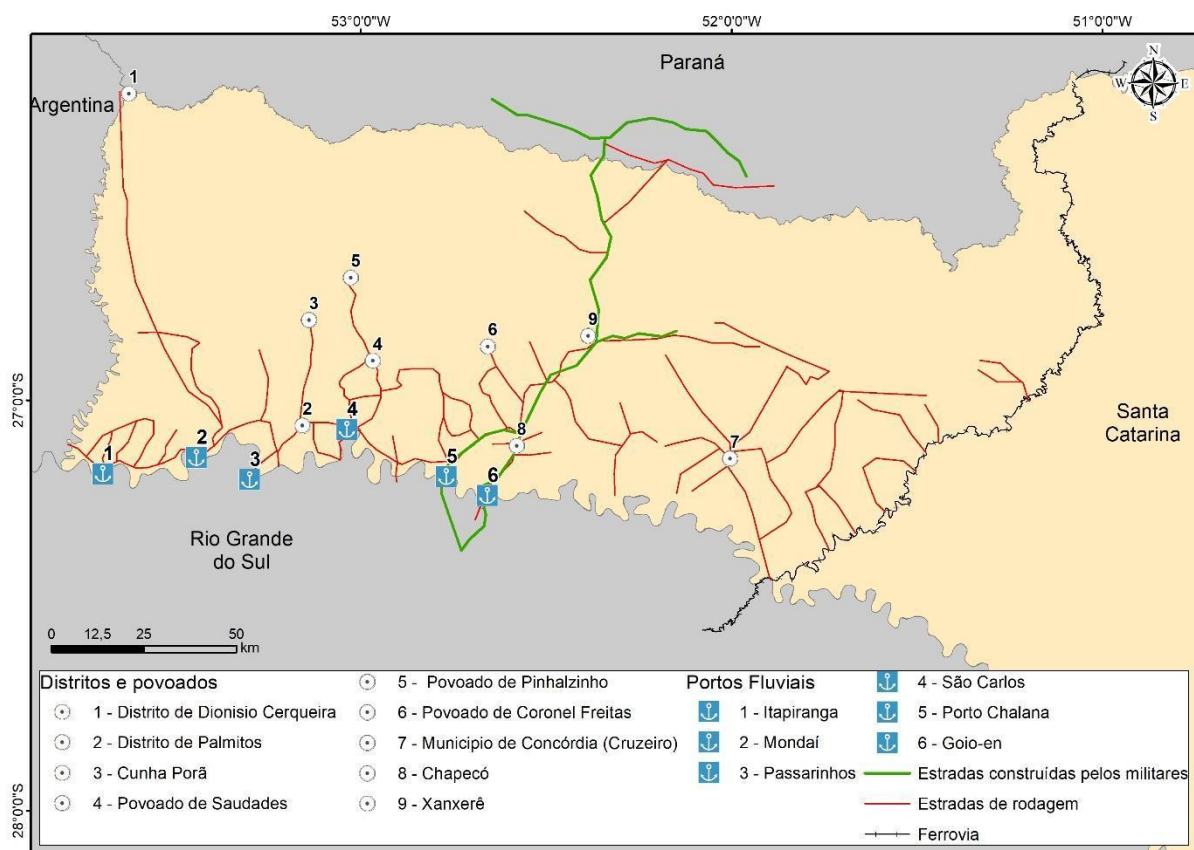
Nesta seção abordamos a construção das vias entre 1910 a 1940, contemplando ferrovias, estradas de rodagens e também breves considerações sobre os portos fluviais. A Figura 02 apresenta uma representação das redes existentes até 1940, incluindo inclusive as estradas construídas pelos engenheiros militares.

As ferrovias corresponderam a um marco na história dos transportes, em virtude de sua expressiva capacidade de carga e também da velocidade no deslocamento. Tais características representaram impulsos maiores e mais frequentes para os espaços interligados por essas redes, o que contribuía para a produção espacial, arranjos espaciais e integração territorial. Em decorrência dessa capacidade transformadora, o sistema de engenharia torna-se referência obrigatória quando estudamos a formação territorial de um determinado país ou estado.

Para estudarmos as ferrovias e suas implicações espaciais, é preciso considerar tanto os elementos locais quanto os elementos que possibilitam a construção de conexão com o entorno, com ênfase nos complexos regionais em formação e na comunicação estabelecida com os caminhos terrestres e aquáticos.



Figura 2 – Rede de transportes mapeada na atual região Oeste de Santa Catarina até 1940.



Fonte: Arquivo Histórico do Exército Brasileiro – Pasta Colônias Militares; *Center for Research Libraries*; Arquivo Público do Estado de Santa Catarina (APESC). Elaboração: Taísa Comerlato.

No território catarinense, para o período entre final do século XIX e início do século XX, podem ser identificadas cinco ferrovias:

1. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande: corresponde a uma importante ferrovia na formação territorial catarinense. Com um dos pontos iniciais situado em Sorocaba/SP, estabelecia comunicação entre diferentes estados brasileiros, passando por Paraná e Santa Catarina (Vale do Rio do Peixe) até a localidade de Santa Maria/RS. Além de cumprir o deslocamento de longa distância entre tais estados, também estava articulada com outros ramais e ferrovias, o que expandia a capacidade de circulação e fluidez do espaço. Esta conexão ocorria, sobretudo, nas extremidades, ou seja, em São Paulo e Rio Grande do Sul.
2. Estrada de Ferro Tronco Sul: estabelecia uma ligação desde Porto Alegre até o Rio de Janeiro. No território catarinense, passava em Lages e Mafra; corresponde a um trajeto que se assemelha ao caminho das tropas, com conexão com Viamão/RS.
3. Estrada de Ferro Dona Francisca: situada no Planalto Norte catarinense, possibilitava a comunicação de Mafra até São Francisco do Sul, município onde está localizado um porto. Esta ferrovia tinha como principal finalidade atender ao complexo ervateiro que



havia se consolidado no Planalto Norte, através de um trajeto que possibilitasse melhor deslocamento da erva-mate até o porto de exportação. Com um perfil latitudinal e linear, embora situada totalmente no interior do estado, não possibilitava uma integração territorial inter-regional, em virtude de sua extensão e localização.

4. Estrada de Ferro Santa Catarina: com a conexão entre Blumenau e o porto de Itajaí, também detinha um perfil longitudinal e linear (sem ramificações). Corresponhia a uma ferrovia que contemplava as demandas advindas da colonização e também a comercialização de produtos (madeira, erva-mate, cereais, charutos, etc.), com destaque para os produtos têxteis, que eram comercializados com outras cidades.
5. Estrada de Ferro Dona Thereza Cristina: situada no sul do estado; suas principais conexões eram com Laguna e Imbituba, pois nessas localidades estavam situados os portos que distribuíam para os centros comerciais internacionais o carvão extraído em Criciúma, Lauro Müller e proximidades.

A partir das informações apresentadas, é possível perceber que não existia (nem existe) uma ferrovia estabelecendo comunicação no sentido Oeste-Leste ou voltada para uma comunicação interna no território de Santa Catarina. Em sua maioria, as ferrovias destinavam-se à comunicação entre os estados ou com os portos, para atender ao mercado (externo ou interno), dando corpo ao chamado padrão de drenagem. Isso é bem perceptível na ferrovia Thereza Cristina, que, embora tivesse poucas ramificações, estava destinada a atender à demanda de carvão do mercado externo – inclusive, a exploração das minas de carvão foi desenvolvida em parceria com iniciativas inglesas⁸. Esse padrão da malha de transportes – por ferrovias ou pelos caminhos – não era anômalo na formação territorial em curso, visto que a colonização ibérica estruturou uma direção para o Atlântico por questões econômicas e políticas, conforme já foi exposto, bem como pela centralidade da economia mundial desempenhada pela Europa. Apenas as Estradas de Ferro São Paulo-Rio Grande e Tronco Sul eram voltadas para a integração territorial do Brasil, divergindo do padrão de drenagem.

Outra razão para a inexistência de conexões no sentido Leste-Oeste é a dificuldade de construir ferrovias e longas estradas nessa direção, dadas as suas condições topográficas. A Serra Geral, próxima a Lages, cortando o estado de norte a sul, e a Serra do Mar, situada na porção nordeste catarinense, impunham barreiras naturais, cuja transposição muitas vezes extrapolava as condições financeiras e técnicas existentes.

A Ferrovia SP-RG, situada mais próxima do recorte espacial de estudo, foi uma infraestrutura que alterou a dinamicidade do entorno e das regiões vizinhas, como o Oeste catarinense. Não só pela ligação estabelecida⁹, mas principalmente pela alteração no tempo e na capacidade de transporte, criou condições para elevar a circulação de mercadorias e aumentar outros fluxos no sentido Norte-Sul, colocando essa região em comunicação com centros comerciais próximos (impulsionados somente pela condição intermodal). Essa rede viária foi tecida a partir da combinação das modalidades fluviais com terrestres, em que as vias por terra poderiam ser os caminhos ou estradas de cargueiros, trechos ferroviários e também as estradas de rodagem que, conjuntamente criaram condições para interligar não apenas as sedes dos núcleos coloniais, mas também as comunidades rurais. Conjuntamente,



foram fundamentais para alterar a funcionalização do espaço do oeste catarinense, conforme será mais explorado adiante. Antes de abordar essas novas formas e funções, compete ainda apresentar uma síntese da construção das estradas de rodagem.

Figura 03 – Estradas de ferro existentes no território catarinense entre final do século XIX e início do século XX.



Legenda: Identificação das ferrovias: 01 – Ferrovia São Paulo-Rio Grande, 02 – Ferrovia Tronco Sul, 03 – Estrada de Ferro Dona Francisca, 04 – Estrada de Ferro Santa Catarina, 05 – Estrada de Ferro Dona Thereza Cristina. Fonte: vfc.brazilia.jor.br. Adaptação: autora.

2.1. As estradas de rodagem

As estradas de rodagem, assim como a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em sua maioria, foram construídas como parte do processo de colonização, cabendo às empresas colonizadoras realizar a definição da localização do trajeto e abertura dessas estradas como forma de pagamento ao Estado pelas terras devolutivas concedidas à essas empresas de colonização (Machado, 2004b, Radin, 2006). Portanto, quanto mais o processo de comercialização dos lotes territoriais avançava, mais estradas foram inseridas no espaço. A partir das informações sobre as concessões territoriais para empresas, é possível identificar a construção das seguintes estradas de rodagem¹²: a) De Cruzeiro a Passos Bormann (atual Chapecó), passando por Xanxerê (antiga Colônia Militar do Chapecó) – foi construída pela



Companhia de Colonização do Oeste Catarinense (CCOC); b) De Passos Bormann até o atual município de Mondaí foi construída pela *Brazil Railway Company*; c) De Mondaí até Barracão, trecho que margeia a fronteira com a Argentina, de sul a norte, a concessão inicial foi para a CCOC. Porém, como em 1925 a Cia. Territorial Sul Brasil “comprou” o ativo e passivo daquela¹⁰, a construção desse trecho foi executada por esta última; d) De Herval Velho a Canoas (total de 84 quilômetros, incluindo 148 metros de obras de arte, como pontilhões e pontes), foi construída pela CCOC; e) De Goio-Ên a Passo dos Índios, com extensão de 25 quilômetros, que posteriormente, foi ampliada e incluída uma ponte sobre o rio Irany foi construída pela empresa Luce, Rose e Cia.; f) Estrada de Cruzeiro (atual Joaçaba) a Xanxerê, com 55 quilômetros, foi construída pela empresa Luce, Rose e Cia¹¹.

As estradas vicinais eram construídas por diferentes agentes, como empresas colonizadoras ou colonos. A *Brazil Development & Colonization Company* construiu um total de 114 quilômetros de estradas vicinais, distribuídas nas seguintes colônias: Rancho Queimado (25,9 quilômetros), Quinze de Novembro (53,4 quilômetros), Rio Preto (11,6 quilômetros), Rio Engano (14,6 quilômetros) e Rio das Antas (7,3 quilômetros)¹². Em algumas situações, quando os colonos não tinham condições financeiras para realizar o pagamento das terras adquiridas, as empresas colonizadoras acordavam com os colonos que esses trabalhassem na construção das estradas como forma de pagamento.

As estradas internas nos povoados e núcleos eram construídas predominantemente pelos colonos, e sua importância estava mais atrelada ao uso cotidiano entre os povoados e economia local que detinha caráter da pequena produção mercantil. Tais estradas interioranas construídas no interior das várias comunidades rurais somavam-se a toda a tessitura (local, regional, estadual, terrestre e fluvial) que gradativamente se esboçava sobre o que já estava se configurando como oeste catarinense. Tal arranjo espacial alterava a paisagem com novas formas, as quais sustentavam uma refuncionalização de pequenas porções daquele espaço.

Outra informação relevante é que, enquanto significativa parte da malha viária no Oeste de Santa Catarina foi construída por agentes privados, nas demais regiões, a construção ocorreu a partir de projetos e iniciativas do Estado (Rocha, Barbosa, Cabral; 2007). Isso reforçou a construção de estradas sem o estabelecimento de conexões com a porção leste do estado, uma malha viária sem a dimensão territorialista do Estado catarinense pois os traçados não detinham uma intencionalidade de integração entre as diferentes regiões do Estado catarinense. Os trajetos da malha viária visavam atender a demandas das empresas colonizadoras e dos próprios colonos, levando ao predomínio da direção sul-norte, o que facilitava a inserção de novos colonos, visto que a origem do fluxo migratório era em sua maioria do Rio Grande do Sul (Roche, 1969). Embora seja possível identificar esse padrão, também é perceptível a formação (ainda incipiente) de um padrão radial a partir de algumas sedes distritais (que correspondem hoje as cidades dos municípios).

No início do processo de colonização, as estradas construídas estavam localizadas na porção meridional da região, com um sentido latitudinal, praticamente às margens do rio Uruguai, com conexão a outras estradas de cargueiros, no sentido longitudinal, oriundas de determinados pontos estratégicos (Palmitos, Faxinal do Tigre, Passo dos Índios e outros



inominados). Uma via que unificava o sul e o norte desta região estava (e está) situada apenas na proximidade com a Argentina (até atingir o município de Dionísio Cerqueira/SC, tendo como ponto de partida o atual município de Mondaí). Esse padrão espacial, com maior concentração nas margens do rio Uruguai, também foi repetido na distribuição das sedes dos núcleos, áreas centrais dos municípios (que posteriormente corresponderiam às áreas urbanas), de modo que os aglomerados pontilham a extremidade meridional da região Oeste. Este fato histórico-geográfico demonstra a articulação entre a produção do espaço e a existência de vias de circulação. Esse padrão de distribuição sofre uma alteração a partir de 1940, momento em que é registrada a comercialização de terras para localidades que podem ser identificadas como centro-norte, atingindo os povoados de Pinhalzinho, Cunha Porã e Coronel Freitas conforme consta na Figura 02.

A criação das sedes dos núcleos coloniais próximos ou às margens do Rio Uruguai, que inicialmente se deu para facilitar o deslocamento e assentamento dos colonos, contribuiu para a instalação de portos para escoamento de mercadorias. Esses portos são: Itapiranga, Mondaí, Passarinhos (Palmitos), São Carlos, Caxambu do Sul, Chalana e Porto Goio-Ên (os dois últimos em Chapecó). Foram portos muito pertinentes para o ciclo da madeira (Bavaresco, 2005) pois viabilizavam a conexão com os portos de Uruguaiana, Itaquí, Barra do Quaraí e *Passo de los Libres* – praças comerciais importantes para esse produto. Para o deslocamento das madeiras havia a necessidade de aguardar o período das enchentes (Belani, 1991). Outros rios menores, como Chapecó e Irani, também eram usados para deslocamentos até esses portos, onde eram construídas as balsas ou jangadas para posterior deslocamento final. Na Figura 02, estão representados antigos ancoradouros que, na década de 1940, foram criados oficialmente como Portos de Pinho¹³.

3. “TEMPOS” E ESPAÇOS ENTRE AS “COSTURAS”: ALGUMAS LEITURAS POSSÍVEIS

Neste item, está concentrada a análise do que a construção de vias pode implicar em um determinado espaço, considerando-se também o que é possível afirmar sobre o processo, visto especificamente para o Oeste de Santa Catarina.

Uma primeira consideração a ser efetuada é a permanência de determinadas direções de conexão, mesmo que o trajeto possa ter sofrido algumas pequenas alterações. A exemplo disto observamos que a direção das vias de maior comunicação que passavam pela antiga Colônia Militar do Chapecó, bem como por Passos Bormann (que posteriormente corresponderá à sede do município de Chapecó), foi reaproveitada quando ocorreu a construção das estradas de rodagem. A permanência de conexões entre as referidas localidades também informa sobre a sua importância ao longo de todo o processo de integração desse fundo territorial. As antigas vilas, criadas ainda no período imperial, como Vila de Palmas, Vila de Boa Vista, povoado de Campo Erê, povoado de Passos Bormann e Vila de Nonohay (RS), bem como o povoado constituído a partir da Colônia Militar do Chapecó (atual Xanxerê), serviram como apoio para o desenvolvimento de políticas



territoriais – como colonização, mensuração da terra, delimitação das divisas entre Santa Catarina e Paraná – para que, de forma cumulativa, a infraestrutura construída para atender a escopos geopolíticos servisse de alicerce para a formação interna do território.

A composição de uma tessitura que articula diferentes modalidades de transporte pode ser identificada se observarmos as estradas de rodagem interligadas com a ferrovia, em especial na porção Sul do município de Joaçaba/Cruzeiro. Trata-se de um desenho que representa a efetivação dos desígnios de criar um espaço produtor de gêneros alimentícios que fossem comercializados em centros urbanizados. Também representa a intensificação da circulação de outros fluxos possíveis: novos colonos, vendedores, informações, mercadorias, etc.

Na ciência geográfica, a construção das vias de transportes e comunicações pode ser analisada a partir do conceito de redes geográficas. As redes geográficas podem ser compreendidas como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (Correa, 2001, p. 106) e estão relacionadas às transformações espaciais, econômicas e sociais desencadeadas em espaços que passam a ser conectados por elas. O conceito vem de longa data e tem como um dos principais atributos o destaque à conexão de espaços diferentes. As interações estabelecidas entre as áreas conectadas permitem que sejam impulsionadas alterações sociais, culturais e geográficas, as quais se manifestam também na paisagem. Trata-se da construção histórico-geográfica de arranjos espaciais, considerando-se a intensidade do desempenho da função de abastecimento de gêneros alimentícios que a região oeste catarinense detinha na totalidade em que estava inserida.

A grande capacidade transformadora paisagística, social e organizacional que acompanha a implantação dessas redes faz com que a importância da técnica como instrumento de transformação do espaço se sobressaia. Um exemplo pode ser buscado nas alterações advindas da implantação da linha férrea São Paulo-Rio Grande, que atravessou o território catarinense. A partir do funcionamento dessa via de transporte, a organização social e comercial em torno dos caminhos das tropas foi à falência, devido à realocação do trajeto usado para deslocamento de mercadorias (Machado, 2004b). Foi uma infraestrutura que conferiu um valor significativo àquele espaço, não apenas por ser lida como símbolo do progresso (Hobsbawn, 1996) e civilização (leitura que predominava na época), mas também porque representava uma condição mais duradoura de contato com os centros comerciais e os espaços de origem dos migrantes, evitando uma imagem de espaço abandonado ou isolado.

Desse modo, é recorrente atribuir uma considerável importância à capacidade de transformação do aparato técnico, aqui representado pelas estradas. Entretanto, é preciso não reduzir esse predicativo unicamente à sua dimensão tecnológica. Não obstante, é pertinente considerar que essa tecnologia, sem a dimensão social, perde totalmente a sua potencialidade de efetivar alterações, uma vez que se trata de produtos sociais (Dias, 1995). Considerar os fatores de ordem social no entendimento da organização espacial realizada com as redes evita o reducionismo em afirmações que subentendem uma relação de causalidade linear entre transformação e tecnologia.



No caso específico do Oeste catarinense, é oportuno salientar o papel que o imigrante da colonização moderna desempenhou na reestruturação da sociedade brasileira. Para Florestan Fernandes (1981)¹⁴, um dos papéis desempenhados pelos imigrantes foi a introdução de uma dinâmica social competitiva, caracterizada pela maior presença de práticas de comércio, de aquisições de mercadorias, de uma concepção transformadora da natureza em produto comercializável. Essas características são o elemento de âmbito social, que, combinado com o elemento tecnológico (ferrovia, por exemplo), atua como fator de transformação social e paisagística.

A existência de uma rede de transportes permite, ainda, que seja definido um trajeto específico para a circulação de mercadorias e pode impor uma direção a esse fluxo. O controle dos fluxos é importante para a cobrança de tributos pelo Estado, visto que corresponde à exploração de ativos do patrimônio territorial estatal e representa mais segurança para o deslocamento dos produtos¹⁵, em virtude da existência de povoados, das próprias alfândegas e das colônias militares, que atuavam também na segurança do espaço¹⁶.

Sobre isso, é possível fazer duas considerações mais específicas. A primeira é que, antes do processo de colonização (refiro-me ao período entre 1880 até 1920), havia uma expressiva circulação de ervateiros e madeireiros de origem argentina e paraguaia que exploravam estes recursos e os deslocavam através da bacia do Paraná para comercialização com a Argentina. Com o processo de colonização e ampliação das redes geográficas conectadas à dinâmica brasileira, estes recursos continuaram a ser explorados e, em alguns casos, comercializados com indústrias situadas na Argentina, mas a exploração e comercialização passaram a ser comandadas por grupos vinculados ao Brasil (os colonos euro-brasileiros e grupos econômicos autorizados pelo governo brasileiro para a exploração). Esse controle de fluxo, ou ao menos controle da exploração dos recursos naturais, já estava designado durante a implantação das colônias militares, porém, não teve tanto impacto. A segunda consideração é que essa área recém incorporada à dinâmica brasileira passou a ser a uma importante fornecedora de gêneros comercializados com centros comerciais e urbanos brasileiros, e reduzindo a circulação de fluxos e negócios com os países vizinhos, como antes da colonização.

Sob um enfoque geral, pode-se afirmar que as redes representam a inserção de condições que tornam um espaço dotado de fluidez, passível de ser penetrado, conhecido e controlado nas suas entranhas. Quando observamos *in loco* ou cartograficamente um espaço sem vias de circulação, uma leitura possível é que estamos diante de um “bloco denso”, um espaço impenetrável ou ainda sem conexões. Mesmo que seja possível cartograficamente localizar pontos estratégicos devido à existência de recursos, se não houver condições de acessar estes locais e transportar os recursos desejados, a existência de tais recursos não é suficiente para que sejam convertidos em benefícios. As implicações negativas da inexistência de estradas para viabilizar a circulação da mercadoria e servir como estímulo para a continuidade da produção são registros frequentes nos relatórios da Colônia Militar do Chapecó. Como Harvey (2005) já indicou, um espaço sem condições de circulação é um espaço dotado de barreiras geográficas, que representam obstáculos a determinados objetivos,



principalmente para a acumulação de capital, que demanda a circulação para realização da mercadoria. A ruptura de tais barreiras é fundamental para que processos como os de formação de territórios e exploração econômica sejam concretizados¹⁷.

Em virtude da pertinência das redes geográficas para a consolidação de processos, torna-se igualmente relevante efetuarmos leituras espaciais que consideram tanto a natureza espacial absoluta quanto a relativa, intrínseca à formação territorial e também para exploração econômica, visto que a localização e a circulação são atributos inerentes às redes geográficas. Para explicar isso, podemos nos valer das contribuições de Raffestin (1993) quando propõe que as redes correspondem a tessituras constituídas por linhas e nós, como as redes pesqueiras. As nodosidades das redes correspondem não apenas aos entrecruzamentos das linhas, como também aos locais interligados pelas linhas, tais como vilas, cidades, infraestruturas vinculadas à produção (minas, fábricas, locais de estocagem, etc.). Assim, as linhas de uma rede (como estradas, linhas telefônicas, linhas de transmissão energética, gasodutos, etc.) são responsáveis por viabilizar uma determinada produção espacial, como a constituição dos municípios e sedes distritais nos processos de colonização – o que envolve desde deslocamento e assentamento humano, e constituição de espaços produtivos (fábricas, lavouras, locais para estocagem, etc.), até a consolidação da presença estatal mediante a implantação de suas instituições e aparatos (de alfabetização, justiça, administração, força securitária e de defesa, entre outros).

Como é possível deduzir pelo exposto, as redes geográficas são fundamentais para fazer circular e controlar tanto a energia quanto a informação, conforme o próprio Raffestin apontou na mesma obra. A primeira é empregada para a produção de algo – como a mercadoria, que posteriormente poderá circular – ou de um determinado espaço em um local específico, nele inserindo elementos que lhe conferem valor. (Moraes, Costa 1992).

De certa forma, a existência de redes que possibilitem a circulação contribui para que o Estado indique uma direção e área alvo de um projeto ou política territorial, o que resulta em um controle do próprio processo de formação territorial, induzindo o emprego de energia (força humana, por exemplo) para a produção de um dado espaço. Como exemplo amplamente conhecido na historiografia brasileira, podemos indicar a Marcha para o Oeste, processo alicerçado na colonização e constituição de estradas, bem como na criação de municípios, impulsionando a interiorização da ocupação brasileira. A criação de Brasília também é outro exemplo válido do espraiamento ocupacional baseado em linhas e nodosidades. Para o objeto em estudo, ainda pode ser indicada como exemplo a criação de sedes distritais, núcleos coloniais e colônias militares e a construção de vias de deslocamento.

A informação é igualmente fundamental no processo de formação territorial, isto porque informação é poder – este último, elemento estrutural e fundante do território (Harley, 2005). As informações relativas ao local (existência de ativos cobiçados, características espaciais e sociais, conflitos e insurgências, contrabando, produção etc.) interessam ao Estado para direcionar as políticas territoriais e/ou não-territoriais. A dimensão do poder também pode ser percebida no controle das informações que circulam da centralidade territorial (como a capital política do Estado territorial) para as localidades distantes, detendo um caráter



centrífugo da circulação da informação. Ao controlar informações que são levadas até estas nodosidades longínquas, o Estado dissemina a sua interpretação de um fato para as distantes comunidades e pode conferir se diferentes unidades administrativas de seu território estão consumindo a mesma informação. A unicidade informacional entre diferentes espaços, possibilitando que, indiferentemente à sua localização, as comunidades tivessem acesso ao mesmo conteúdo, foi indicada como um importante elemento da constituição de uma unidade imaginária nacional (Anderson, 2008). As informações de caráter centrífugo vão desde aquelas sobre medidas políticas (como a decisão de viabilizar a construção de ferrovias, acordos comerciais etc.) e comemorações relacionadas ao histórico daquele país até as ligadas ao posicionamento do Estado em relação a um determinado fato (conflitos entre países vizinhos, contestação de áreas fronteiriças etc.). Nos relatórios da Colônia Militar do Chapecó (CMCco), é possível constatar que rituais cívicos eram também desenvolvidos nesta colônia de acordo com as orientações recebidas do Poder Central, sendo realizados no mesmo horário em todo o país e respeitando a performance (seção de tiros, bandeiras hasteadas a meio mastro, desfiles etc.). Esses atos contribuíam para criar uma unidade estatal, mesmo que imaginada, ou ainda, para ampliar a presença do Estado e seu simbolismo em distintos pontos (nós) de um espaço. Para alcançar o objetivo de ampliar a presença do Estado, com a realização desta performance padronizada, as redes de telégrafo eram primordiais, pois era através de suas tessituras que a informação era capilarizada para diferentes áreas.

É a partir desta composição visual de linhas e nodosidades que constituem uma rede geográfica e das informações histórico-geográficas apresentadas no item anterior que podemos identificar uma mudança no padrão de estradas. Levando em conta a orientação das redes e as conexões derivadas podemos indicar dois subperíodos para o tempo analisado. Vejamos: de 1880 a 1920, predominou um padrão longitudinal, geralmente no sentido Norte - Sul, composto por vias de longas distâncias. Igualmente, pode-se afirmar que, no espaço de entorno destas vias, a distribuição das nodosidades (vilas, povoados etc.) era esparsa, com uma baixa densidade de circulação e conexão. Ainda neste subperíodo, é possível identificar algumas ações que poderiam alterar este padrão longitudinal Norte-Sul, como a construção das estradas pela CMCco, mas tais iniciativas eram frustradas devido às características da economia vigente. Esse padrão está relacionado com os interesses do Poder Central em assegurar o domínio sobre essa área visando incorporá-la como patrimônio territorial de um dado Estado.

Já a partir de 1920, com a colonização em curso e com o funcionamento da EFSP-RG, a produção do espaço foi alterada, e, conjuntamente, as redes geográficas construídas passaram a apresentar um padrão radial, tendo como centralidade algum núcleo colonial. Essa centralidade do padrão radial, está, por sua vez, direta ou indiretamente conectado com as vias que conexões longitudinais. É importante apontar que a distribuição de nodosidades também é distinta. Com o aumento das sedes de povoados, percebe-se que o padrão de distribuição espacial também foi alterado, reduzindo a condição de rarefação demográfica e consubstanciando um adensamento populacional, o que implica que a região estava dotada de mais pontos com substrato material (formas, infraestruturas etc.) em conformidade os



interesses hegemônicos. O padrão radial que estava em formação não era constituído por um único tipo de via, podendo ser considerado como multimodal. As estradas de rodagem, nesse contexto, desempenharam um importante papel, tendo em vista que a partir delas foi viabilizada a conexão de curta distância e para direções diversas, fazendo com que porções menores do espaço pudessem comportar a circulação de mercadorias e outros fluxos. É neste segundo subperíodo que as “entranhas” daquele espaço foram acessadas com mais frequência.

A construção de infraestruturas que conferem vigor e regularidade à circulação é crucial para a expansão, dado que o capitalismo está pautado na acumulação ampliada, sendo esta uma condição que se realiza no tempo e no espaço. Além disso, era importante para desestruturar modelos de sociabilidade não convergentes com os cânones do projeto político-econômico em expansão. É oportuno pontuar que a produção socioeconômica desenvolvida nos núcleos coloniais nas primeiras décadas da colonização correspondia a pequena produção mercantil. Essa última é uma produção de baixa escala e visa sobretudo a comercialização para obtenção de renda. Essa renda, pertinente não apenas para assegurar o padrão socioeconômico das famílias, mas porque existia a dívida da aquisição das terras. De acordo com Espíndola (1999) do início da colonização até final da década de 1930, essa região teve um processo de especialização na comercialização de suínos vivos, sobretudo para abastecimento dos frigoríficos situados no Sul e Nordeste de SC, reforçando a pertinência da construção de redes geográficas para viabilizar essa circulação de mercadorias.

Conjuntamente com a mobilidade de capital, que beneficiava a reprodução ampliada, circula a interpretação de que gradativamente o progresso adentra áreas até então “abandonadas”. As ferrovias foram símbolos do progresso, que levava a “Civilização” para áreas incultas e abandonadas. As estradas que interligavam diferentes localidades e a gradual inserção de construções humanas, que se distinguiam por sua geometria, eram tomadas como manifestações de modernidade e civilidade dentro da retórica capitalista e estatal.

A constituição deste novo espaço de produção e consumo, por meio da colonização do Oeste catarinense, funcionou como uma alternativa para a consumação dos volumes excedentes de capital nos centros de acumulação mundial, funcionando como resultado de uma acumulação passada e como precondition para acumulação adicional de capital (Harvey, 2005). Complementando o desenvolvimento territorial do sistema, a redução nos custos da realização da mercadoria via circulação cria condições para a produção de novos espaços para a acumulação de capital (Harvey, 2005), o que foi primordial durante a crise de superacumulação do capitalismo no último quartel do oitocentos.

Outro obstáculo para a circulação de mercadorias é o tempo de giro (tempo de produção, mais tempo de circulação) do capital nessa forma, quando há com distâncias e sistemas de transportes que colocam em risco as potencialidades de lucro/renda, já que, quanto mais tempo se leva para chegar ao mercado consumidor, menor é a taxa de lucro/renda. É em virtude da taxa declinante que significativa parte dos colonos-militares não se empenhava no desenvolvimento mais considerável de valores de troca, de modo que produziam apenas para o mercado local ou de arredores (vilas próximas). Conforme lembra



Harvey (2005, p. 50), “quanto mais longo o tempo de giro de determinado capital, menor é o rendimento anual da mais-valia”.

Isso era posto como uma barreira importante, que desembocava no perecimento das Colônias Militares e dos desígnios de povoamento que também as motivaram. Os caminhos existentes, mesmo destinados ao deslocamento de cargas, eram estreitos e muitas vezes compostos por obstáculos, como arroios e serras, o que dificultava ainda mais o transporte. Em períodos de cheias, alguns locais dessas vias ficavam intransponíveis devido aos lamaçais, forçando a busca de passagens alternativas. Isso representava elevar o tempo de giro dos produtos destinados à Colônia Militar ou saídos desta, o que em conjunto implicava o desestímulo para as trocas comerciais.

A partir de 1920, podemos afirmar que são concomitantes nessa região, tanto um padrão de transportes dotado de maior rapidez (pertinente para a realização do capital) como também de um padrão de conexões (multimodal e radial) que representava uma redução das barreiras espaciais e um estímulo à produção e circulação de fluxos. Com a produção desse meio geográfico tornaram-se mais constantes e diversificadas as produções econômicas, como a produção agropecuária, extrativista (erva-mate e madeira) e também o surgimento de indústrias, como de moinhos e frigoríficos (Espíndola, 1999).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelo exposto podemos observar uma relação entre o padrão das redes geográficas e o avanço do processo de formação territorial. Assim, enquanto predominavam as ações de caráter mais geopolítico (fronteiras externas) e pelo padrão econômico-tecnológico da época, correspondente ao recorte temporal de 1880 a 1910, predominaram estradas com aspecto linear, vinculadas à conexões de grande distância e que no território assumiram direção longitudinal, como as estradas das tropas. Neste período a construção das estradas pelos engenheiros militares esboçava um ensaio de padrão radial pois tentavam estabelecer comunicação regular desta sede militar com os povoados, fazendas, com as outras Colônias Militares como Foz do Iguaçu, Chopim e Alto Uruguai e acessar outras estradas próximas. Esse padrão radial era almejado tanto para aspectos de exercício da soberania e controle político da área, bem como, criar condições materiais para viabilizar a circulação de mercadorias que era uma demanda pertinente para atribuir autossuficiência econômica para a Colônia Militar, reduzindo a dependência de verbas públicas para manter a ocupação na Colônia.

No segundo período (1910 a 1940) tem-se a intensificação da construção de vários tipos de modais de redes de transportes: desde estradas vicinais, estradas de rodagens entre povoados e sedes distritais, a ferrovia, as estradas reutilizadas do período anterior (militares) e a comunicação fluvial. A conexão de longa distância permanece presente e é redirecionada para a conexão com a ferrovia São Paulo-Rio Grande, que oferecia uma circulação mais rápida e maior capacidade de carga. Igualmente, conforme a colonização eurobrasileira avança consolidando o avanço de uma fronteira interna tem-se o aumento do número de



linhas que conectam diferentes nodosidades, impondo uma diversificação da rede de transportes e também a emergência de um padrão radial de comunicação e circulação. Essa diferença está relacionada com a distribuição e localização das sedes coloniais, sedes distritais e comunidades rurais que são manifestações do avanço da integração desse fundo territorial. Assim, quando a integração já tem assentada o domínio geopolítico das fronteiras é a ocupação e desenvolvimento econômico que tornaram-se os principais empenhos a serem alcançados. Isso impunha a necessidade de construir uma infraestrutura convergente com esse movimento de intensificar o povoamento e estimular o desenvolvimento da pequena produção mercantil a nível local e regional.

Pelo exposto, parece ser plausível afirmar que conforme o processo de integração do Oeste catarinense avança no tempo, tem-se uma mudança do padrão da rede de transportes da região. Ou seja, não é apenas uma questão quantitativa e tecnológica, mas um indicativo da articulação entre a formação do território e a construção de uma geografia material que viabilize os ajustes territoriais.

Notas de fim de texto

1 - A excursão de conhecimento foi realizada em 1864, e o mapa é assinado por Manoel Marcondes de Sá, responsável por comandar a comitiva da conquista dos Campos de Palmas (1839/1840), estabelecimento de povoado e também distribuição de terras aos residentes.

2 - Em 1882, foram implantadas duas colônias militares nos Campos de Palmas, sendo uma denominada de Colônia Militar do Chapecó (próxima ao rio do Chapecó e em local que hoje é o atual município de Xanxerê, SC) e a outra, C. M do Chopim, próxima ao rio Chopim, no Paraná. Em locais próximos aos Campos de Palmas, foram implantadas, ainda, a Colônia Militar do Alto Uruguai, em Três Passos/RS (1879), e a Colônia Militar do Iguaçu, atual município de Foz do Iguaçu/PR (1883).

3 - O último relatório arquivado no AHEX, datado de 1908, não informa nenhuma outra estrada, apenas que aquelas recebiam os trabalhos de conservação.

4 - Essa importância para a comunicação com o Mato Grosso foi reconhecida por Barão do Rio Branco quando ele organizou o dossiê para a Questão de Palmas. Rio Branco, 1895.

5 - Os farrapos são integrantes do movimento da Revolta Farroupilha, que ocorreu de 1835 a 1845. A maior parte dos revoltos residia na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, mas também teve apoio na Província de Santa Catarina, até mesmo com apropriações espaciais, como foi o caso do atual município de Laguna.

6 - De acordo com Alcaráz (2013), tanto Nunes Gibaya quanto Domingos Barthe adquiriram terras na área litigiosa e atuaram na exploração de madeiras.

7 - De acordo com Wachowicz (1987, p.44), uma *obrage* é “uma propriedade e/ou exploração, típica das regiões cobertas de matas tropicais, em território argentino ou



paraguaio. O interesse fundamental de um obragero não era a colonização em regime de pequena ou média propriedade, nem o povoamento de suas vastas terras. Seu objetivo precípua era a extração da erva-mate, nativa da região, bem como de madeiras (...). A *obrage*, portanto, estava ligada ao binômio extrativista: mate-madeira”.

8 - A iniciativa estrangeira foi responsável por pensar e buscar capitais para implantar a ferrovia e fomentar a exploração das minas de carvão. Como exemplo disto, tem-se a informação de que, “no ano de 1883, foi fundada na cidade de Londres, na Inglaterra, a *The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited*, que ficaria encarregada de explorar as reservas de carvão em Santa Catarina” (Goularti Filho, 2002, pg.83).

9 - É importante já assinalar que essa dinamicidade atribuída ao grande Oeste se deu articulada à existência das estradas de rodagem, visto que possibilitaram uma maior capilaridade aos transportes. Isso será abordado novamente no próximo item, todavia, não seria conveniente não lhe fazer menção agora.

10 - Werlang, 1992; Hass, 2001; Radim, 2006; Valentini, 2006; Ramos, 2006.

11 - Ramos chama a atenção para o fato de que, possivelmente, foi uma sucessão entre pessoas, pois os sócios permaneceram praticamente os mesmos, sendo que apenas os catarinenses deixaram a Sociedade.

12 - Parte das informações sobre as estradas indicadas em “d”, “e” e “f” foi obtida em Radin (2006).

13 - Resolução nº 10, 3 de setembro de 1943. No ano de 1926, foi encaminhado Projeto de Lei para fixar a tributação estadual sobre as madeiras exportadas nas estações fiscais do município de Chapecó.

14 - Na obra *A revolução burguesa no Brasil*, Fernandes destaca que foram vários os papéis que os imigrantes de origem europeia desempenharam na reestruturação social do Brasil, havendo uma diversidade de considerações, as quais extrapolavam os objetivos do referido livro. Entretanto, a disseminação da ordem social competitiva ou aquisitiva é o elemento em comum na diversidade de contribuições destes imigrantes.

15 - Isso também facilitava a definição dos trajetos de contrabando e os assaltos aos transportadores.

16 - A segurança dos caminhos e trajetos de fluxos também foi um dos objetivos gerais da política territorial de inserção de colônias militares em diferentes partes do território. Durante o período imperial, foram implementadas 29 colônias, distribuídas em diferentes partes do Brasil. Em Santa Catarina, a colônia de São Pedro de Alcântara desempenhou principalmente esta função.

17 - A importância de reduzir esse tempo dispendido no deslocamento pode ser identificada nos contínuos trabalhos de exploração de vias alternativas para os caminhos já existentes, conforme consta nos relatórios da Colônia Militar. Segundo o registro de 1898: “sem estas



comunicações é impossível a colônia progredir, tudo o que se fizer não passará de paliativo, de um alívio temporário que apenas retardará mais um pouco a sua ruína completa”. Fonte: Brasil, Relatórios da Colônia Militar do Xapecó [vários anos]. Fundo Colônias Militares, Arquivo Histórico do Exército Brasileiro, Rio de Janeiro.

Referências Bibliográficas:

ALCARÁZ, Alberto Daniel. La gestacion de una elite local durante la explotacion yerbateramaderera en el Alto Paraná (1870-1920) - Domingos Barthe um representante paradigmático. 2013. 169 páginas. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Antropologia Social. Universidad Nacional de Misiones Posadas/Argentina.

BENEDICT, Anderson. Comunidades imaginadas. Reflexão sobre a origem e difusão do nacionalismo. Tradução: Denise Bottmann. São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

BELLANI, Eli Maria. Madeira, Balsas e balseiros no rio Uruguai: o processo de colonização do Velho município de Chapecó (1917/1950). 1991. 327 páginas. Dissertação em História. Faculdade de Ciências Humanas Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis.

BRASIL, Relatórios da Colônia Militar do Xapecó [vários anos]. Fundo Colônias Militares, Arquivo Histórico do Exército Brasileiro, Rio de Janeiro.

CANO, Wilson. Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento. Revista de Economia Política, vol. 35, nº 3 (140), pp. 444-460, julho-setembro/2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. Dimensões de análise das redes geográficas. In: Trajetórias Geográficas. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. p. 106-118.

COSTA, Marcus Vinicius da. A revolução federalista (1893-1895): o Contexto Platino, as Redes, os Projetos e Discursos Construídos pela Elite Liberal-Federalista. In: Revista História em Reflexão: Vol. 3 n. 6 – UFGD - Dourados jul/dez 2009

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I.E; GOMES, P.C.C; CORRÊA, R.L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro. 7ª Ed. Bertrand Brasil. 2005.

ESPÍNDOLA, Carlos José. A incorporação das duas macroformações socioespaciais do sul do Brasil. XXII Colóquio Internacional de Geocrítica. 2012.

FERNANDES, Florestan. A revolução burguesa no Brasil. Ensaio de Interpretação Sociológica. Terceira edição. Zahar Editores, 1981.

GOULARTI FILHO, Alcides. Formação econômica de Santa Catarina. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

HARLEY, J. Brian. La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía. Compilación de Paul Laxton. Fondo de Cultura Económica. México, 2005.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. AnnaBlume. São Paulo, 2005.

HARVEY, David. O espaço como palavra chave. In: Castree, N. e Gregory, D. (org.) *David Harvey: a critical reader*. Malden e Oxford: Blackwell. Tradução livre: Letícia Gianella. Revisão técnica: Rogério Haesbaert e Juliana Nunes. 2010.

HARVEY, David. O enigma do Capital e as crises do capitalismo. Tradução João Alexandre Peschanski. São Paulo, Editora Boitempo, 2011.

HOBBSBAWN, Eric. A era do capital. 1848-1875. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1996.

RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. Ed. Ática, São Paulo. 1993.

SANTOS, Milton. Por Uma Geografia Nova – da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1980.



SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 21. ed. Rio de Janeiro: Record, 2020.

MACHADO, Paulo Pinheiro. Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Ed. Unicamp, Campinas, 2004.

MACHADO, Paulo Pinheiro. A política de terras em Santa Catarina, posse, propriedade e legitimação no Planalto Serrano e Meio-Oeste no final do Império e Início da República (1854-1912). Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho 2011.

MACHADO, Lia Osório. Origens do pensamento geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a ideia de ordem (1870-1930). In: CASTRO, I.E; GOMES, P.C.C; CORRÊA, R.L. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro. 7ª Ed. Bertrand Brasil. 2005.

MELLO, João Manuel Cardoso de; NOVAIS, Fernando. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. Ed. Unesp; Edições Facamp. 2ª edição. Campinas, São Paulo, 2009.

MORAES, Antônio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. Geografia crítica: a valorização do espaço. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1992.

MORAES, Cristina de. Uma velha moldura habitada por silêncios, um fundo territorial e seis verbos para integrar: a formação territorial do Oeste catarinense (1880-1940). 2018. 368 páginas. Instituto de Geociências Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho/Rio Claro.

POLLI, Jaci. Caboclo: pioneirismo e marginalização. Cadernos do CEOM. Ano 19, número 23. Argos, Chapecó, 2014.

ROCHA, Isa Oliveira, BARBOSA, Aurora Marja Putton, CABRAL, Elisa. Notas sobre a infraestrutura de transportes terrestres - rodoviário e ferroviário - de Santa Catarina (Brasil). In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, N 12, 2009, Montevideo. Anais [...]. Montevideo: Egal, 2009. p. 1-12

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora. da Universidade de São Paulo, 2006.

ZUSMAN, Perla, PEREIRA, Sergio Nunes, MORAES, Cristina de. Circulaciones fronterizas. políticas de colonización en torno al área de conflicto Palmas/Misiones (1850-1930) In: *Fronteras del mundo hispánico. Ideas, conflictos, identidades.*, ed.1ª. Madrid: Silex Magnum, 2023, v.1, p. 253 - 275.