

Coleção  
*Temas de História Econômica*  
VOLUME IV

DIREÇÃO DE  
Rita Almico  
Luiz Fernando Saraiva

CONSELHO EDITORIAL

Angel Pascual Martinez Soto

(Universidade de Murcia)

Daniel B. Domingues da Silva

(University of Rice)

Fânia Fridman

(Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Francisco L. Corsi

(Universidade Estadual Paulista)

François Vatin

(Universidade Paris Ouest Nanterre)

Glaudionor Barbosa

(Universidade Federal de Pernambuco)

Ismênia Martins

(Universidade Federal Fluminense)

Maria Alice Rosa Ribeiro

(Universidade Estadual de Campinas)

Maria do Carmo Salazar Martins

(Universidade Federal de Minas Gerais)

María Isabel Guillermina Del Valle Pavón

(Instituto Mora)

Oscar De la Torre Cueva

(University of North Carolina Charlotte)

Wilma Peres Costa

(Universidade Federal de São Paulo)

CAMINHOS,  
ESTRADAS E RODOVIAS  
EM SANTA CATARINA

TÍTULOS PUBLICADOS NA COLEÇÃO  
TEMAS DE HISTÓRIA ECONÔMICA

*Tráfico e traficantes na ilegalidade:  
o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)*

Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade dos Santos  
& Thiago Campos Pessoa (orgs.)

*A sinhazinha emancipada: Eufrásia Teixeira Leite (1850-1930):  
a paixão e os negócios na vida de uma ousada mulher do século XIX*

Miridan Britto Falci & Hildete Pereira de Melo

*Capítulos de história do pensamento econômico do Brasil*

João Antonio de Paula

*Caminhos, estradas e rodovias em Santa Catarina*

Alcides Goularti Filho

Alcides Goularti Filho

CAMINHOS,  
ESTRADAS E RODOVIAS  
EM SANTA CATARINA

HUCITEC EDITORA



São Paulo, 2022

© Direitos autorais, 2022, de Alcides Goularti Filho  
© Direitos de publicação da tradução reservados por  
Hucitec Editora Ltda.,  
Rua Dona Inácia Uchoa, 209  
04110-020 São Paulo, SP.  
Tel.: 55 11 3892-7772 3892-7776  
www.huciteceditora.com.br

Depósito Legal efetuado.

Direção editorial  
MARIANA NADA

Produção editorial  
KÁTIA REIS

Assessoria editorial  
MARIANA TERRA

Circulação  
ELVIO TEZZA

A utilização das imagens das obras “Construção de rodovia I, II, III e IV” (1936), de Candido Portinari, foram autorizadas graciosamente por João Candido Portinari, titular dos direitos de autor do artista.

CIP-Brasil. Catalogação na Publicação  
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

---

G727c

Goularti Filho, Alcides  
Caminhos, estradas e rodovias em Santa Catarina / Alcides Goularti Filho.  
- 1. ed. - São Paulo : Hucitec, 2022.  
230 p. ; 21 cm. (Temas de história econômica ; 4)

Inclui índice  
ISBN 978-85-8404-264-7

Transportes - Santa Catarina (SC) - História. 2. Transporte - Aspectos econômicos. 3. Transporte - Planejamento. I. Título. II. Série.

22-77330

CDD: 388.4098164  
CDU: 656.1(816.4)

---

Gabriela Faray Ferreira Lopes - Bibliotecária - CRB-7/6643

# Sumário

Agradecimentos .....	11
Prefácio, <i>Paulo Pinheiro Machado</i> .....	13
Introdução .....	19
<b>Capítulo 1</b>	
<b>ESTRADA DE LAGES: O FIO CONDUTOR DO TERRITÓ- RIO CATARINENSE</b> .....	27
1.1 Um olhar panorâmico .....	27
1.2 Fundação de Desterro e Lages .....	31
1.3 Memórias de uma invasão .....	33
1.4 Entrando no Sertão da Terra Firme .....	35
1.5 Obras e melhoramentos .....	37
1.6 Estrada e colonização .....	47
1.7 Trajetória dos investimentos públicos .....	51
1.8 De leste a oeste .....	56
<b>Capítulo 2</b>	
<b>ESTRADA DA MATA: SEGUINDO AS PEGADAS DAS TROPAS</b>	61
2.1 Expansão das fronteiras e abertura de caminhos .....	61

2.2 Obras e melhoramentos .....	67
2.3 Por fim, chegamos às ferrovias .....	72
2.4 A velha estrada e a nova rodovia .....	77
2.5 Retilinizando as pegadas das tropas .....	81
<b>Capítulo 3</b>	
<b>ESTRADAS DE LAGUNA A LAGES: TRANSPONDO AS MURALHAS DA SERRA GERAL .....</b>	<b>83</b>
3.1 Caminhos e povoamento no Brasil meridional .....	83
3.2 Aproximando o litoral do planalto .....	88
3.3 Colonização e mineração .....	97
3.4 Consolidando a Estrada de Tubarão e a Serra do Rio do Rastro .....	107
3.5 A perpétua lentidão e civilização .....	112
<b>Capítulo 4</b>	
<b>ESTRADA DO LITORAL: ENTRE MORROS E LAGOAS .....</b>	<b>115</b>
4.1 Transportes e civilização .....	115
4.2 Abrindo a Estrada do Litoral .....	119
4.3 Trecho de São José ao rio Mampituba .....	120
4.4 A difícil travessia dos morros dos Cavalos e do Siríú .....	122
4.5 Laguna ao rio Mampituba .....	124
4.6 Deslocando o eixo dinâmico: do litoral para o interior colonial ..	128
4.7 Estado e planos rodoviários .....	133
4.8 Transportes e padrão de crescimento .....	136
<b>Capítulo 5</b>	
<b>ESTRADA DONA FRANCISCA: A MODERNA ENGENHARIA NO PLANALTO NORTE .....</b>	<b>139</b>
5.1 Caminhos no Brasil .....	139
5.2 Colonização de Joinville e do planalto norte .....	142
5.3 Construção e macadamização .....	144
5.4 Pequena produção mercantil e expansão demográfica .....	155
5.5 Formação do complexo ervateiro .....	158
5.6 O dever das estradas .....	166
<b>Capítulo 6</b>	
<b>ESTRADA TRÊS BARRAS: INTEGRANDO O LITORAL NORTE COM O PLANALTO DE CURITIBA .....</b>	<b>169</b>
6.1 Caminhos e mudanças sociais .....	169
6.2 Abrindo caminhos para o interior .....	173
6.3 Obras e melhoramentos .....	177
6.4 Colonização e novos caminhos: a opção pela Estrada Dona Francisca .....	187



6.5 Estrada e metamorfose .....	194
---------------------------------	-----

## **Capítulo 7**

### **ESTRADA DE BLUMENAU A CURITIBANOS: APROXIMANDO**

<b>DOIS MUNDOS .....</b>	<b>197</b>
7.1 Colonos e tropeiros na definição do território .....	197
7.2 Expansão da colonização e as vias de comunicação .....	202
7.3 Abertura e obras .....	207
7.4 Manutenção e conclusão das obras .....	214
7.5 Período republicando: novos investimentos .....	221
7.6 Estrada e valorização do valor .....	225

## **Capítulo 8**

### **ESTRADAS DE CAMPOS NOVOS: MARCHANDO PARA O**

<b>OESTE .....</b>	<b>227</b>
8.1 Disputa por um território .....	227
8.2 Transportes: entre a economia e a política .....	231
8.3 Império: ocupando os Campos de Palmas .....	234
8.4 Estrada de Campos Novos a Lages pelo Baguais .....	235
8.5 Estrada de Campos Novos a Lages pelo Cerrito .....	238
8.6 Estrada de Campos Novos a Lages por Curitibaanos .....	239
8.7 Estrada de Campos Novos a Palmas (em direção a oeste) .....	242
8.8 República: a metamorfose dos Campos de Palmas .....	250
8.9 Optando por Campos Novos .....	253
8.10 Três olhares sobre uma estrada .....	261

## **Capítulo 9**

### **ESTRADA DE PALMAS ÀS MISSÕES: CORTANDO UM TER-**

<b>RITÓRIO EM DISPUTA .....</b>	<b>265</b>
9.1 Territórios e Tratados .....	265
9.2 Os Campos de Guarapuava e Palmas e as Missões .....	268
9.3 Paulistas em direção ao Sul .....	272
9.4 Os relatórios de Rohan, Gengembre e Hégréville e o parecer de Castro .....	277
9.5 Relatório Henrique de Beaupaire Rohan (1854) .....	278
9.6 Relatório Emilio Gengembre (1856) .....	281
9.7 Relatório Frederico Hégréville (1857) .....	283
9.8 Parecer Pedro Maria Xavier de Castro (1857) .....	287
9.9 Obras e melhoramentos .....	289
9.10 Tropeirismo e a Colônia Militar de Chapecó .....	294
9.11 As estradas do oeste nos mapas e nos planos rodoviários ....	298
9.12 Estrada, território e poder .....	301

<b>Capítulo 10</b>	
<b>ESTRADA FEDERAL DE FLORIANÓPOLIS A JOINVILLE: DEFININDO O EIXO DINÂMICO .....</b>	<b>303</b>
10.1 Espaços naturais e espaços valorizados .....	303
10.2 Estrada do Litoral da Terra Firme .....	306
10.3 Estrada do Itajaí .....	315
10.4 Estrada Federal de Florianópolis a Joinville .....	320
10.5 Produção e circulação: unidade indissolúvel .....	327
<b>Capítulo 11</b>	
<b>TÉCNICAS, ENGENHARIA E PLANEJAMENTO: POLITIZAÇÃO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DOS CAMINHOS E ESTRADAS EM SANTA CATARINA .....</b>	<b>331</b>
11.1 Caminhos, estradas e rodovias: palimpsesto territorial .....	331
11.2 Politização das camadas geoeconômicas .....	335
11.3 Progresso material e mudanças sociais .....	338
11.4 Instituições e regulamentos: disciplinando os caminhos .....	348
11.5 Engenheiros a serviço das estradas .....	354
11.6 Retilinizando as estradas, planejando as rodovias .....	360
11.7 A tarefa de Sísifo .....	368
<b>Capítulo 12</b>	
<b>INÍCIO DA “ERA RODOVIÁRIA” EM SANTA CATARINA .....</b>	<b>371</b>
12.1 A modernidade sobre quatro rodas .....	371
12.2 Automóveis particulares e de aluguel .....	374
12.3 Viajando pelo interior .....	378
12.4 Ônibus e transporte coletivo .....	381
12.5 O secular choque dos contrários .....	384
<b>Palavras finais .....</b>	<b>387</b>
<b>Referências .....</b>	<b>391</b>

## Agradecimentos

Mesmo sendo um estudo quase solitário, gostaria de registrar alguns agradecimentos a instituições e pessoas que colaboraram durante a pesquisa e a escrita dos artigos.

Ao CNPq e à FAPESC pelo apoio financeiro, o qual me possibilitou fazer saídas de campo e ter acesso a fontes disponíveis em algumas bibliotecas e em alguns arquivos. À UNESCO, que sempre me disponibilizou recursos físicos e financeiros para a realização dessa e de outras pesquisas.

No início, contei com o apoio de alguns bolsistas do Curso de Economia, que me auxiliaram na execução da pesquisa. Destaco Talita Alves de Messias e André de Almeida Scholl, com os quais compartilhei a aventura de percorrer a Estrada de Lages e a Estrada Dona Francisca durante quatro dias de tensão e imaginações. A Liara Darabas Ronçoni e a Gabriel Crozetta Mazon, que me acompanharam nos arquivos e nas bibliotecas, suportando minha obsessiva persistência com as fontes. A Yuri Damásio, que pacientemente me auxiliou na transição de textos indecifráveis e na tabulação dos dados.

Ao meu amigo e parceiro Luiz Fernando Saraiva agradeço os conselhos. Ao meu amigo Stefano Mattei, como café e cerveja, agradeço as reflexões sobre o mundo da literatura, portanto, sobre a alma e a necessidade de viver.

Destaco a acolhida que tive em inúmeras bibliotecas e arquivos onde pude acessar as fontes que me permitiram escrever os artigos. Em especial, aos trabalhadores e às trabalhadoras da Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina, do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina e do Centro de Memória da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina. Ao Grupo de Pesquisa História Econômica e Social de Santa Catarina e ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da UNESCO. Aos meus amigos e às amigas da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica e da Associação de Pesquisadores em Economia Catarinense. Aos Economistas Nobres que seguiram o caminho fazendo suas escolhas e que continuam lutando em defesa do desenvolvimento, da justiça social e, sobretudo, da democracia.

Em todos os momentos, sobretudo na turbulenta pandemia, tive o carinhoso aconchego da Giani, do Renan e da Luani. Por vocês, tudo vale a pena. Sempre!

# Prefácio

## Os caminhos de Santa Catarina

**E**ste importante livro que agora chega ao público apresenta o resultado de um longo, inédito e detalhado trabalho de pesquisa de autoria do economista e professor universitário Alcides Goularti Filho. O autor afirma que começou a trabalhar neste tema a partir de 2008, mas lendo o material logo concluímos que é o trabalho de uma vida inteira. A abordagem escolhida é multidisciplinar, versando sobre História, Geografia, Economia, sem perder de vista características ambientais, culturais e políticas do processo de crescimento e consolidação da rede viária. Trata-se de uma obra única para que possamos entender a história catarinense em seu conjunto.

Através dos caminhos e estradas vamos acompanhando o crescente domínio da colonização portuguesa e depois a extensão geográfica dos poderes estatais do Império e da República. As estradas possuem o dom de sintetizar um conjunto muito peculiar de fatores: a presença do Estado, o crescimento da economia e a colonização do território. Através do crescimento das estradas compreendemos

a redução constante dos territórios indígenas, o crescente poder dos portos, das capitais, além do fluxo da colonização europeia, o avanço da pecuária, da agricultura e, mais recentemente, da mineração e da indústria. As estradas dão concretude física ao desenvolvimento do capitalismo, suas riquezas e suas mazelas.

Santa Catarina possui uma formação geográfica peculiar. O Estado se divide entre uma planície litorânea ao leste e um planalto íngreme que desce suavemente à oeste. A Serra Geral, que divide estas regiões, é um divisor de águas que separa a bacia platina (para onde correm os rios do planalto, como Canoas, Pelotas, Iguaçu e outros) das bacias litorâneas, como os rios Itajaí, Itapocu, Araranguá e outros. Pela topografia e pouca profundidade dos rios, navegação fluvial teve empregos limitados. Sendo inviável uma integração fluvial, desde o início da colonização do território a abertura de caminhos terrestres foi uma alternativa no rumo da integração catarinense.

Durante o período colonial Santa Catarina era apenas a pequena faixa litorânea onde postavam-se as vilas de Laguna, São José, Deserto, São Miguel (hoje Biguaçu) e São Francisco. A partir de 1820, com a incorporação do Município de Lages, separado da Província de São Paulo, Santa Catarina ganha um novo sertão, uma enorme área de expansão a oeste, com territórios ainda pouco definidos em sua demarcação, tanto em seus limites internacionais, que só foram resolvidos com a Argentina em 1895 (através da arbitragem do Presidente Cleveland), como em suas divisas estaduais, que só foram concluídas com o Paraná em 1916 (com o Acordo ao final da Guerra do Contestado). A construção dos caminhos e estradas do planalto era orientada, entre outros fatores, pela disputa territorial.

A barreira da Serra Geral era o principal obstáculo à integração viária da Província e, mesmo depois da República permaneceu sendo um sério desafio. Os custos de construção de estradas quando o comércio era inicialmente muito baixo entre as regiões estimulava o isolamento entre os municípios e a permanente precariedade dos caminhos. Digo caminhos, pois se tratava principalmente de picadas abertas nas matas que serviam de caminho para cargueiros de mulas que levavam mercadorias do litoral ao planalto e de gado vacum que descia do planalto para abastecer as vilas do litoral. Estes eram os casos das estradas Lages-Laguna, Lages-Estreito, Curitiba-Blu-

menau e São Bento-Joinville. Estas quatro estradas eram pontos nodais de integração e comércio entre planalto e litoral, sendo ao longo de todo o século XIX e primeiras décadas do séc. XX praticamente transitáveis unicamente para tropas de mulas e o gado. Apenas a Estrada Dona Francisca, em alguns momentos, permitia o trânsito de carroças, o que era raro. As distâncias não eram contadas em léguas ou quilômetros, mas em número de dias de viagem. Uma viagem de tropas de mulas de Florianópolis à Lages, em 1912, com o tempo bom, durava 12 dias. Com chuvas e quedas de barreiras no caminho este tempo poderia duplicar.

O autor reconstrói os contextos históricos vivenciados em Santa Catarina, desde o aproveitamento das antigas trilhas indígenas pelos colonizadores, como a Caminho de Peabirú que ligava o litoral de Santa Catarina ao Paraguai e aos Andes, como as diversas vias abertas a facão que ligavam as vilas catarinenses. Os caminhos catarinenses foram construídos por braços indígenas e africanos, ou muitas vezes com os braços de soldados sujeitos ao recrutamento militar forçado ou de colonos europeus endividados, em busca de parques rendimentos.

Como o trânsito de mulas com suas buacas lotadas de mercadorias era sazonal, frequentemente estes caminhos se fechavam com o crescimento natural da vegetação, o que ampliava seus custos de manutenção. Por muitas oportunidades projetos ferroviários foram planejados para superar estas dificuldades físicas. As Províncias do Paraná e de São Paulo venceram estas barreiras físicas ainda no século XIX com a construção de ferrovias, como a Santos-Jundiaí (inaugurada em 1865) e a Paranaguá-Curitiba (inaugurada em 1885). Mas Santa Catarina não possuía capitais para esta empreitada, nem projeção política nacional que viabilizasse este investimento por parte do governo imperial. Então, a alternativa local foi perseverar na manutenção e ampliação dos caminhos existentes, ora recorrendo à empreiteiros, ora se empregando soldados das Colônias Militares.

A pobreza e a escassez de recursos públicos acompanharam a história catarinense desde cedo. Como a arrecadação de impostos era baixa, os investimentos na ampliação e manutenção da malha viária eram modestos. Como a malha viária era acanhada e o comércio demandava altos custos de transporte, a arrecadação de impostos

continuava resultando baixa, fechando-se um circuito de pobreza e baixo investimento. Por muito tempo Santa Catarina sofreu os efeitos deste fenômeno de autorreprodução da pobreza. Mesmo nas regiões coloniais mais prósperas, por muitos anos os imigrantes assentados tiveram dificuldades para a comercialização de seus excedentes, tais eram os resultados da descapitalização e da precariedade das estradas. No entanto, o autor nos adverte para a linguagem dos relatórios, documentos oficiais e reportagens de visitantes. As comparações que frequentemente eram realizadas entre Santa Catarina e outras regiões e países são, frequentemente, injustas, idealizadas e descontextualizadas. No mundo todo havia dificuldades sérias de transportes durante o longo período cronológico abordado. Conhecer a abertura dos caminhos catarinenses é estudar suas forças e fraquezas, mas mesmo precários, estes caminhos serviram de polos de comunicação, comércio, trânsito de soldados, artérias para mercadorias.

É impressionante a quantidade de fontes consultadas pelo autor. Há um enorme acervo de Relatórios de Presidentes de Província, Mensagens de Governadores, crônicas de viajantes estrangeiros, ofícios e telegramas de secretários de obras públicas e viação, correspondência com Governo Federal e outros Estados, além de abundante literatura histórica. Há uma especial recuperação cartográfica, com a reprodução de mapas originais das estradas, o que dá uma informação substancial do progressivo aumento da legibilidade do território e da sociedade por parte do aparelho de estado.

Na segunda metade do século XX, com a ampliação da exploração madeireira no planalto, o desenvolvimento da integração entre a pequena propriedade e a indústria, o crescimento da avicultura e suinocultura e a intensificação da mineração no sul do Estado, particularmente a partir do financiamento federal durante a Ditadura Militar iniciada em 1964, acontece um rápido impulso na construção e pavimentação de estradas. As escalas de investimento representam uma aceleração no ritmo de desenvolvimento capitalista e na integração viária de diferentes polos de desenvolvimento. Mas este investimento aconteceu sobre uma estrutura preexistente, construída ao longo de séculos. Este é um dos ensinamentos-chave desta obra, as estradas são o resultado de camadas geoeconômicas. São produto do conhecimento, trabalho e empenho de diferentes gerações.



O ineditismo da obra se deve ao fato de que nenhum autor ainda tenha encarado o conjunto deste desafio, reunindo estudos e documentações por mais de três séculos de história. A visão de conjunto que este trabalho proporciona é um verdadeiro privilégio aos leitores e um marco definitivo para a historiografia. Este livro, embora seja uma obra especializada na área de História Econômica, rica no acervo de informações e no resultado de longa pesquisa, é de leitura direta e agradável, perfeitamente acessível ao grande público, sem perder em profundidade de análise. Boa leitura!

Florianópolis, agosto de 2021.

Paulo Pinheiro Machado  
Departamento de História — UFSC



# Introdução

Este livro é o resultado de uma pesquisa que iniciei em 2008, a qual se estendeu até 2021, sobre a história econômica dos transportes terrestres (caminhos, estradas e rodovias) em Santa Catarina. Ele é um desdobramento ampliado de temas específicos presentes em meu livro *Formação Econômica de Santa Catarina*.

Nos três primeiros anos, a pesquisa contou com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação de Santa Catarina (FAPESC) e da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Inicialmente, o objetivo era estudar as unidades do complexo ervateiro no planalto norte-catarinense, que incluíam a Estrada Dona Francisca. Esse projeto contou então com o apoio da UNESC, por meio do programa de iniciação científica (2008), e do CNPq, via edital Universal (2009) e Bolsa de Produtividade (2010-2012).

O segundo momento foi um estudo sobre a integração do litoral sul com o planalto serrano, que incluía a Estrada de Laguna a Lages. O projeto foi financiado pelo CNPq — editais Universal (2010) e Ciências Humanas e Sociais Aplicadas (2010) —, pela FAPESC — edital Universal (2010) — e pela UNESCO — edital Grupo de Pesquisa (2010-2012). O restante dos artigos escrevi entre 2012 e 2021 com base nas fontes coletadas durante minhas saídas de campo e nas pesquisas realizadas em bibliotecas e arquivos. Portanto, este livro é o resultado de uma “era desenvolvimentista”.

Em uma perspectiva mais ampla, esta pesquisa se insere dentro de uma agenda de investigação que venho realizando sobre a história econômica dos transportes e das comunicações em Santa Catarina desde 2003. A primeira etapa resultou no livro *Porto, ferrovias e navegação em Santa Catarina* (2013). Esta, sobre os transportes terrestres, compreende a segunda etapa da pesquisa. A terceira está em fase final de conclusão e versa sobre os meios de comunicação (correios, telégrafos e telefonia). A última etapa, que aborda sobre os transportes aéreos, ainda está em andamento.

Após concluir os artigos sobre a Estrada Dona Francisca e a Estrada de Laguna a Lages, segui pesquisando e escrevendo sobre o tema por mais de 10 anos, sem vínculo com algum projeto de pesquisa. O que manteve minha disciplina e persistência no tema foi meu interesse em melhor compreender a formação econômica e socioespacial de Santa Catarina.

As fontes utilizadas para a escrita dos capítulos foram obtidas nas seguintes instituições: Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e Arquivo Histórico do Exército, no Rio de Janeiro; bibliotecas do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Ministério dos Transportes, em Brasília; Arquivo Público e Biblioteca Pública do Paraná, em Curitiba; Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina, Centro de Memória da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina e Coleção de Obras da Biblioteca da Universidade Federal de Santa Catarina, em Florianópolis. Também realizei pesquisas nas bibliotecas e nos arquivos municipais em Joinville, Blumenau, Rio do Sul, Itajaí, Lages, Caçador, São Bento do Sul, Rio

Negrinho, Mafra, Canoinhas, Porto União e Orleans. Além de diversas bibliotecas universitárias de Santa Catarina.

As principais fontes utilizadas foram: relatórios oficiais, correspondências de engenheiros, mapas, jornais, legislações, almanaques, guias rodoviários, álbuns comemorativos e obras raras. Destaco dois importantes acervos digitais, a Hemeroteca da Biblioteca Nacional e a Hemeroteca Digital Catarinense.

Em paralelo com a execução da pesquisa, realizei quatro exposições de cartografia histórica de Santa Catarina na UNESCO e na UDESC, cujo tema central foi a integração territorial. Os mapas eu obtive na Biblioteca Nacional, no Arquivo Nacional e no Arquivo Histórico do Exército. Também realizei saídas de campo para fazer reconhecimentos *in loco* de todas as estradas aqui apresentadas.

Em uma perspectiva crítico-social, meu objetivo é compreender a trajetória dos transportes terrestres (caminhos, estradas e rodovias) dentro da formação econômica e socioespacial de Santa Catarina, aproximando o diálogo da Economia com a História e a Geografia.

Como categorias de análise, entendo os transportes terrestres como um tipo específico de **camada geoeconômica** que integra os **sistemas regionais de economia**. Camada geoeconômica e sistema regional são **formas de adensamento do Estado e do capital no território**. As camadas geoeconômicas são compostas por disponibilidades materiais que possibilitam a realização da circulação e dos fluxos (transportes, comunicações, energia, abastecimento). Os sistemas regionais de economia são formados por complexos regionais (agrário, extrativista e industrial), polos industriais e setores produtivos. No interior dos sistemas regionais, combinam-se as diversas camadas geoeconômicas que promovem a diversificação econômica. Dentro de um sistema regional de economia, uma estrada, enquanto investimento público, constitui-se a camada geoeconômica que adensa o Estado no território. O Estado se faz presente no lugar por meio da institucionalização das esferas da existência e atuando na regulação e na intervenção direta na economia.

Podemos pensar em uma estrada como uma camada geoeconômica no longo processo de transformação dos **espaços naturais**

em **espaços de valorização do valor**. Para consolidar uma ocupação territorial e transformá-la de um espaço natural para um espaço de valorização do valor, exige-se uma expansão demográfica que pode ocorrer por meio da colonização, imigração e migração. Para garantir a permanência dessa população no território (por exemplo, nos núcleos coloniais), são necessárias condições mínimas de reprodução da sua existência como a infraestrutura social básica (por exemplo, uma estrada), cujas obras, em larga medida, dependem de ações do Estado.

Os investimentos públicos, porém, ocorrem quando há, minimamente, disponibilidade orçamentária para executá-los, uma vez que, em um primeiro momento, estão vinculados ao aumento da arrecadação tributária, a qual depende do movimento econômico, cujo aumento está vinculado, entre outras fontes, às melhorias na produção e na circulação dos bens e dos serviços.

Mais e melhores estradas promovem a diversificação econômica, contribuem para o aumento da arrecadação tributária, para a consolidação da expansão demográfica e para a ocupação territorial. No entanto, todas as fases dessa formação econômica exigem uma ação direta do Estado, fazendo da intervenção estatal a “permanência” na longa duração dos estudos sobre os transportes terrestres em Santa Catarina.

Também podemos pensar em uma estrada como elemento de uma “rica totalidade”, que resulta de múltiplas determinações. Se a presença de uma estrada contribui para a ocupação territorial, para a expansão demográfica, para a manutenção da população no território, para a diversificação econômica e para o aumento da arrecadação, então ela também é uma “permanência”. O ponto de partida e o ponto de chegada para entendermos a transformação dos espaços naturais em espaços de valorização do valor. Estrada é um instrumento que incorpora e transfere valor ao seu entorno. Portanto, vetor do crescimento e do possível desenvolvimento socioeconômico.

Estudando a trajetória do sistema viário catarinense desde o século XVIII, podemos observar a constituição de uma rede de vilas e cidades que se entrelaçavam, criando disponibilidades materiais para a formação de um mercado interno. Do ponto de vista socioespacial, durante o século XIX, podemos olhar para Santa Catarina como um **território de passagem** se ressaltarmos apenas o movimento das tro-

pas no Caminho de Viamão a Sorocaba; como uma **economia de subsistência** se destacarmos as atividades de reprodução simples no litoral colonizado por imigrantes açorianos ou como um **mercado interno em formação** se observamos os diversos fluxos que havia nos caminhos e nas estradas que integravam vilas e cidades do litoral (sul, leste e norte), do planalto (serrano e norte) e do oeste (meio-oeste e extremo oeste) catarinense. Talvez o mais correto seria afirmar que esses três movimentos se combinavam no tempo e no espaço com algumas predominâncias e colocavam-se à frente do processo de acumulação de algumas atividades específicas. Como foi a economia mercantil do tropeirismo e da pecuária no planalto, a economia de reprodução simples no litoral e a pequena produção mercantil nas áreas de colonização. Os caminhos e as estradas integravam essas unidades de “regimes de produção e circulação” e criavam condições para a formação dos sistemas regionais de economia.

Se aceitarmos a hipótese de que, ao longo dos séculos XIX e XX, os caminhos e as estradas integraram unidades e formaram sistemas, teremos que ir além do discurso da **perpétua lentidão** dos transportes terrestres e observar a **constante circulação** que as estradas proporcionavam. A história econômica dos caminhos, das estradas e das rodovias em Santa Catarina é a trajetória do **secular choque dos contrários entre a longevidade do intransitável com a permanente circulação**.

A síntese gerada do choque dos contrários é a realidade da economia catarinense, ou seja, uma economia dinâmica pautada na especialização regional, na diversificação econômica e na integração produtiva. Uma economia dinâmica que convive lado a lado com as desigualdades sociais, a concentração de renda e o conservadorismo político e social. É parte constitutiva da modernização conservadora do Brasil, que nos últimos anos abandonou o projeto modernizador e assumiu com mais ênfase o caráter conservador. Resistir a esse avanço conservador e colaborar na construção de um projeto mais igualitário de sociedade é um compromisso que assumo contidamente nas minhas lutas e nas minhas atividades acadêmicas.