

Caminhos contemporâneos da Serra Dona Francisca

Contemporary ways of Sierra Dona Francisca

Gustavo Grein da Silva
Graduando, História/Univille
Bolsista PIBIC
gustavo.grein@gmail.com

Fernando Cesar Sossai
Univille
fernandosossai@gmail.com

Resumo: A Serra Dona Francisca tem sido veiculada pela imprensa como um roteiro de apreciação de belas paisagens e elementos culturais relacionados ao século XIX. O que move esse artigo são os desejos de saber como a análise dos discursos produzidos sobre o passado da Serra poderia contribuir para uma melhor compreensão das representações que sobre ela circulam no presente. Diante disso problematizamos os escritos produzidos sobre a Serra Dona Francisca no período de 1820 a 2002, sendo em um primeiro momento abordadas as impressões dos viajantes que visitaram a Colônia Dona Francisca durante o século XIX e em seguida as obras de historiadores e outros estudiosos que escrevem sobre a Serra em diferentes momentos, mas a partir de um local em comum, a cidade de Joinville.

Palavras-chave: Serra Dona Francisca; práticas; representações

Abstract: Sierra Dona Francisca has been released by the press as a roadmap for the assessment of scenic and cultural elements related to the nineteenth century. What motivates this article are the desires to know how the analysis of discourses produced over the past Serra could contribute to a better understanding of the representations that circulate about her in this. At that problematize the writings produced on the Sierra Dona Francisca in the period 1820 to 2002, which at first dealt with the impressions of travelers who visited the Dona Francisca Colony during the nineteenth century and then the works of historians and other scholars who write on Sierra at different times, but from a common place, the city of Joinville.

Keywords: Sierra Dona Francisca, practices, representations

Sobre a Serra Dona Francisca: primeiras palavras

Integrante da Serra do Mar, a Serra Dona Francisca é uma formação montanhosa localizada no norte do estado de Santa Catarina, entre as cidades de Joinville, Garuva, Campo Alegre e São Bento do Sul¹. A denominação Dona Francisca advém da construção da Estrada

¹ Ao longo de sua extensão, a Serra do Mar recebe variadas denominações populares. No Rio de Janeiro ficou conhecida como Serra dos Órgãos e da Bocaina, em São Paulo como Paranapiacaba, e, no Paraná como Graciosa

Dona Francisca na segunda metade do século XIX, traçado que atualmente corresponde às rodovias SC 301 e BR 280².

Oficialmente considerada como área de proteção ambiental³, a Serra Dona Francisca é um dos últimos redutos de mata atlântica do país e também desempenha um importante papel para a região norte catarinense, uma vez que abriga grande parte das nascentes dos rios que abastecem as cidades litorâneas, inclusive Joinville, a maior do estado⁴.

Nos últimos dez anos, toda a Serra vem passando por constantes reformas. A via destinada aos automóveis foi completamente reformada, ampla iluminação foi instalada na tentativa de garantir que os passeios noturnos fossem mais bem aproveitados, um grande mirante foi requalificado para que todos apreciassem suas sinuosidades, várias bicas d'água foram embelezadas com pedras e deques de madeira. Além disso, alguns aparelhos de turismo foram estruturados na busca por assegurar a visitação da região, quais sejam: hotéis fazenda, pousadas, restaurantes, apiários, engenhos, alambiques e as famosas trilhas ecológicas que levam ao Morro da Tromba e ao Castelo dos Bugres⁵.



Figura 1 – Vista do mirante sobre a Serra Dona Francisca inaugurado em 11 de janeiro de 2002. Fotografia produzida por Gustavo Grein da Silva. Joinville, 24 de junho de 2011. Fonte: Acervo do autor, 2011.

e Marumbi. Em Santa Catarina, na região do Vale do Itajaí é chamada de Serra do Itajaí, e de Serra do Tabuleiro nas imediações de Palhoça, grande Florianópolis.

² A rodovia SC 301 tem início em Joinville, passa por Campo Alegre e segue até São Bento do Sul onde faz uma interseção com a BR 280, rodovia que atravessa o estado catarinense, de São Francisco do Sul no litoral até Dionísio Cerqueira na divisa com a Argentina, também passando por alguns municípios que estiveram na rota da Estrada Dona Francisca, tais como: São Bento do Sul, Rio Negrinho e Mafra.

³ Criada por Decretos Municipais nº 8.055/97 Joinville e nº 055/97 Garuva.

⁴ A bacia hidrográfica do rio Cubatão é considerada uma das mais importantes bacias hidrográficas da região nordeste de Santa Catarina. A estação de tratamento de água do Rio Cubatão é responsável por 70% do abastecimento de água de Joinville, a cidade mais populosa de Santa Catarina com 515.212 habitantes, de acordo com o Censo 2010.

⁵ O Morro da Tromba é uma elevação com 967 metros de altura, destino para praticantes de esporte de aventura, como montanhismo e escalada, seu acesso se faz pelo distrito de Pirabeiraba em Joinville, assim como o Castelo dos Bugres que também é outra formação rochosa para onde se dirigem grupos de montanhistas. Nos Castelo dos Bugres ainda há algumas lendas que contribuem para fazer do local um atrativo turístico da região.

Na imagem acima podemos observar a presença de turistas tirando fotografias no mirante da Serra Dona Francisca, uma cena que se observa muito aos finais de semana, vésperas de feriado, e período de férias, quando aumenta o movimento de pessoas viajando entre o litoral e o planalto. Também próximo ao mirante moradores da região instalam barracas para vender caldo de cana, bananas e outros produtos aproveitando a parada dos turistas.

Recentemente, a Serra Dona Francisca tem assumido um lugar de destaque em programas governamentais que visam garantir o desenvolvimento econômico dos moradores que habitam suas imediações. Sob a premissa do turismo sustentável, a região tem sido amplamente divulgada na imprensa, principalmente a partir da criação em 1997 da APA (Área de Proteção Ambiental) Dona Francisca, com o objetivo de preservar os recursos ambientais, principalmente os mananciais hídricos através de medidas de estímulo ao desenvolvimento de atividades não degradantes por parte de seus moradores, como o manejo florestal, a agricultura orgânica e o turismo rural.

O turismo rural passou a ser difundido em Joinville a partir de 1992 quando algumas medidas foram tomadas a fim de turistificar a Estrada Bonita, outro caminho localizado nas proximidades da Serra. Desse momento em diante, outras localidades também foram sendo estruturadas para receber os turistas, tais como a região do Piraí, a Estrada do Quiriri e a Serra Dona Francisca⁶, como observamos na edição do Jornal A Notícia de 8 de setembro de 1996. Na ocasião o jornal estava abrindo uma série de reportagens sobre os bairros de Joinville, iniciando pela Vila Dona Francisca a que descreve como sendo o menor centro urbano de Joinville, mas um dos maiores em importância histórica. O caderno estampa algumas imagens de pessoas conhecidas pela população local, espaços naturais, tradições festivas, culinárias e arquitetônicas que são apresentadas como um conjunto de elementos do século XIX que resiste à ação do tempo.

Foi o desejo de investigar mais profundamente alguns dos pontos da imensa rede de discursos contemporâneos sobre a Serra Dona Francisca que moveu a escrita desse artigo. Interessava-me, muito especialmente, problematizar a seguinte questão: como a análise dos escritos sobre o passado dessa Serra poderia contribuir para uma melhor compreensão das representações que sobre ela circulam no presente? Para o desenvolvimento dessa indagação, realizamos um amplo levantamento dos escritos que, a sua maneira, registraram práticas e

⁶ Ambas as localidades ficam nas imediações da Estrada Dona Francisca.

representações efetuadas no passado e no presente da Serra Dona Francisca.

Dentre livros, artigos, teses e dissertações, foram encontrados mais de 150 produções alusivas à região. Dada às limitações desse artigo, selecionamos para análise apenas os que foram produzidos pelos viajantes europeus que circularam pela Serra no século XIX e os que foram elaborados por alguns historiadores que se utilizaram da historicidade da Serra para explicar a formação da cidade de Joinville. Trata-se, então, de refletir sobre o processo de representação da Serra Dona Francisca de tal modo a problematizar esses escritos como evidências do passado que, no hoje, contribuem para a constituição de marcadores culturais para a região.

Sob o olhar dos viajantes no século XIX

Algumas das primeiras impressões sobre a serra nos chegam sob a forma de relatos de viajantes europeus, que visitaram a freguesia de São Francisco e a Colônia Dona Francisca no século XIX em diferentes períodos, observando diferentes estágios de desenvolvimento desses locais; observações essas que em alguns aspectos assemelham-se e em outros se diferenciam devido aos objetivos de cada viajante.

O viajante francês Auguste de Saint-Hilaire⁷, tendo passado por outras províncias, chegou em 1820 em São Francisco. Em seu relato, destacam-se os aspectos geográficos, demográficos, climáticos, populacionais, políticos e comerciais. Para Saint-Hilaire⁸, o desenvolvimento econômico de São Francisco poderia se dar com a conclusão de uma estrada sobre a picada já existente, que ligava o local chamado Três Barras nas imediações de Garuva ao planalto de Curitiba. O caminho já era utilizado como ramal de abastecimento de São Francisco, por onde produtos como a carne seca, o mate e o toucinho eram trazidos do planalto pelos tropeiros.

Saint-Hilaire alude a uma ligação entre São Francisco e Curitiba baseado em sua experiência, pois tinha conhecimento das terras do planalto que já havia visitado e descrito em

⁷ Botânico e naturalista, Auguste François César Prouvençal de Saint-Hilaire, percorre o Brasil entre os anos de 1816 e 1822, tendo por objetivo observar em que medida a infinidade de plantas existentes no Brasil, ainda desconhecidas na Europa, poderiam ser benéficas aos interesses franceses. Uma de suas medidas ao chegar ao Rio de Janeiro, foi a de remeter caixas com espécies de plantas a Martinica e a Caiena, colônias francesas situadas na América.

⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem à província de Santa Catarina, 1820. Tradução de Carlos da Costa Pereira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936. p. 101-102.

outro momento como sendo uma zona fértil. Para ele, a exportação dos produtos dessa região pelos portos de Paranaguá e São Francisco viria a contribuir para o desenvolvimento de ambas as vilas litorâneas.

Quando escreveu em 1820, o planalto era esparsamente povoado. Os moradores dedicavam-se a coleta da erva-mate e ao cultivo de determinadas culturas, todavia São Francisco já era beneficiado por esse trânsito de tropeiros. O sentido da abertura de uma estrada para Saint-Hilaire era comercial, e a serra um obstáculo a ser vencido. Para o viajante, São Francisco poderia participar como o principal porto da Comarca de Curitiba com a conclusão de uma estrada sobre a picada Três Barras.

Pouco mais de trinta anos depois, a serra é novamente objeto de enunciação por intermédio do relato do viajante prussiano Theodor Rodowicz-Oswiecimsky⁹, porém, a partir de outro local, e em outro contexto: a fundação do núcleo da Colônia Dona Francisca. Rodowicz-Oswiecimsky permaneceu na colônia de setembro de 1851 até junho de 1852, quando observou e descreveu pormenorizadamente o clima, as terras e a população da localidade. Suas anotações foram impressas e publicadas na Europa em 1853 sob o título *Die Kolonie Dona Francisca in Süd Brasilien* (A Colônia Dona Francisca do Sul do Brasil)¹⁰.

Rodowicz-Oswiecimsky vem para a Colônia Dona Francisca no ano de sua fundação. Nesse período em que permanece observa os trabalhos de Léonce Aubé, o primeiro administrador dos domínios Dona Francisca, para ligar a colônia à picada de Três Barras, o transporte de produtos pelos tropeiros até a vila de São Francisco, e, diferentemente de Saint-Hilaire, não havia circulado pelo planalto. Entretanto, percebe que esse comércio existente com São Francisco poderia contribuir para o desenvolvimento da colônia, e expressa a necessidade de uma estrada por onde os produtos pudessem ser transportados, a fim de na colônia serem armazenados e comercializados.

Se Saint-Hilaire via na estrada a possibilidade de São Francisco participar como porto principal da Comarca de Curitiba, Rodowicz-Oswiecimsky¹¹ acreditava ser difícil entrar em concorrência com Paranaguá, já que tal localidade dispunha de um porto com amplo comércio

⁹ Militar, Theodor Rodowicz-Oswiecimsky vem para a recém-fundada Colônia Dona Francisca a fim de observar as condições que se encontravam as pessoas que haviam emigrado dos estados germânicos, e alertar os que haviam ficado na Europa sobre a real situação desses imigrantes. Para que fosse levado a conhecimento, os desenganos e desilusões relatados pelas pessoas que migraram.

¹⁰ RODOWICZ-OSWIECIMSKY, Theodor; CHELLA, Júlio. A Colônia Dona Francisca no sul do Brasil. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1992.

¹¹ RODOWICZ-OSWIECIMSKY, Theodor; CHELLA, Júlio. A Colônia Dona Francisca no sul do Brasil. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1992. p. 76.

e uma ligação com Curitiba pela Estrada Graciosa, passando por pontos importantes, como as vilas de Morretes e Antonina. Em que pese o fato das observações de Saint-Hilaire e Rodowicz-Oswiecimsky possuírem uma agenda comum sobre a Serra Dona Francisca (a construção da estrada como meio de ligação entre o planalto e o litoral), não podemos deixar de registrar que Rodowicz-Oswiecimsky não tinha certeza de que isso garantiria o atendimento das expectativas econômicas que se faziam entre a população da região.

Ainda que cético quanto às pretensões do empreendimento de Léonce Aubé, Rodowicz-Oswiecimsky explicita que, embora nem todos os anseios da colônia pudessem ser concretizados, referindo-se aos ideais de desenvolvimento da colônia por intermédio de estradas rumando ao interior, mesmo assim a colônia seria beneficiada com o trânsito de animais de corte, como mais tarde foi, e o comércio facilitado de alguns produtos.

Passados seis anos do retorno de Rodowicz-Oswiecimsky à Europa, outro viajante dirige-se para a colônia Dona Francisca, o médico germânico Robert Christian Berthold Avé-Lallemant¹² que regressa à Europa em agosto de 1858 após ter permanecido por dez dias na colônia. O que esse viajante presencia e descreve são os trabalhos da já referida Estrada da Serra, depois denominada Dona Francisca, e os planos para a fundação de um segundo núcleo colonial, denunciando que nesse momento se busca traçados para subir a serra em uma tentativa não apenas de estabelecer laços com outras vilas, mas de expansão da colônia sobre áreas não povoadas do planalto.

No momento em que Avé-Lallemant ruma para Curitiba, segue uma comitiva que o acompanha até o Campo dos Ambrósios. Desse trajeto faz um relato dos aspectos da geografia, da mata, da fauna e das construções que avista no caminho, nos sendo relevante a descrição do contato que teve com um suíço. Esse, por sua vez, possuía uma serraria movida por uma roda hidráulica no Rio da Prata; o que nos indica o momento em que determinadas pessoas passaram a ser beneficiárias das obras decorrentes da construção da Estrada da Serra. E isso pode ser depreendido do fato de localizarem seus negócios, como a serraria na região que mais tarde seria Pirabeiraba e que a esse momento se inseria no novo eixo de desenvolvimento da Colônia Dona Francisca.

Embora esses viajantes europeus tenham circulado pela província de Santa Catarina e produzido importantes registros de práticas e representações da Serra Dona Francisca durante

¹² Avé-Lallemant é convidado por Alexander von Humboldt para participar da expedição Novarra ao Brasil. Avé-Lallemant abandonou a expedição no Rio de Janeiro e passou a viajar sozinho pelo Brasil, sendo que grande parte dessas expedições foram apoiadas pessoalmente por D. Pedro II.

o século XIX, temos que sublinhar que eles não foram os únicos. Vejamos como alguns historiadores também se apropriaram do passado da Serra na tentativa de elucidar as vivências de tempos remotos na Colônia Dona Francisca e, posteriormente, no município de Joinville.

A projeção de uma estrada

Buscando observar os olhares de diferentes autores em relação a Serra, abordamos os interesses manifestados na definição de um traçado para a Estrada Dona Francisca, discutindo as informações contidas na obra de Carlos Ficker, “História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca”¹³. E a perspectiva do jornalista e escritor João Francisco da Silva em “Estrada Dona Francisca”, um trabalho mais recente, publicado em 2002, e que nos é relevante para que possamos observar como os diferentes autores a luz de seu tempo, narram os projetos para ligar as terras da Colônia ao planalto.

O autor Carlos Ficker trata a definição do traçado para a futura Estrada da Serra sob um jogo de interesses políticos e econômicos, protagonizados pela direção da Colônia Dona Francisca de um lado e a Administração dos Bens do Príncipe representada pela figura de Léonce Aubé de outro. Entramos nos fatos, a Estrada Três Barras foi durante algum tempo o único ramal de abastecimento da colônia Dona Francisca como já foi citada, e em direção á essa estrada seguia a picada de Léonce Aubé que Rodowicz-Oswiecimsky observara já em 1851, trabalhos financiados pelo Governo Imperial. Ao mesmo tempo a direção da colônia explora outro traçado, este financiado pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo.

Os dois projetos teriam o mesmo objetivo, explorar uma via de comunicação com o planalto. Quanto ao porquê de dois trabalhos que se moviam sob um mesmo objetivo serem desenvolvidos isoladamente, entram em cena os interesses particulares de ambos os lados. O mapa abaixo é bastante significativo para compreendermos de modo mais concreto esses dois projetos para a região.

¹³ FICKER, Carlos. História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. 2ª ed. Joinville, SC: Do Autor, 1965.

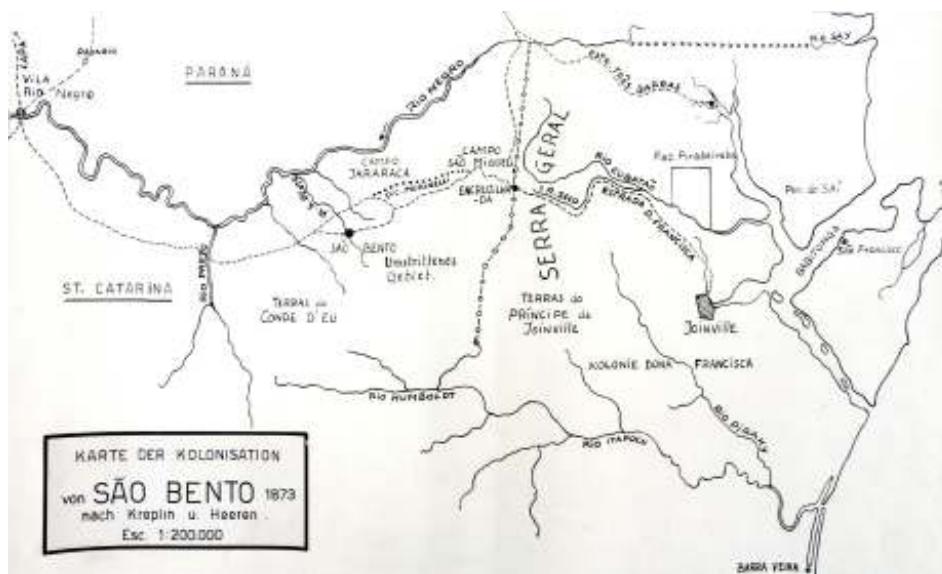


Figura 2 - Mapa que apresenta o traçado das estradas Três Barras e Dona Francisca. Fonte: Mapa da Colonização de São Bento. 1856. 01 mapa, p/b, 67,8 x 100 cm. Acervo Arquivo Histórico de Joinville, Coleção Memória da Cidade, Coleção Mapas: Gaveta nº8, C-CM-01.02.

Para João Francisco da Silva, Léonce Aubé não defendia apenas os interesses do príncipe, mas tinha interesses pessoais que se mostraram muito nítidos ao querer uma estrada passando por Pirabeiraba, pois nesse local tencionava a construção de serrarias e iria precisar de um meio para escoar sua produção. E, havendo uma ligação até Curitiba poderia melhor negociar seus produtos. Já para a direção da colônia o interesse estaria nas terras férteis encontradas em abundância no planalto, direção para onde desejavam expandir a Colônia Dona Francisca.

A fim de estabelecer definitivamente o traçado para a estrada em direção ao Rio Negro, em 1855 parte uma expedição que retorna após 46 dias, e descrevendo os aspectos do planalto e a outra face revelada da serra, no relatório indicam o melhor traçado para uma estrada transitável a carros. Continuando a descrição, observam as madeiras, a fertilidade do solo, e também o granito, o ferro e as rochas de quartzo puro e de metais, objetos de valor que mais tarde poderiam ser explorados e que nos indicam que a serra ganha outros significados na medida em que é explorada. Com a descoberta de riquezas naturais pelos exploradores, ela é significada também como de um potencial econômico.

Após expor os benefícios que traria a estrada para a colônia e para os moradores do Rio Negro, o relatório apresentado enfatiza que a prosperidade da colônia dependia unicamente de uma ligação que fosse transitável a carros e que chegasse até a Estrada Real. O planalto é descrito como sendo uma região de terras férteis, com clima ameno favorável a

adaptação dos imigrantes, e fez com que mais tarde alguns colonos se dirigissem para Curitiba e Rio Negro. A estrada também despertava nos imigrantes o desejo de migrar para outros locais a fim de atender as suas próprias expectativas, possibilitava a alguns buscar terras mais férteis na região de Rio Negro e a outros seguirem para Curitiba ou Porto Alegre a fim de oferecer seus trabalhos como artesãos, ferreiros, sapateiros, ofícios que teriam mais espaço em um centro urbano do que em uma colônia agrícola.

Se no projeto para a implantação da estrada, contradições se fizeram manifestar no decorrer, movidas por rivalidades políticas ou interesses pessoais, no que diz respeito à sua execução não foi diferente. Com o início das obras de construção da estrada em 1858, abriam-se várias perspectivas para os habitantes da Colônia Dona Francisca, além das vantagens que iria trazer em longo prazo, de imediato esta obra já oferecia possibilidades de trabalho, sendo para muitos imigrantes recém-chegados, única forma de obter algum recurso. E com a obra, nas proximidades do Rio Cubatão, onde a mata havia sido derrubada formando uma clareira, ponto de confluência entre diversas vias de comunicação da colônia, tido como estratégico. Foi o local de onde partiu a Estrada da Serra e onde foram divididos lotes coloniais, constituindo o segundo núcleo fundado pela colônia Dona Francisca, Pedreira (Pirabeiraba).

Sabemos que um dos principais fatores para o estabelecimento de indivíduos em um determinado local, é a possibilidade de essas pessoas transitarem, ter como ir e vir, por uma ligação entre um ponto e outro que pressupõe um trajeto com margens não povoadas por onde podem se instalar e usufruir dos benefícios decorrentes desse trânsito. E foi assim que muitos povoados, vilas e cidades se constituíram, inclusive é assim que alguns dos textos aqui problematizados situam a fundação de Pedreira, o primeiro espaço ocupado ao longo da Estrada da Serra; contudo uma ocupação planejada e delimitada por lotes.

A 31 de março de 1865 quando a estrada estava traçada até o alto da serra chega à Vila de Joinville, o primeiro grupo de viajantes a cavalo que desceram a serra pela Estrada Dona Francisca, com uma tropa de bestas trazendo erva-mate e retornando no dia seguinte com uma carga de couro curtido. Esse evento que parecia se tornar corriqueiro, sinalizou para viajantes, imigrantes, comerciantes que a serra não mais impunha uma barreira nas relações entre Joinville e as vilas do planalto, para onde logo a Colônia Dona Francisca enviaria imigrantes.

À medida que a estrada avança pelo planalto, a direção da colônia começa a arquitetar a ocupação de áreas além da serra, aonde as vastas terras disponíveis, viriam a servir para projetos de implantação de novos núcleos coloniais. O ano de 1873 foi marcado por

transformações na colônia, seja tanto pelas alterações em sua direção, como pelo grande número de imigrantes que haviam chegado. Data também da fundação do núcleo colonial de São Bento com o envio de um grupo de 70 imigrantes, e o que poderia representar para esse imigrante a concretização de seus objetivos, para a direção da colônia Dona Francisca era a solução para problemas imediatos, decorrentes de uma superpopulação e da ausência de terras a oferecer para as famílias que aguardavam a distribuição de lotes.

Ao passo que vão sendo colonizadas áreas no planalto, as imediações da zona da serra também vão sendo ocupadas, e percebemos essa ocupação por eventos amplamente noticiados, como os enfrentamentos dos colonos com grupos indígenas ao longo da Estrada Dona Francisca. Conflitos a que entendemos como uma resistência indígena frente à ameaça representada pelo avanço dos imigrantes e seus empreendimentos.

A presença dos indígenas não era tolerada pelos colonos que se reuniam e incursionavam armados nas matas atrás dos índios. A direção da colônia solicitava milicianos que vinham da capital da província a fim de afugentar algum grupo que poderia estar nos arredores. Essas medidas tomadas pela direção da colônia Dona Francisca que visavam repelir a presença indígena da zona da serra são apontadas por Ficker como um meio de defesa dos interesses econômicos dos quais o livre trânsito na Estrada Dona Francisca dependia.

A Serra passa de um caminho à local quando se instalam moradores, serrarias e engenhos que se beneficiam da Estrada Dona Francisca, fator de povoamento dessas zonas da serra, bem como da valorização dos terrenos e do desenvolvimento das atividades agropecuárias. E que podemos afirmar a partir dos relatórios da Colônia Dona Francisca que em 1873 apontam a existência de 8 engenhos de beneficiamento da erva-mate, sendo 3 em Joinville movidos a vapor e 5 na Estrada Dona Francisca movidos à água.

A Estrada da Serra: entre relatos romantizados e a nostalgia dos tempos dos pioneiros

A Estrada da Serra ou Estrada Dona Francisca, por essas denominações mais conhecidas é reconhecida como um patrimônio histórico para habitantes do norte catarinense. Um reconhecimento que não se faz apenas por interesses governamentais, mas por uma

trajetória histórica de romantismos criados entorno das práticas desenvolvidas em relação a estrada, entre o final do século XIX e o início do século XX. E que podemos perceber principalmente nos escritos dos autores descendentes de imigrantes germânicos, em uma tentativa de associar a construção da estrada, bem como seus usos posteriores, aos imigrantes tidos como os pioneiros na região.

O movimento de carroções e diligências que representavam o meio de transporte comum à época, é narrado em meio a certa nostalgia, perceptível na obra de Elly Herkenhoff, “Era uma vez um simples caminho”, da qual destacamos algumas linhas. “Acabou-se a poesia dos carroções e das diligências postais e dos coches. Foi-se o lirismo dos tropéis, ressoando no macadame ou no revestimento de troncos movediços”. Uma narrativa que expressa um sentimento de perda, a memória de algo que ficou perdido no tempo e que é invocado na contemporaneidade por algum desejo de revivê-lo. Mas que também não é única, vejamos outros exemplos nos trechos seguintes.

O autor José Kormann em seu livro “Histórico da Estrada Dona Francisca: de Joinville por Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho à Mafra” apresenta a rivalidade entre carroceiros e caminhoneiros, um episódio encenado pelo caminho da Estrada Dona Francisca e que é citado por vários outros autores que trabalham com a Estrada Dona Francisca. A disputa emerge com chegada dos primeiros caminhões a região que vão entrar na disputa pelos fretes com os carroceiros, porém como os caminhões ofereciam um serviço mais rápido ficavam com os fretes, houve enfrentamentos, tendo a polícia que intervir em alguns casos, mas os carroceiros não podiam conter o avanço dos caminhões e foram se retraindo.

Adolfo Bernardo Schneider afirma que os carroções levavam de 5 a 6 dias para subir a serra até São Bento enquanto um caminhão realizava o percurso em poucas horas. Essa alteração no modo de transportar os produtos entre Joinville e o planalto e o aumento do tráfego desses veículos motorizados é colocado como o marco de ruptura do período tido romantizado da estrada. Pois as narrativas que colocam o papel do imigrante como responsável pelo empreendimento são reafirmadas aos que transitam a fim de estabelecer no presente o trabalho dos imigrantes alemães que teriam construído a estrada e que vemos muito claramente na obra da autora Elly Herkenhoff quando fala que a estrada “Feita pelo esforço de nossos avós, foi de suma importância no passado e de importância vital será para filhos e netos”.

O carroção de São Bento atribuído aos imigrantes era sinônimo de progresso para o

comércio de Joinville, é colocada uma distinção entre aquilo, que seria o atrasado e o novo, sinônimo de desenvolvimento trazido pelos imigrantes, assim descrito por Adolfo Bernardo Schneider, “O comércio exportador de Joinville não admitia mais esses métodos coloniais brasileiros: surgiu então o uso dos carroções, que eram construídos em diversas ferrarias localizadas ao longo da Estrada da Serra”. A substituição dos caminhões pelas carroças, o aumento gradativo do trânsito e as obras de pavimentação, sinalizavam um novo tempo e novos usos daquele espaço.

Conclusão

Buscamos observar as (des)continuidades históricas que se apresentam no passado da Serra Dona Francisca a partir do século XIX, para tal, trabalhando com escritos de diferentes autores, que a perspectivaram a partir de diferentes locais e momentos. A Serra Dona Francisca se apresenta carregada de significação, percebida não apenas pelas informações trazidas pelos autores, mas emergindo das entrelinhas de suas obras, onde deixam manifestar sua subjetividade.

Adentrando na análise vemos que, a Serra Dona Francisca antes do século XIX somava-se a contiguidade da Serra do Mar, era limítrofe entre regiões distintas em aspectos gerais, que hoje compõem o que conhecemos como o estado de Santa Catarina. A Serra impunha barreiras entre essas regiões e vencê-la era o desafio corrente, ela não era um local definido, mas um caminho, os locais por onde se desenrolariam os fatos, se contratariam serviços e se estabeleceriam as relações, estariam para além dela no olhar dos viajantes. Olhar que ao mesmo tempo poderia ser diferente para o tropeiro que o percorria, sem falar nos grupos indígenas, para quem a serra não se fazia por estradas, mas por suas práticas.

Assim, a proposição de um estudo sobre a serra nos lança a questão de mobilidade, pois essa formação geográfica só passa a ter um sentido para os habitantes de Joinville no momento em que se pensa um percurso, em que se interfere na paisagem com a construção da Estrada da Serra na segunda metade do século XIX. Momento em que identificamos os usos da Estrada que em certa medida dão conta de explicar as transformações econômicas de Joinville e das vilas do planalto, além do intercâmbio cultural que fora possibilitado. Em um primeiro momento a natureza é tratada como obstáculo, com a abertura da Estrada se começa

a perceber suas potencialidades representadas pelos minérios ali encontrados e pelo comércio de madeiras, que com a instalação de serrarias viria a se tornar um dos fatores de acumulação de capital.

Atualmente a Serra Dona Francisca é uma área de preservação ambiental, regida por leis de preservação que normatizam seus usos. Amplamente divulgada pelos órgãos que promovem o turismo na região, pode-se dizer que os recursos naturais continuam sendo consumidos e na mesma lógica comercial da segunda metade do século XIX, o que se alterou foi apenas a forma. Se no século XIX o lucro era obtido pela venda da madeira ou objetos dela derivados, agora o capital é gerado pela prestação de serviços ligados ao turismo e os espaços são comercializados por hotéis fazenda, pesque-pague, pousadas e recantos, que oferecem opções de passeios e esportes de aventura, práticas ditas em consonância com a natureza.

As pessoas que buscam consumir determinados espaços da Serra, por vezes procuram não só a natureza, mas representações culturais possibilitadas pelo acesso histórico que se faz ao situar um engenho ou alambique. A rudimentariedade dos processos de fabricação dos produtos atrai os visitantes, mas diferente da comercialização com os carroceiros vindos do planalto no início do século XX, agora a cachaça e farinha são vendidas sob o *status* de souvenir, um preço pago pela oportunidade de conhecer a estrutura de funcionamento de um engenho ou alambique, como pelo desejo de comprar produtos coloniais e artesanais diretamente com os produtores.

A fixação de moradores na zona da Serra, que em outros tempos se deu como um desdobramento da abertura da Estrada, pela interpretação histórica a partir das fontes hoje podemos entender como algo que se torna imprescindível, pois implica na manutenção das práticas que promovem o turismo rural. As diretrizes do governo que regulamentam essa atividade tratam do comprometimento do morador com a produção agropecuária, de que esta não precisa ser feita em escala comercial, mas é necessário que seja representada por práticas sociais e de trabalho. Ou seja, ainda que a principal fonte de renda seja outra, é preciso demonstrar aos visitantes o que é considerado o modo de vida típico da região. Os implicantes desse sistema são êxodo rural, assim como as modificações arquitetônicas e outras manifestações culturais que pressupõem desassimilação das tradições locais.

Essas medidas que visam a patrimonialização da Serra influenciam as atividades do morador local, que precisa considerar a mata atlântica e os rios ao cultivar seus produtos,

tendo limitada sua área de trabalho. Assim, qualquer agressão à mata, além de ferir leis ambientais, rompe a imagem estereotipada de que as famílias sobrevivem apenas do cultivo e comércio em pequena escala de alguns produtos. Lembrando que, um dos fatores de fixação de moradores nessa região foram as oportunidades de trabalho proporcionadas pelo trânsito na Estrada e pela extração de madeiras. Mas as narrativas que antes apontavam a riqueza em madeiras como um potencial a ser explorado na serra, se alteraram em função da questão ambiental e hoje buscam demonstrar o desenvolvimento sustentável.

Questionamos essas representações contemporâneas do passado da Serra Dona Francisca não apenas pela sua autenticidade, se seguem ou não modelos que fazem parte da constituição histórica da Serra, mas na medida em que essas representações passam a influenciar o modo de vida da população local. Em que se forjam práticas relacionadas ao século XIX, a serem operadas pelos indivíduos, e restringem outras manifestações socioculturais não condizentes com a caracterização do local. Usos e abusos de uma história que não é estática, de um local que não tem uma, mas várias histórias e por isso se reinventa.

Após perpassarmos os eventos que permeiam o histórico da Serra Dona Francisca, acentuamos alguns pontos de onde podemos perceber a imersão de algumas conclusões as quais procuramos sustentar através do diálogo estabelecido com a historiografia, com os relatos dos viajantes e informativos da imprensa local. As continuidades e as rupturas que flagramos na construção histórica da Serra, e no seu fazer cotidiano, pela identificação das práticas atribuídas a ela, não tem por objetivo contestar a óptica dos autores transmitida em seus escritos, ou mesmo produzir juízos de valor sobre os mesmos, mas contribuir com a historiografia na medida em que aponta singularidades e pontos em comum em suas observações.

Referências

- AVÉ-LALLEMANT, Robert Christian Berthold. Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo. 1858. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.
- BRASIL, Ministério do Turismo. Diretrizes para o Desenvolvimento do Turismo Rural no Brasil. 2004. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>> Acesso em: 08 de junho de 2011.
- EHLKE, Cyro. A Conquista do Planalto Catarinense. Rio de Janeiro: Lauder, 1973.

FICKER, Carlos. História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. 2ª ed. Joinville, SC: Do Autor, 1965.

_____. São Bento do Sul: subsídios para a sua história. Joinville, SC: Do autor, 1973.

HERKENHOFF, Elly. Era uma vez um simples caminho. Joinville, SC: Fundação Cultural, 1987.

KORMANN, José. Histórico da Estrada Dona Francisca: de Joinville por Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho à Mafra. Florianópolis: IOESC, 1989.

RODOWICZ-OSWIECIMSKY, Theodor; CHELLA, Júlio. A Colônia Dona Francisca no sul do Brasil. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1992.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. Viagem à província de Santa Catarina, 1820. Tradução de Carlos da Costa Pereira. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

SCHNEIDER, Adolfo Bernardo. Memórias (I) de um menino de 10 anos: abrindo a minha caixa preta. Joinville, SC: Imprensa Ipiranga, s.d.

SILVA, João Francisco da. Estrada Dona Francisca. Florianópolis: Governo do Estado, 2002.

TERNES, Apolinário; VICENZI, Herculano. Dona Francisca: imperial estrada da serra. Joinville, SC: Letradágua, 2002.

THIAGO, Raquel S. Coronelismo Urbano em Joinville. Florianópolis: IOESC, 1988.

Imagens

Figura 1 - Mirante da Serra Dona Francisca. Acervo do autor, 2011.

Figura 2 - Mapa da Colonização de São Bento. 1856. 01 mapa, p/b, 67,8 x 100 cm. Acervo Arquivo Histórico de Joinville, Coleção Memória da Cidade, Coleção Mapas: Gaveta nº8, C-CM-01.02.

Jornais

VICENZI, Herculano. Um povoado aos pés da serra. A Notícia, Joinville, 8 set. 1996. AN Cidade, p. D5 (Acervo Arquivo Histórico de Joinville, Caixa Bairros (Jlle), Vila Dona Francisca).