

VELHOS CAMINHOS NOVOS: Um resgate histórico-geográfico dos caminhos da Ilha de Santa Catarina

Augusto César Zeferino^{*}, Ph.D.¹

Maurício Câmara, BA^{}**

André Luiz Santos, BA^{}**

Os povos primitivos que iniciaram a ocupação humana da Ilha de Santa Catarina, em sua relação harmônica com o ambiente ocupado, penetravam nas matas e as percorriam deixando, todavia, no chão, percursos fortemente demarcados.² Os bandeirantes vicentistas que chegaram no século XVII, pela necessidade de acesso a fontes de água, aos recursos florestais, para a retirada de madeira e lenha, ou para alcançar locais de coleta, caça ou pesca, foram marcando ainda mais a fisionomia da superfície primitiva, sendo fixados então novos caminhos, que passaram a compor a paisagem da Ilha, alguns, provavelmente ocupando trechos de picadas e trilhas já marcadas pela população indígena. Mais tarde, na época do fortalecimento da ocupação das terras meridionais do Brasil pela Coroa Portuguesa foram abertas outros caminhos na Ilha, que vão desempenhar importantes e diferentes papéis ao longo do tempo.

As mudanças sócio-econômicas, espaciais e tecnológicas, passaram a impor uma nova organização dos espaços locais. Assim os caminhos vão perder significado no segundo quarto deste século, assumindo agora, uma quase imperceptível configuração.

Tal processo contribuiu, sem dúvida, para o mascaramento da teia original de trilhas e caminhos da Ilha. Esta teia assume uma quase imperceptível configuração, fisicamente ignorada, e apenas visível nas mentes e corações daqueles que se dedicam ao assunto, mas que continuam registradas pela tecnologia das fotografias aéreas e alguns mapeamentos parciais e esporádicos. Com a ajuda da técnica e da ciência, podem ainda voltar a compor o universo das relações intrínsecas da natureza na sua totalidade, onde o homem, como a parte inteligente desse bioma, pode desempenhar importante papel na sua recuperação e manutenção. As trilhas e caminhos - antigos e novos - da Ilha de Santa Catarina foram, e são, a expressão física de um íntimo relacionamento entre os vários componentes da natureza. Essa relação merece ser resgatada e preservada, tanto como registro histórico quanto para o desfrute das gerações futuras!

As trilhas formavam o único acesso ao interior da ilha, e na orla completavam o transporte marítimo. Assim, muitas trilhas e caminhos se iniciaram, uns interligando as comunidades interioranas e outros se alongando como preguiçosas serpentes por vales, encostas e cumeeiras da geografia insular, gravando na superfície concreta a intuição ou a racionalidade da mente humana. Por muito tempo essas marcas testemunharam e sentiram a construção de uma enorme carga de sentimentos humanos e de energia social.

Essas trilhas e caminhos são os nossos caminhos, acrescidos pelo resultado que somos, emergidos da construção histórica de gerações, social e espiritualmente qualificadas. Fizeram e sempre farão a geografia da emoção partida da alma e da razão,

¹ * Professor Titular e Pesquisador do Departamento de Geociências da UFSC.

^{**} Pesquisadores/bolsistas do Departamento de Geociências da UFSC.

² Os mais antigos caminhos do Brasil foram abertos pelos índios, os quais os denominavam de *peabiru*, e que formaram as primeiras vias de penetração do litoral para o interior.

na busca das relações que, embora já passadas, tornaram possíveis novos caminhos. Ah, esses velhos e novos caminhos!

A geografia dos caminhos é a geografia dos registros de muitos movimentos e vindas, de aventuras, de conquistas, de desejos, de paixões, de decepções, de glória e de sofrimento. É também a geografia da conformidade mais próxima entre o ser andante e navegador e o ambiente físico onde buscou se assentar.

Ao longo desses caminhos estava a areia macia, sedosa e aconchegante das dunas e baixadas que, na primavera transmitiam conforto, mas que no verão se tornavam escaldante; estava a rocha viva que calejava os pés e rasgava a carne do caminhante; ali estava a sombra gostosa para o descanso; ali estava o barranco das guabiobas, das camarinhas e dos baguaçús; as subidas cansativas e as descidas estimulantes, oferecendo uma confortável ladeira para, preguiçosamente, brincar de escorregar; ali estava a distância que deixava longe a vila da alma e aproximava a silhueta da cidade da gente graúda; ali estava a fonte da água fresca que matava a sede do viajante. Sim, nessas trilhas e caminhos passava gente, desde homens e mulheres trabalhadores, a meninos e meninas iniciantes na vida. Atravessavam os caminhos e as trilhas, as cobras, os lagartos e os camaleões, que deixavam suas marcas e avisavam do perigo! Atravessavam as trilhas os conquistadores e os conquistados!

Nesses caminhos e trilhas que vieram e que se foram, alguns ficando, nasceram e morreram muitos registros de relações vividas por almas já idas - a alma humana, a alma vegetal, a alma animal, a alma mineral, a alma superstição! Suas lembranças, no entanto, ficaram marcadas para sempre na superfície, e como um carimbo, deixaram suas marcas, elegantes e perpétuas, expostas na superfície que se espalha pela rugosidade das colinas e dos morros, como também do mar revoltado ou plácido, das planícies arenosas, secas ou encharcadas, e das lagoas perenes ou temporárias. O céu, do sol-a-pique ou da lua romântica e das estrelas-guias, também fizeram parte dessas trilhas e caminhos. Quanta beleza aconteceu nos caminhos que ligavam a alma ao mundo terreno das coisas e do sentir - era pura emoção, era pura magia!

Tal abstração, todavia, não esconde a intencionalidade e a racionalidade envolvidas no processo de construção de alguns caminhos e trilhas. Muitos foram pensados e tinham objetivos específicos. Por eles deveriam passar “interesses” previamente planejados e determinados. No contexto histórico de então, mercadorias e terras comunais tinham já os seus “agentes” distribuidores e promotores. Os caminhos e as trilhas, em alguns casos, tinham os seus “porquês”!

Quando a Ilha se tornou um importante entreposto da navegação nas rotas do Atlântico Sul e passou a ter um papel estratégico significativo aos interesses expansionistas da Coroa Portuguesa, com a conseqüente ancoragem de inúmeras embarcações necessitadas de abastecimento variado, do alimento às toras de madeira para reparos, as trilhas e caminhos passaram a desempenhar importantes funções, incluindo a econômica, servindo de ligação entre as vilas e as fortalezas, promovendo impulsos de mudanças.

Neste contexto, como interpreta Hobsbawm (1977:23) “... o mundo conhecido até então era ao mesmo tempo menor e muito maior que o nosso”, ou seja, menor por ser pouco conhecido e ocupado, e maior pelas dificuldades encontradas nos deslocamentos e comunicações. Assim também era a Ilha, ao mesmo tempo pouco ocupada e conhecida, onde as distâncias e o tempo dos percursos eram maiores. Onde a vida parecia ser maior, também!

A póvoa de Desterro cresceu em torno do local onde os vicentistas ergueram a Capela de Nossa Senhora do Desterro e onde hoje está a Praça 15 de Novembro. As casas localizavam-se ao longo do caminho que partiam do centro às quatro fontes

d'água mais próximas: a “Fonte da Palhoça,” que situava-se onde hoje está a rua Vidal Ramos, a “Fonte da Carioca,” onde situa-se a Praça Pio XII, local que já foi conhecido como Largo Fagundes e Largo do Bragança, a “Fonte da Pedreira,” que localizava-se na atual rua Saldanha Marinho, na altura do Instituto Estadual de Educação e a “Fonte do Campo do Manejo,” hoje atual avenida Mauro Ramos³

Os caminhos abertos a partir da localização do assentamento original, recebem de contrapartida ligação com diversos caminhos de assentamentos espalhados pela costa e pelo interior da ilha. Esses assentamentos necessitavam de um acesso alternativo ao mar, imune às intempéries, as quais estava sujeita a nevegação de pequenas embarcações. Assim, muitos caminhos surgiram interligando as comunidades.

Peluso descreve como alguns caminhos que faziam a ligação entre o centro da cidade de Desterro e algumas fortalezas foram desaparecendo:

“ A planta da cidade de 1876 mostra que o plano urbano atendeu ao acréscimo do número de habitantes com a transformação de antigos caminhos em ruas, e com a abertura de novas vias públicas. O caminho em direção ao antigo forte de São Francisco tornou-se a atual rua Esteves Júnior. A rua agora denominada Conselheiro Mafra, que desde a Figueira até o forte Santana era simples picada, recebeu o tratamento de rua, por haver sido instalado, em 1841, no alto da colina, o cemitério público. Na baía Norte, paralelamente à praia, foi, aberta rua até o forte de São Luiz (presentemente ruas Almirante Lamego, Bocaiúva, Heitor Luz) que se afasta da praia onde encontrava a avenida Trompowski (ainda não aberta naquele ano).

O caminho que levava do centro da cidade ao forte São Luiz deu as ruas que se denominavam Visconde de Ouro Preto, Almirante Alvim e Victor Konder, e unindo-as à paralela orla da baía Norte, as que, presentemente são as ruas Altamiro Guimarães e Alves de Brito.

A trilha através do morro em direção à Trindade foi prolongada, na sua base, até encontrar-se com a rua para a Trindade a leste do local do forte São Luiz, constituindo ruas que mais tarde foram incorporadas à avenida Mauro Ramos. Desembocando nessas ruas já desaparecidas, a rua General Bittencourt era a via pública do extremo leste da cidade.” (1991: 316, 317).

Entre 1748 e 1756, com a imigração açoriana e madeirense, que vinha reforçar a posse da terra, o governador Silva Paes preparou assentamentos em diferentes pontos da ilha. Segundo Piazza, uma das providências foi que “ *deveriam ser escolhidos, de antemão, os locais para localização dos açorianos, em povoações de pouco mais ou menos sessenta cazaes.*” (1992: 128). Este fato vai impulsionar a abertura de novos caminhos e uma configuração mais ampla das comunicação entre novas freguesias.

No século XIX, predominavam como atividades principais a cultura da mandioca, a pesca e o comércio a partir da navegação de cabotage. Os caminhos até então, continuaram a desempenhar um papel intimamente ligado à pequena produção mercantil açoriana.

Já no século XX, com o processo de “ modernização” de Florianópolis, a ocupação de áreas adjacentes ao centro (loteamento de antigas chácaras), a expansão imobiliária, o crescimento populacional, a construção da ponte Hercílio Luz e a inserção

³ Vicente, op. cit. Oswaldo Rodrigues Cabral. História de Santa Catarina, 3a. edição. Florianópolis: Editora da UFSC, p. 43 - 44, 1968

do transporte automotivo, a cidade passou a ter uma nova dinâmica espacial, quando grande parte da malha original de caminhos foi alterada.

No interior da Ilha, as comunidades continuaram num certo isolamento, tanto entre si, quanto em relação ao centro da cidade. Os deslocamentos nas freguesias eram feitos em carroças, a cavalo ou a pé.

A partir da década de setenta com o incremento dos transportes, o implemento de atividades turísticas, o sistema viário foi ampliado em diversos pontos, muitas vezes sobre o trajeto de antigos caminhos. Com a decadência de atividades tradicionais nas últimas décadas, muitos caminhos caíram em desuso, ficando no esquecimento. O número de caminhos antigos se reduz a alguns poucos novos caminhos - agora feitos estradas! Atualmente alguns dos traçados remanescentes incorporaram uma nova função, servindo ao lazer e ao turismo de caminhada. Porém alguns caminhos, como os do extremo sul da ilha, mantêm suas funções originais. Notadamente o sul da ilha é a área menos modificada pelos processos atuais de ocupação e crescimento urbano.

Dentro desse enfoque, e considerando o caráter técnico e de propósito do trabalho, a equipe se propôs ir a campo, iniciando o resgate dos caminhos pelo sul da Ilha de Santa Catarina. Como resultado de uma primeira etapa, segue portanto, a descrição desse “achado” o qual revela preciosos elementos de construção contínua dos nossos “Velhos Caminhos Novos.”

Este estudo envolvendo o resgate histórico-geográfico dos caminhos da Ilha de Santa Catarina, torna-se importante como contribuição para o entendimento dos processos de ocupação, fluxos e organização espacial pertinentes aos assentamentos originais e suas atividades produtivas. Pode revelar ainda as interrelações históricas entre comunidades. O estudo pretérito dos caminhos permite estabelecer o seu grau de influência sobre o crescimento das diversas áreas ocupadas e utilizadas. Assim, também contribui para o entendimento da inserção e exclusão de algumas áreas no contexto sócio-cultural da Ilha.

Em virtude do seu valor simbólico às comunidades tradicionais, este estudo dos caminhos pode contribuir para revelar o real valor cultural implícito a estes. Devido ao processo crescente de urbanização local, a transformação espacial e decadência das atividades tradicionais nas comunidades que os utilizam, a inserção do autotransporte e de uma estrutura viária por toda a ilha, os caminhos tradicionais tendem hoje a desaparecer. Desta forma, realça a importância deste estudo como forma de contribuir para assegurar a função original dos caminhos e trilhas. Nesta direção buscamos, através da presente proposta, reforçar a trindade das ecologias de Guatari (1995), e concluir por uma só ecologia - a ecologia da vida na sua totalidade!

Acreditamos que a natureza física, a produção humana e a mente/alma, relativamente aos caminhos e trilhas, permanecem fiéis à Lei de Lavoisier: ***apenas se transformam os velhos caminhos e trilhas em novos, os quais nunca deixaram de existir e jamais morrerão, pois são manifestações da trilogia ecológica acima evocada e, como tal, são perenes!***

O presente estudo objetiva resgatar e registrar em meios verbais escritos e multi-visuais (cartas, fotografias etc.), os caminhos e trilhas - velhos e novos - da Ilha de Santa Catarina e, especificamente, se propõe a:

1) Mapear os caminhos tradicionais existentes na Ilha de Santa Catarina, visando constatar os percursos remanescentes; 2) Fazer um levantamento dos caminhos “desaparecidos”, apropriados, modificados, abandonados etc.; 3) Fazer um estudo da evolução dos caminhos originais buscando estabelecer no tempo e no espaço, o ápice da utilização e configuração destes, descrevendo os traçados originais, sua função no contexto da ocupação e circulação na ilha e causas da

decadência; 4) Descrever a importância dos caminhos no contexto sócio-econômico em que se inseriram; 5) Resgatar os motivos das aberturas pioneiras na ilha, importância, utilização e designações; 6) Estudar as mudanças de traçados e quais os principais fatores de modificação e decadência da configuração original da malha de caminhos na ilha, e 7) Confeccionar mapas retratando a evolução dos traçados formados pelos caminhos.

Para o mapeamento dos traçados remanescentes dos caminhos e trilhas da Ilha de Santa Catarina, utilizaremos fotografias aéreas em escala aproximada 1:25.000 de 1994, cartas temáticas específicas e em diversas escalas. Este mapeamento se completará com verificações de campo dos percursos dos caminhos e trilhas para a descrição de suas atuais características baseando-se, ainda, em informações de pessoas e documentos de cartórios e outros.

A partir de um levantamento bibliográfico de literatura e documentos pertinentes, tentaremos remontar o quadro da pretérita configuração dos caminhos por toda a ilha. A partir deste levantamento, é que se confeccionará um mapa do ápice da evolução dos traçados, e suas relações com o contexto histórico em que se inseriram. Nesta etapa a metodologia de pesquisa envolverá entrevistas com antigos usuários e utilização de fotografias aéreas, em diversas escalas, obtidas em 1938, 1956, 1978 e 1994.

Ao final, o trabalho deverá produzir um relatório técnico e ilustrativo que contemple os diversos aspectos do tema proposto, bem como um banco de imagens fotográficas.

Referências bibliográficas

- AZEVEDO, Aroldo de. *Geografia do Brasil*. São Paulo, Cia Ed. Nacional, 1969.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. *História de Santa Catarina*. Florianópolis, Editora da UFSC 1968.
- CAMPOS, Nazareno J. *Terras comunais e pequena propriedade açoriana na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Dissertação de Mestrado, GCN/UFSC, 1989.
- GUATARI, Felix. *As Três Ecologias*. Campinas, SP: Papyrus Editora, 1995.
- HARO, Martin Afonso P. de (Organizador). *Ilha de Santa Catarina: relato de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX*. 3a. Ed. Florianópolis, Lunardelli, 1990.
- HOBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções: 1789-1848*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977
- PELUSO Jr, Victor A. *Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1991.
- PIAZZA, Walter F. *A epopéia Açórico-Madeirense 1748 - 1756*. Florianópolis, Ed. da UFSC / Lunardelli, 1992.