

Rotas da colonização: considerações sobre o espaço viário na antiga fazenda Rodeio Bonito, oeste de Santa Catarina, no início do século XX

*Valdirene Chitolina**

Resumo

Com base em pesquisa bibliográfica, história oral e fotografias, este artigo tem como objetivo central correlacionar o espaço viário com o processo colonizador empreendido nas primeiras décadas do século XX na antiga fazenda Rodeio Bonito, região oeste de Santa Catarina. A questão norteadora investiga qual foi o entrelaçamento do fenômeno colonizador empreendido na antiga fazenda Rodeio Bonito com a conseqüente abertura das vias de acesso à região.

Palavras-chave: Colonização. Espaço viário. Fazenda Rodeio Bonito.

Introdução

A questão da colonização do oeste catarinense, iniciada especialmente nas primeiras décadas do século XX, está intimamente ligada à abertura e ampliação do espaço viário nessa região. Trata-se de dois aspectos de um mesmo fenômeno, embora singulares. Para compreender algumas dessas singularidades o estudo concentra-se na área da antiga fazenda Rodeio Bonito, a qual corresponde aos atuais municípios de Coronel Martins, Entre Rios, Galvão, Ipuauçu, Jupiá, Lajeado Grande, Marema, São Domingos¹ e Xaxim, do qual todos, direta ou indiretamente se desmembraram.

O recorte cronológico focalizado é de 1920 a 1954, período delimitado entre o início da colonização da antiga fazenda Rodeio Bonito, dirigida pela Empresa Colonizadora Irmãos Lunardi (sub-colonizadora da colonizadora Bertaso, Maia & Cia.) e o ano de 1954 marca a emancipação administrativa do distrito de Xaxim.

O delineamento da pesquisa deu-se com base em fontes bibliográficas, documentais e orais. Em relação às fontes orais, contou-se com o depoimento de 11 pessoas, habitantes do povoado chamado Passo do Xaxim, um pequeno núcleo caboclo que se formou em decorrência do tropeirismo no sul do Brasil, localizado na antiga Rodeio Bonito.

Em virtude da aquisição da fazenda Rodeio Bonito pela Irmãos Lunardi, Passo do Xaxim em 1921 foi elevado à categoria de sede do distrito de Paz de Hercílio Luz, separado do distrito de Passo Bormann; em 1929 foi denominado de distrito de Xaxim e em 1954, elevado à condição de município, com a denominação de Xaxim, desmembrado do “velho Chapecó”, uma área de 1.128 km².

Os objetivos da pesquisa sobre a construção do espaço viário na antiga fazenda Rodeio Bonito, oeste de Santa Catarina, centram-se especialmente na tentativa de explorar e descrever a correlação entre o espaço viário e o fenômeno colonizador empreendido nas primeiras décadas do século XX nessa região. Pretende-se evidenciar a transformação de picadas para “vias carroçáveis” e estradas, intercambiada pela colonização.

No conjunto das entrevistas, as lembranças de antigos caboclos e de migrantes rio-grandenses que colonizaram a antiga fazenda Rodeio Bonito, além das fontes bibliográficas e fotografias, reconstituem parcialmente o processo de construção do espaço viário numa área que abrange nove municípios do oeste catarinense e suas múltiplas implicações.

A revisão literária contemplou algumas obras fundamentais, entre elas *Colonos, carreteiros e comerciantes*, de João Carlos Tedesco; *Lunardi (Totari)*, de Alvírio Silvestrin; *Italianos no Rio Grande do Sul*, de Olívio Manfrói; *Terra Nova, vida nova*, de Renilda Vicenzi; *O Chapecó que eu conheci*, de Wenceslao de Souza Breves; *O Oeste catharinense*, de Arthur F. da Costa, e a *Enciclopédia dos municípios brasileiros*, produzida pelo IBGE.

Quanto à natureza da pesquisa, apresenta-se em duas versões: a qualitativa, mais detalhada, envolvendo elementos coletados por meio de entrevistas, além de reflexões baseadas nas obras de autores que historiaram o espaço viário do oeste catarinense, do norte e nordeste do Rio Grande do Sul, e a quantitativa, presente na interpretação de dados estatísticos produzidos em 1950 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e que tratam das particularidades relacionadas aos meios de transportes existentes no “velho Xaxim.

Picadas, vias carroçáveis e estradas

Um dos caminhos mais antigos no atual oeste catarinense data do início da década de 1890, quando ocorreu a abertura da picada para a construção da linha telegráfica entre Palmas e Goio-En, organizada pelo diretor da colônia militar de Xanxerê, José Bernardino Bormann, e com a participação dos caingangues da região de Clevelândia (D’ANGELIS, 2006, p. 309). Essa picada por vários anos foi o caminho mais utilizado na região no período da colonização do oeste, nas primeiras décadas do século XX, e transformada em estrada pelas companhias colonizadoras.

Na obra *Italianos no Rio Grande do Sul*, Olívio Manfrói menciona a estrada que se estendeu pelo oeste catarinense, entre Chapecó

e Clevelândia, e pelo sudoeste paranaense, permitindo, assim, a povoação da região por descendentes dos primeiros imigrantes alemães, italianos e poloneses, porém a presença do italiano foi predominante na maioria destas zonas coloniais (MANFROI, 1987, p. 34).

Além da picada aberta para a construção da linha telegráfica, a estrada entre Passo do Goio-En e Passo

dos Índios, foi relevante para a formação territorial do “velho Xaxim”. Sobre esta estrada, na obra *O Chapecó que eu conheci* Wenceslao de Souza Breves registra: “[...] havia apenas o picadão da futura estrada de rodagem, cuja construção estava paralisada. Pelo eixo de locação haviam feito uma meia-cava para assinalá-la, e por onde então, viajávamos. A estrada [...] é como rabo de lagarto: começa larga e acaba fininha!” (BREVES, 1985, p. 39).

De acordo com Alvírio Silvestrin: “Com pouco mais de 20 quilômetros, após sete anos de espera, a empresa Bertaso, que havia assumido o compromisso inicial dos irmãos Maia, consegue entregar ao governo do Estado em 1926, a via carroçável” (SILVESTRIN, 2003, p. 250). Como forma de pagamento pela execução da estrada, a Bertaso, Maia & Cia. recebeu em 1921, do Estado, a fazenda Rodeio Bonito; eram terras devolutas que ainda em 1920 foram vendidas à sub-colonizadora Irmãos Lunardi para fins de colonização.²

Quando teve início o processo de colonização no oeste, a estrutura de transporte era precária em relação às estradas que ligavam as Colônias Velhas do Rio Grande do Sul e também em relação às estradas do Litoral de Santa Catarina. Nas terras novas, o migrante encontrou uma paisagem natural, cortada por simples picadas, que atendiam somente à economia de subsistência dos caboclos há muito estabelecidos na região, conforme nos contou Maria Gertrudes Pedroso, com 115 anos, residente na granja Cachoeirinha, área que pertenceu à colônia militar de Xanxerê: “[...] era de cavalo. Carrerinho de andar de cavalo, só tinha isso”.

A inexistência ou a difícil mobilidade dos caminhos no oeste era comum durante a fase em que predominou a ocupação cabocla e também nas primeiras décadas da colonização. A situação de abandono

não recaía apenas no poder político, centrado na capital do estado. As vias de acesso à região eram fragmentos reais desse abandono, evidenciado pelo olhar dos palacianos, que em 1929 participaram da expedição do governador do estado Adolfo Konder, descrita na obra *O oeste catarinense: visões de um excursionista*, de Arthur Ferreira da Costa (1929). Algumas partes selecionadas do texto demonstram essa realidade: “Atravessam-se trechos enormes sob abóbadas baixas e espessas de cipoaes e taquaraes, obrigando o cavalleiro a debruçar-se sobre a sella quase juntando a cabeça ao pescoço do animal”. ; “[...] aí passamos com a ajuda de dois sertanejistas, de facão em punho, a desandar golpes na ramaria.”; “[...] para frente é deserto e é a brenha, onde mal passa o cargueiro.”

Ao referir-se ao afastado rincão Costa(1929) relata: “[...] com a rodovia, com a linha telegráfica que o governo patrioticamente está construindo, chegarão os colonos, os imigrantes, os obreiros da civilização e com estes a fortuna da região e o progresso de um trecho fadado pela natureza para ser um verdadeiro Éden.” Ainda: pelas “estradas que estão se abrindo de Monday e de São Carlos para Dionísio Cerqueira, vehicularão para ali o progresso e os elementos de ordem e justiça”. “Aquelas riquezas immensas, ali atiradas e inexploradas por falta de possibilidades de pô-las em contato com os mercados, clamam contra o descaso do passado”, pelo fato de que “[...] fazer estradas é fomentar riquezas”.

Aos olhos da comitiva que participou da Bandeira Konder, a abertura de estradas permitiria o progresso, a ordem e a justiça, e com a chegada dos migrantes brancos, trabalhadores, “fructos lídimos de civilização mais alta”, com “elles fugara o banditismo”(COSTA, 1929).

Para o Estado, portanto, os migrantes de descendência européia já chegavam ao oeste com o título de “raça superior”, “raça civilizada”, “raça pura”, que garantiria o progresso pela sua própria vocação étnica ao trabalho, em detrimento do caboclo, há muito estabelecido, que ideologicamente era visto como “raça impura”, “decadente”, “preguiçosa” e “inculta” ou seja, era um Estado repleto de incompreensões socioculturais. A construção de estradas,

metaforicamente, representava uma passagem do inferno ao paraíso: o sertão inculto, ocupado pelos nativos e caboclos, equivalia ao inferno, mas, ao ser ocupado por descendentes de europeus, os “obreiros da civilização”, tornar-se-ia o paraíso.

Na questionável visão da elite política catarinense, com a abertura de estradas acabar-se-ia com o banditismo, a indolência do caboclo sertanejo, já há muito desassistido em relação à saúde, à educação, à justiça, às estradas, entre outros. A população cabocla, com a desestruturação de seu modo de produção por causa da colonização, tornou-se mão-de-obra subalternizada para as companhias colonizadoras em diversas atividades, principalmente na abertura de estradas na região.

De *carreador* a estradas

As lamentações acerca das estradas, lembradas por Maria Stieven, uma das primeiras migrantes rio-grandenses que em 1922 se estabeleceu no distrito de Paz de Hercílio Luz, assemelhavam-se às da comitiva governamental:

Huuu! A estrada era um carreador que não dava nem pra caminhar. Uma picada. Mato puro. Naquele tempo que nós tava aqui não tinha estrada boa, era um carreador, puro mato, puro taquaral que não dava nem pra caminhar quase. Final foi indo, foi indo que abriram a estrada. Aí chegou gente de mudança [...].

Em 1929, Luiz Lunardi, colonizador e líder político, quando da passagem de Adolfo Konder pelo distrito de Xaxim, solicitou a implantação da estrada entre Xaxim e Joaçaba, pela trilha que o governador acabara de percorrer, mas não foi atendido durante o mandato do governante; só em 1937 a estrada seria construída, então no governo de Nereu Ramos. Mais tarde, na década de 1970, a estrada entre Xaxim e Joaçaba constituiu-se num trecho da BR - 282, a qual possibilitou o desenvolvimento e a integração do oeste catarinense com o leste do estado (KOLOSKI, 2005, [s.p.]).



Figura 1. Trabalhadores que atuaram na construção da estrada entre Xaxim e Ponte Serrada (15 dez. 1937)

Fonte: Acervo de Arnaldo Nardi. (Original de Aldo Rossatto)

Carlos Alberto Dal Bello, que tem sob seus cuidados a documentação que pertenceu a Luiz Lunardi, referentemente à construção da estrada entre Xaxim e Joaçaba, relatou:

Luiz Lunardi foi um empreiteiro do governo do Estado, quando da construção da estrada Xaxim a Joaçaba. A estrada foi aberta com picões, pás e principalmente com alavancas. Tirava a terra de uma região para a outra. Em cima da carrocinha que era tracionada pelas mulas. Tração mular. Daí quando chegava no local, para descarregar a carrocinha, virava, vasculava, como as caçambas fazem hoje. E o encarregado dava um toquinho na mula e ela voltava para carregar novamente. Lembro-me de um recibo de pagamento com o nome de Almiro Chagas, que auxiliou na construção desta estrada.

Também construído na “força do braço”, com o auxílio de picaretas, enxadas, pás, picões, muares e as respectivas carroças, outro caminho foi ampliado: a estrada entre Chapecó e Xaxim, percorrida pelos migrantes que ocuparam a região. Nas imagens que seguem são apresentados dois registros visuais referentes à abertura dessa estrada. A fotografia, como documento histórico, possibilita-nos conhecer aspectos das lides relacionadas à abertura das vias de acesso ao oeste catarinense.



Figura 2. Abertura da estrada de rodagem entre Chapecó e Xaxim. Trecho – Cordilheira Alta, [s.d.]

Fonte: Casa da Cultura de Xaxim

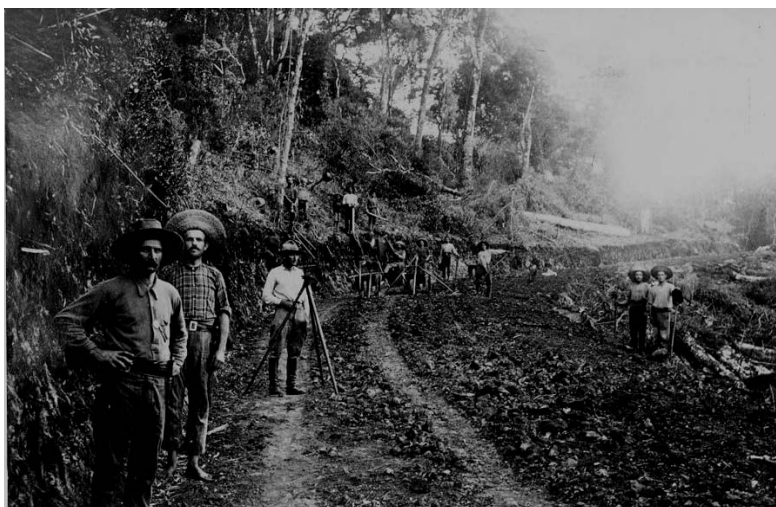


Figura 3. Trecho de Cordilheira Alta, em obras mais avançadas

Fonte: Casa da Cultura de Xaxim

Wenceslao de Souza Breves, ao escrever sobre o “velho Chapecó” entre 1920 e 1924, registrou que o diretor da colônia militar de Xanxerê José Bernardino Bormann foi o responsável pelo primeiro traçado da chamada “picada da Cordilheira”, que saía de Passo do Jacu e passava pela povoação de Xaxim, até próximo a Passo dos Índios (atual cidade de Chapecó) pelo divisor de águas entre os rios Irani e Chapecó, evitando, assim, as serras do Tigre e do Gregório. Esse traçado foi adotado depois, quase todo, para a construção da atual estrada de rodagem entre Xaxim e Chapecó (BREVES, 1985, p. 34).

Segundo Vicenzi (2002), os esforços empreendidos na abertura das vias de acesso eram fundamentais, porque, quando os primeiros migrantes começaram a visitar e comprar as terras da companhia, os caminhos precários tornavam as viagens desgastantes e cansativas. A ameaça de não poder escoar a produção desvalorizava as terras e afastava os compradores. “Inicialmente as estradas eram abertas à mão, com auxílio do facão, do machado e da enxada [...]. Após as chuvas formavam-se atoleiros que dificultavam e tornavam perigosas as viagens”(p. 30).

Do cargueiro ao caminhão

Na região oeste catarinense, antes do ingresso de caminhões nas estradas, transitaram pelas picadas tropeiros e carroceiros. O meio de transporte mais antigo na região foram os cargueiros, geralmente no lombo das mulas, ideais para ultrapassar as regiões íngremes e montanhosas. “O cargueiro consistia em uma armação de madeira sobre o lombo de um animal – geralmente uma mula. Na armação – cangalha – amarrava-se um cesto de cada lado, fazendo o contrapeso de equilíbrio”(VANNINI, 2003, p. 127).

Observa-se no relato de Justino dos Santos Almeida, tropeiro, fiscal da Fazenda e inspetor geral da polícia em Passo do Xaxim, a experiência vivenciada nos primeiros anos do século XX com o uso dos cargueiros:

- Só trabalho com tropas, tropa, eu fui madrinha de tropa [...]. Então tinha sempre 18 cargueiros ia se buscar em Chapecó, que era Passo dos Índios, a Paiol Grande, que era Erechim, para buscar os fornecimentos, Bráis, José Bráis, Bertoldo e depois entrou o Miguel Cravo, era os três comerciantes, trazíamos com a tropa o açúcar.

- Esses comerciantes eram italianos?

- Não.

- Caboclos também?

- Caboclos também, agora o Bráis também entrou, era dador de remédios, também era ele um dador de remédio de homeopatia, depois ele pôs uma loja, mas isso é depois, que ele morava muito tempo ali, mas tudo fornecido pelos burros, cargueiros[...]. Bom ali era um tempo muito bom porque os que tinham se ajudavam, e hoje os que têm, têm, e os que não têm, não adianta falá. Bom daí nós saía dali e ia pra Paiol Grande, com a tropa de 18 cargueiros, trazia sal, o açúcar e fazenda de faldos nas cangaia e a cachaça, depois nós saía de Chapecó e ia vendê.

- No que traziam a cachaça, seu Justino?

- Nos barris.

- E colocava em cima da carroça?

- Carroça não existia, era na cangaia, no cargueiro, dois barris de cachaça, daí nós levava pra vendê para Palmas, Palmas de cima. Com a tropa de lá, carregava erva-mate e levava pra São Carlos, só na tropa era o fornecimento.

No relato apresentado percebe-se que a região de Passo do Xaxim interligava-se por picadas a Passo dos Índios, que fornecia os cargueiros. Com estes viajava-se ao Rio Grande do Sul, onde adquiriam sal, açúcar, tecidos, cachaça e outras mercadorias que eram vendidas em Palmas - PR. Ao retornar, abasteciam-se com erva-mate para comercializá-la em Santa Catarina. Almeida relatou que naquela época todos se ajudavam, diferentemente do período posterior à colonização, quando ocorreu um rompimento no seu modo de viver, pois as relações de ajuda mútua e de solidariedade se modificaram.

Por longos anos os cargueiros puxados por mulas representaram o meio de transporte mais importante na região oeste de Santa Catarina. Era o principal “meio de mobilizar mercadorias, objetos de uso e pessoas [...] único meio possível de suportar as distâncias e as cargas nas longas trilhas entre montanhas, serras, florestas e rios”(TEDESCO, 2000, p. 52).

A falta de estradas encarecia o transporte dos produtos, conforme assinalou Alvírio Silvestrin: “Para Nonoai até Passo Fundo, era difícil e dispendioso. Era comum o freteiro Coletti tropear por picadas de Nonoai a Gaurama, com uma tropa de 40 a 50 mulas de carga”(SILVESTRIN, 2003, p. 226).

Em *Colonos, carreteiros e comerciantes* João Carlos Tedesco registra que no Rio Grande do Sul as cangalhas e as carroças “só começam a se fazer presente quando as estradas são abertas. As próprias carroças eram puxadas por ternos de mulas”(TEDESCO, 2002, p. 55). Na região oeste de Santa Catarina, assim como no estado vizinho, essa realidade se reproduziu. As lembranças de Ambrosina Lunardi corroboram com o que registra a história: “numa carroça grande, por ordem, cinco mulas, três mulas e depois a carroça e de prevenção sempre levavam uma de sobra”.

Os carroceiros na região oeste, à semelhança do que ocorreu no Rio Grande do Sul, criaram uma forma sistemática de interação comercial através da compra, troca e venda, promovendo a introdução de utensílios, instrumentos e maquinarias. As notícias da antiga pátria chegavam à região via carroceiros, assim como roupas e outros produtos comercializáveis (TEDESCO, 2002, p. 9). “O transporte das mercadorias com mulas e carroças realizava-se em estradas de trânsito difícil, sobretudo no inverno”(CARBONI; MAESTRI, 2000, p. 26).

Algumas dessas dificuldades foram relatadas pela migrante Zefirina Pallaoro Locatelli ao lembrar:

Falecido Espessatto que levava produtos para Chapecó, com ternos de mulas ou de bois, e de lá trazia mercadoria, de Erechim ou Porto Alegre. Aí arrumava um caminhão pra trazer até Chapecó. Mas quando chovia a estrada era trancada com o “pau do governo”, espécie de porteira para que não piorasse o estado das estradas e evitava acidentes na lama ou nas pirambeiras. Tinha que parar. Se tinha comida, comia; se não tinha, ficava sem. Tinha que dormir no caminhão, e eles não tinham as camas como hoje.

Noutro relato, João Fucina, que já estava estabelecido em Passo do Xaxim antes mesmo da aquisição da fazenda Rodeio Bonito

pela sub-colonizadora Irmãos Lunardi, lembrou sobre o tempo em que trabalhou como carroceiro:

Levava a banha nas latas, demorava tempo para tirá-las. Dormia dentro da carroça, mas tinha que cuidar dos animais. [...] Eu e Deus! Nunca tive medo. Deus estava comigo. No campo do Irani eu sozinho, fazia um foguinho se era frio, comia, estendia uns pelegos embaixo da carroça, tinha uma coberta e me cobria. Mas de madrugada estava de pé já, levantava tomava chimarrão, fumava e aí chamava a tropa. “Tô, tô Baia, tô Negra” [...]. Chamava, vinha a madrinheira, dava sal e milho e amarrava a madrinheira, aí ninguém mais ia longe. Com Deus sempre. Na ponte do Irani tinha que passar dentro da água e ter cuidado pra que a mula arreada não caísse no buraco dentro do rio. Numa ocasião em que eu estava voltando de Joaçaba posei no campo e enfrentei uma tempestade, estava deitado embaixo da carroça e com a mão direita tinha que segurar a tolda se não me molhava e a carga também, caía pedras no meu braço. Sem Deus a gente não faz nada e com ele nada tem perigo.

As antigas picadas no oeste por onde passavam as tropas e seus condutores lentamente foram substituídas por vias carroçáveis e, mais tarde, por estradas, que possibilitaram um desenvolvimento comercial e social mais acentuado, nos moldes de uma economia mercantil. Antigos costumes da população nativa e cabocla desintegraram-se simultaneamente com a abertura de estradas. A migração rio-grandense, ao longo do tempo, readaptou a estrutura viária na região. “A topografia montanhosa, a mata fechada, as estradas por fazer, não foram empecilhos para que a dinâmica econômica do migrante não se efetivasse” (TEDESCO, 2002, p. 35).

Percebe-se essa dinâmica nas lembranças de Casemira Zmijevski, que relatou sobre a viagem realizada em abril de 1944 de Getúlio Vargas - RS para Lajeado Grande - SC, quando as carroças transportavam os migrantes nos tempos da colonização do oeste:

Não tinha estrada. Para facilitar, então, meu marido comprou uma carroça com nove animais aparados e saía altas madrugadas com a carroça, ferramentas, machado, foice e outros para o caso de ser preciso abrir picadas. Pois seguido encontrava estradas trancadas por plantas e taquaral que caía

com o vento. Quando não tinha que descarregar a carroça até duas vezes para transpor o atolador.

Nos primeiros anos da colonização, mesmo com as dificuldades em relação aos caminhos, não se reprimiu o desenvolvimento da exploração da erva-mate, da madeira e a formação das agroindústrias. O progresso econômico modificou o perfil das estradas e dos meios de transporte, que se inseriam “na dinâmica da família, do trabalho no meio rural, da constituição de um processo comercial regional”(TEDESCO, 2002, p. 14). Além das estradas, a organização econômica dos carroceiros e comerciantes na região oeste estava intimamente ligada ao transporte pelo rio Uruguai, por meio das balsas. O porto do Goio-En era o elo natural com o Rio Grande do Sul e a Argentina.

Com a crescente exploração da madeira nas décadas de 1930 a 1950, surgiram as balsas no rio Uruguai. Foi um período em que o número de carroceiros aumentou consideravelmente, seguidos pelos caminhoneiros, que com o decorrer do tempo desestruturaram aquele tipo de transporte. As balsas, as mulas, os cavalos, os bois, as carroças e, mais tarde, os caminhões se entrecruzavam como meios de transportes na região oeste.

Com a colonização, as matas foram sendo exploradas em escala mercantil. Para facilitar a comercialização, o espaço viário e os transportes foram adaptados conforme as necessidades dos novos habitantes da região. A partir da década de 1940 o caminhão foi introduzido no oeste, escoando principalmente madeira e produtos agroindustriais.

Olívio Chiodelli, carroceiro de linhas, residente em Santo Antônio de Paula - RS, em 1999 foi entrevistado por Tedesco. Ao relatar sobre a introdução do caminhão como meio de transporte na década de 1940 naquela região, contou: “Com o caminhão se ganhava muito dinheiro, a carroça levava menos e demorava mais. Acabou tudo, daí né, as ferrarias, as oficinas [...]. Vendiam com o caminhão pro interior de Chapecó – Xanxerê e Xaxim”(p.108) Este meio de transporte revolucionou e intensificou a produção das madeireiras e agroindústrias, promoveu a circulação de mercadorias e agilizou a infra-estrutura viária.



Figura 4. Carroções com ternos de mulas e seus condutores no transporte de madeira (Déc. 1930)

Fonte: Acervo da Casa da Cultura de Xaxim



Figura 5. Caminhão Alfa-Romeu, de propriedade de Louris Dal Bello (Déc. 1950)

Fonte: Acervo de Carlos Alberto Dal Bello

Maestri (2005), escreveu que no Rio Grande do Sul a nadaptabilidade das estradas na região do Alto Taquari – Casca, Dois Lajeados, Guaporé, Muçum, Nova Araçá, Paraí, Serafina Corrêa, Veranópolis, etc. – teria “corrido” da região os primeiros caminhões que ali apareceram, por volta de 1928, permitindo que as carroças e os carroceiros continuassem dominando os transportes de longa distância até fins da década de 1930, quando então aqueles passaram a dominar.

A colonização da antiga fazenda Rodeio Bonito deu-se principalmente por migrantes da região do Alto Taquari. As mesmas razões também teriam “corrido” da região oeste os primeiros caminhões, permitindo que as carroças dominassem os transportes durante várias décadas.

O tropeiro, carroceiro e caminhoneiro Justino dos Santos Almeida, que viveu em Passo do Xaxim no período que antecedeu a migração rio-grandense, recordou sobre a chegada dos caminhões à região:

Depois veio o caminhão, que eu também trabalhei. Movido a gás, pobre feito de cavaco de lenha, um tonel do lado, porque não existia gasolina na época da guerra [II Guerra Mundial] e a gasolina vinha de Erechim. O primeiro caminhão [...] veio em Passo dos Índios, foi um Chevrolet Tigre e meu patrão comprou e eu também era arrastador e trabalhava na serraria de noite.

Noutro relato, Casemira Zmijevski relembrou sobre a viagem de caminhão:

Trouxemos a mudança de caminhão e viemos em 19 pessoas, todos na mesma condução. Tinha meu pai, minha mãe e meu marido e já tínhamos dois filhos, Francisco e Vitalina, minhas duas irmãs casadas [...] Quando chegamos no Ervalzinho – na igreja São José, tivemos que descarregar a mudança e até aqui viemos de carroça. Levamos três dias para trazer a mudança e nós viemos uns a pé, outros a cavalo ou carroça.

No rastro das carroças, o caminhão contribuiu para o transporte de “interessados na compra ao local das terras e, após a compra, auxiliou na mudança das famílias” (GIRON; BERGAMASCHI, 2004, p. 175).

Outras novidades

Os automóveis também foram novidade nas primeiras décadas do século XX na região do “velho Chapecó”. Segundo Hirsch, uma das primeiras lembranças da chegada de um automóvel foi em 1927, quando Ernesto Bertaso, juntamente com dois compradores de terras e dois empregados, partiu de Passo Fundo para Passo dos Índios num Barata Fiat. A autora, neta de Bertaso, relatou sobre as peripécias da viagem:

Enfim, o coronel parte, junto dois colonos que querem comprar terras. A viagem, entre solavancos e barbeiragens [...] os quilômetros que fizeram a pé empurrando o Barata nos atoleiros, improvisando pontes com tábuas em pequenos riachos. [...] Quando chegam em Passo dos Índios uma boa parte das peças tinha ficado no caminho[...]. O fato é que o Barata faz o maior sucesso. Vem gente das colônias para vê-la (2005, p.105).

Ao contar sobre a descida da serra, o coronel narrou: “Amarramos as correntes grossas e compridas no pára-lama traseiro e fomos soltando o carro, devagarzinho, quando a gente cansava, amarrava o ‘bicho’ em alguma árvore de bom tronco e se descansava um pouco”(p.106).

Em relação ao automóvel, a experiência relatada por Ernesto Bertaso em Passo dos Índios contrasta com a vivenciada por Justino dos Santos Almeida, dois anos depois, no distrito de Paz de Hercílio Luz:

Aqui apenas passava cargueiros, não tinha condução nenhuma e nem carroça. O primeiro auto que apareceu por aqui foi em 1929. Eu era zelador de estrada e, quando o auto ia descendo, eu corri atrás de um pinheiro: tem que ser o diabo, porque é preto, de olhos brancos e grandes e eu encostei a lisadeira, eu alisava com dois cavalos a estrada para ir a Caxambu. Quando cheguei, eu perguntei a meu pai: “O que é aquilo de olhos brancos, fedido de pés craquentos que passou na estrada?” Ele disse: “Eu não sei meu filho.” Minha mãe disse: Vamos rezar à noite, pode ser o diabo.” [...] e hoje não vou trabalhar. O fiscal da estrada era o senhor Pedro Lemes, cruzou lá, eu não estava, veio lá em casa, e perguntou: “O seu Almeida, por que o senhor não foi trabalhar mais?” Eu disse: “Sem saber o

que é que passou por ali eu não vou trabalhar. Ele deu uma risada e disse: “É uns alemão que passou.” Eu disse: “É um troço preto com olhos brancos viesse pro meu lado eu tinha que atirar, pois é mesmo de se assustar...” [o fiscal] diz: “É um auto, um 29, uns alemão que vieram de Passo Fundo pra visitar uns em São Carlos mas não sei se eles chegam lá porque a estrada é ruim.” [Justino] “Quando ele voltá eu quero ver.” Até hoje lembro, eu na beira da estrada, eu tirei os animais fora da estrada e cruzou assim, estava aberto, estava erguido, eu olhei, tinha quatro dentro, há mesmo. Ele disse: “É tocado a gasolina.” Depois veio o caminhão [...].

Esse transcrito é ilustrativo de fatos que permearam o cotidiano do caboclo de Passo do Xaxim nas primeiras décadas do século XX. Ao ver o novo transporte, o tropeiro sentiu-se acuado, medroso; escondeu-se para se proteger, fez orações e faltou ao trabalho. Até então, suas preocupações eram com os animais ferozes, mas com a colonização, com a modernidade, com o novo formato que estava se delineando na sociedade oestina, sentia-se inseguro até mesmo em sua própria casa.

Em outro relato sobre as estradas, a centenária Ermelinda Anunciata Sotilli Lunardi, nascida em 1907 e que em 1939 migrou para o distrito de Xaxim, lembrou detalhes da viagem: “Me lembro só do Raul que quase botei fora pra janela. Era o meu filho mais velho, segurei ele pela perna, era pura pedra na estrada, só tinha buraco.” Sua filha Aida Lunardi, que a acompanhou na entrevista, informou:

A viagem levou quatro dias de Bela Vista, hoje Fagundes Varela, até Chapecó; de Chapecó a Xaxim, mais um dia de viagem. A mãe veio com cinco filhos, dois nasceram aqui em Xaxim. Nós viemos em janeiro de 1939, a mudança veio de caminhão e nós, em um Ford 28 com os rodados bem finos. A gente dormia no carro e parava na estrada para comer.

No final da década de 1930, além dos raros automóveis e caminhões, o ônibus passou a representar importante papel como meio de transporte dos migrantes. Em 1939, o distrito de Xaxim contava com uma linha de ônibus entre Xaxim e Guaporé, nos primeiros tempos uma vez por semana, mais tarde duas vezes. Eram necessários três dias de viagem e pernoitava-se em Erechim. De acordo

com Carlos Alberto Dal Bello: “Mais tarde, no início da década de 1950, outra linha foi implantada, de Garibaldi a Xaxim”. Nas fotos 6 e 7 visualiza-se este importante meio de transporte da época.



Figura 6. Primeiro ônibus de Xaxim, linha entre Guaporé e Xaxim. Motorista Dionísio Socoll (1930)

Fonte: Acervo de Ermelinda A.Sotilli Lunardi.



Figura 7. Ônibus. Chevrolet adaptado ao transporte de passageiros. Linha entre Garibaldi e Xaxim (Déc. 1950)

Fonte: Acervo de Carlos Alberto Dal Bello

Nas décadas de 1940 e 1950, as velhas carroças e os novos caminhões disputavam lado a lado o domínio das estradas. Essa realidade também se materializou no oeste de Santa Catarina no mesmo período e nos anos que se seguiram, pois cargueiros, carroças e caminhões conviveram por alguns anos na região.

Considerações finais

Os dados e as narrações obtidas comprovam que a chegada e o desenvolvimento comunitário dos migrantes rio-grandenses no oeste de Santa Catarina estiveram correlacionados com a abertura de vias de circulação e com a introdução de diversos meios de transportes, os quais agilizaram a dinâmica econômica regional.

Nos primeiros tempos da colonização, as picadas foram transformadas em vias carroçáveis e, mais tarde, em estradas, por onde passaram tropas, cangalhas, carroças, seguidas pelos caminhões, ônibus, automóveis e outros meios de transportes. Assim, possibilitou-se o intercâmbio com os centros fornecedores e consumidores da produção agrícola familiar, do comércio e da indústria do oeste catarinense. Ao longo das vias de acesso acentuou-se o crescimento urbano.

Os que saíram das Colônias Velhas no Rio Grande do Sul e migraram para fazenda Rodeio Bonito depararam-se no percurso com singelas picadas, por onde se passava a pé, a cavalo ou em cargueiros. Na década de 1940 as carroças circulavam lado a lado com os caminhões e, em menor número, com ônibus e automóveis.

No processo de colonização, as estradas exerceram influência decisiva na integração, no desenvolvimento, na circulação de riquezas, rompendo o isolamento que há séculos envolvia a região oeste de Santa Catarina. Em nome do fenômeno colonizador, surgiram inovações na produção extrativa e agroindustrial que dinamizaram a economia mercantil, servida por picadas, estradas e também pelo rio Uruguai. Nativos, caboclos, migrantes, agricultores, comerciantes, balseiros, carroceiros, caminhoneiros, além de outros atores, redesenharam a história do espaço viário no oeste de Santa Catarina.

As reflexões sobre as vias de circulação relacionadas à antiga Fazenda Rodeio Bonito, e, de modo geral, a todo o oeste catarinense, e suas imbricações com o fenômeno colonizador estão inacabadas. Elas apelam para outros resultados que complementem num sentido mais amplo esta pesquisa, especialmente em relação à Geografia, à História e à Cartografia do espaço viário oestino, convidando a novas e mais elucidativas investigações.

Notas

* Professora da Escola Básica Municipal Dom Bosco e da Celer – Faculdades em Xaxim. Mestre em História pela Universidade de Passo Fundo. E-mail: valdirenechitolina@yahoo.com.br

¹ De 1933 a 1953 figura o distrito São Domingos no município de Chapecó. É transferido para o município de Xaxim em 1953. In: IBGE *from* Santa Catarina: Banco de dados. Disponível em: <biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/santacatarina/saodomingos.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2008.

² Além de Walter Piazza, outros autores, ao se referirem sobre o ano em que a fazenda Rodeio Bonito foi entregue à subcolonizadora Irmãos Lunardi, citam 1921, mas de acordo com o documento de compra da fazenda constatou-se que foi em 9 de setembro de 1920.

Fontes de pesquisa

Acervo Casa da Cultura, Xaxim.

Arquivo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina - Ceom, Chapecó.

ALMEIDA, Justino dos Santos. Entrevista concedida a Maria de Oliveira e Cláudio Orço. Xaxim, 10 jan. 1994.

DAL BELLO, Carlos Alberto. Entrevista concedida a Valdirene Chitolina. Xaxim, 2 de jun. 2007.

DAL BELLO, Carlos Alberto. Entrevista concedida a Valdirene Chitolina. Xaxim, 2 de jun. 2007.

FUCINA, João. Entrevista concedida a Maria de Oliveira. Xaxim, 27 out. 1989.

LOCATELLI, Zeferina Pallaoro. Entrevista concedida a Maria de Oliveira. Xaxim, 22 nov. 1989.

LUNARDI, Aida. Entrevista concedida a Valdirene Chitolina. Xaxim, 13 abr. 2007.

LUNARDI, Ambrosina. Entrevista concedida a Lademir Dall Inha e Eduardo Lunardi. Xaxim, 8 de maio 1987.

LUNARDI, Ermelinda Anunciata Sotilli. Entrevista concedida a Valdirene Chitolina. Xaxim, 13 abr. 2007.

PEDROSO, Maria Gertrudes. Entrevista concedida a Maria Aparecida dos Santos. Linha Cachoeirinha – Xaxim, mar. 1987. (Arquivo de história oral do Ceom).

STIEVEN, Maria. Entrevista concedida a Maria de Oliveira. Xaxim, 16 ago. 1982.

ZMIJEVSKI, Casemira. Entrevista concedida a Maria de Oliveira. Distrito de Lajeado Grande, Xaxim, 29 nov. 1989.

Referências

CARBONI, Florence; MAESTRI, Mário (Org.). **Raízes italianas do Rio Grande do Sul** (1875-1897). Passo Fundo: UPF, 2000.

CHITOLINA, Valdirene. **Interfaces da colonização do oeste catarinense: a antiga fazenda Rodeio Bonito (1920 – 1954)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2008.

OSTA, Arthur F. **O Oeste catarinense**: visões e sugestões de um excursionista. Rio de Janeiro: Villas Boas e Cia, 1929.

BREVES, Wenceslao de Souza. O Chapecó que eu conheci. Revista do IHGSC, Florianópolis, 3ª fase, n. 6, p. 7-73, 1985.

D'ANGELIS, Wilmar da Rocha. Para uma história dos índios do oeste catarinense. In: **Centro de organização da memória sócio-cultural do oeste**: 20 anos de memórias e história no oeste de Santa Catarina. Chapecó: Unochapecó, 2006.

GIRON, Loraine Slomp; BERGAMASCHI, Heloisa Eberle. **Terra e homens**: colônias e colonos no Brasil. Caxias do Sul: Educs, 2004.

HIRSCH, Maria Adelaide Pasquali. **Ernesto Bertaso**: de Verona a Chapecó. Chapecó: Argos, 2005.

KOLOSKI, Silvia Kátia. **Sonhos modernizantes**: a implantação da BR 282 e a integração do oeste catarinense (1970). 2005. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História) – Unochapecó, 2005.

MAESTRI, Mário. **Os senhores da Serra**: colonização italiana no Rio Grande do Sul. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2005.

MANFROI, Olívio. Italianos no Rio Grande do Sul. In: DE BONI, Luis A. (Org.) **A presença italiana no Brasil**. Porto Alegre: EST, 1987.

SILVESTRIN, Alvírio. **Lunardi**: (Totari) uma história de Foza – Itália, Fagundes Varela-RS, Xaxim - SC. Chapecó: Cometa, 2003.

TEDESCO, João Carlos. **Colonos, carreteiros e comerciantes**. Porto Alegre: EST, 2000.

VANNINI, Ismael Antônio. **O sexo, o vinho e o diabo**: demografia e sexualidade na colonização no Rio Grande do Sul (1906 - 1970). Passo Fundo: UPF, 2003.

VICENZI, Renilda. **Terra Nova, vida nova**: a colonização Bertaso e a ocupação colonial do oeste catarinense (1920 - 1950). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2002.

Abstract

Based on research literature, oral history and photographs, this article aims to correlate the central road space with the settling process undertaken in the first decades of the twentieth century in Rodeio Bonito farm, region west of Santa Catarina. The question guiding investigates what was the interweaving of the phenomenon settling undertaken in the Rodeio Bonito farm, with the consequent opening of the region roads' access .

Keywords: Colonization, road access, Rodeio Bonito farm.

