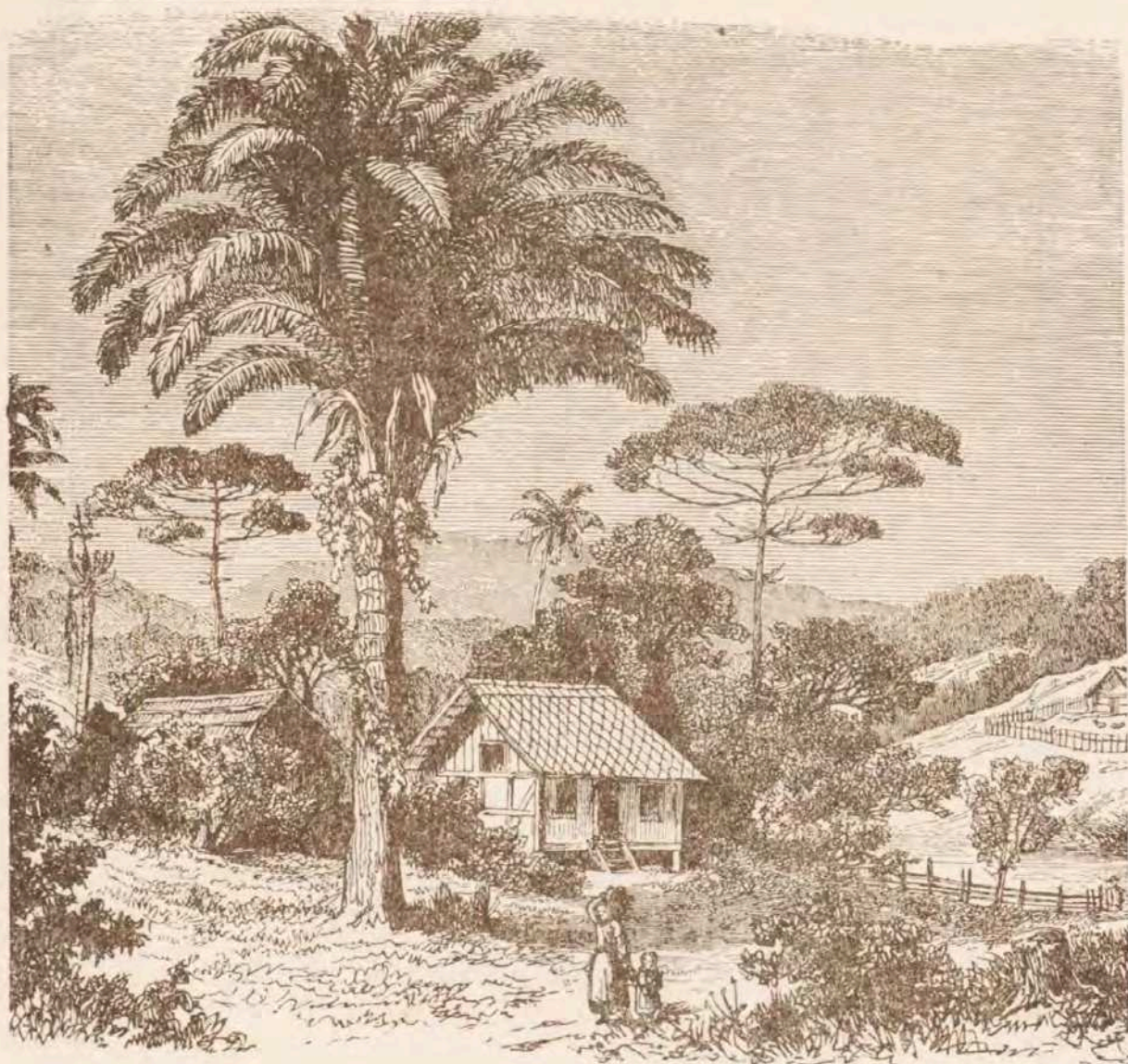


TAXA PAGA



# Blumenau

## em cadernos

TOMO XIII ★ AGOSTO DE 1972 ★ Nº. 8

CANTO DOS COOPERADORES

Esta publicação pode sobreviver graças  
à generosa contribuição dos seguintes  
cooperadores

Cremer S/A. - Produtos Têxteis e Cirúrgicos

Centrais Elétricas de Santa Catarina S/A.

Tabacos Blumenau S/A.

Indústrias Têxteis Companhia Hering S/A.

Artex S/A.

Dr. Henrique Hacker - Blumenau

José Sanches Júnior - São Paulo

Prefeitura Municipal de Blumenau

Companhia de Cigarros Souza Cruz

Emprêsa Industrial Garcia S/A.

Arthur Fouquet - Blumenau

Banco Brasileiro de Descontos S/A.

Tecelagem Kühnrich S/A.

Electro Aço Altona S/A.

Distribuidora Catarinense de Tecidos S/A.

Fundação Teófilo Zadrozny

Felix Hauer - Curitiba

Conrado Hildefonso Sauer - Rio de Janeiro

Fritz Kühnrich - Blumenau

# Blumenau

## em Ladernos

TOMO XIII

Agosto de 1972

Nº. 8

### A HISTÓRIA DE UM BENEMÉRITO PIONEIRO - Gottlieb Reif

ELA REIF STAHRER

Companheiro do fundador da Colonia Blumenau, desde os seus primeiros dias, Gottlieb Reif prestou tantos e tais serviços à coletividade do Vale de Itajaí que o seu nome não pode nem deve ficar esquecido, o que, infelizmente, vai acontecendo com muitos dos que, com sofrimento, suor e lágrimas, ajudaram a construir a grandeza de Blumenau.

Gottlieb Reif, nascido a 2 de outubro de 1852, em Schwallungen, Gão Ducado de Meiningen, na Alemanha, veio em companhia de seus pais, Augusto Reif e Cristina Elisa, Roeder de nascimento, com a idade de 4 anos para o Brasil. Com ele, vieram também os seus quatro irmãos, Cristiano, Carolina, Luiza e Ema, filhos do primeiro matrimonio de Cristina Elisa com Johan Reif.

A família fixou residencia na 5ª. Zona, no atual Bairro de Itoupava Norte e parte do de Fortaleza, à margem esquerda do Itajaí Açu.

Gottlieb, desde menino foi muito vivo e inteligente, sempre pronto a servir aos seus semelhantes, especialmente quando estes eram vizinhos.

Em 1865, seu irmão mais velho, Cristiano, apresentou-se, como voluntário para seguir para a Guerra do Paraguai. Gottlieb quiz acompanhá-lo, apesar de ter, então, apenas 12 anos de idade. A insistencia em seguir o irmão chegou ao ponto de ter ele fugido de casa, o que lhe valeu uma boa surra do pai.

Já moço, ele era dono de uma canoa. Com esta, ele conduziu muitas vezes o Dr. Blumenau a Itajaí, ida e volta. Era um canoeiro forte e hábil, em quem o Dr. Blumenau confiava plenamente.

Mostrando muito interesse pelo futuro do rapaz, o dr. Blumenau, numa dessas viagens, perguntou-lhe:

«Amadeu (essa a tradução portuguesa de Gottlieb), que é que voce pretende ser na vida? Não acha que é tempo de pensar nisso?

A resposta não se fez esperar:

«Eu quero ser industrial; ter uma serraria...»

«Muito bem», retrucou-lhe o fundador. «Pensas acertadamente.»

Passado algum tempo, o Dr. Blumenau voltou a dizer-lhe:

«Eu tenho uma serraria para vender. Voce quererá compra-la?»

O moço respondeu logo:

«E o dinheiro, Doutor? O senhor sabe que eu não tenho nada.»

O Dr. Blumenau retrucou:

«Eu não lhe perguntei pelo dinheiro... Sei que voce é trabalhador e honesto. Se comprar a Serraria, voce a pagará, tenho certeza disso.

Foi assim que Gottlieb Reif passou a ser proprietário de uma velha serraria. Seu pai, que era um bom carpinteiro, instalou uma nova roda d'água e outros melhoramentos, de forma que, em 1873, a serraria voltou a funcionar. Localizava-se no Rio Itoupava, onde hoje se acha instalada a firma Martin Volles.

Agora, faltava-lhe uma boa companheira. Esta ele encontrou na pessoa de Catarina Wendt, nascida em 29 de setembro de 1856, em Independência, no Rio de Janeiro, filha dos imigrantes Heinrich Wendt e Ana Böllque haviam trabalhado, por alguns anos, numa fazenda de café e, mais tarde, acompanharam outros imigrantes para Blumenau, fixando residência em Itoupava, no lote que hoje pertence à família Fritz Jensen. Infelizmente, Wendt não gozou por muito tempo as belezas da sua nova Pátria, vindo a falecer no ano de 1866, quando Catarina tinha, apenas, 10 anos. A viúva casou-se novamente com o imigrante Detlef Krambeck, morador na 3ª. Zona, à margem esquerda do Garcia.

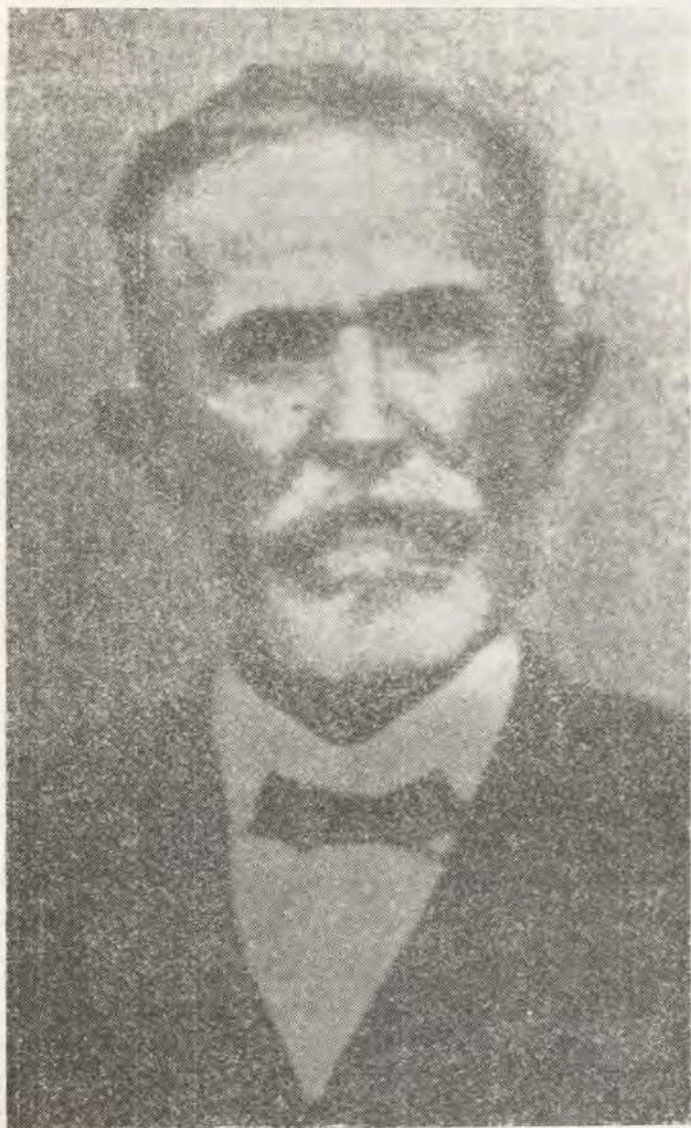
Com o casamento de Gottlieb e Catarina começou a grande luta para o jovem casal, trabalhando juntos para pagar as suas dívidas. A grande enchente de 1880 destruiu quase todos os seus haveres. As águas levaram as madeiras já serradas e toras soltas. O resultado de 7 anos de diuturno trabalho foi destruído em horas. Mesmo assim, e enquanto a sua propriedade ia sendo prejudicada Reif não media sacrifícios nem esforços para ajudar os seus vizinhos, socorrendo diversas famílias, como as de Fernando Müller, Gustav Bichels, Daniel Schroeder, e outras. Minutos depois de salvar o casal Müller e seus dois filhinhos, que boiavam nas águas, dentro de seus berços, pregados a duas tábuas, a casa ruíu. Foi enorme o esforço e os sacrifícios que Reif e seu companheiro Jacó Laforce fizeram contra a correnteza e a fúria das águas.

Depois da enchente, Gottlieb vendeu a sua serraria para Claus Steen e construiu outro engenho de serrar, com atafona e, um pouco

mais tarde com casa de negócio no Ribeirão Fidélis. Aí doou um terreno para o cemitério, onde foi enterrada uma sua filhinha de quatro anos e meio, falecida quando o pai estava ocupado na abertura de uma estrada para cargueiros, na Serra das Pedras, Campo do Ilhéu. Doou igualmente um terreno para a escola do lugar.

Em 1883, requereu a sua naturalização como cidadão brasileiro, assinada pelo Dr. Francisco Luiz da Gama Rosa. Em 1885, foi à Alemanha, onde adquiriu uma caldeira locomóvel, marca Wolf que venho a ser

a primeira em toda a Colonia Blumenau e, quem sabe, em toda Santa Catarina.



Essa máquina veio de Itajaí até Itoupava Norte, trazida por uma lancha de nome «Walfisch» e, de lá, foi transportada num grande carretão puxado por 8 bois até a Barra do Rio Fidélis. Foi necessário reforçar a ponte sobre o Rio Itoupava para que suportasse a grande tonelagem. Muita gente do lugar e das redondezas de Itoupava compareceu para ver esse que era, naquele tempo, um verdadeiro “Naturwunder”. O professor local até chegou a suspender as aulas, naquele dia, e levou as crianças para apreciarem tão grande acontecimento e que eles nunca haviam visto.

Desde o início da colonização, os blumenauenses sonhavam com uma estrada que ligasse a sede da colonia a Lages, no planalto. E, 1888 Gottlieb Reif contratou com o Governo Imperial a abertura de uma picada para cargueiros e cavaleiros entre Rio do Bugre (depois Aquidaban e, hoje, Apiúna) Via Rio do Sul até a divisa de Blumenau - Serra dos Índios, ligando, assim, o Vale do Itajaí com

a região serrana. Em 28 de agosto daquele ano, uma comissão chefiada pelo engenheiro Vitorino de Paula Ramos inspecionou o trecho em obras, então já à altura de Lontras. Impressionado com a afoiteza com que Reif atacava aquelas obras, elogiou a atuação do grande pioneiro que as contratara apenas por 18 contos de réis, livre de outras despesas para o Governo. Reif pretendia chegar, até o fim daquele ano, ao pé da serra, se não o atralhasse tempo chuvoso. Entretanto não o conseguiu. Contratemplos de toda sorte, como os bugres, seguidamente à espreita, as naturais dificuldades da mata quase que impenetrável, os tigres, leopardos e cobras, os constantes desvios do rumo certo, por onde os animais pudessem subir e descer sem grandes dificuldades. Só depois de 18 meses de duro trabalho e de penosos sacrifícios, concluiu a grande tarefa, muitas vezes até com perigo da própria e da vida de seus companheiros, usando, apenas, como ferramentas, o facão, a foice e o machado.

Terminada a empreitada, o Governo Imperial, às voltas com as investidas sempre crescentes da propaganda republicana, não recebeu o trabalho efetuado por Gottlieb Reif, nem lhe pagou a importância do contrato. Para satisfazer os compromissos assumidos para com os trabalhadores que o haviam auxiliado na abertura do caminho, e que, agora, o ameaçavam de toda forma, vendeu as suas propriedades e a sesmaria de Fidélis, dando, assim, mais uma prova do seu desprendimento e espírito de humanidade. Somente depois de dois anos, já então no regime republicano, Gottlieb recebeu o seu dinheiro. A casa comercial, a serraria e a atafona foram vendidas para W. Siebert e a máquina a vapor para o Colégio Santo Antonio que, com ela, instalou uma atafona. Essa atafona supriu de farinha de milho quase toda a população de Blumenau durante os calamitosos dias da enchente de 1911.

Em 1892 ele deixou Fidélis, indo morar em Itoupava Seca, então mais conhecida por Altona e, ali, ele comprou um bonito terreno da viúva Schoenau com uma pequena serraria, movida a água, pois o lote era o único, na região, atravessado por um ribeirão.

Importou uma nova máquina a vapor, um locomóvel Wolf e construiu um prédio bem maior para a Serraria, fabricação de caixinhas para charutos, moínho de milho e um engenho de açúcar. Reif não podia parar.

Veio, depois, a revolução de 1893, de tão desastrosas consequências para Blumenau e para toda Santa Catarina. Nuvens escuras amontoavam-se sobre todo o Vale do Itajaí. Aí foi organizado um corpo de voluntários, por ordem de Floriano Peixoto para derrubar o governo do Tenente Manoel Joaquim Machado. Reif estava entre os primeiros 128 homens que se apresentaram. Reif foi no posto de capitão.

A 14 de julho 1893, os voluntários partiram, em 18 carroças, até Tijucas, via Brusque. Grande parte ia a pé. De lá, marcharam para Porto Belo para tomar o vapor Itapemerim. Numa viagem pavorosa, lamentavelmente vagarosa, chegaram à fortaleza de Santa Cruz, na ilha de

Anhato Mirim. Após alguma demora na Fortaleza, o Itapemirim seguiu até Destêrro, onde chegou felizmente. Lá foram recebidos por um contingente de soldados e a Banda de Música do 25º Batalhão de Caçadores e desfilaram pelas ruas da cidade, passando pelo Palácio do Governo, rumo ao quartel, onde foram uniformizados. No mesmo dia, assentaram praça. No domingo, 20 de julho, foi realizado um grande desfile, com a participação da Guarda Cívica de Blumenau. Após exigirem a renúncia do Governador, no que, naturalmente, não foram atendidos, começaram a atirar contra o Palácio, originando-se uma verdadeira batalha. Altas horas da madrugada, o governador se rendeu e os voluntários, antes de ocuparem o palácio, realizaram uma parada, tendo à frente, montado em soberbo cavalo, o Capitão Reif, em lustroso fardamento. Durante o bombardeio do palácio que durou mais ou menos, 15 minutos, os federalistas tiveram 5 mortos e diversos feridos e, por verdadeiro milagre, não houve nenhuma baixa entre os legalistas nem da Guarda Cívica. No dia 5 de agosto, os voluntários pisavam, novamente, a terra blumenaunse.

#### DE 1895 A 1897.

Gottlieb continuou a trabalhar incansavelmente, como sempre, pelo progresso da sua segunda pátria. Não posso deixar de citar aqui a construção do trecho da estrada de Bugerdach (hoje Apiúna) até Morro Pelado e Subida, construído com a maior dificuldade, entre enormes paredões de pedra e, ainda hoje, esse pedaço de estrada, alargado com grandes máquinas é uma prova do quanto os pioneiros lutaram, apenas com o esforço braçal, a dinamite e picaretas, sempre sob a ameaça de ataque dos indígenas.

Nesse tempo, Reif perdeu um camarada, que lhe servia de cozinheiro, assassinado pelos bugres e muito pranteado pelos seus camaradas.

No dia 5 de junho de 1897, estava ele com a sua turma no trecho já carroçável até Morro Pelado e aí recebeu a honrosa visita do governador Hercílio Luz em companhia do embaixador alemão Dr. Krauel que viera visitar Santa Catarina, Blumenau e Hansa e ver os imigrantes alemães vindos para Hamônia. Com esta caravana, vieram, também, os cônsules alemães em Florianópolis, Carlos Hoepcke e em Blumenau, Franz Lungershausen e diversas outras autoridades e respectivas comitivas. No primeiro dia, vieram de Blumenau até Warnow e, no dia seguinte pretendiam chegar até o final da viagem, de carroça, mas uma grande trovada impediu-lhes a continuação da viagem e tiveram que pernoitar nas casas de Schulze e Reblin, em Apiúna.

De manhãzinha cedo todos já estavam prontos para seguir viagem e almoçaram na cabana e acampamento de Gottlieb Reif, onde chegaram cedo e onde tiveram oportunidade de constatar como um homem, em plena mata virgem, seria capaz de preparar um opíparo banquete, tanto na quantidade como na qualidade dos pratos, todos de caça. Após o almoço, seguiram a pé até Subida e os visitantes foram surpreendidos

por um inesperado espetáculo. O repórter alemão que participava da comitiva do embaixador assim descreveu o acontecimento: "Um grande número de "minas" foram colocadas de distância em distância para melhor impressionar os visitantes e oferecer-lhes um grandioso espetáculo. Com estrondos de verdadeiros trovões as rochas se partiam, enchendo os ares de estilhaços que caíam ruidosamente no despenhadeiro formado pelo rio Itajaí, seguidos de écos demorados. O senhor Reif, desrespeitando as plantas e traçados, resolveu, por própria conta e responsabilidade diminuir o aclave calculado em 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> por uma passagem praticamente horizontal em plena rocha".

O senhor Governador, assim como o diplomata alemão e os demais presentes não pouparam elogios ao empreiteiro pela maneira e pela coragem com que atacara aquele serviço. Prova de um patriotismo desinteressado.

A ponte da Subida também foi obra de Reif e serviu ao grande tráfego por sessenta e quatro anos seguidos sem sofrer algum conserto e os bueiros desse trecho prestaram serviços por setenta anos consecutivos. Essa estrada passou a ser a SC-23 e, hoje, a BR-470, alargada, asfaltada, um brinco na beleza da paisagem do Vale do Itajaí, mas muitos ainda se lembram do pioneiro de 1897. O caminho do morro da Subida foi construído pelos empreiteiros Friedrich von Ockel e Emilio Wehmuth e o de cima da chapada até Riachuelo e Lontras foi, novamente, por Gottlieb Reif.

Gottlieb Reif não foi, apenas, um pioneiro. Tomou parte, também, na vida social e política de Blumenau. Serviu como fiscal. Em 1890 fez parte na Intendência Municipal, ocupando muitos outros cargos. Em fevereiro de 1901 foi eleito vice-presidente do conselho Municipal de Blumenau.

Em 25 de abril de 1880, inscreveu-se como sócio da Schuetzen-gesellschaft Blumenau, hoje "Tabajara Tennis Clube", como prova o respectivo cartão de inscrição e também as ações de empréstimos, ainda existentes. Em 1893, fundou-se um Clube, o "Geselliger Verein Teutônia", hoje "Ipiranga", em Itoupava Seca e Gottlieb Reif foi um dos grandes batalhadores pelo sucesso da iniciativa, de que foi um dos fundadores. Há uma medalha de prata, em poder de membros da família, com os seguintes dizeres: "Aos fundadores: 10/3/1883 - 10/3/1923" distribuída aos sócios com 30 anos de diretoria. Também existem títulos de empréstimos já doados ao Museu da Família Colonial. No dia 2 de abril de 1924 fundou-se, junto ao "Teutonia", um clube de bolão, denominado "Kegelklub Vollmond" (Clube de bolão Lua Cheia), de que Reif fazia parte.

A 2 de agosto de 1897, quando construía a estrada em Subida e veio visitar a família em Blumenau, seus colegas, sabedores disso, foram até sua casa para buscá-lo e, juntamente com 12 outros sócios amigos deixaram-se fotografar para a posteridade, aparecendo Reif com camisa xadrez e longa barba.

Entre 1897 e 1899 foi fundada em Hamburgo, na Alemanha,



a Hansatische Kolonisations Gesellschaft que criou a colonia Hansa-Harmonia, sendo seu primeiro diretor o sr. A. W. Sellin e engenheiro-agrimensor o sr. Emilio Odebrecht que começaram logo os serviços de instalação do empreendimento. Até Subida a estrada já era carroçável e, de lá, os imigrantes eram transportados em canoas pelo Braço do Norte (hoje Rio Hercílio) até a barra do Ribeirão Taquaras. Gottlieb Reif foi, então, encarregado de construir a ligação carroçável até Hansa (hoje Ibirama) e como a construção pela margem do rio mostrava-se difícilima, Reif procurou passagem pelo Morro do Cocho, de 400 metros de altura. Devia-se, então, cruzar o rio Itajaí Açu em balsa e daí continuar o caminho pelo morro, muito íngreme e perigoso, com longos e estreitos aclives e declives até a barra do Ribeirão Taquaras, onde se estabelecera a sede da nova Colônia.

Reif foi também quem construiu o primeiro abrigo para os imigrantes que deveriam habitar a nova Colônia, sendo que o primeiro casal a chegar foi o de Willi Luderwald e esposa, acompanhados de uma filha de 2 anos. Daí em diante foram chegando novas levadas de imigrantes que foram povoando as terras concedidas à Sociedade Hanseática.

Em 1900, Reif construiu a ponte sobre o Ribeirão Passo Manso

Deixando sua propriedade para o filho Henrique, que ainda ali continuou a residir por vários anos (e que ficava nas terras hoje de propriedade do açougueiro Jensen e da Cristais Hering e pelas quais cruzava a linha da Estrada de Ferro Santa Catarina) Reif deixou, pela primeira vez, o Município de Blumenau, fixando residência na Barra do Rio, em Itajaí. Comprou lá da firma Rod. Krause, por intermédio de Konder & Cia. uma grande fábrica de artefatos de madeira, especialmente para caixinhas de charutos, com grande freguesia na Bahia, Sergipe, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul.

Dannemann & Cia., Suerdick & Cia., Stender & Cia., Poock & Cia., eram firmas que adquiriram nessa fábrica toda a madeira para as caixas de charutos de sua fabricação. Seus artigos foram muito elogiados na Exposição Nacional do Rio de Janeiro, sendo premiados com medalha de ouro. Instalou, também, ali um estaleiro para construção e conserto de embarcações. O construtor foi João Tabalipa e muitos barcos, grandes e pequenos, foram ali construídos. A primeira embarcação saída do estaleiro foi uma lancha destinada ao transporte de cal e areia de São Francisco a Joinville, pelo Rio Cachoeira. Essa lancha foi recebida por Alex Karsten em 4 de maio de 1904. A segunda construção foi uma lancha-perua para fretes, destinada à Companhia de Navegação Fluvial Itajaí-Blumenau, rebocada pelos navios "Progresso" e "Blumenau". Recebera o nome de "Itoupava", em homenagem ao lugar onde Reif começara sua primeira indústria. Um outro grande navio a vela foi construído para a firma Asseburg & Cia. Tendo saído do estaleiro com o nome de "Fidélis" Construíram-se também algumas baleeiras e outras embarcações menores.

Em 1908, Reif sofreu, em sua própria fábrica, um terrível

acidente: um tronco de cedro saltou da serra circular e atingiu-o no abdômen, causando-lhe graves ferimentos que forçaram-no a submeter-se a várias intervenções cirúrgicas, indo até mesmo a Porto Alegre.

Esse acidente, forçou-o a parar por algum tempo de trabalhar. Mas, espírito irrequieto, de grande iniciativa, não pôde suportar por muito tempo a inatividade. Ele vinha planejando, há muito, construir uma fábrica de papel, mas faltava-lhe o capital para tanto. Procurou interessar capitalistas na iniciativa e na realização de seus sonhos e só veio a encontrar apoio em Blumenau, nas pessoas dos irmãos Hering, Fides Deeke, Carlos Rischbieter e José Deeke.

Vendeu, então, o terreno com o prédio e as caldeiras para integralizar a sua cota de capital. Com o capital de 250 contos de réis foi fundada a Fábrica de Papel, sob a razão social de Hering, Reif & Cia., hoje a Fábrica de Papel Itajaí S/A. Começou a trabalhar em 1912 e conseguiu os incentivos de isenção de impostos, durante o governo Lauro Müller, por ser a primeira do Estado de Santa Catarina.

Assim, Reif tornara-se, mais uma vez, pioneiro do progresso catarinense. Foi retirada a maquinaria da serraria e construiu-se um novo prédio no mesmo terreno, um pouco mais abaixo do antigo. Já em 1911 Reif importou um novo locomóvel Wolf. Era o 7º já, por ele, importado da Alemanha para o desenvolvimento econômico do Estado.

Em 1917, a serraria foi completamente destruída por um incêndio sem estar no seguro. A causa do fogo não foi descoberta.

Apesar do grande abalo que sofreu com isso, Reif não perdeu a coragem e continuou para frente. O locomóvel, que se achava em prédio de concreto, separado da serraria, não foi muito danificado, como prova uma fotografia entregue ao Arquivo Histórico de Blumenau. Com um conserto que durou oito dias, já pode ser reiniciado o trabalho, serrando-se ao ar livre a madeira para a reconstrução do prédio e a sua freguesia soube esperar com paciência a entrega das encomendas anteriormente feitas. Isso deu-lhe prazer e infundiu-lhe novo ânimo.

Em 1918, em virtude da Guerra Mundial, alguns desordeiros promoveram grande manifestação contra os alemães, pelas ruas da cidade, pronunciando palavrões e atacando residências. No dia 14 de outubro, altas horas da noite, os arruaceiros, na sua maioria embriagados, rumaram para a Barra do Rio atacaram e tentaram incendiar a residência da família de Gottlieb Reif, chamando-a de «boches», quinta-coluna etc. E nenhum desses atacantes, sem dúvida alguma, era mais brasileiro do que Reif, pois, além do seu trabalho em prol do desenvolvimento do país, era brasileiro naturalizado em 1883, ainda no Império e tinha patente de capitão da Guarda Nacional. Sua esposa, nascida em Independência, no Rio de Janeiro, dera-lhe nove filhos, todos brasileiros.

Desgostoso com a injusta atitude do povo, Reif abandonou, com

toda a família, a Barra do Rio e voltou para Blumenau e, daí, para Rio das Pombas, no Alto Vale. Vendeu a fábrica de caixinhas, reconstruída, e a casa comercial para a firma João Bauer. A casa de moradia e um outro terreno ele vendeu por preço ínfimo, só para não pagar mais impostos a um município cujo povo lhe fora tão ingrato.

Gottlieb, de grande fibra realizadora, não descansou no seu pioneirismo e levou, em 1919, a primeira máquina a vapor aparecida naquela região, por via fluvial, de Rio do Sul até o Rio das Pombas, hoje Pouso Redondo, em uma balsa construída especialmente para esse fim.

Lá, em Pouso Redondo, ela já possuía, havia anos, uma grande área de terras, com roças e criação de gado. Ali, já em 1895, mesmo no dia de Natal, os bugres haviam assassinado dois «camaradas» de Reif, de nomes Carlos Hannemann e Carlos Klegin, que ali se achavam com o feitor Alfredo Jost, capinando as primeiras lavouras. Depois disso, deixara no local outro capataz, de nome João Kuhlmann por diversos anos seguidos e, em janeiro de 1913, o filho de Reif, Germano, fixou residência no local, isso quando ainda a estrada de rodagem mal dava passagem a carroças até Mosquito-Morro do Reuter e ainda havia 23 quilômetros que só se podia percorrer a lombo de burro e cargueiros até Rio das Pombas. Nesse trecho, contavam-se 45 sepulturas, assinaladas com cruces ou montes de pedras, de pessoas assassinadas pelos bugres.

Tão logo a máquina se encontrava instalada em Rio das Pombas, começou a serrar madeira para a construção da casa da Família. Falta-vam, ainda, 6 quilômetros de estrada de rodagem até Pouso Redondo. Foi providenciado o acabamento desse trajeto, passando tres e meio quilômetros da estrada pelos terrenos de Reif. Dessa forma, pode Antônio Ern trazer a família de Gottlieb de carro-de-mola até a porta da casa nova, em junho de 1920.

E, cheio de nova coragem, Reif prosseguiu o seu trabalho. Além da nova serraria, instalou uma atafona, pois, até então, o povo de Pouso Redondo e redondezas tinha que ir buscar fubá em Mosquito, distante 23 quilômetros, no que se gastavam, muitas vezes, dois e mais dias.

Seu espírito progressista não lhe dava descanso, nem mesmo ali, em Pouso Redondo. Abriu estradas para facilitar aos colonos residentes nas cabeceiras do Rio das Pombas uma saída para a estrada geral.

Em 1921, contratou com o governo do Estado, então ocupado por Hercílio Luz, a abertura de um trecho de estrada de 13 quilômetros, ligação com a estrada geral, hoje Rua Gottlieb Reif, até o Lageado Carroussel. Como pagamento por esse serviço, recebeu uma gleba de terras que ele começou a colonizar já em 1924, vendendo os lotes por preço mínimo, no propósito de apressar o povoamento da região. E foi assim que começaram a surgir os povoados de Rio Pombinhas, Rio Paleta e Rio de Trás. Os compradores recebiam suas escrituras e os intrusos, ou ocupantes dos terrenos que faziam parte da concessão, vinham se entender com

o proprietário e dele recebiam escritura da parte que ocupavam, ou, se preferissem, uma indenização.

Em 1923, Reif festejou, lá, as suas Bodas de Ouro, em cujas comemorações tomaram parte, além da grande família, os seus velhos amigos e mais de 150 pessoas vindas de Serra acima e das redondezas, prova de que já soubera conquistar boas e muitas amizades.

Com a serraria e a atafona sempre em movimento, a máquina tornava-se pequena para tanto serviço. Vendeu-a, então, para Rudolfo Hoeschl e substituiu-a por um novo e mais possante locomóvel «Lanz», importado da Alemanha, de que existe ainda uma fotografia. Foi o único locomóvel «Lanz» dentre as nove máquinas que ele importou, pioneiras do progresso do Vale do Itajaí e de toda Santa Catarina. Esta última máquina chegou ao Brasil em 1924 e, no dia 13 de janeiro de 1925 foi despachada pela Estrada de Ferro Santa Catarina, de Blumenau até Subida. Daí, as peças menores foram transportadas em caminhões e carroças e a caldeira em um carretão, puxado por cavalos, sob a direção de Max Stutzer, de Subida a Pouso Redondo. A ela, Reif acrescentou outras máquinas, como cepilhadeiras, plainadeira para madeira de soalho, uma pequena serra de fita para solas de tamancos, um engenho de farinha de mandioca e uma olaria. Construiu, então, um prédio bem maior, coberto com folhas de zinco, uma grande chaminé com, aproximadamente, 8.700 tijolos, trabalhados a mão e com 15 metros e meio de altura, encimada por um para-raios. Este foi uma benção para a localidade, pois desviou muitas faíscas pelo seu longo cabo com uma chapa de cobre no fundo do rio. Essa chapa foi retirada por mãos desconhecidas. Hoje ainda está de pé a chaminé, como patrimonio abandonado, apesar de já ter sido tentado derrubá-la com bananas de dinamite.

Ainda em 1927, encomendou um descascador de arroz e outras máquinas da firma Bromberg, Hacher & Cia., de São Paulo, quando a morte o chamou.

A 19 de agosto desse ano, quando ainda se evolavam para o firmamento as nuvens de fumo da chaminé da sua última indústria, apagava-se, para sempre, a vida preciosa de Gottlieb Reif que soube amar a sua segunda pátria e por ela trabalhar, concorrendo com todas as suas forças, com o seu entusiasmo e espírito de iniciativa para a maior riqueza do Brasil e para o bem estar de todo o povo brasileiro.



**A** Usina Adelaide, de Pedra de Amolar, Itajaí, festeja, neste ano, o cinquentenário, de sua fundação. Esta se verificou, constituindo-se em Sociedade Anonima, em agosto de 1922, sendo seu presidente o Coronel Marcos Konder e vice o sr. Augusto Voigt.

# RELEMBRANDO O PASSADO

EDUARDO VENERA DOS SANTOS

Pelos idos de 1900, muitos colonos de Brusque imigraram, a maioria deles para Blumenau, naquela época já com fama de grande desenvolvimento, e melhores ganhos. A maior parte sem dinheiro e rodeada de filhos pequenos, sem destino e sem proteção de ninguém, se aventuraram a outras partes, a procura de melhores dias. Os que tinham terras boas, perto da cidade de Brusque, viviam bem, mas os que viviam distante, nas Guaricanas, Águas Negras, Porto Franco, Rio do Ouro, etc, não levavam a melhor e, somente quem tinha madeiras é que via, uma vez por ano, alguns réis, mesmo assim balseando torras, numa espécie de jangada, impulsionada por compridos varejões, de madeira ou de bambú, rio abaixo, durante as cheias, até o porto de Itajaí. Hoje ninguém faz idéia, de como era difícil manobrar uma balsa de torras enormes, grossas e cumpridas, de boa madeira de lei, lá das cabeceiras do Rio Mirim até Itajaí, desviando barrancos, rasos e curvas com desvios, com o rio cheio, ameaçador, perigoso mesmo; com o menor descuido nas corredeiras, uma vez enveredada num desvio, não havia recurso de sair ou voltar dali, senão desamarrar e, torra por torra, ser arrastada à força de braços, a outro local, para ser novamente reamarrada e reconduzida no curso certo, depois de muitos dias de sacrifícios e precioso tempo perdido. Com o nível baixo do rio, não havia passagem. Assim, com mingua-dos recursos, voltavam a pé até

suas moradas em Alta Brusque. Conto isto, conforme meu pai contava e porque ele era um dos balseiros, que se responsabilizava pela entrega da madeira em Itajaí.

Em 1906, ele resolveu, com mais alguns amigos, se aventurar até Blumenau. Era casado com D. Carolina Hoffmann, já tinha 5 filhos, o mais velho de nome Ernesto Venera dos Santos, tinha 5 anos, e o mais novo apenas alguns meses. Ajuntaram os poucos panos que possuíam, um cavalo, e 25 mil réis em dinheiro, vieram a pé, pelo mato afora, num único, picadão que havia pelos morros do Garcia, Alto Jordão, até chegarem em Blumenau, no lugar Salto Weissbach, e, a convite do Sr. Gottlieb Reif, trabalhar na construção da atual Ponte do Salto. Como era bom madeireiro, ganhava um mil réis por dia de serviço, falquejando madeira no mato, para a estrutura provisória da ponte metálica. Tenho comigo as fotografias da ponte em construção, onde se vê a armação de madeira.

Os trabalhadores moravam num grande galpão da antiga serraria da colonia, que foi destruída pela grande enchente de 1880, onde hoje está a usina do Salto. Terminada a ponte, meu pai foi trabalhar num engenho de açúcar do Sr. Fritz Spernau, numa grande fazenda de três colonias, na atual rua Benjamin Constant no Bairro Escola Agrícola, com engenho de açúcar, farinha de mandioca e

aguardente, que naqueles tempos era uma grande indústria. A estrada era uma picada no meio do mato, que só com carro de bois podiam transportar os produtos do engenho. Os maiores compradores de açúcar mascavo, amarelinho, cor de ouro, a farinha de mandioca e a aguardente, eram os comerciantes João Manoel de Borba, Otto Laux, Ernesto Obermaier, e a Cia. Paul. Eu era criança, mas muito ajudei a ensacar açúcar e farinha de mandioca.

Meu maior prazer era quando podia acompanhar meu pai no transporte de mercadorias para a Cia. Paul. De carro de bois, bem carregado, íamos a passo lento, levar a encomenda. A Cia. Paul, era uma grande casa de negócio, hoje pertencente à Fábrica de Gaitas Hering, com embarcações e um belo vapor no rio, de nome «Richard Paul», que transportava mercadorias para o porto de Itajaí

O nosso sítio era bem grande, com bastante água, com as nascentes do ribeirão Jararaca, onde o Sr. Armando Liberato tem uma pedreira, com britadeira. Da mesma pedreira meu pai extraía os paralelepípedos que estão hoje na Rua 15, de Blumenau. No mato havia muita caça, tatêtos, pacas, veados, capivaras, lontras, tatús, gambás e toda a sorte de pássaros. Na temporada de caça, sempre tínhamos visitas, o Sr. Joca Borba com seu amigo Alex Holetz, este bom atirador de Winchester, não perdia uma bala. Com frequencia também recebíamos a honrosa visita do padre Vigário de Blumenau, então o Frei Daniel Hostin, que gostava muito de assados de caça, principalmente, paca, tatú, gambá, macuco, jacú, enfim era sempre a maior alegria quando tínhamos muitas visitas ilustres. Isto foi na década de 20.

Em 1930, na dita pedreira, no meio do mato, foi armado um grande rancho, coberto de palhas, para abrigar refugiados da revolução, homens reservistas eram, então, recrutados para enfrentar os getulistas que estavam para chegar em Blumenau. Entre os acampados estavam muitos dos graudos da cidade que deixo de citar seus nomes, eram todos getulistas, do Partido Liberal. Eu tinha então 15 anos, e servi de correio secreto dos refugiados e ia duas vezes ao dia até suas casas, montado à cavalo e por precaução passava pelo morro do Bom Retiro, da Cia. Hering. A esposa de um deles amarrou-me um lenço vermelho ao pescoço, como seus filhos já estavam usando, os quais queriam, por força, ir comigo buscar o pai. Assim, montado a cavalo, de lenço vermelho ao pescoço, passei então pela rua 15. Quando passei pelo Grupo Luiz Delfino, fui muito aplaudido, pois ali estava uma grande patrulha dos revoltosos, guarnecendo a estrada da cidade. Recebi muitos pentes de metralhadoras, com balas de fuzil. Foi um prazer enorme, e voando, fui até o mato levar a notícia tão esperada, com a nova de que o Sr. João Kersanach fora nomeado Prefeito da cidade.

Então começou a hora dos heróis saírem da toca. O maior trabalho foi retirar um Chevrolet «Ramona», novinho, que um dos refugiados havia levado junto até o mato. Foi preciso ser rebocado com uma junta de bois até a rua João Pessoa, onde o Sr. Emilio Fischer está hoje estabelecido, porque a estrada, até ali, era intransitável para automóvel, naquele tempo.

A rua que hoje existe no nosso sítio, com nome de Romulo Silva, bem que merecia o nome de meu pai Thomé Venera dos Santos.

# JOSÉ BONIFÁCIO - O PATRIARCA

Por GUSTAVO KONDER

Graças a constantes buscas, em livros históricos, revistas antigas e, principalmente na magnífica biografia, feita pelo intelectual santista Dr. Edgar Falcão, consegui reunir dados interessantes sobre a vida do nosso inolvidável patriarca da Independência - José Bonifácio de Andrade e Silva, - para inseri-los na presente crônica

Nasceu na cidade de Santos, São Paulo, a 13 de junho de 1763, segundo rebento do casal Bonifácio José de Andrade, militar, servidor público e abastado negociante da praça de Santos, e de Da. Maria Barbara da Silva. Foi levado á pia batismal com o nome de José Antônio, mais tarde alterado, ao receber os santos sacramentos da Crisma para José Bonifácio.

Muito inteligente, o menino Andrade frequentou a escola primária e secundária, e, quando atingiu a adolescência, transferiu-se para S. Paulo, onde passou 3 anos, preparando-se para ingressar na escola superior. Kursou as faculdades de Filosofia e Retórica, dedicando-se ao mesmo tempo ao estudo de linguas vivas, pois possuía vocação e nesse campo chegou, mais tarde, a falar corretamente seis idiomas diferentes e a compreender perfeitamente onze. Em virtude do seu valor intelectual, os seus mestres particulares, entre eles Dom Frei Manuel da Ressurreição, 2º. Bispo Diocesano de S. Paulo, aconselhou-o á entrar na carreira eclesiástica, o que não foi aceito, pois não nutria a menor inclinação. Deixou S. Paulo, rumo ao Rio de Janeiro, onde permaneceu pouco tempo, viajou em seguida para Portugal, em 1783. Matriculou-se na famosa Universidade de Coimbra, na qual fez o curso de Direito e de Filosofia Natural, e, no mes de julho de 1787, recebeu o diploma de bacharel em Ciências Jurídicas.

Aluno distintíssimo, foi a principal figura academica do seu tempo e não demorou a ser aproveitado pelo governo portuguez. Mal deixou a casa de ensino do Mondego, foi convidado para entrar no circulo de relações sociais do Duque de Lafões, um dos grandes pares da Corte Portuguesa, que o admitiu sem demora, nomeando-o membro da Academia de Ciências de Lisboa e tornando-se seu grande protetor. Apontando por essa agremiação, Jose Bonifácio foi, oficialmente, enviado para uma viagem de aperfeiçoamento técnico á Paris, iniciando depois a longa peregrinação científica pelos países mais cultos da Europa que durou mais de 10 anos, ou sejam, de 1790 a 1800. Conheceu e estudou com os mais famosos sábios daquela época, entre eles o celebre químico frances Lavoiser, o grande naturalista alemão Alexandre von Humboldt, o fisico italiano Volta e outros illustres.

Finalmente, depois de mais de dez anos de ausencia, retornou

a Portugal e foi especialmente nomeado para ocupar a cátedra de Metalúrgica e Geognosia na Universidade de Coimbra, recentemente criada. Também foi indicado pelo príncipe Dom João, como intendente Geral das minas do Reino.

Dedicado inteiramente às ciências e às letras, não relaxou dos seus deveres cívicos. Invadido Portugal, em 1807, pelas forças napoleônicas, foi um dos primeiros a alistar-se no Batalhão Académico, organizado em Coimbra, para combater os invasores. A princípio, como major, depois como tenente-coronel, pegou em armas contra os franceses. Acabada a guerra, assumiu o posto de chefe da polícia do Porto, onde contribuiu energicamente para acalmar as animosidades entre as facções opostas surgidas naquela época. Solucionado este incidente, voltou o nosso sábio à sua faina habitual de estudioso dos problemas práticos de mineralogia e agricultura. Em 1812, foi eleito para o cargo de Secretário perpétuo da Academia de Ciências de Lisboa, cargo que desempenhou até a sua volta definitiva para o Brasil.

Quando D. João assumiu o trono, em 1816, no Rio de Janeiro, aceitando a sugestão do seu primeiro ministro Tomás de Vila Nova Portugal, mandou chamar um brasileiro que, experimentado como ajudante do primeiro ministro, pudesse mais tarde ocupar uma das pastas. O nome lembrado para esse cargo foi o de José Bonifácio de Andrade e Silva. O Rei então expediu ordens à Portugal para que esse cientista voltasse. No início, o governo português recusou-se a obedecer, temeroso que o Andrade viesse revolucionar o Brasil, em virtude das suas tendências separatistas, porém D. João insistiu energicamente e, então, José Bonifácio embarcou de volta ao torrão natal, em 1819, ignorando a função que o aguardava. Convidado pelo Ministro Vila Nova Portugal, seu grande amigo e admirador, para ocupar o novo cargo, recusou delicadamente, proseguindo viagem para Santos, afim de repousar no seio de seus familiares.

Dáí em diante, atraído pelo canto da sereia da política, mudou de rumo, dedicando-se de corpo e alma à campanha de emancipação do Brasil. A idéia separatista vinha de longa data, criando corpo na mente de muitos brasileiros natos, cansados das espoliações praticadas pela metrópole portuguesa. Desde a abortada conspiração de Vila Rica, em 1789 (de Tiradentes), com a passagem da malograda «revolta dos alfaiates» da Bahia, em 1789, até a encarniçada e mal preparada luta germinada em Pernambuco, em 1817, o fermento de secessão tomara vulto.

Compreendendo concientemente o problema político, não trepidou - José Bonifácio - a dar o seu decidido apoio à causa da libertação brasileira, entrando na campanha, sem visar mesquinhos interesses, mas animado por um pensamento de construir uma nação livre e soberana, dentro da modalidade de um governo que pactuasse com as circunstâncias do momento. Aceitou sucessivamente os postos de comando, nos quais alcançou a direção suprema, orientando e arregimentando as correntes diversas que lutavam em torno do mesmo ideal, no bom sentido



da vitória, com a menor soma possível de sacrifícios pessoais.

A partir de 23 de junho de 1821, foi, por aclamação popular, eleito vice-presidente da junta governativa de S. Paulo e assim iniciou a grande jornada em prol da causa brasileira, procurando a aproximação eficiente com o Príncipe Regente D. Pedro, no Rio de Janeiro, aconselhando-o diplomaticamente a abraça-la francamente. Sete meses mais tarde, vem a integrar o primeiro gabinete ministerial, formado logo após o o histórico «FICO» de 9 de janeiro de 1822, desobediência inicial aberta do herdeiro da Coroa Portuguesa às exigências de Lisboa, para a qual cooperou decisivamente com o famoso manifesto, de 24 de dezembro de 1821, assinado na capital de S. Paulo. No Conselho de Ministros empossado em 16 de janeiro da 1822, foi nomeado José Bonifácio, para ocupar a principal pasta, isto era, a do Ministro do Reino e dos Negócios Estrangeiros.

Dai por diante acentuou-se a influencia patriótica de José Bonifácio nas decisões de D. Pedro, incitando-o a tomar atitudes francamente, cada vez mais hostis às Cortes Portuguesas, para culminar finalmente, com o brado, às margens do Ipiranga, a definitiva independencia, ocorrida em 7 de setembro de 1822.

Ministro do Império do Brasil independente, permaneceu José Bonifácio no poder por pouco tempo. Seu espirito altivo, inconciliavel com as ações menos dignas, levou-o a divergir profundamente do Imperador D. Pedro I, tornando-se um acérrimo adversário na Assembleia Constitucional, convocada para traçar a constituição do Brasil. A 15 de julho de 1823, abandonou definitivamente o governo, demitindo-se do cargo de primeiro ministro. Dentro da Assembleia moveu tenaz opposição ao governo e em 12 de novembro, do mesmo ano, foi dissolvida violentamente a Camara dos Representantes do povo, por decreto imperial, foi preso José Bonifácio e depois trancafiado num cárcere subterraneo, escuro e úmido. Foi desterrado depois, embarcando num frágil navio, para Europa, fixando-se em Bordéus, França, onde curtiu 6 anos de forçado exilio.

Duas vezes eleito, nesse período, pelos baianos como seu representante na Camara dos Deputados no Rio de Janeiro, não tomou posse, porém os baianos, teimosos, elegeram-no pela terceira vez e, desta vez, já de volta ao Brasil, assumiu o cargo de confiança. Regressando do exilio em 1829, José Bonifácio manteve-se alheio às lutas politicas que culminaram com a abdicação de D. Pedro I, em 7 de abril de 1831. Este, arrependido do seu erro, cometido há 8 anos atrás, nomeou-o tutor dos seus filhos menores, entre eles o Imperador-menino D. Pedro II. Exerceu a tutela até o ano de 1833, quando foi arrebatado arbitrariamente pela Regencia, que governava o Brasil, sendo o Marques de Sapucaí o causador da ação.

Novamente preso e mantido em exilio na ilha do Paquetá, enquanto aguardava serenamente o pronunciamento da Justiça, que por fim o absolveu.

Mudando-se de Paquetá para Niterói, lá faleceu a 6 de abril de 1838, corroído de dores físicas e morais, sem nunca rever o seu torrão natal - Santos - que tanto amara e onde os seus despojos vieram a ter o descanso eterno e merecido dos justos, depois de ter cumprido integralmente a sua grande e nobre missão na face da terra, especialmente no nosso querido Brasil.

A família do ilustre extinto, num gesto de patriotismo doou ao Arquivo Nacional, em maio de 1838, a grande coleção mineralógica, bem como considerável número de modelos de máquinas, medalhas antigas, quadros, estampas relativas às ciencias, insétos, aves, coleções botânicas, etc. e à Bibliotéca Nacional, cerca de cinco mil livros, a maior parte em alemão, sobre os diversos ramos de ciencias naturais, edições raras de amator, além de preciosos manuscritos em portugues e alemão, avultado número de cartas autografadas dos mais notaveis personagens de todos os países.



**H** á 50 anos atrás, em 1922, era a seguinte a situação do ensino em Santa Catarina. Havia: 1 escola normal com 110 alunos; 8 escolas secundárias (ginásios) com 471; onze Grupos Escolares com 3.585; seis escolas reunidas com 935; quatrocentas e cincoenta e seis escolas isoladas com 26.671; dez escolas subvencionadas pelo governo federal com 394; setenta e uma escolas municipais com 2.786 e cento e sessenta e tres escolas particulares com 11.146, num total de 726 estabelecimentos de ensino com 43.116 alunos. Assim mesmo, Santa Catarina estava em segundo lugar em percentagem de alunos entre os demais Estados da Federação, abaixo, apenas, do Rio de Janeiro que contava com 59% enquanto S. Catarina com 57%, seguido do Rio Grande do Sul, com 56% e S. Paulo com 44%. Santa Catarina era o Estado da federação que mais despendia com a Instrução: 20% da verba orçamentária.

## Blumenau em Cadernos

Fundação e direção de J. Ferreira ea Silva

Órgão destinado ao Estudo e Divulgação da História de Santa Catarina

— Assinatura por Tomo (12 números) Cr\$ 10,00—

Caixa Postal, 425 - 89 100 - BLUMENAU - Santa Catarina - Brasil

## VIAGENS ENTRE MASSARANDUBA E BLUMEMAU

Viagens? Sim, eram viagens mesmo! Época: entre 1900 e 1916.

Naquela época nós morávamos em Massaranduba, bastante além da atual sede. Meu pai dirigia a filial local da firma «Rabe Irmãos» e meu tio Leopoldo Rabe a matriz, nesta cidade de Blumenau.

Hoje em dia se diz com a maior naturalidade: preciso dar um pulinho até Massaranduba onde tenho alguns negócios a fechar; logo mais estarei de volta. Mas naquele tempo não havia automóveis nem outro qualquer veículo motorizado por aqui. O único veículo de transporte de cargo e de passageiros era a carroça; os cavalos faziam as vezes do motor e a boa gasolina era o milho.

A estrada entre Blumenau e Massaranduba era uma interminável sequência de buracos intercalados por pequenos trechos razoavelmente transitáveis. Entre eles havia buracões que abrangiam toda a largura da estrada, se estendiam por 1 a 2 metros e variavam de profundidade, principalmente nas baixadas. Ai, em épocas de chuva, então abundantes e prolongadas, a estrada se constituía em uma série de atoleiros que punham à prova, ininterruptamente, a perícia dos carroceiros, a estabilidade das carroças e o preparo físico dos cavalos. Os atolamentos eram comuns e não raro obrigavam o descarregamento total a fim de possibilitar o desatolamento da carroça

que, lá mais adiante, era recarregada. Em trechos mais baixos, as águas estagnadas das valas laterais, quase sempre intupidas de capim, cobriam totalmente a estrada. Um pequeno desvio do leito da estrada, muito fácil por ocasião de encontro eventual com outra carroça, frequentemente causava tombamento mais ou menos desastrosos.

João Bisewski (com 94 anos de idade ainda forte e perfeitamente lúcido, reside atualmente aqui em Blumenau) era nosso carroceiro-chefe além de eventual comprador, vendedor e cobrador. Semanalmente e com qualquer tempo ele fazia essas viagens enfrentando corajosamente as incógnitas do caminho. Eu participei muitas vezes dessas aventuras para lá e para cá, no princípio e no fim das férias escolares. É que a partir de 1913 meu pai me trouxe aqui à Blumenau para frequentar as aulas no Colégio S. Antonio, morando na casa de meu tio Leopoldo. No decorrer de 1916 meus pais também vieram residir definitivamente nesta cidade.

O João, numa carroça reforçada para transporte de carga, puxada por 4 cavalos escolhidos e adrede tratados, costumava partir de Massaranduba cerca do meio-dia com a intenção de chegar à tarde até a casa comercial («venda» como se dizia) Hardt (hoje, Martim Jensen, se não me engano), situada próximo ao pé do morro Itoupava, do lado de cá.

Biśewski trazia produtos da zona rural para Blumenau e daqui levava mercadorias tais como fazendas, armarinhos, ferramentas, etc., para consumo dos colonos.

As vezes chegava-se aos Hardt bem mais tarde, já noite adentro, o que dependia, sobretudo, do tempo. No topo do morro Itoupava, um pouco para lá da firma Wulf (hoje, me parece, Manzke) e na baixada do lado de lá, córregos não canalizados atravessam a estrada, trazendo ambos água límpida de elevações maiores das regiões vizinhas. Eram paradas obrigatórias para saciar a sede dos animais e para um merecido descanso dos mesmos, especialmente após os redobrados esforços feitos morro acima. Quando algum toró surpreendia os viajantes naqueles trechos, esses córregos cresciam rápida e desmesuradamente transformando-se em caudolosos ribeirões que não permitiam fossem atravessados, nem a cavalo e muito menos de carroça. O perigo de ser levado pela correnteza era demasiado grande. Não restava, pois, outra alternativa senão esperar pacientemente até que a enchurrada abrandasse a as águas escoassem o suficiente para poder vará-las impunemente. Embora, por sua acentuada queda, de nível, as águas baixassem tão rapidamente quando haviam crescido, a conseqüente interrupção da viagem podia durar várias horas.

Contudo, tais contratempores eram suportados com absoluta naturalidade e tranqüila resignação. Algumas horas de atrazo ainda não constituíam motivo para a menor ansiedade ou lamúria. Para a felicidade dos de então, não existia ainda a volúpia da velocidade e a angustiante pressa na perseguição

de objetivos, cada vez mais ambiciosos, dos dias atuais.

Quer mais cedo, quer mais tarde, chegava-se no primeiro dia de viagem aos Hardt. Lá a carroça ia para o rancho, os cavalos eram desatrelados, tratados e por fim, libertados no pasto apropriado para a devida «desintoxicação e reparação orgânica».

Hardt era um desses estabelecimentos comerciais e industriais típicos da zona rural da época. Na casa comercial propriamente dita havia uma grande, inimaginável variedade de artigos espalhados numa despreocupada e pitoresca promiscuidade, sobre o balcão, nas prateleiras e no chão. O dinheiro, então moedas, na maioria, era simplesmente raspado para dentro de uma das gavetas do balcão, a «caixa», através de uma estreita fenda especialmente feita no balcão e reforçada por uma pequena chapa metálica. Caixas registradoras só apareceram muitos anos mais tarde. Em tais «vendas» também nunca faltavam bombons, doces e guloseimas. O chamado «Pfefferkuchen» dos Hardt, pequenos doces feitos com mel, dos mais variados formatos, eram deliciosos e muito apreciados, especialmente por nós crianças. Sempre havia um rolo de fumo em corda e também a indispensável cachaça estava sempre à mão. Cervejas e gazosas eram estocadas na adega da casa, que o dono atingia por um alçapão e uma pequena escada para descer, a qual se achava situada atrás do balcão. Nessas adegas as bebidas se conservavam bastante frescas já que nem se sonhava ainda com geladeiras. Pegado à «venda» estava a residência do proprietário e nos fundos, bem afastado, o matadouro

e os defumadores para as linguigas, toucinho, etc. Dezenas de urubús nos arredores indicavam o local. O estabelecimento Hardt tinha ainda uma particularidade. Localizado a meio caminho aproximadamente, servia também de estalagem. Obtinha-se refeições e pernoite. Contíguo a casa comercial (construção de tijolos) havia um amplo salão, também sede de uma Sociedade de Atiradores, no qual realizavam suas festas tradicionais. Em torno, nas paredes eram ostentados os alvos em sequencia anual e com os nomes dos respectivos «Rei» e «Cavalheiros» de tiro. Pegado ao salão, com simples divisões de madeira, havia alguns quartos que serviam, inclusive, para pernoite de itinerantes eventuais, sem condições de prosseguir viagem.

Certa vez nosso pernoite obrigatório aí coincidiu com um baile de fantasias (baile de máscaras dizia-se então). Ora, direis, durma-se com um barulho desses, ao lado, com uma simples parede divisória de madeira!! Apesar de meus 7 - 8 anos eu também o disse para com os meus botões e acabei dormindo lá fora no rancho, na carroça, em cima de uns fardos de mercadorias.

No dia seguinte a viagem continuava até Blumenau, onde se chegava aproximadamente ao meio dia, sempre na dependencia das condições da estrada e do tempo. Acho interessante que apesar de todas as limitações, desconforto e sacrificios, sob o ponto de vista hodierno, não me recordo de eventuais sentimentos de tédio, revolta ou monotonia pela época vivida naquelas circuntancias. Simplesmente não se conhecia outra coisa e também essas ofereciam os seus encantos.

Ao longo de toda a estrada as glebas dos colonos eram ainda de grande extensão e assim as suas moradas ficavam bastante afastadas umas das outras. Aqui e acolá morava algum parente, compadre ou amigo que há tempos não se havia visto e onde se fazia uma parada, nem que fosse apenas para um bom papo, sempre acompanhado por algum trago especial, uma chicara de café com acessórios diversos ou um simples copo d'água para aplacar a sede. Ao longo de todo trajeto abundavam as laranjeiras, tangerineiras, goiabeiras, etc. Era só parar a carroça bem em baixo das árvores, colher as frutas, e saboreá-las aí mesmo. Vez por outra encontrava-se uma fila indiana de escolares que iam ou vinham das aulas. Era de se ver e apreciar como uníssonos e em voz alta cumprimentavam os adultos, fossem ou não fossem estes de seu conhecimento sendo que os rapazes, ao saudarem, tiravam respeitosa e o chapéu em amplo movimento. Sim, o uso do chapéu era generalizado, já que a escola distava até vários quilômetros de seus respectivos lares e o trajeto era sempre feito a pé, pois, não havia as facilidades de condução de hoje.

A travessia do rio Itajaí ainda era feita de balsa, um pouco abaixo da atual ponte para Itoupava Norte. A ponte do Salto só ficou terminada em meados de 1913, porém, mesmo após essa data muitos carroceiros vindos de Itoupava e de Massaranduba, por muitos anos ainda davam preferencia à estrada da balsa, de menor distancia e em melhores condições de tráfico, tendo em vista a demora da consolidação da nova estrada de acesso à ponte do Salto.

Chegada ao seu destino, a

carroça era descarregada, novas mercadorias era carregadas e no dia seguinte, em geral, o João empreendia a viagem de volta, enfrentando as mesmas peripécias, sempre com a mesma paciência, perseverança e destreza. E confortando alguém menos satisfeito com a sorte, ele dizia: «seja como for, lembremo-nos que antigamente era muito pior - não havia estrada nenhuma; a picada então existente somente dava passagem a pé ou a cavalo; bem ou mal, já podemos

viajar hoje de carroça; depois destas chuvas virá novamente o sol, que por sua vez, mais dia menos dia cederá lugar a novas chuvas; é a vida meu caro, é a vida.»

Realmente assim continua e continuará a ser - tempestades e bonanças alternar-se-ão sempre, em qualquer sentido e, talvez, cada geração continuará a ter o seu «antigamente era muito pior.» Mas, em tudo? Eu creio que não.

Afonso Rabe



O rio Trombudo, afluente do Itajaí do Oeste, deve o seu nome à Serra em cujas encostas tem as nascentes. A Serra do Trombudo é conhecida por esse nome desde os primeiros anos do povoamento de Santa Catarina. Em 30 de abril de 1791 os governos de S. Paulo e de Santa Catarina colocaram, no alto da Serra do Trombudo, o marco divisório das duas capitânicas. (O distrito de Lages estava, então, sob a jurisdição de S. Paulo). De acordo com a medição efetuada pelo capitão de cavalaria Auxiliar, Antonio Marques Arzão, por ocasião da colocação daquele «marco», a Serra do Trombudo distava 15 léguas da «primeira casa da Vila dos Sertões das Lajes».



Na Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil, no Rio de Janeiro, Realizada em setembro de 1922, vários catarinense expuseram produtos agrícolas. Assim, Ernesto Wahl, de Florianópolis, conquistou 2 prêmios com a apresentação de colmeias; os Padre Franciscanos, de Blumenau, foram premiados pela qualidade do mel, dos favos artificiais e das velas de cera expostos.

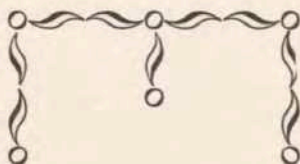
# CREMER S.A.

---

---

## Produtos Têxteis e Cirúrgicos

BLUMENAU - Rua Iguaçu, 291/362 - Santa Catarina  
Caixa Postal, 953 - Fone 22-1066



Gazes e Ataduras Medicinais

Ataduras Gessadas

Algodão Hidrófilo

Fraldas para bebês

Faixas Higiênicas para senhoras

Artigos de Primeira Qualidade.

# Electro Aço Altona S. A.

Rua Eng<sup>o</sup>. Paul Werner, 925 - Fones: 22-0422 e 22-0738

Caixa Postal, 30 — Telegrs.: "ELAÇO"

## BLUMENAU

Fundicão Elétrica De Aços Comuns E Especiais Para:

Indústrias Automobilísticas

Fábricas de Cimento

Companhias de Dragagem

Fábricas de Máquinas

Equipamentos de Britagem

de Terraplenagem

Reposição e Manutenção

Batalhões Rodo-Ferrovários

Fábrica de Tratores

**DESDE 1933**

**A PROCEDÊNCIA GARANTE A QUALIDADE**