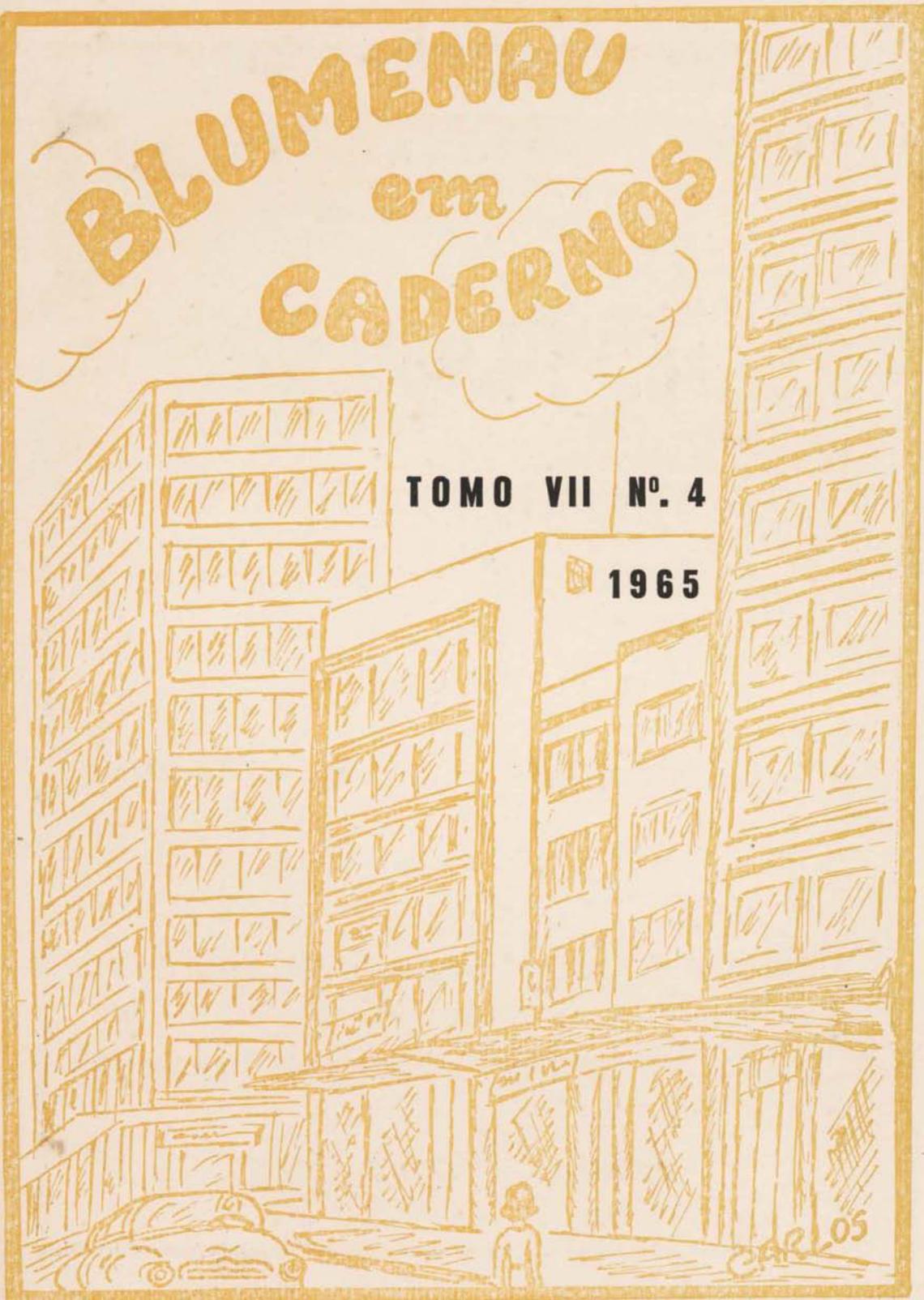


# BLUMENAU em CADERNOS

**TOMO VII Nº. 4**

**1965**



**ALTONA**

# **ELETRO-AÇO ALTONA S/A.**

**RUA CORONEL VIDAL RAMOS, 925 — TELEFONE, 1338**

**CAIXA POSTAL, 30 — TELEGRAMAS: «ELAÇO»**

**— ITOUPAVA-SÊCA —**

**BLUMENAU — STA. CATARINA**

---

**Fundição de Aço — Laminação de Ferro e Aço**

**Fábrica de Máquinas — Fábrica de Ferramentas**

**Forjaria — Fundição Elétrica.**

# BLUMENAU

## em CADERNOS

TOMO VII



N.º 4

REGIÃO GEOECONÔMICA DA BACIA DO ITAJAÍ

## II

# NAVEGANTES

Prosseguindo na série de dados sôbre as 42 parcelas administrativas estaduais, que compõem a região geoeconômica da Bacia do Itajaí, trataremos, nesta edição, do Município de Navegantes, cujo território foi, em 1962, desmembrado do de Itajaí. Conforme prometêramos, em cada um dos próximos Cadernos daremos em linhas gerais, notícias sôbre outros municípios da região, habilitando, assim os responsáveis pelo ensino primário nessas comunas a darem cumprimento aos novos dispositivos do Programa para os estabelecimentos de Ensino Primário, no que se refere ao estudo da história e geografia de Santa Catarina, em seus aspectos regionais.

Agradecemos, antes, a gentileza com que o sr. Prefeito Cirino Adolfo Cabral atendeu ao pedido, que lhe foi feito, de dados sôbre o seu município e que possibilitaram a elaboração dêste capítulo.

**LIGEIRO HISTÓRICO** – O território que integra o município de Navegantes começou a ser povoado antes mesmo da fundação de Itajaí, sede do município do mesmo nome, a que aquêlê pertenceu até 1962. Há variada e abundante documentação que prova a existência, já nos últimos decênios de 1700, de mais de quarenta famílias de pescadores e agricultores residentes à margem norte de Itajaí Açu, nas imediações da sua foz no oceano e ao longo das praias que se estendem do Ribeirão Gravatá para o sul.

Ali, no local fronteiro à barra do Itajaí Mirim, onde existem os grandes bambuzais da Fábrica de Papel e a chamada reta da Pedreira, foi a célebre Fazenda do Arzão, de que nos fala José Miguel de Brito, na sua «Memória Política sôbre a Capitania de Santa Catarina», publicada em 1824. Desde tempos imemoriais, ali viviam as famílias de Coelho da Rocha, de Manoel dos Santos, de Machado Fagundes, de Cardoso Coelho, de João Dias de Arzão e de muitos outros, cujos nomes constam dos arquivos da Capela de São João Batista de Itopocoróia, criada, segundo Pizarro, em 1759 e a cuja jurisdição pertenciam os moradores do município de que estamos tratando, os quais já ali tinham cemitério próprio.

Com a criação do Curato do SS. Sacramento do Itajaí e fundação da cidade dêsse nome, Agostinho Alves Ramos tratou, sèriamente, do povoamento e colonização dos terrenos situados à margem direita do rio, para

onde atraíu colonos nacionais e estrangeiros. Êstes, descontentes com as terras que lhes haviam sido dadas em São Pedro de Alcântara, trocaram essa colônia pelas terras marginais do Grande e do Pequeno Itajaí, mais férteis e mais facilmente trabalháveis.

Assim, a povoação da margem direita do Itajaí Açu passou a ter maior desenvolvimento do que a da margem esquerda, sede atual de Navegantes que, pelos anos adiante continuou sofrendo as conseqüências naturais dêsse crescimento, lento mas seguro, tornando-se, praticamente, um bairro da cidade em que se transformou o povoado, depois freguesia, vila e cidade de Itajaí.

Em maio de 1962, a Câmara Municipal desta última cidade, pela resolução nº 2, autorizou o desmembramento do território de Navegantes para constituir-se em município autônomo, fato que a lei estadual nº 828, de 30 do mesmo mês de maio concretizou.

À atuação de alguns cidadãos, e entre êles Osório Gonçalves Viana, Cirino Adolfo Cabral, João Henrique Reis, Atanásio Joaquim Rodrigues, Vicente Honorato Coelho, Olindo José Bernardes, Onofre Rodrigues Junior, Arnaldo Bento Rodrigues, Francisco Marcelino Vieira, João Honorato Coelho, e Sebastião Adriano, se deve o movimento de que resultou a emancipação de Navegantes.

No processo de desenvolvimento que, pelos anos a fora, veio tendo o povoado de Navegantes, tiveram papel preponderante João Gaya e seus descendentes.

O município foi festivamente instalado a 26 de agosto do mesmo ano, data em que também foi empossado o prefeito provisório Atanásio Joaquim Rodrigues que exerceu o cargo até 31 de janeiro 1963.

A 7 de outubro do ano anterior, realiza-se a primeira eleição para Prefeito e Vereadores à Câmara Municipal, tendo sido eleitos: Prefeito, Cirino Adolfo Cabral e Vereadores: Osório Gonçalves Vieira, Onofre Rodrigues Júnior, Arnaldo Bento Rodrigues, Gildo Batista, Manoel Dorval da Costa, Manoel Antônio Coelho e Nereu Liberato Nunes.

O mandato do prefeito eleito terminará em 31 de janeiro de 1968.

**GEOGRAFIA** — O município de Navegantes tem uma superfície de 239 Km<sup>2</sup>., plana em sua maior parte e constante de uma faixa de terras, arenosas para leste e argilosas para oeste. A leste situa-se a grande Praia Balneária, de 10.000 m. de extensão e, ao sul, lhe fica a margem esquerda do Itajaí Açu, com 22 quilômetros desde as divisas do oeste até a foz no Oceano.

O solo de Navegantes é fértil, próprio para plantações de arroz, feijão, cana-de-açúcar, café, milho, fumo, melancias, aboboras e legumes de toda sorte. A sua situação privilegiada, o seu clima sadio se prestam admiravelmente à indústria granjeira, tanto de mueres como de aves domésticas. Os terrenos mais afastados da costa marítima, são ótimos para a fabricação de telhas, tijolos e outros produtos de cerâmica de barro. No município funcionam, por isso, 10 olarias de telhas e tijolos.

Além de 15 estradas municipais, cortam o território do Município a Rodovia «Lauro Müller» antiga BR 59, que está sendo asfaltada em todo o

seu percurso, de Florianópolis à divisa do Paraná e a estrada estadual que liga a capital do Estado a Curitiba.

Dentro do perímetro urbano de Navegantes está em vias de conclusão o Aeroporto Internacional Itajaí, o mais importante do Estado, com uma área, em números redondos, de 684 mil metros quadrados, com pista asfáltica de 1 800 metros. Esse aeroporto, que serve para qualquer tipo de aeronave está ligado por ferrovia e rodovias aos mais importantes centros do Estado, como Blumenau, Joinville, Florianópolis, Brusque etc.

O Balneário Navegantes que dista da cabeceira do aeroporto, mais ou menos, uns 300 metros, consta de belíssima e segura praia, em cujas proximidades já existem 15 loteamentos, devidamente urbanizados, livres de endemias e de insetos perniciosos.

Navegantes também é porto fluvial e fica situado em frente ao internacionalmente conhecido porto de Itajaí, visitado por transatlânticos de grande tonelagem. Com a construção do respectivo cais de acostamento, poderá servir, perfeitamente, como suplementar do de Itajaí para carga e descarga e armazenamento de mercadorias. Em qualquer parte do rio, dentro do território de Navegantes, a construção de ancoradouros torna-se fácil.

A cidade de Navegantes se estende ao longo da margem do Itajaí Açu, em frente à cidade de Itajaí, apresentando aspecto simpático e convidativo, com a sua bela igreja, dedicada a N. Sa. dos Navegantes e as suas construções de estilo modesto, mas agradável.

**LIMITES** — O Município de Navegantes limita-se, ao Norte, com os municípios de Penha e Piçarras; a Leste com o Oceano Atlântico, ao Sul com o Município de Itajaí e, ao Oeste, com os municípios de Ilhota e Luiz Alves.

**População** — Segundo os dados do Censo Escolar realizado em dezembro de 1964, a população do município é de 10.803 habitantes, assim distribuídos: No perímetro urbano, 5.609 habitantes, em 831 prédios; na zona rural, 5.609 habitantes, em 523 prédios

**Coordenadas geográficas:** Navegantes situa-se entre 26°50' e 26°80'10" de latitude Sul e 48°38'10" e 48°45'20" de longitude Oeste de Greenwich.

**CLIMA** — Temperado. Geralmente fresco, devido às constantes brisas marinhas. Essa circunstância também é responsável pela quase nenhuma incidência de mosquitos e conseqüentemente da malária. Goza, por isso, a população de Navegantes uma situação invejável no que toca à saúde.

**Administração**— O município é administrado por um prefeito, que é atualmente o sr. Cirino Adolfo Cabral, por um período de 5 anos e uma Câmara Municipal composta de 7 Vereadores. Atualmente, é Presidente da Câmara o sr. Osório Gonçalves Viana.

Judicialmente, o Município de Navegantes está sob a jurisdição da Comarca de Itajaí.

Há um cartório de paz, com o respectivo oficial do Registro Civil. Presentemente, exerce as funções de Juiz de Paz, o sr. Francisco Marcelino

Vieira, nomeado em setembro de 1963 e as de escrivão e tabelião a Sra. Nelly Conceição Mafra. Ambos são os primeiros titulares dos respectivos cargos.

Há uma Delegacia de Polícia, cujo primeiro titular foi o sr. Cláudio dos Anjos, nomeado em janeiro de 1963. Atualmente exerce esse cargo o 2º Tenente Avelino Antônio de Souza, desde 17 de julho de 1964. Auxiliam-no na manutenção da ordem dois soldados da polícia militar.

**Situação Econômica** — A economia de Navegantes se resume, principalmente na agricultura e na pesca. Os principais produtos agrícolas são a cana-de-açúcar, o arroz, a mandioca, o milho, etc. Importantes indústrias, naval e pesqueira estão sendo instaladas no Município, a primeira para a construção de barcos e a segunda para a industrialização do peixe.

O Comércio é pequeno, porém satisfaz plenamente à população, havendo, na sede, 10 casas importantes de secos e molhados e muitas outras de menor porte.

Há uma farmácia na sede.

Naturalmente, devido à grande proximidade da cidade de Itajaí, de que está separada apenas pelo rio, a população de Navegantes procura ali os principais recursos para a sua existência e comodidade, o que, naturalmente contribuiu para o pouco desenvolvimento do comércio local.

**INSTRUÇÃO PÚBLICA** — O Município conta com 8 estabelecimentos de ensino primário estadual e 9 estabelecimentos municipais. Entre os primeiros há o Grupo Escolar «Júlia Miranda», três escolas reunidas e mais um pequeno Grupo Escolar. A situação atual está resumida no seguinte quadro:

Escolas Estaduais	8	com	1.010	alunos
Escolas Municipais	9	com	267	alunos
	<u>17</u>		<u>1.277</u>	

O município de Navegantes faz parte da 11.ª Região Escolar do Estado.

**Vida Social, Esportiva e Cultural** — Existem, no município, as seguintes sociedades em pleno funcionamento: Sociedade Recreativa e Desportiva «Sudan», «São Domingos», Atlético Clube; União Futebol Clube; Clube Recreativo Sul América; Sociedade Beneficente Navegantes; Sociedade Beneficente de Trabalhadores; Obras Sociais da Paróquia de Navegantes; Sociedade Beneficente dos Portuários; Colônia de Pescadores Z-25; Cooperativa Mixta dos Agricultores.

**Vida Religiosa** — A população de Navegantes esteve, até recentemente, sob a jurisdição espiritual da Paróquia do SS. Sacramento e da Imaculada Conceição de Itajaí. Em 1962 foi ali criada uma paróquia sob a invocação de Nossa Senhora dos Navegantes, paróquia essa que foi instalada no mesmo dia em que o Município também fôra instalado. Grandes solenidades religiosas e populares festejaram o acontecimento que contou com a presença do Exmo. Governador Celso Ramos, do Exmo. Arcebispo Dom Joaquim Domingues de Oliveira, e de altas autoridades. O primeiro vigário é o Padre Gilberto Luiz Gonzaga que com muita dedicação e carinho já vinha cuidando do bem espiritual dos navegantinos.

A cidade conta com uma bela matriz. Várias capelas espalhadas pelo interior do Município são visitadas, regularmente, pelo vigário.

Anualmente, a 2 de fevereiro, celebra-se a festa da Padroeira de Navegantes, cujos festejos culminam com grande procissão fluvial, da qual participam os navios que estiverem ancorados no pôrto, centenas de lanchas e outras embarcações. Essa festa atrai peregrinos de todos os quadrantes do Estado.

**Outros Cultos:** Há, na cidade e no interior do Município, templos de várias seitas, como Presbiteriana, Assembléia de Deus, Pentecostal O Brasil para Cristo, cujos pastores vêm regularmente atender os fiéis de suas crenças.

**Diversos** — Há, na sede, uma Coletoria Estadual, cujo coletor, Manoel Antônio Coelho, foi nomeado em 17 de março de 1963.

O serviço de Assistência Médica Domiciliar de Urgência «SAMDU» mantém um sub-pôsto em Navegantes, sob a direção do sr. Gildo Batista. Médicos do pôsto de Itajaí vêm duas vezes por semana dar assistência ao povo no Ambulatório de Navegantes.

---

**L**á pelos idos de 1902, chegou à Agência do Correio local, uma carta com êste estranho endereço: «Kaspar Belchior, Baltazar».

— O agente, que era letrado e não se apertava com pouco, passou logo a matutar. Inicialmente, assentou que a carta, por certo, não viera dirigida aos três reis magos. Em primeiro lugar porque, destas bandas do Atlântico, não havia mais rei algum. E depois, porque a terra dos reis magos ficava lá para os lados da África, segundo as escrituras sacra e profana. Assentada essa premissa, passou à análise do restante. Belchior, estava certo. Ficava pouco abaixo de Blumenau. Kaspar, podia muito bem ser Gaspar. E. Baltazar, na certa que era o prenome do destinatário. Mal o agente chegou a essas conclusões, a carta seguiu ao seu destinatário, o sr. Baltazar Schmidt, em Belchior, Gaspar, que a recebia espantado da perspicácia do agente.

## — BLUMENAU EM CADERNOS —

*Fundação e direção de J. Ferreira da Silva*

Órgão destinado ao Estudo e Divulgação da História de Santa Catarina

— Assinaturas: por Tomo (12 números) Cr.\$ 1.000 —

Redação e Administração: Alameda Duque de Caxias, 64

**Caixa Postal, 425 — BLUMENAU — Santa Catarina - Brasil**

# RELIQUIA HISTORICA

Nestor Seára HEUSI

«Blumenau em Cadernos», esta hoje vitoriosa publicação, em boa hora criada por José Ferreira da Silva, nome sobejamente conhecido nos meios intelectuais do país, pena brilhante que sempre militou em favor das boas causas e profundo e arguto conhecedor da História Barriga Verde, em o seu número 9, tomo I, de agosto de 1958, sob o título «Pareceres e Sugestões», traz à baila um assunto de veras interessante, que, se não mereceu, deveria ter merecido a mais carinhosa atenção dos chamados «homens de responsabilidade» do Vale do Itajaí.

Muito nobres e altamente justos os conceitos emitidos naquele original artigo. Não poderíamos, pois, nos furtar ao propósito de aqui transcrevê-los, de vez que tão bem se ajustam ao tema que nos propusemos desenvolver.

É o que, «data venia», passamos a fazer.

«... A Imprensa e os demais interessados na vida administrativa e cultural do município de Blumenau, discutem, atualmente, o destino a ser dado ao vapor «Blumenau», que ia ser vendido pela Estrada de Ferro Santa Catarina, a cujo acervo pertence, como sucata e que, em boa hora, o senhor diretor daquela ferrovia resolveu entregar a destino mais compatível com a relíquia histórica que aquêlê barco representa.

O «Blumenau» foi, incontestavelmente, um dos grandes propulsores do progresso da colônia fundada à margem do Garcia. Por dezenas de anos consecutivos, êle e o «Progresso» foram os únicos meios de transporte de passageiros e cargas entre a sede da colônia e Itajaí, o pôrto de mar por onde a lavoura, o comércio e as indústrias blumenauenses escoavam os seus produtos para outras localidades da província, do país e mesmo do exterior. Desempenharam um papel relevantíssimo no aumento da riqueza.

Seria, pois, para o «Blumenau», depois de velho, imprestável, quase, para a prestação de outros serviços, um fim bem amargo jogá-lo ao canto, como cousa inútil, ou atirá-lo às forjas para transformar as suas peças em outros objetos de ferro.

O destino que lhe querem dar os interessados na conservação dessa relíquia, é louvável. Mas, parece-nos que êle teria continuado a sua gloriosa carreira se a Sociedade Amigos de Blumenau, ou mesmo a Prefeitura Municipal, tomasse a si a tarefa de transformar o «Blumenau» num museu flutuante.

Seria mais um motivo de orgulho para a cultura blumenauense e seria também mais uma atração turística, com que a cidade contaria, o tradicional vaporzinho, fundeado num dos aprazíveis recantos do nosso rio, em local de fácil acesso, apresentando aos olhos dos visitantes, objetos e documentos ligados à nossa história e ao desenvolvimento material e intelectual da colônia e do município.

A nosso ver, êsse seria o mais glorioso destino que poderia ser dado ao «Blumenau» que, durante tantos e tantos anos, foi fator indispensável na vida blumenauense de anos atrás.

Considerem a Prefeitura e a Sociedade Amigos de Blumenau a idéia e realizem-na, na certeza de estarem praticando uma obra, que terá o apoio de quantos se interessarem pela nossa comuna».

Sim, «reliquia histórica». Melhor e mais feliz não poderia ter sido a expressão escolhida. E nós que temos a pretensão de conhecer bem de perto a história da empresa que se denominava «Companhia de Navegação a Vapor Itajaí-Blumenau», por isso que a ela prestamos, durante vários anos, a nossa modesta colaboração, podemos falar de cadeira, dizendo, alto e bom som, sem receio de contestação, o que o vaporzinho «Blumenau» representou para a vida econômica dêste majestoso e rico Vale do Itajaí.

O «Progresso» e, posteriormente, o «Blumenau» marcaram, em verdade, um período de inconfundível grandeza, visto como foram êles o fator exclusivo de uma notória transição. A mesma que se operou com o advento do veículo motorizado, que baniu para um segundo plano as viaturas de tração animal.

Marcaram, pois, uma época.

As chatas, as peruas e tôdas as demais embarcações que trafegavam, até então, as águas, ora mansas e parcas, ora caudalosas e fartas do soberbo Itajaí, se locomoviam pela força única do homem, impulsionadas que eram por longos e fortes varejões, apoiados aos ombros dos míseros lancheiros. E aquelas penosíssimas viagens, máxime rio acima, se eternizavam dia após dia, noite após noite, num verdadeiro trabalho de escravos.

Quem quisesse demandar o pôrto de Itajaí, em busca de outras plagas, teria de arrostar as mil e uma peripécias que aquêles caminhos agrestes, tortuosos e cheios de perigo, impunham ao pobre viajante.

Eis, porém, que, trazidos da velha Germânia, passam a singrar as águas do Itajaí, primeiro o «Progresso» e depois o «Blumenau».

Dá-se o milagre. . . Mas, o milagre do Progresso, o que vale dizer, palpável, concreto, real.

Muda-se por completo a face da história.

O que antes era aventura, com todo um cortejo de penas e perigos, já agora, era o progresso que despontava radioso, trazendo em seu bôjo conforto, eficiência, segurança e tranqüilidade.

E como era pitoresco, agradável de se contemplar, quando, depois do terceiro apito - qual possante despertador a alertar e convocar os passageiros e curiosos, zarpava o vaporzinho, espadanando e marulhando as águas com as pás das suas duas fortes rodas laterais, embandeirado e faceiro, pejado de viajantes e conduzindo a reboque uma, duas, ou mais lanchas repletas das mais diversas mercadorias.

Eram então - tôdas aquelas embarcações - o único, ou o melhor meio de transporte entre Blumenau e o vizinho pôrto de Itajaí. Vale, pois,

dizer que, durante algumas décadas, a população e assim também as riquezas do Vale dêles se utilizaram para a sua locomoção.

Muito bem organizada e melhor dirigida era a emprêsa alemã que, inicialmente, superintendia a todos aqueles serviços de navegação fluvial.

Além dos dois vapôres, de um bom rebocador - o «Santa Catarina» - e de uma considerável frota de lanchas-reboque (chatas, pontões, peruas, etc.), dispunha também a emprêsa de um estaleiro òtimamente aparelhado, que atendia com invulgar presteza a todos os trabalhos de reparo e conservação das embarcações que compunham a sua frota.

O «Santa Catarina» foi estão adquirido com a finalidade primordial de conduzir para fora da barra os navios a vela (tão comuns naquela época) e outros barcos, serviço êste que representava uma apreciável fonte de renda.

Posteriormente, ou para sermos mais exatos, em 1919, a exemplo do que tôra feito, pouco antes, com a Estrada de Ferro Santa Catarina, foi também encampada pelo Govêno da União, a Companhia de Navegação a Vapor Itajaí-Blumenau, que passou, desde então, a considerá-la como o prolongamento da mencionada ferrovia.

Por oportuno, abrimos aqui um parêntesis, a fim de narrarmos um fafo que não deixa de ser interessante ao nosso caso.

Decorrido já algum tempo da administração federal, quando o serviço de transporte fluvial sofria forte competição, já no próprio rio, já pelos transportes rodoviários que se desenvolviam rápida e eficientemente, o saudoso e ilustre itajaiense João Marques Brandão, cuja verve humorística era bastante conhecida de todos aquêles que tiveram a felicidade de privar da sua convivência, olhando, certa feita, a bandeira que tremulava no tôpo do mastro principal do vaporzinho «Blumenau» e que trazia as iniciais E. F. S. C. S. F. Estrada de Ferro Santa Catarina - Seção Fluvial - sem vacilar, zombeteiro e irônico, como só êle sabia sê-lo, definiu: «Estrada de Ferro Sem Carro e Sem Frete»...

Passaram-se céleres os anos. E o Progresso, de mãos dadas com a Evolução, na sua marcha incessante, no espaço e no tempo, com a fôrça e o poder de uma verdadeira avalanche, tudo vai levando de roldão, rasgando novos rumos, superando velhos preconceitos, tornando obsoletas conquistas milenares.

Assim, pois, o nosso vaporzinho «Blumenau» - claro está - não poderia escapar à voragem incoercível do progresso e da evolução.

Êle que, no seu tempo, foi o fulcro, a alavanca propulsora do desenvolvimento e da prosperidade do Vale do Itajaí, já agora superado, arcaico e obsoleto - numa época em que cruzam os nossos céus em tôdas as direções e aos mais longinquos recantos da Terra, um sem número de posantes e aperfeiçoadas aeronaves, em que transpõem as nossas rodovias, amplas e modernamente pavimentadas, milhares e milhares de veículos motorizados, cortando o nosso vasto continente em todos os seus quadrantes; numa época em que já se faz valer a energia atômica, e já se empreendem viagens interplanetárias, - foi pôsto de lado, entregue à ação nefasta do tempo,

o nosso velho «caixa de rodas», o nosso tradicional vaporzinho «Blumenau», que durante várias dezenas de anos, foi o «São Cristovão» de nossa gente e das nossas coisas, numa luta aturada e sem tréguas.

Portanto, justo, mas sobretudo nobre, o apêlo aqui transcrito. Resta, pois, aos homens de responsabilidade dêste rico e majestoso Vale, chamarem a si tão altruística tarefa tirando do abandono, verdadeiramente criminoso, em que jaz êsse velho barco, de tão gratas recordações, e colocando-o no lugar que merece, a fim de, como uma «reliquia histórica» de inestimável valor, torná-lo ainda muito útil e altamente proveitoso.

---

## — H Á 64 ANOS ATRÁS —

---

No comêço dêste século, o «Blumenauer Zeitung» publicava a seguinte notícia que convem registrar, como uma cooperação para a história da eletricidade em Blumenau:

«Blumenau, dentro de pouco tempo, terá iluminação elétrica, depois de fracassada um emprêsa, recentemente tentada. O comerciante F. G. Busch pretende instalar aqui essa alta novidade, primeiramente para o seu próprio negócio. Antes deverá ser feita uma construção no prédio de sua propriedade onde se acha instalado o telégrafo.

O sr. Busch pretende depois estender a sua rede privada, em convênio com a Câmara, para a iluminação das ruas e das casas particulares. É de se louvar muito que os nossos conterrâneos bem situados, empreguem aqui mesmo o seu dinheiro.

Exatamente com a iluminação é que aqui as coisas andam pretas, pois os atuais empresários, os senhores Lua & Estrêla, não são muito pontuais nem generosos no desempenho da sua missão.

E como o palácio Holetz, brevemente estará construído, Blumenau, caso venha a ser novamente capital do Estado, terá alguma coisa a apresentar e não terá que esperar pela construção de um paço govenamental.

Depois disso, o serviço de água encanada não fará tanta falta à nossa cidade, como um mercado, para o qual a praça em frente à Câmara Municipal é uma localização ideal. Com isso se resolveria o pieamente problema que representam os colonos vendendo os seus produtos pelas ruas, venda que então seria feita com maior regularidade e vantagens em local apropriado e fixo.

Propomos que se considere a hipótese de se conseguirem os dinheiros necessários para tal fim por meio de uma loteria municipal. Certamente que não seria difícil obter-se autorização para isso e, dessa maneira, também gente de outros lugares poderia aqui empregar os seus níqueis.

Nós somos, sobretudo, de opinião, que é necessário fazer-se um

pouco mais do que o que se tem feito até aqui pela nossa cidade. Se Blumenau fôr sendo dotada, aos poucos, do que ainda lhe falta: rede de água, praia fluvial, mercado, serviço telefônico, bondes e uma rodovia que nos ligue com Itajaí, então haverá probabilidades de que para cá venham elementos abastados. Com isso, aliás, os maiores beneficiários seriam os nossos próprios colonos que não podem aspirar a coisa melhor do que um centro consumidor com 10 ou 20 mil habitantes».

Até aqui a notícia do «Blumenauer Zeitung», de 21 de dezembro de 1901, a qual necessita de alguns esclarecimentos para a boa compreensão por parte dos blumenauenses de 64 anos depois. A luz elétrica somente veio em 1907, de uma usina construída pelo mesmo senhor Busch, em Gaspar Pequeno. A referência a Blumenau tornar a vir a ser capital do Estado, se deve ao fato desta cidade ter sido, em 1893, proclamada capital catarinense e o engenheiro Hercílio Luz, governador do Estado.

O mercado, até hoje... Em 1939 foi construído um, na rua 7 de setembro. Desapareceu. Em vez de servir de praça para o mercado, o terreno fronteiro à Câmara Municipal foi transformado em jardim público, em 1903, quando foi ali inaugurado um monumento aos fundadores da Colônia e que ainda ali se encontra.

O serviço telefônico veio muito antes da água. Esta, somente em 1941, jorrou das torneiras nas residências do centro blumenauense.

O Palácio Holetz, foi o antigo hotel dêsse nome, que já foi demolido para dar lugar ao majestoso Grande Hotel Blumenau.

Êste, hoje, representa um palácio tão imponente quanto o Holetz de 1902.

Os bondes não vieram até hoje. E é bem provável que não venham nunca, nem mesmo os elétricos já fora de moda, como trambolhos desnecessários e incômodos.

A rodovia para Itajaí veio tarde, mas veio. E bonita.

E a praia fluvial? Bem, nesta se fala muito. Mas, concretizá-la... são outros quinhentos...

A casa a que a nota se refere e onde deveria ser instalada a usina elétrica e onde, em 1901, estava instalada a modesta agência telegráfica desta cidade, era o prédio vizinho à residência do sr. Friedl Busch e onde se encontra uma das dependências da Casa do Americano.

---

**C**om grande solenidade, foi inaugurada, em março de 1900, a torre da igreja evangélica de Pomerode. O dia foi de grande festa, dela participando, além da Banda de Música Lindner, vários grupos corais, tanto de Pomerode como de Blumenau. Em frente à igreja, mais de 100 carroças atestavam o grande número de fiéis que haviam acorrido ao local, vindos de todos os pontos da Colônia. O fotógrafo Franz Scheidemantel expôs à venda, no negócio de Hermann Weege, fotografias da igreja com a nova torre, em 2 tamanhos, as quais foram muito procuradas.

## LIM POUCO DE FOLCLORE

# REZAS E BENZIMENTOS

---

Já temos tratado, nestes «Cadernos» das manifestações folclóricas que se constataam ainda, vivamente, em nossa zona litorânea. No que concerne à Zona Geoeconômica do Vale do Itajaí, especialmente os municípios de Penha, Piçarras, o próprio Itajaí e Navegantes são aquêles em que essas manifestações mais se pronunciam.

E entre elas, destacam-se diversas rezas e os muitos benzimentos, ás vêzes os mais estapafúrdios e ridículos. O têxto dêsses benzimentos e rezas vêm passando de pai para filhos e, mais geralmente, de mães para filhas, pois de um modo geral são as pessoas do sexo feminino que se dedicam mais à essa prática, adquirindo algumas até grande notoriedade.

Teremos oportunidade, daqui por diante, de nos manifestarmos, por mais vêzes e mais demoradamente, a respeito de assunto tão curioso.

Dentre as rezas muito comuns no litoral, estão as de São Gonçalo, que também ocorre em outros pontos do litoral de outros estados, mas que vão, pouco a pouco desaparecendo.

Em Penha e Piçarras as danças de São Gonçalo eram muito comuns. Já são, entretanto raras, embora se encontrem especialmente em Armação, muito cantador que ainda as comanda com maestria. Os versos, também, com o correr dos tempos, vão sendo mudados, adulterados. Assim também a melodia que, cada violeiro interpreta a seu modo.

Recolhemos, há pouco tempo, em Piçarras, uma das dezenas, senão centenas de modalidades de Benzimento contra a Zipra, obtido de uma das mais famosas benzedeadas daquela zona.

Êsses benzimentos e rezas são incontentavelmente, de origem ilhóa. Quando, pela segunda metade do século 16, vieram para Santa Catarina, espalhando-se ao longo do litoral, os casais açoritados devem ter trazido essas práticas e devoções que se perpetuaram pela tradição. E é interessante, maravilhoso mesmo, como essas rezas e êsses benzimentos vieram até nós sem grandes alterações e deturpações.

Realmente, comparando-se o têôr das orações agora recolhidas em Piçarras, com as que, em Portugal, os médicos Alexandre Lima Carneiro e Fernandes Pires de Lima, reuniram, depois de exaustivas pesquisas, no seu livro: «A Arte de talhar a erisipela», fica-se pasmando de como os nossos caboclos praianos conseguiram guardar inalterada, por mais de dois séculos, não somente os benzimentos contra a erisipela, a «zipra», como chamam, mas também muitos outros contra uma infinidade de doenças

Comparemos, por exemplo, êstes dois benzimentos: o primeiro que nos foi ditado por uma benzedeadra de Piçarras e o segundo copiado do livro dos citados médicos.

Antes, entretanto, seja-nos permitido infomar que os textos recolhidos pelos citados clínicos são bem uma centena, os mais variados e bizarros, ajuntados na província de Entre-Douro-e-Minho e outras do litoral português. Alguns dêles são completamente diferentes dos que temos recolhido em Piçarras, mas de outros, como se verá, a identidade é patente.

Eis o texto recolhido em Piçarras:

«Pedro Paulo foi a Roma  
Com Jesus Cristo encontrou.  
Onde tu vai, Pedro?  
Curar do mal de zipra  
Muita gente morre dela  
Volta atrás que eu te curo  
Com a lâ de carneiro  
E óleo da minha ribeira.  
A zipra que dá no ôsso  
Do osso dá no tutano  
Do tutano dá no sangue  
E do sangue dá na carne.  
Vai pro mar, não voltes mais  
Com louvor de São Silvestre  
Tudo que eu faço  
É bom e preste  
Ele foi, meu divino Mestre  
Esta zipra foi nascida  
Sem ser semeada  
No campo de José Além  
Foi achada com três palavras amorosas  
Em nome de Deus, amém

Ao mesmo tempo que recita êsses versos, a benzedeira vai fazendo o sinal da cruz, com um galho de arruda, sôbre o local doente, repetindo várias vêzes a oração.

Vejamos agora o texto copiado do livro acima referido:

«Pedro Paulo foi a Roma  
Jesus Cristo encontrou.  
E o Senhor lhe perguntou:  
— Pedro Paulo, que vai por lá?  
— Senhor, muita zipla, ersipela,  
Muita gente morre dela.  
— Pedro Paulo, torna atrás,  
E a talharás.  
— Senhor, com que?  
— Esparto de Monte

Água da fonte,  
Azeite bento  
Que alumie o Santíssimo Sacramento  
Em louvor de São Paulo,  
São Silvestre, tudo o que eu faça  
No corpo de F... preste  
E Nosso Senhor seja o divino Mestre»

Como se vê, a identidade é flagrante.  
De um outro benzedor, desta vêz um velho pescador.  
colhemos êste outro modo de talhar a Zipra:

«Pedro Paulo veio de Roma  
Com nosso Senhor encontrou.  
Nosso Senhor lhe perguntou:  
— Que novidades há por lá?  
— um mal de isipéla e zipelão  
Que sete qualidades são  
Se fôr na carne, nos ossos,  
Nos nervos, no sangue e no vão,  
Volta atrás, Pedro Paulo  
Que a curarás  
Com três folhas de alecrim bento  
E o óleo do Santíssimo Sacramento  
Com isso curarás  
Em nome de Deus e Virgem Maria  
Eu te benzo  
Nosso Senhor é quem te cura  
Em nome de Deus e da Virgem pura, Amem.»

E, finalmente, mais outro texto da obra já citada:

«Pedro Paulo foi a Roma  
Muita erisipela encontrou:  
Pedro Paulo, torna lá  
Dá-lhe com sal do mar  
E azeite virgem de três pingos  
De água fria,  
Que dela ninguém morria  
Pela Virgem Mãria  
Que tudo me ensinou  
Que eu nada sabia:  
Em louvor de São Silvestre  
Tudo que eu faça, te preste  
E Nosso Senhor seja o verdadeiro Mestre»

# Estrada Blumenau - Lajes - Curitibanos

Uma das próximas edições desta publicação, será inteiramente dedicada á transcrição do DIÁRIO de Emílio Odebrecht, relacionado com a exploração, por aquele engenheiro, do traçado da estrada que, de Blumenau, seguiria para Lajes e Curitibanos.

Já no número 2, dêste tomo VIIº, transcrevemos a carta de Alexandre Bürger, na qual êste menciona a verdadeira epopéia em que se constituiu a marcha do Capitão Pinto que, com 25 homens, partira da Colônia Militar de Santa Teresa, nas cabeceiras do Rio do Sul e, seguindo o curso dêsse e do Itajaí Açu, veio ter a Blumenau, então um povoado de uma centena de habitantes.

Isso se verificou em 1857. E, salvo ligeiras referências feitas pelo dr. Blumenau em seus relatórios, foi a primeira tentativa séria de se estabelecer um caminho que ligasse a Colônia Blumenau ao planalto. O Dr. Blumenau entendia de vital interêsse para a sua Colônia essa ligação e, assim não se cansava de, em todos os seus contatos com os poderes públicos, encarecer essa necessidade e de solicitar, insistentemente, os meios para solucionar o problema.

Para que o DIÁRIO de Odebrecht possa ser melhor compreendido e assimilado pelos interessados, vamos transcrever algumas notas e observações colhidas por Dona Cristiana Deeke Barreto, arquivista da Prefeitura, nos livros e documentos do Arquivo, ainda antes do incêndio dêste, que o destruiu completamente. Com esta providência estaremos, também, salvando para a posteridade informações muito preciosas a respeito da citada estrada Blumenau - Curitibanos:

O Doc. 4 - 16 - 2 do Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de Blumenau, que foi destruído por um incêndio no Prédio da Prefeitura Municipal, ocorrido em novembro de 1958, era um livro de apontamentos do engenheiro Odebrecht, feitos durante uma incursão, realizada de 14 de janeiro a 21 de fevereiro de 1863, ao Alto Vale do Itajaí, para fazer o reconhecimento da região e o estudo das condições topográficas, para a futura construção de uma estrada de comunicação à região serrana. Conservou-se a cópia dêsses apontamentos, feita pelo Arquivo da Prefeitura em 1957, que foi traduzida ao vernáculo pelo mesmo Arquivo.

Em sua edição de 8 de novembro de 1928, no cinquentenário do início da construção da Estrada Blumenau - Curitibanos, menciona o jornal «Der Urwaldsbote» (nº 29) êste acontecimento, acrescentado ainda o seguinte sôbre outras providências:

«No dia 3 de maio de 1864, iniciaram os engenheiros Emílio Odebrecht e H. Kreplin, nova viagem e reconhecimento á Serra Geral, a qual os levou a Lajes e Curitibanos.

No dia 4 de fevereiro de 1867, partiu Odebrecht, em companhia de 7 homens e com 3 muares de carga, em outra expedição ainda com a

finalidade' de procurar o local adequado para o traçado de uma picada á região serrana, iniciando as obras da construção de um desfiladeiro para carregueiros e cavaleiros, entre Blumenau e Curitibaanos, em junho de 1874.»

Referências ao empreendimento de 1863, encontram-se no Relatório do Dr. Blumenau, referente ao ano de 1862, nos seguintes tómos: «Em este momento, preparo uma expedição para a exploração da parte superior do Itajaí Grande, que vem de cima da serra, quase em linha reta Sudoeste-léste para melhor conhecer as terras ali situadas nas suas margens e a possibilidade de uma comunicação direta com a grande estrada geral de Cima da Serra, com o fim de poder fazer logo minhas disposições sobre futuras medições e distribuições de parcelas...»

Do Relatório de 1864, consta o seguinte:

«Maiores explorações de terras pelo motivo exposto infelizmente não se poderão executar. Uma que iniciei para conhecer a corrente do Itajaí do Oeste superior e partes adjacentes de cima da serra, bem como para procurar o traço de uma futura estrada para aquelas partes e haver os materiais e as posições astronômicamente determinadas, para a confecção de um mapa exato, abortou por falta de meios. Considero o malôgro como uma desgraça efetiva para esta colônia e o Itajaí inteiro e muito desejo e recomendo que a exploração das partes da Província de Santa Catarina e Paraná, que nela têm interêsse se execute quanto antes. Tive em mira fazer uma publicação na Alemanha sobre a colonização do Itajaí, mas faltando-me o mapa, que haveria de constituir a sua parte mais importante, e em que todo o ulterior raciocínio e recomendação se haviam de basear eu não poderia, nem posso, por minha grande mágua, levar a efeito esta minha intenção.»

Do Relatório de 1867:

«Nêste ano, mês de maio, até agosto, foi feita uma expedição para a exploração do Rio Itajaí Açú até as suas vertentes e daí até os Campos da Serra acima, de um território até lá inteiramente desconhecido. Esta expedição sobre a qual já tive a honra de apresentar um relatório especial (Esse relatório, nunca existiu no Arquivo destruído. N. R.), deu resultado felizes e muito importantes, sendo por ela averiguado que o Vale do Itajaí Açú oferece um terreno muito favorável para uma estrada de rodagem para subir a serra e que o Vale do Itajaí Açú, como dos seus afluentes, oferece muitas léguas quadradas da Nação, bellissimas e favoráveis, em todo respeito, para a colonização.»

Esta colônia e de certo todos os habitantes de Itajaí reconhecerão muito bem e com suma gratidão as conseqüências favoráveis desta exploração a que o Senhor Presidente da Província deu a perspicaz e benévola autorização, conseqüência de imenso proveito, caso que, como é de esperar, o Governno Imperial houver por bem mandar executar a construção de uma estrada para os campos no território do Itajaí Açú e mais para Oeste, atravessando o mesmo território.»

No Mapa Estatístico de 1867 constava o seguinte sobre essa expedição: «Exploração do Rio Itajaí Açú até acima da Serra: Rs\$ 4:793\$710»

Relatório de 1878:

«2) Obras públicas e coloniais.

9) Vias de Comunicação. Caminhos para cavaleiros inclusive os 37, 5 Km. de Aquidaban ao Ribeirão Dr. Portugal (antigo das Lontras) feito em 1878: 29.271 m. (Total existente no fim do ano: 31.824 m.)»

«Vereda para Curitibaanos, extensão desde o mesmo Ribeirão até o «Pombinha», construída pela diretoria: 70.742 m.»

«Tendo a nossa estrada de Curitibaanos por força jazida abandonada durante prolongado tempo e quase completamente cessado o tráfego que já havia começado desenvolver-se, o Governo Imperial, felizmente, no último trimestre do ano, concedeu o crédito de 20 contos para a continuação desta importante obra, confiando a Presidência da Província êsse serviço à Diretoria desta Colônia, que não se demorou dar-lhe impulso vigoroso. Em seguida foi dêle encarregado especialmente o engenheiro Emílio Odebrecht, que ainda o está dirigindo e adiantando. Infelizmente, êle ficou bastante dificultado pelo grande calor, pelo trabalho penoso e insalubre no denso e úmido mato em terrenos pantanosos e outros estorvos imprevistos, tendo-se dado enfermidades e um falecimento entre os operários e sendo assim a temer, que o referido crédito de 20 contos, já muito escasso para a obra de tal tamanho em circunstâncias regulares favoráveis, se torne insuficiente para a sofrível conclusão. O efeito sôbre os serranos, porém e felizmente, foi quase instantâneo depois do comêço dos serviços: reapareceram algumas tropas apesar de tôdas as dificuldades, não ficando a mínima dúvida de que ao estabelecimento de uma sofrível estrada haja de seguir importatíssimo tráfego e comércio.»

Relatório sôbre o exercício de 1879:

Na nossa estrada para Curitibaanos infelizmente pararam os ultiores serviços, depois do engenheiro Emílio Odebrecht ter acabado a tarefa que lhe havia sido confiada e aplicado o crédito de 20 contos, destinado para esta obra. Essa tarefa foi difícil e contrariada por diferentes estorvos, não tendo sido o menor a explosão de enfermidades e febre entre os trabalhadores, cousa até então inaudita em estas partes tão salubres. Assim como os ultiores respectivos pedidos foram e tiveram de ser indeferidos por falta de fundos e o crédito anterior de 20 contos foi excessivamente exíguo, a obra infelizmente não podia ser levada ao cabo e nem podia e pode proceder-se ao descortinamento do mato, que, no entretanto já cresceu com vigor. O tráfego por estas contrariedades ficou extraordinariamente dificultado e penoso, já na época presente de sêca, sendo para temer que de novo êle cesse se em seguida sobrevierem fortes e prolongadas chuvas.”

Outro documento do arquivo destruído, protocolado sob 1-17-11, que dava informações sôbre a estrada Blumenau - Curitibaanos, tinha o título «Apontamentos diários da Diretoria da Colônia Blumenau» e abrangia a época de 1864/1882, registrando-se, nesse livro, a par de nítidas observações meteorológicas, também os acontecimentos de importância. Havia as seguintes referências ao assunto da via de comunicação com o planalto:

”1864 - Maio, 3, 3ª Feira. Odebrecht e Kreplin começam sua viagem para exploração dos terrenos acima da Serra.

1867 — Maio 8 e 9 — quarta e quinta-feiras: Saída da expedição

para a serra. Partida de 7 pessoas com 3 mulas, desta povoação. Tempo claro e ventoso; vento terral. Partida do engenheiro Odebrecht para a Serra.

Junho, 18, 3ª Feira. Chovia durante a meia noite; de manhã claro e sereno tempo e vento sul durante todo o dia. A segunda Expedição que vai ao encontro da primeira com canoas, onde o Itajaí separa-se em braços do Norte e Sul.

Julho, 31, 4ª Feira. Tempo fresco e ventoso e claro. Partida do Sr. Friedenreich com canoas, para encontrar Odebrecht.

Agosto, 2, 6ª Feira. Tempo lindo e sereno. Vento do Sul-Leste. A noite volta a expedição da serra.

1868 - Janeiro, 15, 4ª Feira. Odebrecht para a estrada Itajaí/Serra. Fevereiro, 4, 3ª Feira. Pela noite, Odebrecht voltou.

Março, 9, 2ª Feira. Odebrecht para a estrada Itajaí/Serra.

1871 - Agosto, 16, 4ª Feira. Volta do Sr. Odebrecht.

Agosto, 17, 5ª Feira. Volta dos trabalhadores do Sr. Odebrecht.

1874 - Junho, 16, 4ª Feira. Carl Kleine e Sametzki com víveres para a Comissão para acima da Serra.

Junho, 17, 5ª Feira. Odebrecht e Comissão partida acima da exploração da terra.

Agosto, 5, 4ª Feira. Odebrecht voltou.

1878 - Outubro, 31, 5ª Feira. Partida do Sr. Krohberger e outros para Estrada Curitibanos.

Novembro, 27, 4ª Feira. Chegada de Krohberger de Curitibanos.

Existia, no Arquivo, ainda o material documentário das folhas de pagamento do pessoal, que trabalhava na construção da Estrada "Blumenau Lages - Curitibanos" das contas sobre o fornecimento de víveres, etc. às turmas de trabalhadores, de 1878 até a 1.ª década do nosso século.

Documentos literários: folheto avulso: "ABC drunk aus", «Petermanns Mitteilungen», 1888, «Heft XII». Die Strasse von Blumenau nach Curitibanos". Von Prof Dr. Henry Lange, - o que, na versão portuguesa seria: "Translado das Notícias de Petermann", 1888, volume XI: "A estrada de Blumenau a Curitibanos", por Professor (catedrático) Dr. Henry Lange." Este professor catedrático alemão veio para conhecer in loco a Colônia de Blumenau, sobre a qual havia, ainda muitas divergências na opinião pública da Alemanha, ficando muito favoravelmente impressionado, tendo visitado as obras da respectiva estrada. Sobre o caso noticiou o jornal blumenauense «Der Immigrant» o seguinte: «Estrada Blumenau Curitibanos. Após a comunicação do empreiteiro, Sr. Gottlieb Reif, à Diretoria da construção desta rodovia, de terem progredido as obras até a passagem pelo Rio Trombudo, decidiu esta empreender uma viagem de inspeção, para verificar, se os serviços realizados até agora, obedeceram às condições previstas, de modo que, futuramente, não existissem impedimentos para a aceitação por parte do Govêrno».

No dia 28 de agosto partiu a comissão de inspeção composta de 11 pessoas, de Blumenau, viajando parte da mesma em carroça e outra a cavalo, alcançando, à noite, a povoação de Aquidaban, no ribeirão Neise, à distância de 51 Km de Blumenau... Como a ponte sobre o, finalmente atingido, Itajaí do Sul ainda não tivesse sido contruida, e o alto nível das águas não permitisse a passagem costumeira - vadeando os cavalos um trecho raso do rio, com os cavaleiros montados, - foi esta efetuada à canoa. Vencida ainda a distância de 25 km, chegou-se ao acampamento geral do Sr. Reif, no Rio Trombudo.... O Sr. Reif espera poder aprontar a estrada, até Curitiba, até fins do corrente ano, caso não venham os trabalhos a sofrer atraso em consequência de chuvas contínuas. Estamos, pois, perto da época, em que a estrada estará movimentada por tropas, cargueiros e viajantes, e a grande riqueza de herva mate, que já aparece em Trombudo e outros lugares ao pé da Serra, mas que existe em abundância e ótima qualidade no planalto, há de garantir, assim, a esta estrada, a compensação da despesa de sua construção, como dará pão e renda a muitos, e constituir-se-á para os municípios de Blumenau e Curitiba, em artéria vital de suas economias».

Fora da publicação no jornal "Der Urwaldsbote" em 1928, pelo cinquentenário do início das obras desta estrada, existiu no Arquivo destruído da Prefeitura de Blumenau, a cópia datilografada de uma crônica de Frei Estanislau Schaette: *Mutige Blumenauer aus alter Zeit* "Blumenauenses valentes de tempos idos, e também da versão portuguesa, sob o título "A primeira viagem de Blumenau - Lages - Curitiba - Blumenau, e do mesmo reverendo autor: *Vor 80 Jahren*" (Há 80 anos passados) publicado no *Die Volkszeitung* n° 37 30/8/1930.

"Der Urwaldsbote", n° 38, 9 de novembro de 1928:

«Estrada Blumenau Curitiba».

A 14 de Janeiro de 1863, mandou o Dr. Blumenau o engenheiro Emílio Odebrecht, com a equipe necessária de acompanhantes, fazer o levantamento da bacia do Rio Itajaí Açu. Esta expedição avançou até a barra do Rio do Sul, no Itajaí Açu, a 103 km de distância da sede da Colônia, tendo voltado de lá em fins de fevereiro. A 3 de maio de 1864 seguiu outra expedição sob a orientação de Odebrecht, integrada, além da turma de operários, pelo engenheiro Kreplin, percorrendo a mesma tôdas as regiões das vertentes dos tributários do rio Itajaí, até a base da Serra Geral, tendo chegado até ao planalto da mesma. O trabalho substancial, desta expedição, constituiu-se na base dos estudos para a futura construção de uma estrada. A ocorrência da Guerra do Paraguai, (1865), de cuja campanha participou o engenheiro Odebrecht como oficial, adiou a continuação destes serviços. Odebrecht regressou a Blumenau em fins de 1866. O dia 4 de fevereiro de 1867, já encontrou a comissão de engenheiros novamente na labuta. Esta comissão estava constituída dos Srs. Emílio Odebrecht, Henrique Krohberger e Theodor Kleine, e teve por objetivo fazer o traçado da estrada para o planalto, e de elaborar o orçamento para a construção da mesma. A abertura de um picadão praticável através da mata virgem, a Subida da Serra do Mar e a escalada da Serra Geral, foram tarefas penosas, que levaram anos. Só em 1874, após o deferimento do projeto pelo Governo Imperial, tiveram os trabalhos, propriamente da construção da estrada, o seu início, e isso em Aquidaban, até onde existia, então, já a estrada feita pela administração da

Colônia de Blumenau. Segundo as informações verbais de contemporâneos sobreviventes haviam sido levado a efeito, neste interim tentativas bem sucedidas, também por parte de outras pessoas, de alcançar o planalto, como se deram, também, espaçadamente, chegadas de tropeiros com cargueiros e gado, dos municípios de Lages e Curitiba. Em 1878 participou o Dr. Blumenau ao Governo Imperial, a conclusão da estrada carroçável até 31, 7 Km (até o Pilão), contados desde Aquidaban, e a do caminho de continuação da construção até a barra do Taió, na extensão de 72, 4 Km, aproveitável para o trânsito de cargueiros e tropas de gado. Foi encarregado com a construção da continuação do caminho, de Taió a Curitiba, o engenheiro Vergílio da Gama Lobo, que deu início às obras em Curitiba, concluindo-as em 1878. A 30 de outubro de 1878 seguiu o engenheiro Henrique Krohberger, chefe da Comissão de Inspeção e autorizado para o recebimento da obra concluída, para lá, tendo voltado a 27 novembro do mesmo ano.

Com se vê, encontramos-nos em significativa época histórica.

Em 1880 sofreu esta via de comunicação entre o litoral e o planalto, danos vitais pela enchente mais desastrosa, aqui ocorrida, que inutilizou grandes trechos, tendo destruído outros por completo, de maneira que o trânsito cessou de vez. O Governo, entretanto, não descuidou-se de encaminhar os trabalhos de restauração da estrada, encarregando o engenheiro Joaquim Rodrigues Antunes da execução dos trabalhos preliminares, concluindo essa missão, com a entrega da tarefa a um grupo local de empreiteiros. Em 1882 estava o trânsito, entre o litoral e o planalto, perfeitamente restabelecido. Em 1883 deu-se a emancipação da Colônia de Blumenau, à categoria administrativa de Município. A estrada ao planalto foi, então, relegada ao abandono. Formou-se, em 1887, uma sociedade local, com o objetivo da restauração e melhoramento do importante empreendimento. O Sr. Gottlieb Reif contratou os respectivos serviços, e tem as obras existentes na atual estrada a sua origem principalmente nesta época. O Governo reembolsou, mais tarde esta despesa no montante de 26 contos, mais ou menos».

(Vide biografia de Gottlieb Reif, no Livro do Centenário de Blumenau, às págs. 401/403, de autoria de sua filha Sr. Ella Stahmer.)

---

**A** fotografia do Dr Hermann Blumenau, que se acha no Salão Nobre da Prefeitura Municipal, foi feita em Brunswick, Alemanha, pelo fotógrafo Josef Raab, em princípio de 1900 e fôra encomendada, em época anterior, pela redação do «Blumenauer Zeitung». A citada fotografia já veio em moldura especial dourada. Em abril do citado ano, achava-se na alfândega de São Francisco do Sul, aguardando o pagamento das taxas aduaneiras de importação. Foi, finalmente, inaugurada a 2 de setembro por ocasião dos festejos comemorativos do 50º aniversário da fundação de Blumenau, na mesma ocasião em que foi colocada a pedra fundamental do monumento aos primeiros imigrantes, existente na Praça Hercílio Luz.

---

## RETIFICANDO

No artigo publicado em nosso número anterior, «Acheias à história da Navegação do Rio Itajaí Açu», por um lapso demos a Senhora Dona Sinhá do Canto como esposa de Alfredo do Canto, maquinista do "Progresso". Dona Sinhá era irmã de Alfredo e mãe do nosso presado colaborador Celso Liberato.

Aqui fica, pois, a retificação.

# M ã E

*Nestor Seára HEUSI*

A mãe é para o filho grande bem,  
O filho é para a mãe maior tesouro.  
Mas, quantas mães há que apenas têm  
Lágrimas, sofrimentos e desdouro.

Se o filho o amor de mãe bem compreendesse,  
Avaliando-o em tôda a sua profundeza,  
Não encontraria jamais quem lhe dissesse  
Que outro amor possa haver de igual grandeza.

Embora. Mesmo sofrendo a mãe só quer  
Que o filho seja feliz a vida inteira.  
E no seu coração sublime de mulher  
O filho é para ela uma bandeira!

Bandeira que drapeja aos quatro ventos,  
Mostrando à sua alma santa de mulher  
Que nada no mundo se iguala aos seus rebentos,  
Que ela tanto ama e que mais quer.

Que ela mais quer e guarda com ardor  
Bem no fundo do seu grande coração,  
Que esquece o sofrimento e olvida a dor  
Na sua sempiterna gratidão...

Por isso, no dia a elas consagrado,  
Quando se faz a sua apologia,  
Curva-te, oh! filho, humilde e delicado,  
E vem dar à tua mãe um pouco d'alegria.

Para que ela nesse dia sacrossanto,  
Eleve a sua alma ao paraíso,  
Matando a dor e enxugando o pranto  
Nesse raio de sol do teu sorriso.

Blumenau, 9 de maio de 1965.



# CARLOS KOFFKE S/A.

Comércio e Importação

*Capital: 60.000.000 — Inscrição, 131*

Rua 15 de Novembro, 55

End. Telegráfico «Carloskoffke» ou «Koffke»

Telefone, 1177 - Caixa Postal, 277

DIRETORIA: *Diretor Presidente, Carlos Koffke*

» *Gerente, Ivo Koffke*

»       » *Norberto Koffke.*

**BLUMENAU - STA. CATARINA**

# QUANDO O PROGRESSO É UM FATO...



... É fácil comprovar! Tudo começou em 1936. Ainda no tempo do Mil Réis. Uma pequena e incipiente indústria, com 18 operários apenas, lançou-se à busca de um mercado novo baseado na qualidade e na beleza dos seus padrões de felpudos. Capital inicial: 500 contos e grande soma de esforços e dedicada colaboração de todos os seus empregados.

Sabiam o que queriam e o caminho a seguir!

Não demorou muito tempo para que as previsões feitas se tornassem realidade. Toalhas, saídas de praia, estolas, roupões, tudo artisticamente confeccionado, faziam os produtos ARTEX conhecidos em todo o Brasil.

Cresceu assim em Blumenau uma grande indústria transpondo fronteiras, merecendo a preferência até mesmo de outros países.

De lá para cá muitas coisas aconteceram e hoje a ARTEX S.A. FÁBRICA DE ARTEFATOS TÊXTEIS possui de Capital Social 1,6 bilhões de cruzeiros, 1250 empregados, uma Fiação em Badenfurt, instalações e equipamentos dos mais modernos. O aprimoramento técnico em conjunto com estudos ligados a exigências do mercado continuam a fazer com que os produtos ARTEX mereçam a preferência e a aceitação das suas concepções artísticas, mostradas em desenhos e cores do mais apurado bom-gosto.

Se temos os fatos à nossa frente o resultado só poderia ser um: progresso! Progresso graças ao trabalho dos seus empregados. Progresso graças ao apoio de muitos. Progresso graças ao comprador exigente. Progresso graças a Deus.



toalhas

**ARTEX**

enxugam melhor, duram mais ...