



Bluménau

em cadernos

TOMO X

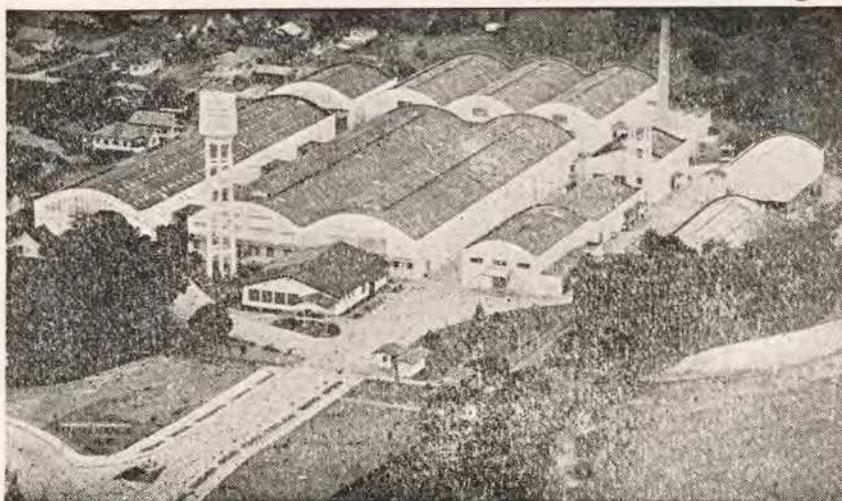


MAIO

DE 1969



Nº. 5



VISTA AÉREA DAS DEPENDÊNCIAS DO DEPARTAMENTO

DE FUMO DA CIA. DE CIGARROS SOUZA CRUZ,

SITUADAS À RUA AMAZONAS, 2.500

B L U M E N A U

:::

S A N T A C A T A R I N A

Blumenau

em Ladernos

TOMO X - ★ MAIO DE 1969 ★ - Nº. 5

ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA

Há sessenta anos vem prestando inestimáveis serviços ao Vale do Itajaí e ao nosso Estado.

Quando o pequeno núcleo colonial que o Dr. Blumenau plantara, em 1850, nas confluências dos ribeirões Velha e Garcia, deu de se irradiar para o interior, alcançando as terras banhadas pelo Têsto, pelo Benedito e outros rios e ribeirões de que é tão pródiga a Bacia do Itajaí Açu, começou a se sentir, a cada ano com maior prememência, a falta de meios de transportes eficientes para o escoamento da produção agrícola que aumentava de dia para dia. À proporção que o número de colonos crescia e que êstes iam avançando para o interior, abrindo novas clareiras, implantando e intensificando novas culturas, cresciam, também, as preocupações dos dirigentes da Colônia pela solução de um problema que, de dia para dia, ia se agravando.

O Dr. Blumenau plantara a sede do seu estabelecimento nas imediações do local em que o curso do Itajaí Açu deixava de ser francamente navegável. Daí para baixo, nenhuma dificuldade se antepunha ao escoamento, por pequenas e médias embarcações, da produção para os centros de consumo da Província e do Império. Mas da povoação para cima, o leito do grande rio era, a espaços, semeado de escolhos, de corredeiras e itoupavas que opunham tãda sorte de dificuldades à navegação, mesmo de simples canoas. Destarte, os colonos que iam se estabelecendo e os povoados que iam se formando ao oeste da sede, para os lados dos contrafortes da Serra do Mar, viam-se constantemente ameaçados, no seu bem estar e na sua propriedade, pela impossibilidade de colocação dos gêneros que produziam.

As estradas de rodagem eram más e os meios de transporte, carroças e carros de bois, não lhes ficavam atrás. Então, o único meio de transporte mais rápido, cômodo e seguro, era a estrada de ferro.

Por isso, logo que a Colônia atingiu a certo grau de prosperidade e especialmente depois que a Companhia Colonizadora Hanseática passou a demarcar e colonizar as terras da Bacia do Rio Hercílio, trazendo, para elas, milhares de famílias de emigrantes alemães, começou-se a pensar, seriamente, na solução do problema, julgado, com sobradas razões, vital para o desenvolvimento e mesmo para a sobrevivência da coletividade.

Já fôra, em grande parte, aberta a estrada para tropas de Blumenau

a Curitibanos, a qual fôra, durante tantos anos, a principal preocupação do Dr. Blumenau, do engenheiro Odebrecht e de vários outros responsáveis pela administração da Colônia. Mas, essa estrada, pelos percalços que apresentava, por atravessar uma região ainda infestada pelos silvícolas que, por mais de uma vez, atacaram e destroçaram tropas inteiras carregadas de gêneros de comércio, não era, senão, uma solução muito pobre e bem precária.

Nos fins do século passado, as tentativas para a implantação de uma ferrovia entre a sede e o hinterland da Colônia Blumenau, criaram corpo. Em 18 de dezembro de 1899, o engenheiro Frederico von Ockel, que se casara com uma filha do Dr. Guilherme Eberard, agente do correio, lançara a pedra fundamental da construção de um "tramway a vapor" entre Blumenau e Aquidaban (hoje Apiúna), de que, anos antes, obtivera privilégio.

Durante seus governos, José Bonifácio da Cunha, Otto Stutzer e Alvin Schrader, batem-se denodadamente para que a idéia da Estrada de Ferro se concretize.

Pedro Christiano Feddersen que, como deputado estadual, como Conselheiro Municipal e como chefe político, foi sempre um ardoroso incentivador do progresso de Blumenau, pondo-se à frente de iniciativas que trouxeram grandes benefícios à Colônia, pôs todo o seu entusiasmo e o seu prestígio a serviço da solução de tão premente problema.



Diante da estação, toda engalanada de flôres, palmas, escudos e bandeiras, da Estrada de Ferro Santa Catarina, em Blumenau, no dia 3 de maio de 1909, reúne-se grande número de autoridades, convidados e populares para assistir ao ato da inauguração do trecho Blumenau-Warnow (30 quilômetros) da citada estrada.

Por fim, com a conjugação dos esforços empreendidos pelos blumenauenses e com o apoio de grandes empresas e estabelecimentos bancários ale-

mães, como a Colonizadora Hanseática, as Empresas de Navegação e o Banco Alemão, fundou-se em Berlin, a "Estrada de Ferro Santa Catarina S/A" que se propunha construir e explorar a ferrovia entre Blumenau e a Colônia Hansa. Isso em 1906. Nesse ano começaram a ser feitos os estudos, dirigidos pelo engenheiro-chefe Henrique Krober. Falecendo êste, aqui em Blumenau, os trabalhos sofreram alguma demora, mas foram, pouco depois, concluídos pela firma Bachstein-Koppel, cujos engenheiros aqui chegaram em agosto de 1907, tendo se iniciado a construção da ferrovia em dezembro dêsse mesmo ano.

Em várias oportunidades, "Blumenau em Cadernos" tem acolhido em suas páginas, artigos relacionados com essa construção, como no Tomo I, página 29, onde vem estampada uma entrevista com o primeiro diretor da Estrada de Ferro, o Sr. Otto Rohkohl. São, assim, já bastante conhecidos dos nossos leitores os pormenores que antecederam e que cercaram os vários lances ligados à construção dessa importante via de comunicação, para que tornemos a reproduzi-los neste ensejo.

Queremos hoje é assinalar a passagem, neste mês de Maio de 1969, do 60º. aniversário da inauguração oficial da Estrada de Ferro Santa Catarina, data que não poderíamos, de modo algum, deixar passar despercebida. Ela representa, realmente, para tôda a região do Vale do Itajaí, o início de uma era, assinalada pelos nossos fastos, como uma das de maior prosperidade, das de maior progresso que Blumenau tem tido.

Êste município tinha, então, sob sua jurisdição um território enorme, todo um pequeno Estado de cêrca de 15.000 km² de extensão, com terras férteis e uma população de 50.000 habitantes, gente laboriosa, dedicada aos mais variados ramos de atividade. A lavoura e a pecuária eram das mais desenvolvidas. As indústrias e o comércio prosperavam. A exportação ia, de ano para ano, superando as cifras da importação.

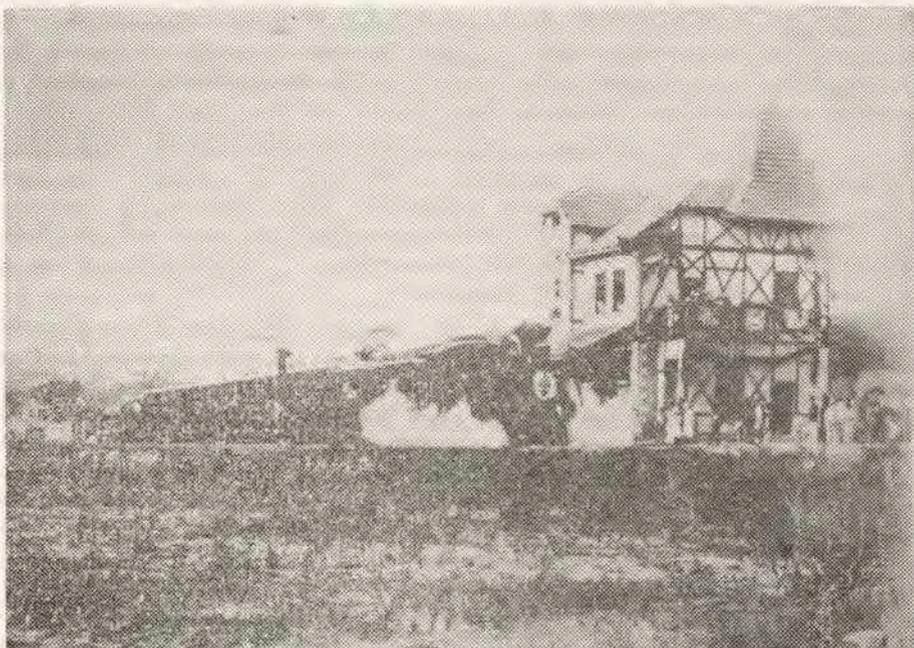
E nisso tudo, a influência da Estrada de Ferro Santa Catarina, com tôdas as suas deficiências, foi decisiva. Contando com um meio de transporte seguro e barato, que atravessava, de leste a oeste, o Município, onde estradas vicinais penetravam até aos mais recônditos recantos das linhas coloniais, podia, agora, o colono contar com a remuneração justa pelo seu trabalho. Plantava na certeza de ter onde colocar e a bom preço, o produto das suas lavouras, da sua fabriqueta ou do seu engenho; podia locomover-se, com relativa comodidade e presteza, sem sujeitar-se aos azares das intempéries nem às surpresas das estradas enlameadas e esburacadas, desde o seu sítio até à sede da Colônia para cumprir com os seus deveres fiscais e participar da vida político-administrativa da Comunidade.

Foi, não tem dúvida, a Estrada de Ferro que trouxe para o Vale do Itajaí o desenvolvimento e a prosperidade que possibilitaram, em anos mais recentes, a sua subdivisão em nada menos de 42 parcelas administrativas autônomas, tôdas ricas e futuras, tôdas concorrendo, com substanciais parcelas para a fortuna nacional e para o bem estar e a felicidade da Pátria comum.

Comemorando o 60º. aniversário da inauguração da Estrada de Ferro Santa Catarina, vamos resumir o que os jornais da época publicaram a respeito das solenidades que assinalaram o dia 3 de maio de 1909, dando, a seguir, alguns dados cronológicos sôbre a ferrovia que, ultimamente, tem estado em foco, na tela dos jornais locais em virtude das opiniões que se agitam em tôrno da conveniência, ou não, da sua erradicação.

É verdade que, graças ao progresso que vêm tendo os transportes rodoviários, já pela melhoria e revestimento das estradas de rodagem, já pelo aperfeiçoamento sempre maior e constante dos veículos motorizados, a nossa Estrada de Ferro tornou-se obsoleta e deficitária. Mas isso não nos parece razão para a sua erradicação, como pensam alguns. Antes é motivo para que, unida a população às classes produtoras, às autoridades estaduais e federais e aos responsáveis pela exploração das ferrovias brasileiras, encontrem-se os meios de torná-la atual e eficiente.

Os trens de passageiros e cargas da "Santa Catharina Eisenbahn Gesellschaft", que era como se denominava a Sociedade que a construíra, começaram a correr, regularmente, entre Blumenau e Warnow a 4 de maio de 1909. Partiam da estação desta cidade, localizada no mesmo prédio em que, hoje, está instalada a administração geral da Estrada, à Praça Vitor Konder, às 6,30 da manhã e chegavam ao Warnow às 8,28. Desta última estação retornava às 10 horas e chegava a Blumenau às 11,58. Fazia, assim, o percurso entre Blumenau e Warnow, 30 quilômetros, em duas horas. A passagem de de 1ª. classe custava 3 mil réis e 1\$800 a de segunda.



Outra vista da Estação de Blumenau e da composição que, a 3 de maio de 1909, fez a viagem inaugural do trecho Blumenau-Warnow.

Mas a inauguração oficial deu-se, como dissemos, no dia anterior, a 3 de maio. Naquele dia, pela manhã, mais de 200 convidados especiais concentraram-se na Estação de Blumenau, entre os quais o Coronel Crispim Ferreira, comandante e a oficialidade do 55º. Batalhão de Caçadores que, desde o dia 30 de abril, anterior, se achava acantonado nesta cidade. Grande número de populares também ali compareceu, enchendo todo o pátio da estação e lotando os carros da composição que fazia a viagem inaugural. Pelas oito e meia da manhã, a locomotiva dessa composição, soltando largos rolos de fumo

e estridentes apitos apareceu transpondo a ponte do "Velha", toda ornamentada de palmas, flôres, bandeiras e escudos do Brasil e Alemanha, vinda da estação de Itoupava Sêca, onde ficavam a oficina e os abrigos de carros e máquinas.

A Banda de Música do 55º. Batalhão, gentilmente cedida pelo seu comandante, à chegada dos convidados, executava peças do seu repertório, provocando a admiração e aplausos gerais.

Tudo pronto para o ato da inauguração, o representante da Sociedade construtora, engenheiro Scheffler, acompanhado do Cel. Pedro Feddersen, representante do Governador do Estado e do engenheiro-chefe Musika, postaram-se na plataforma do primeiro carro de passageiros de onde o Dr. Scheffler dirigiu a palavra aos presentes, dizendo da satisfação com que via terminado o primeiro trecho da ferrovia e do significado que isso representava para o progresso e o desenvolvimento do grande Município de Blumenau. Comparou a data com a do 3 de Maio de 1500, (então era o 3 de maio consagrado à descoberta do Brasil) ambas de vital importância para o Brasil e para Blumenau. Referiu-se ainda o orador aos vários projetos que haviam sido elaborados e abandonados e aos esforços que, por mais de 25 anos, vinham fazendo as autoridades e o povo de Blumenau no sentido de concretizar uma das maiores aspirações. Fêz, por fim, votos para que os 30 quilômetros de estrada que iam ser inaugurados servissem de fundamento para uma grande ferrovia que, partindo do pôrto de Itajaí, fôsse até as fronteiras com a Argentina e o Paraguai. "O futuro de Santa Catarina", adiantou o orador, "está no Vale do Itajaí e o desta região no prolongamento da estrada de ferro até o extremo oeste, mas, esta, seria obra além das possibilidades de uma sociedade particular", pelo que êle fazia um apêlo ao govêrno para que auxiliasse essa obra não apenas de grande interêsse econômico, mas, sobretudo de alto significado estratégico. Terminado o discurso com vivas ao Brasil, a Santa Catarina e a Blumenau, o Coronel Feddersen, em nome do govêrno do Estado, cortou a fita simbólica, com o que declarou aberto ao tráfego o trecho até Warnow.

Convidados e populares lotaram, então, não só os três carros de passageiros como vários outros, abertos, sôbre os quais haviam sido colocados cadeiras e bancos. Pôs-se então a composição em movimento rumo a Itoupava Sêca, onde chegou, poucos minutos depois, sob a aclamação de populares postados na plataforma da pequena estação e ao longo dos trilhos. O mesmo succedeu nas demais estações por onde o trem passou, fazendo ligeira parada. Tôdas as estações estavam festivamente adornadas de palmas e bandeiras. À chegada do trem, espocavam nos ares centenas de foguetes e, em alguns lugares, conjuntos musicais faziam-se ouvir. A banda de música do 55º. que também seguira num dos vagões, tocava lindas marchas e dobrados, arrancando aplausos e admiração dos colonos reunidos ao longo da linha, coisa que, muitos dêles, nunca haviam visto nem ouvido. Depois de passar Salto Weissbach, Passo Manso, Encano e Indaial, o trem foi recebido em Warnow com festas especiais. As crianças das escolas estavam formadas diante da estação. Foguetes e acordes musicais enchiam o ar. O número de populares era extraordinário. Nessa estação, ponto terminal do trecho inaugurado, desceram os convidados que foram saudados, com alguns cantos e recitativos pelos alunos da escola regida pelo professor Hoffmann, depois do que o Sr. Leopoldo Hoeschel fêz uso da palavra, para enaltecer os esforços do Cel. Pedro Feddersen em pról da construção da ferrovia e do engenheiro Musika que também foi incansável,

desdobrando-se em muitos para que o trecho fôsse concluído no prazo estabelecido. Nos cômodos da estação e sob um toldo adrede preparado, foi servido um apetitoso coquetel com sanduiches, bebidas, etc. Em mesa reservada no interior da estação, sentaram-se o Cel. Crispim Ferreira e seus oficiais, o Cel. Feddersen, o vice-cônsul alemão Landmann e outros convidados. O Cel. Feddersen usou da palavra para saudar o Exército Brasileiro na pessoa de seus representantes e fêz votos para que a amizade e as boas relações entre o Brasil e a Alemanha prosseguissem se estreitando cada vez mais para o bem e o engrandecimento das duas grandes nações. O Cel. Crispim, respondeu, terminando por levantar um viva! à Alemanha, que foi correspondido com entusiasmo, tocando a banda militar uma canção patriótica alemã. O Vice-cônsul levantou um brinde à boa amizade brasileiro-germânica, ao Brasil e a Blumenau.

Foram ainda encarecidos pelos oradores os esforços da Diretoria da Sociedade construtora, dos banqueiros que forneceram os meios pecuniários necessários, do engenheiro Goes, fiscal do govêrno, dos demais engenheiros e empreiteiros.

Depois de um passeio pela localidade e de uma visita à residência do Sr. Leopoldo Hoeschl, onde novamente lhes foram servidos doces e bebidas, os convidados e demais participantes da viagem inaugural voltaram ao trem que regressou a Blumenau no horário aprazado.

Assim terminou o ato inaugural da nossa ferrovia que, há sessenta anos, vem prestando assinalados serviços ao engrandecimento da região do Vale do Itajaí. E se, hoje, ela já não representa fator vital para o desenvolvimento dêste e demais municípios a que serve diretamente, não deixa de prestar-lhes um concurso inestimável. Façamos tudo por manter e por desenvolver sempre mais essa via de comunicação que há de continuar, estamos certos, a enriquecer esta região, para o constante progresso do Estado e do Brasil.

Na oportunidade da passagem do 60º aniversário de funcionamento da Estrada de Ferro Santa Catarina, cumprimentamos o seu atual e ilustre diretor, Sr. Dr. Victor Doetsch, o seu abnegado e operoso funcionalismo, fazendo votos pela sua constante prosperidade e pelo seu bem estar.

— 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) NCr.\$ 5,00* —

Redação e Administração: Alamêda Duque de Caxias, 64

Caixa Postal, 425 — BLUMENAU — Santa Catarina - Brasil

Dados Relacionados com a Construção da Estrada de Ferro Santa Catarina

1898 - A lei n.º, 392, de 20 de setembro deste ano autoriza a concessão da construção de uma estrada de ferro ao engenheiro Frederico van Ockel. Vem a Blumenau o engenheiro alemão Solioz para estudar o assunto.

1899 - A lei n.º. 430 de 11 de outubro, prorroga até 31 de dezembro de 1900 o prazo para a assinatura do contrato de construção da estrada de ferro acima. Asseguradas as devidas garantias pelo Estado e pelo Município, o engenheiro van Ockel lança, em solenidade de que participaram o representante do Governador do Estado, as autoridades municipais e grande número de populares, a primeira estaca da construção a 18 de dezembro. No discurso inaugural, o citado engenheiro esclareceu que: "Depois de ter sido assegurado todo o apoio possível, por parte do Estado e da Câmara Municipal, do Cônsul Geral da Alemanha von Zimmer e da Companhia Colonizadora Hanseática e depois de muitos esforços, conseguiu-se a fundação, em Berlin, de um Sindicato, a cuja frente estavam os bancos de Bleichroeder e Warschauer que puzeram à disposição um capital de 9 milhões de francos para a construção do "tram-way" a vapor Blumenau-Aquidaban e da Estrada de Ferro Saguau-Joinville-Jaraguá. A confecção dos trabalhos técnicos foi confiada à firma Arthur Koppel, de Berlin. Como representante do Sindicato deverá chegar, nos próximos dias, o senhor Conselheiro von Hagen, que já embarcou em Hamburgo, a 30 de novembro, no vapor "Paranaguá". A construção, entretanto, não passou dessa estaca inicial.

1904 - A idéia da construção, entretanto, não morrerá. Nôvo consórcio alemão, organizado em Berlin, manda a Blumenau o engenheiro Harry H. von Skinner para estudar as possibilidades e a rentabilidade do empreendimento. Esse engenheiro, achando boas as perspectivas para a construção, consegue, do govêrno do Estado, então ocupado pelo Coronel Vidal Ramos, o decreto n.º. 226, de 26 de setembro, que: "concede ao engenheiro, ou à empresa que organizar, privilégio para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Blumenau, se dirija à povoação de Hammonia, daí à margem esquerda do Rio Negro, em frente à Vila do mesmo nome e de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da estrada concedida, vá encontrar o caminho que de Curitiba se dirige ao Rio Negro" tudo de conformidade com o contrato que fôra lavrado no contencioso do tesouro do Estado". A câmara municipal autoriza a emissão de um empréstimo de 100 contos de réis para comprar os terrenos que se destinariam às estações de Blumenau, Indaial e Aquidaban e para outras desapropriações. O engenheiro von Skinner, em nome do consórcio, se encarregaria de colocar as respectivas ações. A estrada seria movida a electricidade. Pela resolução n.º. 29, de 24 de novembro, a Câmara obrigou-se a pagar a metade das despesas das desapropriações necessárias.

1905 - A concessão de uma estrada de ferro, que havia sido feita em nome do engenheiro von Skinner, foi transferida à Sociedade Colonizadora Hanseática, principal interessada na construção, pois, sem essa ferrovia, difficilmente a colonização do Rio do Norte prosperaria.

1906 - A Sociedade Colonizadora Hanseática consegue a fundação,

em Berlin, da "Eisenbahn Santa Catharina A. G." (S. A. Estrada de Ferro Santa Catarina), com o concurso do Banco Alemão, de outras casas bancárias, de companhias de navegação e de particulares. Neste mesmo ano começaram os estudos preliminares para a implantação da ferrovia. Num retrospecto, incluído no Relatório do Superintendente Municipal, relativo a êste ano, diz o sr. Alvin Schrader: "As esperanças de restabelecimento da situação financeira continuavam assentadas na construção da estrada de ferro projetada, mas ainda não iniciada, e que ligasse Blumenau, atravessando todo o Município, com a região serrana. Êsse projeto tinha uma longa história: Em 1904, chegara aqui um perito representando um grupo de interessados, o engenheiro von Skinner, para sondar o ambiente e proceder aos estudos. Foi bem sucedido e conseguiu do Govêrno do Estado uma concessão em seu nome, que êle ofereceu à venda aos seus comitentes. Viu-se a Sociedade Colonizadora Hanseática obrigada a comprar a concessão, de posse da qual mandou concluir os estudos. Novamente foram mandados dois técnicos, o assessor dr. Ortwein e o arquiteto do govêrno, Paul, para examinarem os trabalhos de Skinner. De acôrdo com o parecer dos mesmos, organizou-se a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina da qual, mais tarde, se veio a saber ser a mesma uma sociedade de estudos de



Lançamento solene do março inicial da construção da linha da "Tram-way" a vapor, entre Blumenau e Aquidauan, no dia 18 de dezembro de 1899. O projeto do engenheiro Von Cckel não passou dessa tentativa de estabelecer uma ferrovia no Vale do Itajaí.

pequeno capital. A Companhia pagou, em 26 de fevereiro de 1906, 15:000\$000 de selos para o contrato no Tesouro do Estado em Florianópolis. Então pensou-se que o empreendimento estava seguro e que se poderia contar, certamente, com o início dos trabalhos, tanto mais que a concessão Schueller fôra declarada caduca pelo govêrno. Entretanto, surgiram novas dificuldades. A Companhia exigiu do govêrno federal garantia de juros, que lhe foi negada. Entretanto, completados os estudos, extingui-se o escritório respectivo. Depois, veio como procurador do Loide Bremen, o sr. Fôhr para aqui inteirar-se da

situação e verificar as possibilidades econômicas da região, especialmente da Colônia Hansa. Daqui êle seguiu para o Rio e lá pediu ao govêrno federal garantias de que a colonização seria subvencionada. Com isso, estariam também protegidos os interesses da Estrada de Ferro, pois a respectiva Companhia havia recebido concessão para a colonização das terras do Braço Oeste. O govêrno do Estado prontificou-se a prorrogar a concessão até 27 de janeiro de 1907 e o govêrno federal concretizou a sua promessa, depois que o Congresso votou uma verba de 6.000 contos para colonização, incluída no orçamento para 1907. A 19 de janeiro dêste ano de 1906, aqui chegou a notícia de que a construção da estrada de ferro estava definitivamente resolvida. A notícia veio por intermédio do Consulado Alemão em Destêrro. (N. da R.: ainda se usava o antigo nome da capital catarinense). A câmara, a 11 de outubro de 1904 autorizou um empréstimo para a compra de terrenos para duas estações e para desapropriações. Isso não foi concretizado, visto como a 14 de novembro de 1905, a Câmara se obrigou a pagar a metade das despesas com as desapropriações dentro do território do Município. Ambas as resoluções foram feitas para, também, provar aos capitalistas acionistas da Companhia que aqui também havia muito interesse pela construção da ferrovia, assim como que a Câmara estava disposta a auxiliar o empreendimento dentro das suas possibilidades”.

1907 - De grande significado para o engrandecimento do município foi o início, em dezembro, dos trabalhos da construção da Estrada de Ferro. Em maio, aqui chegou o Dr. Goes, diretor da Sociedade, com sede em Berlin, o qual solicitou novo auxílio da Superintendência Municipal para a construção. “As condições outorgadas aos concessionários anteriores foram julgadas insuficientes. Êle exigia: 1º.) um auxílio fixo de 100:000\$000 para desapropriações; 2º.) isenção de impostos municipais; 3º.) construção e conservação, pela Câmara, das vias de acesso aos pontos de paradas dos trens; 4º.) uma garantia de juros para um capital de dois mil contos. Sôbre as três primeiras exigências não houve dúvidas na aprovação. Quanto à quarta, houve discussões e negociações que chegaram à conclusão de que a Câmara daria a garantia de 1% de juros anuais sôbre um capital de 1400 contos durante 25 anos e enquanto os dividendos distribuídos não fôssem maiores de 5%. Essa conclusão foi tomada pelo dr. Goes como insuficiente para atrair os capitais dos bancos participantes do acôrdo para a construção. A Câmara se viu na alternativa, ou de concordar com as exigências da Sociedade, ou protelar, mais uma vez, a construção da Estrada. Assim, pensando maduramente, resolveu a Câmara atender a concessionária nas suas exigências. Depois que o govêrno federal isentou a Sociedade dos direitos alfandegários sôbre o material a importar, deu-se comêço, finalmente, aos trabalhos de construção. Êstes estão nas mãos da firma Hermann Bachstein & Arthur Koppel. Os trabalhos prosseguem ativos e é de se esperar que no próximo ano, pelo menos um trecho da estrada esteja em funcionamento”.

1908 - A vida econômica do Município criou novo alento com os trabalhos de construção. As previsões feitas de que, pelo menos um trecho da Estrada de Ferro, estivesse em funcionamento, não se concretizaram. Entretanto, os trabalhos prosseguiam em ritmo acelerado, fazendo prever que, no próximo ano, todo o trecho, entre Blumenau e Hansa, poderia ser inaugurado, se motivos de força maior não interferissem. O Superintendente mandou construir os caminhos de acesso às estações de Blumenau e de Itoupava Sêca. Foram pagos 4 contos de juros à Sociedade Construtora, relativos ao emprés-

timo de 100 contos. O serviço de amortização dos juros do capital, só entrariam em vigor em 1910. Previa-se a possibilidade da Companhia desistir desses favores caso se concretizasse o auxílio do governo federal, de 15 contos de réis por quilômetro construído, que haviam sido prometidos.

1909 - Afinal, depois de tantos esforços e dificuldades, terminou-se a construção do trecho previsto. A 3 de maio foi inaugurado o tráfego entre Blumenau e Warnow (31 quilômetros). Em 1.º de julho foi inaugurado o trecho até Aquidaban (51 km) e em 1.º de outubro foi entregue ao tráfego o restante do trecho, até a estação de Hansa, (70 km). Nesse ano, o movimento de passageiros foi satisfatório, não assim o de cargas que deixou algo a desejar.

COISAS DE FANTAMAS

Em janeiro de 1906, um jornal de Itajaí publicou esta interessante nota: "Perto da igreja do lugar Baú neste município, mora, há anos, o crioulo José Sant' Ana, em companhia dos seus filhos e de uma moça branca que êle criou, de nome Margarida. Há dois anos começou esta a ver, no interior da casa, um fantasma que, dizia ela, assemelhava-se a um monge, que lhe mandava recolher para dentro de casa tôdas as pedras que se encontrassem na vizinhança, porque dentro delas encontraria tesouros. Contou isso a seu pai adotivo. Desde então, meteu-se o crioulo a amontoar pedras no interior de sua casa de moradia, de modo que, em pouco tempo, acabou por enchê-la completamente. Pôs-se, então, a quebrar as pedras para ver se encontrava os fabulosos tesouros, que a extranha visão anunciara à sua filha adotiva, mas, até agora, foram baldados todos os esforços, pois que nada achou. Margarida continuou a ver o vulto singular; viu-o a última vez em setembro; estava todo ensanguentado como se lhe tivessem tirado a pele. Depois da mocinha ter falecido, o que sucedeu 8 dias após essa última aparição, começou a mostrar-se, à noite, a casa mal assombrada, coincidindo com essas aparições, um tremor em todos os aposentos, como se alguém estivesse dando formidáveis murros nas paredes. É grande o número de pessoas que têm ido ver os fantasmas. Últimamente, os pobres moradores lembraram-se de pedir socorro à Religião; assim é que, a pedido dêles, Frei Inocêncio, do Gaspar, foi benzer a casa, mas, ao que nos consta, sem resultado algum."

INDÍGENAS

"Temos a registrar novos ataques dos silvícolas dados, na quarta-feira, 14 (de fevereiro de 1906), na estrada de Blumenau a Curitiba, nos lugares denominados Mosquito, Timbé e Vaca Morta. Diversas tropas foram alvejadas e delas morreu José Magro e estão feridos Dorval Correia, Francisco Lemos e Berto Pinto, êste último encontrando-se em estado desesperador, pois se acha com os intestinos de fóra e sem poder receber socorros médicos. Na confusão que se seguiu ao ataque, as tropas extraviaram-se. Os bugres fizeram um saque em ordem, carregando tudo; aos tropeiros só deixaram a roupa do corpo. A casa do guarda da linha telegráfica Augusto Peter achava-se ameaçada". "Novidades", de Itajaí, n.º. 90, de 18 de fevereiro de 1906.

« AS LOCOMOTIVAS DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA »

J. O. Berner

“Tivessem os antigos romanos bebido chá, muito antes a locomotiva teria sido inventada.”

Dentre as invenções da humanidade poucas máquinas impressionaram tanto quanto as resfolegantes locomotivas a vapor. Constituíram ídolos para muitas gerações de meninos, em todo o globo terrestre. Sobre elas muito tem sido escrito: assuntos técnicos, até artigos saudosistas, recentemente. Um correspondente meu, residente nos Estados Unidos, escreveu há anos: “... felizes os que podem ver um trem a vapor diariamente”. Em muitas partes da terra são coisas do passado. Aqui, por força das circunstâncias elas continuam andando, soltando sua fumaça, fagulhas, apitos, mensagem de sua despedida, de seu adus e da promessa de breve voltar.

A Estrada de Ferro Santa Catarina, desde os tempos de sua construção até hoje, teve 25 locomotivas a vapor e, durante algum tempo, usou duas locomotivas diesel elétricas, emprestadas pela Administração do Porto de Itajaí. Houve ainda uma pequena locomotiva diesel mecânica, Whitcomb, usada em serviços de construção e conservação.

A atual locomotiva número 1.0-6-0T - construída por Orenstein & Koppel - Alemanha, exposta na praça Victor Konder, auxiliou na construção do trecho de Blumenau a Hansa. Foi, por muitos anos, usada como manobreira entre Itoupava Seca e Blumenau.

Até por volta de 1935 era a número 3, pois assim consta em todos os relatórios do Dr. Breves. Por esta época, foi renumerada, como todas as outras locomotivas. Houve, porém, outra número 1 e uma 2, ambas construídas por Borsig, Berlim, do tipo C-6-4T. Uma destas máquinas puxou o trem inaugural até Warnow em 3 de Maio de 1909. Estas duas máquinas foram desmanteladas e vendidas, a caldeira e o restante, como sucata entre 1932 e 1934.

A estrada teve cinco locomotivas Mogul, 2-6-0. As duas primeiras construídas pela Firma Baldwin, USA, em 1919, receberam os números 4 e 5, mais tarde 11 e 12 e na última renumeração 101 e 102. A 101 sofreu uma explosão de caldeira em 1947, enquanto trabalhava na construção da linha entre Itataí e Ilhota. Nunca mais foi consertada. A 102 foi baixada dos registros da estrada, em Abril de 1963. As três Moguls restantes vieram da Rede Ferroviária do Nordeste em 1955, produtos da North British Locomotive Co. de Glasgow, construídas em 1904 e 1908. Foram a 218 que aqui veio a ser a 151, a 250, 152 e a 220 recebeu o número de 153. As duas primeiras foram desmateladas em fevereiro de 1963.

Existem duas Americanas, 4-4-0, as números 6 e 7, mais tarde 21 e 22 e agora 201 e 202. Também produtos da Baldwin Locomotive Works de Filadélfia, de 1919. Serviram nos últimos anos no extinto ramal de Ibirama.

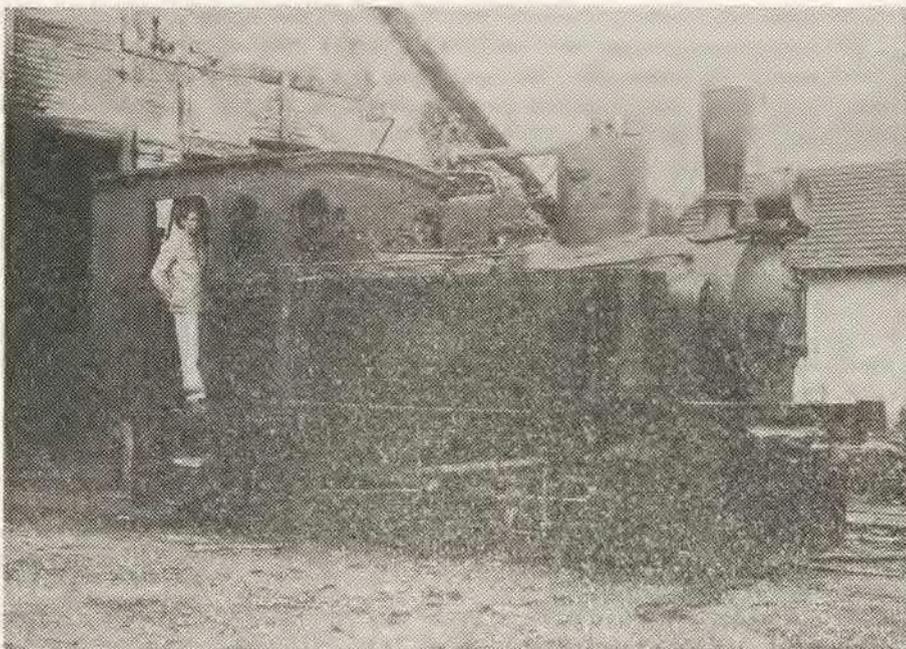
Em 1925 a Baldwin construiu três Consolidação, 2-8-0, para a EFSC, as números 8, 9 e 10, depois 31, 32 e 33 e agora 301, 302, 303. Estas máquinas podem ser vistas trabalhando com o trem de lastro, atualmente.

Em 1936 a ferrovia recebeu duas **Pacíficas**, 4-6-2, construídas pela Baldwin. São, a meu ver, as locomotivas mais vistosas da estrada. Foram fornecidas com os números 101 e 102 e mais tarde renumeradas vieram a ser 401 e 402. Outras quatro **Pacíficas**, Baldwin de 1925, vieram da

Rêde Mineira de Viação por volta de 1960. Não foram remuneradas e permaneceram com os números originais 331, 333, 334 e 336.

A última locomotiva construída para a Estrada de Ferro Santa Catarina pela Baldwin Lima Hamilton, resultante da fusão das três fábricas de locomotivas americanas, foi a 501, uma Mikade, 2-8-2, em 1952. Consta ter sido a última locomotiva a vapor construída nos Estados Unidos.

Além desta, a estrada recebeu emprestada, em 1958, da Estrada de Ferro Sorocabana, outra Mikado, a 235, que não foi renumerada, produto da Haine Sante Pierre-Bélgica.



A primeira locomotiva da E.F.S.C. que, na manhã de 3 de maio de 1909, puxou a composição inaugural do trecho entre I Blumenau e Warnow. A valente máquina ainda existe nas oficinas da ferrovia. Ela deveria figurar, num dos nossos logradouros municipais, como monumento público. No pátio da FAMOSC, por exemplo, ela poderia ficar admirada como um dos mais eficientes instrumentos do progresso de Blumenau.

Em 1964 vieram duas locomotivas tipo Ten Wheel da Estrada de Ferro de Goiás que aqui permaneceram com os números originais, a 108 e 109. As 4-6-0 são Baldwin de 1940 e 1948.

Durante muitos anos estiveram encostadas nas oficinas da ferrovia, em Itoupava Sêca, duas Garrats, 4-6-2 e 2-6-4, construídas pela Krauss-Maffei, Alemanha, sob licença da Beyer Peacock, para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Nunca chegaram a trafegar na estrada e mais tarde foram trocadas pelas três Moguls da RFN. Eram os números 901 e 903.

Por alguns anos a EFSC usou na construção de sua linha para Itajaí uma pequena locomotiva de bitola de 600 mm, sem número, para puxar os vagões entre o pátio da estação de Itoupava Sêca e o guindaste no pôrto. Nunca consegui ver em arquivos qualquer referência a essa locomotiva. Provavelmente confundiram-na com a atual número 1, conservada na praça Victor Konder.

« SUPERINTENDENTES DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA »

desde a sua inauguração até a atualidade:

N.º ORDEM	N O M E S	DATA DA ENTRADA	DATA DA SAÍDA
--------------	-----------	--------------------	------------------

Durante a Administração da Companhia Alemã :

1	— Otto Rohkohl	1909	1912
2	— Martin Bischoff	1912	1918

Durante o período de ocupação pelo Govêrno Federal:

3	— Coronel Oscar Barcellos	12/03/1918	30/06/1920
4	— Engenheiro Gilberto dos Santos Neves	1º/07/1920	31/10/1920
5	— Engenheiro Joaquim Breves Filho	1º/11/1920	31/10/1930
6	— Edmundo da Silva Pozes	1º/11/1930	27/11/1930
7	— Coronel Oscar Barcellos	28/11/1930	28/04/1936
8	— Engenheiro Francisco de Abreu e Lima Jr.	29/04/1936	23/09/1936
9	— Eng. Antônio Victorino Ávila Filho	24/09/1937	31/10/1937
10	— Eng. Humberto Paranhos Pederneiras	1º/11/1937	14/04/1947
11	— Eng. Antônio Victorino Ávila Filho	15/04/1947	11/03/1951
12	— Eng. Braulio Eugênio Müller	12/03/1951	05/05/1955
13	— Eng. Luiz Alberto Nastari	06/05/1955	20/03/1960
14	— Eng. Antonio Victorino Ávila Filho	21/03/1960	03/05/1961
15	— Eng. Álvaro Bittencourt Lobo Filho	04/05/1961	11/06/1963
16	— Eng. Saul Herman Bichler	12/06/1963	14/04/1964
17	— Eng. Antonio Victorino Ávila Filho	15/04/1964	16/04/1964
18	— General Mário Ribeiro dos Santos	17/04/1964	28/07/1968
19	— Eng. Antonio Victorino Ávila Filho	29/07/1968	22/08/1968
20	— Eng. Victor Doetsch	23/08/1968.	

No dia 23 de outubro de 1874, faleceu o médico da Colônia Blumenau, Dr. Claudio Fr. Jebe que havia sido nomeado para aquele posto, no ano anterior. O Dr. Jebe, antes de vir para Blumenau, prestara serviços ao Govêrno Provincial, em epidemia que havia surgido em Itajaí e em outros pontos da Província.

Neste ano de 1969 fazem 60 anos que, pelo breve apóstólico "Apostolatus officium" foi eleito o cônego João Becker, vigário da paróquia do Menino Deus, em Pôrto Alegre, para primeiro bispo de Santa Catarina.

UMA VIAGEM DE JOINVILLE A BLUMENAU EM 1903

Carlos FICKER

Transcrição de um manuscrito desconhecido e em fragmentos, encontrado entre velhos papéis.

“Quarta-feira, 19 de Agosto de 1903.

Partimos de Joinville ao meio dia. Rimo-nos de meu aspecto burlesco, enfiadas as pernas como eu tinha, n'umas botas que houvera tomado emprestadas.

O dia é sombrio. A estrada que percorremos chama-se de Santa Catarina. Estende-se com esse nome por uma extensão de 20 quilômetros mais ou menos. As terras que a margeiam são boas para quaisquer plantações.

Estou passeando em companhia do meu tio João Gomes. É também nosso companheiro o Sr, Gilbert, moço alemão que, abandonando os estudos de medicina em sua pátria, veio fazer-se agricultor ou comerciante em a nossa.

Vem tombando a noite. Chove. Lembro-me, observando a natureza, das referências que Göthe lhe faz, e que li como introdução do grande livro de Häckel — “História da Criação”.

Sim, a natureza é extraordinariamente bela e cheia de mistérios encantadores, mas, em meio da mata virgem, o aspecto de sua grandeza nos oprime com a solenidade de uma tristeza infinita.

Atiro os olhos pelo além e a retina recolhe uma visão de torpor e acabrunhamento

Quinta feira, 20 Agosto 1903. Pernoitamos em casa de um parente. Informa-nos êle que até aqui, 20 quilômetros distantes de Joinville, os habitantes são em maioria colonos de origem alemã.

O dia está tristonho e faz frio. Atravessamos os lugares denominados Rainha, Curveta e Itapocú. São lugares de terras arreiantes. Planta-se mandioca e faz-se muita farinha. Itapocú é uma povoação de umas dez casas se tanto. Passamos o rio do mesmo nome n'uma ponte-balsa. Na passagem o terreno é peninsular e nêle se ergue uma das mais pitorescas florestas que eu tenho conhecido.

Chove a valer. Estou molhado.

Aqui é o Itapocú. Na caricatura de Hotel em que estamos, um polaquinho de 15 anos bebeu 20 rs de “paraty” e está a nos olhar n'uma expressão de mentecapto. À mesa — porque será que não usam pratos razos? pedi água para lavar as mãos. Deram-ma quente. Será por causa do frio? Não, é por gentileza. Saimos às 2 horas. Do Itaperiú, município do Paraty, passamos para o de Blumenau.

Às seis e meia da noite chegamos ao Sr. Wulf. Horrível o caminho. Atravessamos as terras da região Guarany. A colonização por estas partes ainda está atrasada. É razoável, atendendo-se à ruindade das estradas. Este ponto chama-se Guaranyassú.

Sexta-feira, 21 de Agosto, 1903. Às 6 horas da manhã partimos da casa do Sr. Wulf. A estrada está quase intransitável. Os agricultores são Ale-

mães e fabricam manteiga, banha e açúcar. A região mais bela que atravessamos, depois que entramos em terras do Município de Blumenau, é a denominada Massaranduba. Fertilíssima região. O rio do mesmo nome que acompanha a estrada durante uma hora, mais ou menos, é de uma beleza rara. Águas cristalinas e murmurejantes cascatas.

Já estão adiantados os colonos. Contam-me que um deles, residente há 30 anos aqui, é milionário e, sem falar de outros produtos, vendeu no ano de 1902 mais de 20 mil quilos de manteiga.

Estamos em Itoupava-Rêga. Escrevo em casa do Sr. Jacob Rau. Tem um arremêdo de Hotel. É comerciante, industrial, carnicheiro e agricultor. Está bem. Sete horas da noite. Serviram o jantar: ovos cozidos, pimenta do reino, sal, pão e manteiga, café e leite.

Conta-me o Sr. Jacob Rau que faz parte de uma sociedade de atiradores composta de uns 50 associados, e que, não obstante morarem longe, reúnem-se infalivelmente em determinados dias para fazer exercícios. Eis aí uma demonstração de espírito de associação que caracteriza os alemães e que nós devemos tomar para exemplo.

Sábado, 22 de Agosto 1903. Hoje passamos pelas terras de Itoupava. O terreno é montanhoso. Os colonos têm bons edifícios. A estrada continua péssima e até mesmo perigosa. Ao meio dia, em balsa, transpuzemos o rio Itajaí, navegável somente até a uns metros acima. Passado o rio, estamos em Itoupava-Sêca, cujo nome foi substituído pelo de Altona.

Itoupava-Sêca dista 4 quilômetros da cidade de Blumenau, e, pode ser considerada como um subúrbio daquela. Tem bons edifícios e suponho que será o lugar, onde para o futuro se desenvolverá a cidade.

Visitamos o amigo Lúcio Corrêa que, gentilmente, nos levou à casa dos Srs. Salinger & Cia. Importante esta casa comercial. Muito bem montada a fábrica de manteiga, cujos trabalhos são feitos por um motor à querosene com a força de 8 cavalos.

O Sr. Victor Gaertner, que é guarda-livros da casa e que nô-la mostrou, disse-nos que, no fabrico da manteiga os Srs. Salinger & Cia. têm seguido os processos mais adiantados, assim como também, no da banha, lamentando porém, que não pudessem abastecer os mercados de consumo. Trabalham também em tabacos que exportam para a Alemanha.

Sempre como companheiro amável, o Lúcio nos levou à casa do Sr. Otto Jennrich, proprietário de uma bem montada cervejaria e de um museu, onde se vêem objetos indígenas de real merecimento. Na sala de sua residência tem objetos curiosos e humorísticos. Jennrich é interessante. Dispõe de uma fortuna regular e nunca anda calçado, nem mesmo quando enverga o seu fraque.

Visitamos também o Sr. Ricardo Parucker. Em sua casa, a senhora Emmy, filha do Sr. Parucker, verdadeiro mimo de menina loira nos deliciou com os maviosos acordes de sua cítara e de sua voz magnificamente timbrada.

Domingo, 24 de Agosto de 1903. Visitamos a fábrica "Bota Fogo, Julianna", propriedade do Sr. L. Pahl. Nessa fábrica prepararam-se com cepilho e enxôfre umas pequeninas placas para acender fogo. Foi-nos mostrado um

bem trabalhado "landau", feito pelo Sr. João Morauer e que, hoje, pertence ao Sr. Abdon Baptista, de Joinville.

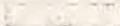
Segunda-feira, 25 de Agosto. Dia de sol. Temperatura agradável. Visitamos Blumenau. Por toda uma extensão de 4 quilômetros, cuja distância medeia entre a cidade de Blumenau e Altona, vêem-se boas casas. Pode-se mesmo dizer edifícios de algum gosto artístico.

A cidade está assentada á margem direita do rio Itajahy. Tem 2000 habitantes e compõe-se de duas ruas tão somente. O monumento elevado em homenagem ao Dr. Blumenau, fundador da colônia, consta de uma columna de um metro e tanto de altura e numa das faces vê-se o retrato do illustre colonizador.

Estivemos hoje na fundição dos Srs. Altenburg & Filho e na de tecidos dos Srs. Hering Irmãos. A fundição está bem montada. A fábrica de tecidos trabalha lisongeiramente em camisas, meias, ceroulas. Conhecemos ainda a do Sr. Busch, cuja especialidade são chitas, lenços e riscados.

O principal Hotel da cidade é o do Sr. Holetz. Blumenau tem dois jornais escritos em allemão. Conta o Município mais de 40 mil habitantes, população que augmenta todos os anos. Os agricultores desse Município são homens mais ou menos adiantados e dedicam-se em sua maioria ao fabrico de manteiga e da banha e ao preparo do tabaco. Penso que Blumenau pelo seu espírito progressista, deve ser considerado entre os nossos Municípios, como aquelle onde mais facilmente podem realizar-se todas as grandes conquistas da indústria, e, que está fadado para sobremodo influir na riqueza do Estado, o que é um grande testemunho das inestimáveis vantagens que nos tem trazido a colonisação allemã."

R E M I N I S C Ê N C I A S

 H. P. Zimmermann

Já descrevi a minha terra natal, como ela era nos seus vários aspectos, no tempo de minha infância, que o vento levou e os anos não trazem mais. Como todos sabem, Gaspar tem de seu, um bom pedaço do rio Itajaí-Açú. Corre este belo rio, ora lânguidamente em seu largo leito, ora embravecido, erguendo-se iradamente de seu leito natural, para invadir todos os territorios marginaes, transformando-os num imenso mar. As águas do rio, nessas ocasiões muito barrentas, quando se retiram novamente para o seu leito, deixam tudo coberto com espessa lama, o fertilizante que por tantos

anos alimentou, - e ainda alimenta - essas terras com extraordinária fertilidade.

No tempo de minha infância, o rio Itajaí foi muito piscoso e tornecia com abundância, peixes aos moradores de minha terra. É que, naquella época, as aguas ainda não estavam poluidas pelos esgotos das fábricas, como hoje o são e os peixes não morriam envenenados, nem tinham necessidade de procurar outras parágens. A alimentação da população gasparense, já então era bastante variada, mas nelas predominava um prato de resistência, que era o feijão preto cozido com xarque

do Rio Grande, toucinho e carne de porco defumada, uma espécie de feijoada reduzida e, para completar, a boa farinha de mandioca, que era fabricada nos engenhos locais. Tenho, porém, retido em minha memória, o fato de que todos em Gaspar gostavam, também, de comer peixe. Especialmente no tempo de quaresma, êle desempenhava papel importante no cardápio das famílias. Além do que era pescado no rio, vinha o peixe do mar, sêco, de Itajaí, de Camboriú e de Tijucas, mas também, peixe fresco do mar, principalmente no inverno, na temporada das tainhas.

Apezar da abundância de peixe no rio Itajaí-Açu, em Gaspar nunca se conheceu pescadores profissionais, mas quase todos os que lá moravam, pescavam nas horas de folga. Na margem esquerda do rio moravam alguns homens, que pescavam quase que diariamente, para vender o peixe mas também cuidavam de suas lavouras, por isso que não se podiam chama-los de pescadores profissionais. Conforme a época, traziam para vender na cidade, os saborosos carás, jundiás, traíras, mandís, cascudos e outros peixes próprios da água doce e peixes do mar, como sejam o oleoso bagre e o fidalgo robalo, que subiam o rio para a desova.

Os vários ribeirões que no território de Gaspar desaguavam no rio Itajaí, também continham muitos peixes, especialmente carás, traíras e jundiás. Nós, a meninada, não perdíamos ocasião para explorar êsses ribeirões e nelas colocar covos de vários formatos, quase sempre por nós mesmos confeccionados. Grande era nossa alegria quando, ao recolher os covos, neles viamos agitarem-se peixes vários, por vezes em

boa quantidade.

De Outubro a Dezembro, quando os bagres subiam o rio, viam-se as boias dos espinhéis, colocados pelos pescadores amadores, para apanhar êste peixe da temporada. Alguns homens associavam-se para comprar rêdes, que eram colôcadas no rio à noite e até a madrugada levantadas várias vêzes, para delas recolher os peixes que nela se haviam prendido. As colheitas de bagre quase sempre forneciam abundância de pescado, mas havia noites, em que nada se pegava. Os pescadores recejavam deixar as suas rêdes no rio durante o dia, porque podiam ser estraçalhadas pelos vapores fluviaes que navegavam no rio.

Quando apareciam os primeiros robalos, viam-se frente à cidade, canoas e batéis com um longo caniço preso na parte trazeira e em constante movimento, especialmente perto da ilha, onde o rio comprimido entre esta e a margem esquerda, forma corredeiras. Os pescadores de robalo não paravam de remar, porque o robalo, como afirmavam, só pega em isca em constante movimento. Era dureza, remar sem parar sob um sol escaldante, por isso alegravam-se muito, quando pegavam um dêsses belos e prateados peixes.

À semelhança dos caçadores que falam um "latim" proprio desta casta de inimigos dos animais silvestres, também os pescadores sabem contar cousas assombrosas a respeito de suas pescarias. Muitas de suas histórias fariam corar de inveja o próprio legendário Barão de Muenchhausen. Conheci alguns desses homens que eram mestres de descrição de pescarias verdadeiramente milagrosas, mais milagrosa do que a de São Pedro no lago de Genezaret. Um dêles, quando se fala-

va em pescarias, gostava de contar a espantosa história de uma das que fêz, mais ou menos o seguinte: "Uma tarde de domingo, achava-me eu só em casa. Minha mulher e a filha tinham saído à passeio pela visinhança e eu me aborrecia tremendamente, porque não tinha com quem falar. Da varanda de minha casa, via os peixes de vez em quando saltar nas águas do rio, fazendo brilhar ainda mais as pequenas ondas doiradas pelo sol já em declínio. Decidi, então, fazer uma pescaria. Fui ao rio com um anzol para peixes pequenos, larguei meu batel e remei até a margem oposta, onde um salgueiro espamarrava as suas ramagens sobre as águas, que ali formavam um tranqüilo recanto, um desses poços dos quais os peixes muito gostam. Lá chegando, deitei o anzol n'água. O que aconteceu então, foi de causar espanto até mesmo a um velho e experimentado pescador, como eu me considero ser um. Mal o anzol caía n'água, já um peixe pegava, se o jogava para outro lado, já outro peixe pegava, assim sem parar um só minuto, assombrado e esquecido de tudo em redor de mim, fui recolhendo peixes . . . até que, em dado momento percebi, que o banco do batel no qual eu me sentara, estava ficando molhado. Logo percebi, o que estava acontecendo. Era tão grande a quantidade de peixes que eu havia recolhido no batel que êste, não suportando tanto peso, estava começando a afundar. Rapidamente joguei várias braçadas de peixe de volta às águas e assim conseguí evitar o afundamento de meu batel. Imaginem, o que teria acontecido, se minha embarcação atundasse! Eu teria morrido afogado, porque, com roupas e sapatos, não me seria possível na-

dar. Comecei, então, a remar em direção do meu atracadouro, mas antes de lá chegar, joguei o anzol mais duas vezes. O que então aconteceu, mais assombrado ainda me deixou. As duas vezes que recolhi o anzol, vinha preso nele um cará tão grande, como nunca antes havia visto outro dêste tamanho. Quando minha mulher os quiz fritar teve que cortá-los ao meio, para caberem dentro da grande frigideira, que tem mais de dois palmos de largura. Atriquei o barco e recolhi os peixes que peguei. Foi uma trabalhadeira de me deixar cansado, tantos eram os peixes, mas foi, também uma grande sorte minha, pegar tantos peixes em pouco mais de meia hora, quando outros ficam horas e mais horas pescando, para pegar meia dúzia de peixinhos. No fim ainda tive um grande aborrecimento: minha mulher e a minha filha, quando voltaram do passeio ao anoitecer, brigaram comigo, por lhes ter arranjado para um Domingo tanto serviço com a limpar de tanto peixe . . . Quando percebia, que os seus ouvintes duvidavam de tanta sorte, arrematava sua história assim: "Vocês sabem que sou homem que não mente, por isto fiquem sabendo, se alguém duvidar que foi assim que aconteceu na minha pescaria, venha comigo, que lhe mostrarei o lugar certinho, onde a fiz; porque eu não minto, tenho por hábito, só contar a verdade!"

Diante de tais afirmativas, quem ousaria duvidar? pessoas que não mentem, não devem ser acusadas de faltar com a verdade . . .

Poderia contar muitas outras histórias semelhantes a esta, como p. ex. a do homem que foi pescar e pegou no anzol um peixe tão grande, que não conseguiu tirá-lo da água . . . ou aquela

outra, em que o pescador apanhou um peixinho e deixou-o na água, preso ao anzol, enquanto enrolava um cigarro para fumar. Quando quiz levantar o anzol, percebeu que este estava muito pesado; tirou-o da água e com grande espanto seu notou, que nele estava um peixe bem grande. Trazendo-o para dentro da canoa, viu, que o mesmo havia engolido outro menor e que este havia engolido aquele que êle pegara antes. Assim, trouxe para casa três peixes de tamanhos diferentes . . .

As histórias de pescadores no rio Itajaí, eram, assim, e muito semelhantes às de certos caçadores, que também fazem caçadas maravilhosas e com surpreendentes resultados, matando com um só tiro, dois ou mais passaros ou animais silvestres. Deixo, porém, de contar mais histórias desta espécie, porque elas se referem a fatos que certamente não são

privilégio de minha terra natal; eles acontecem em tôda parte onde quer que se encontrem pescadores e caçadores.

Hoje, o rio Itajaí é o mesmo que foi no tempo de minha infância. Corre serenamente no seu largo leito, de manhã coberto com diátana névoa branca, depois, quando atingido pelos primeiros raios de sol, torna-se todo doirado para, em seguida, ficar bem prateado e cintilante. Ao anoitecer, quando os últimos raios de sol nele se refletem, torna-se cor de rosa, depois vermelho, passando a ficar roxo e finalmente vai ficando escuro e acaba desaparecendo na noite. É ele, um rio bonito, mas também sabe inspirar muito medo aos habitantes de minha terra, quando resolve engrossar, deixar o seu leito e invadir, primeiro as baixadas, depois todo o vale, transformando tudo num imenso mar.

BRUSQUE HÁ CEM ANOS

1869

Ayres GEVAERD

23 a 26 de Janeiro – Enchente do rio Itajaí mirim, quase idêntica a de Novembro do ano passado, causando vultuosos prejuízos. A de novembro atingiu a altura de 29 palmos e esta 25.

18 Abril – Comunica o diretor Klitzing ao presidente da Província ter suspenso Carlos Marschner das funções de agrimensor da Colônia. A 23 do mesmo mês, em Destêrro, pede a nomeação, em caráter interino, do agrimensor Leo Arnoldi, que foi efetivada, segundo despacho exarado em documento de 19 de maio, n.º. 27.

15 de Junho – O Cura da Colônia, padre Alberto Gattone, solicita ao Governo Provincial inclusão no orçamento, de uma importância para compra de “vinho para o Altar, Hóstias, Óleo para a lâmpada do SS. Sacramento e cêra, tudo destinado ao Culto da Capellania”.

16 de Junho – O pastor evangélico requer do presidente da Província 30\$000 para cavalgadura possibilitando-lhe melhor atendimento no interior de sua comunidade.

7 de Julho – Augusta von Knorring dirige um requerimento ao diretor Klitzing pedindo pequeno aumento em seus vencimentos. Diz que desde 1861 exerce as funções de professôra vitalícia dando 6 horas de aula diariamente. Em 1869 possuía 33 alunas, percebia 420\$000 por ano. Nossa primeira professôra já era viúva nesse ano.

16 de Setembro – Em Franzenbad - Áustria - falece MAXIMILIANO DE SCHNÉEBURG, instalador e primeiro diretor da Colônia ITAJAÍ.

BRUSQUE. Desapareceu, com a morte dêsse grande benfeitor de Brusque, o último representante da Família SCHNÉEBURG. Nota: Em 1964 a Sociedade Amigos de Brusque recebeu do Consulado da Tchecoslováquia em São Paulo, por intermédio do snr. Vincent Dvorack, a seguinte informação: "MAXIMILIAN von Schnéeburg - Freiher gewesenener, keiserlicher brasilieischer Kapitän, Besitzer des Kaiserlichen Ordens "von Dasu"; geboren in Cheb (Eger) begraben am Pfarrfriedhof im Eger. Starb 16 September 1869, begraben 18 September 1869. Name des Pfarrer St. Johan Wenig aus Cheb. Wohnort: Franzenbad n.º. 15".

16 de Setembro - Nessa data dá-se o desaparecimento de 12:000\$000, importância entregue ao diretor da Colônia von Klitzing na tesouraria da Fazenda em Destêrro. O fato causou enorme repercussão, tendo sido acusado de roubo o próprio diretor e processado mais tarde pe'o Juizado de Direito de Itajaí. Entretanto, ao ser transmitida a direção da Colônia a Firmino José Correia e no minucioso exame de contas feito nos livros especiais da administração, o resultado foi favorável ao Barão, pois nada se apurou contra êle.

8 de Outubro - Maximiliano von Borrowsky, diretor interino da Colônia, remete ao presidente da Província officio "reservado" que tomou o número 55. Conclue-se pelo teor do officio n.º. 56 onde se lê o seguinte: "suponho porém que êle será detido por algum tempo pela autoridade policial da vila de Itajaí", que o diretor Klitzing já estava sob observação e portanto, responsável do desaparecimento de 12:000\$000 ocorrido em setembro, passado.

6 de dezembro - Por aviso dessa data a administração e o território da malograda Colônia Príncipe Dom Pedro são anexados à Colônia Brusque. A maioria dos lotes de terras foram abandonados pelos colonos ingleses e irlandeses.

9 de dezembro - Assume a direção da Colônia Brusque, em substituição ao Barão von Klitzing, Firmino José Correia.

Eram os seguintes os objetos e móveis em mau estado existentes na casa da administração: 1 mesa grande, 1 idem pequena, 1 armário grande, 1 idem pequeno, 5 cadeiras, 1 quadro da 2.ª exposição, 1 burra de ferro e 1 relógio de parede.

19 de dezembro - No exame de contas que o diretor Firmino José Corrêa fez nas que lhe foram apresentadas pelo agrimensor Leo Arnoldi, aquêle verificou um engano a favor dêste de 1\$800. O diretor levou o fato ao conhecimento do Presidente da Província

1 de Janeiro - Assume as funções de Superintendente o sr. Augusto Bauer,

11 de Fevereiro 1919 Suprimindo as Escolas Reunidas de Brusque. o decreto n.º. 1.200 do Govêrno Estadual cria o Grupo Escolar "Feliciano Pires", em substituição.

1 de Setembro 1919 Iniciam atividades do Grupo Escolar Feliciano Pires, sob a direção do Prof. Guilherme Wiethorn Filho os professores: Hercílio Zimmermann, Georgina Ramos da Luz, Aurora Aruúja, Arminda Haberbeck, Izaura Gouvêa, Rinalda Moritz, Maria Etelvina da Luz. Nesse ano, o número de alunos matriculados foi de 217, com frequência média de 171.

8 de Junho 1919 Realiza-se no campo do Clube Esportivo Paysandú, terreno de propriedade da firma Buettner, o primeiro clássico brusquense: Paysandú e S. C. Brusquense vencido pelo primeiro por 2 a 1.

Tem início a colonização do Alto Itajaí Mirim, município de Brusque, com colonos vindos de Capivarí e Braço do Norte.



SUPERMERCADO KOFFKE

SEMPRE COM BOAS OFERTAS

CARLOS KOFFKE S. A.

TELEGR. «CARLOSKOFFKE» ou «KOFFKE» - Fone, 1177 - Caixa Postal 277

Capital: NCr\$ 150 000,00

B L U M E N A U

Rua 15 de Novembro, 55 — SANTA CATARINA

Emprêsa Industrial

Garcia S.A.

BLUMENAU — ESTADO DE SANTA CATARINA

Escritório e Fábrica: - Rua Amazonas, 4.906 - Garcia

Enderêço Telegráfico: *GARCIA* - Caixa Postal, 22

Fiação e Tecelagem de Algodão

FIOS DE ALGODÃO DE SUPERIOR QUALIDADE

TOALHAS FELPUDAS DE ROSTO DE BANHO

TOALHAS DE MESA — PANCS DE COPA

LENÇOS — ROUPÕES, ETC. — ATOALHADOS

CRETONES E OUTROS TECIDOS