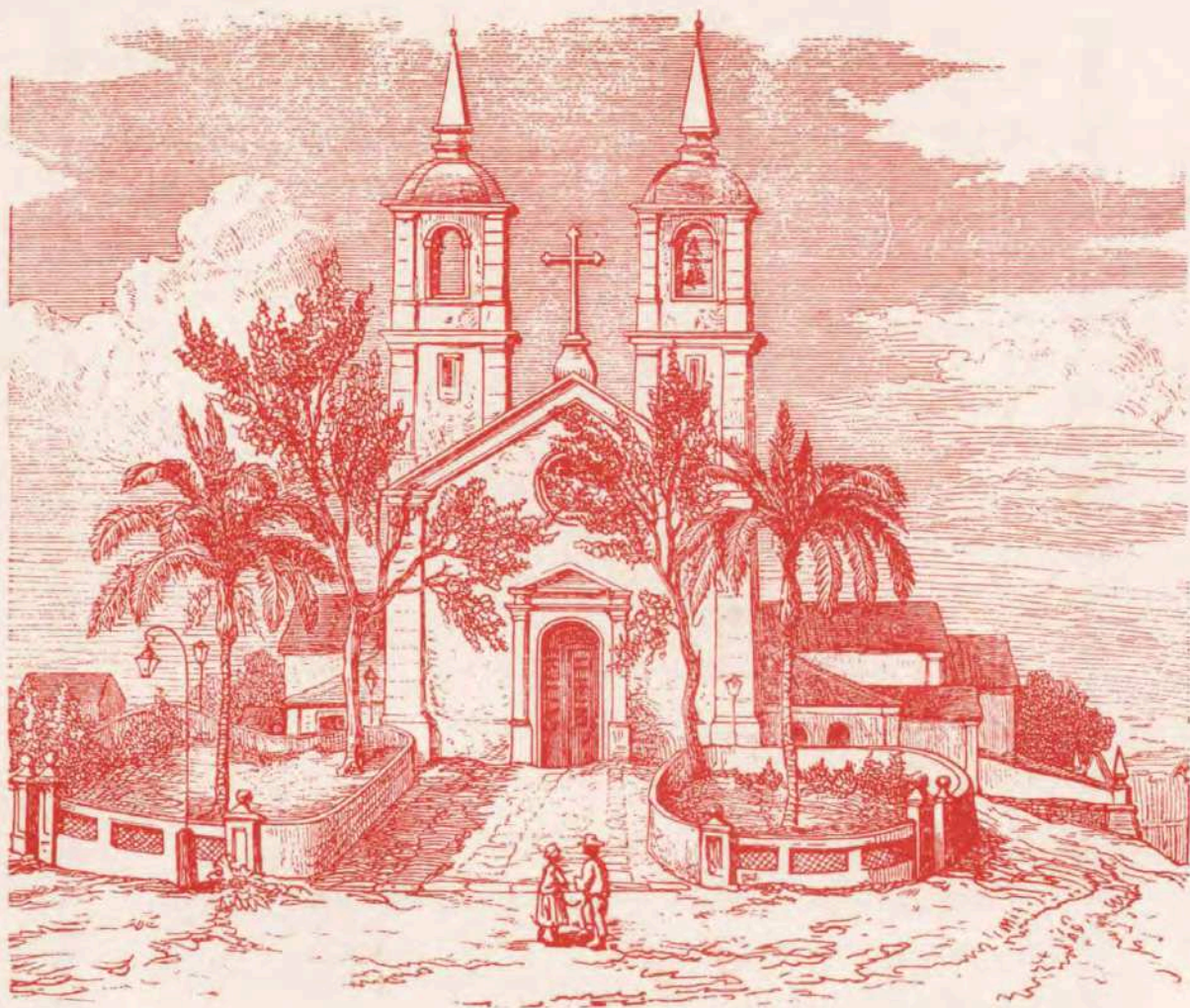


TAXA PAGA



Blumenau em cadernos

TOMO XIV ★ FEVEREIRO DE 1973 ★ Nº. 2

CANTO DOS COOPERADORES

Esta publicação pode sobreviver graças
à generosa contribuição dos seguintes
cooperadores

Cremer S/A. - Produtos Têxteis e Cirúrgicos

Centrais Elétricas de Santa Catarina S/A.

Tabacos Blumenau S/A.

Indústrias Têxteis Companhia Hering S/A.

Artex S/A.

Dr. Henrique Hacker - Blumenau

José Sanches Júnior - São Paulo

Prefeitura Municipal de Blumenau

Companhia de Cigarros Souza Cruz

Empresa Industrial Garcia S/A.

Arthur Fouquet - Blumenau

Tecelagem Kühnrich S/A.

Electro Aço Altona S/A.

Distribuidora Catarinense de Tecidos S/A.

Fundação Teófilo Zadrozny

Felix Hauer - Curitiba

Conrado Hildefonso Sauer - Rio de Janeiro

Fritz Kühnrich - Blumenau

Armen Mamigonian - Presidente Prudente S. P.

Blumenau

em Cadernos

TOMO XIV

Fevereiro de 1973

Nº. 2

O MARAVILHOSO "PÃO DE AÇÚCAR"

Gustavo Konder

Recentemente publiquei uma crônica sob o título «Roteiro sentimental» e onde relatei o nosso passeio aos lugares pitorescos da cidade maravilhosa (Rio de Janeiro), entre eles, o do famoso Pão de Açúcar. Na época eu não possuía dados concretos, para historiar a construção do caminho aéreo, por este motivo deixei de transcrevê-los. Mas, depois, de muitas buscas, consegui colher as informações necessárias para argumentá-las na presente crônica.

O caminho aéreo ao Pão de Açúcar (o velho e gigante penhasco postado á frente da Guanabara) foi planejado e construído em 1913, pelo engenheiro brasileiro Dr. Augusto Ferreira Ramos. Em 1912 inaugurou-se o primeiro trecho da base do morro da Babilônia até a Urca depois das obras terem sido iniciadas em 1909.

A 19 de Janeiro de 1913, terminou a segunda parte, unindo o morro da Urca ao alto do Pão de Açúcar. Gigantesco guindaste foram colocados na base do morro da Babilônia, para conduzir o material necessário, que pesava mais de 4 mil toneladas, enquanto que o grupo de operário realizou uma dramática escalada entre enormes perigos e sacrifícios, para conseguir transportar os pesados cabos sobre os quais deveriam correr os carros aéreos. Três anos depois do início dos trabalhos, em 1912, as máquinas que movimentariam os bondinhos galgaram o alto da gigantesca rocha. Os cabos foram presos no tópo e ligados a terra.

O Pão de Açúcar foi escalado, pela primeira vez, em 1817, por uma senhora inglesa que aventurou-se pela íngreme escarpa do colosso, e que depois, de algumas horas de cansativa subida, cravou no alto ainda virgem, a bandeira britânica. Tal feita, significava uma audácia sem par, já que o monstruoso rochedo era, até aquele dia, olhado

como uma coisa intransponível, onde só poderiam elevar o pensamento os que o contemplavam, por isso despertou incotinenti o desejo geral de ser imitada a escalada.

Como o pavilhão estrangeiro, tremulante, no cume da rocha, desafiava e afrontava os brasileiros, um soldado lusitano, da guarnição imperial, subiu logo, no dia seguinte, a escarpada encosta do Pão de Açúcar e arrancou a bandeira inglesa, substituindo-a pelo pendão real português.

Trinta e quatro anos passados, em 1851, o Pão de Açúcar foi novamente escalado por um cidadão norte americano, duas senhoras e um menino, membros de um clube de alpinismo dos Estados Unidos. Em 1877 repetiu-se a quarta subida por três ingleses, pelo lado da rocha, em frente ao mar. Desde então, continuaram as perigosas escaladas, quer por parte de brasileiros, quer por vários estrangeiros.

Em 1889 realizou-se a maior façanha. Conta-se que, para prestar uma homenagem ao imperador D. Pedro II que regressava de uma viagem à Europa, os cadetes da Escola Militar, da Praia Vermelha galgaram o Pão de Açúcar conduzindo uma faixa de fazenda, com letras de sete metros e onde se lia a palavra «Salve».

Tantas e tão repetidas se tornaram as subidas, e tão forte era o desejo de vencer o gigante, que efetuaram a ligação da Praia Vermelha morro da Urca e Pão de Açúcar, por meio de cabos aéreos, que permitisse a mais fácil e segura ascensão para os que desejasse ir ao pico da enorme rocha.

Coube então ao prefeito da cidade do Rio de Janeiro (ainda capital do Brasil) Serzedelo Correia, dar os primeiros ensaios para a realização do plano, dando ao grande engenheiro Dr Augusto Ferreira Ramos o direito exclusivo para construção de um caminho aéreo, entre a antiga Escola Militar e o alto do morro da Urca, como ramais para o Pão de Açúcar e o morro da Babilônia.

O carro aéreo, que une a Praia Vermelha ao Morro da Urca, e este último, ao Pão de Açúcar, desliza por dois cabos-trilho que estão presos nas estações e tem uma espessura de 44 milímetros. Estendo-se por uma distancia de 572 metros, desde a Praia Vermelha até a Urca e por 830, da Urca ao Pão de Açúcar, tais cabos, que atingem, o topo da rocha, numa altitude próxima máxima de 440 metros são constituídos por 92 fios de aço enrolados, de modo a manter sempre lisa a superficie contato, a fim de impedir o desgaste através do atrito.

Cada cabo-trilho que liga a Praia Vermelha ao morro da Urca, pesa seis toneladas; os demais, isto é os que se estendem da Urca ao Pão de Açúcar pesam sete toneladas cada um. A resistencia à ruptura, segundo os técnicos é de aproximadamente 180 toneladas e o coeficiente segurança é de 1 para 50 para cada cabo. A possibilidade de ruptura

de um desses cabos, por meio de pesos, é remota, de vez que, cada um tem capacidade para suportar até um peso de 150 toneladas. O peso do carro ou, como é vulgarmente conhecido, o «bondinho» repleto de passageiro, é de apenas tres toneladas.

Nas estações superiores - Urca e Pão de Açúcar - os cabos-trilhos são solidamente fixos, por meio de estais, a uma estrutura de ferro e na estação inferior Praia Vermelha - ficam tensos, como num sistema de pêndulos, por dois gigantes pesos, de 33 toneladas cada um

Em cada quatro viagens, que o bondinho realiza, um graxeiro viaja em sua parte superior lubrificando as rodas, verificando o seu funcionamento e examinando o estado dos cabos, os quais devem ser substituídos de dez em dez anos.

Os carros do Caminho Aéreo do Pão de Açúcar são presos a dois cabos de tração, acionados por um motor elétrico e um sistema de polias nas estações. Esses cabos são mais finos do que os cabos-trilhos, de vez que não precisam sustentar peso, e são ligados ao carro, passando nas estações, como um cabo sem fim.

As estações motrizes estão situadas no morro da Urca e todo sistema é movido a eletricidade. Os cabos mais grossos, ou cabos-trilhos da Praia Vermelha à Urca, funcionam independentemente dos da Urca, ao Pão de Açúcar, embora sejam identicos os sistemas usados em ambos os trajetos.

Em média os bondinhos gastam quatro minutos para vencer o trajeto Praia Vermelha-Urca e cinco minutos para irem da Urca ao Pão de Açúcar

A origem dos nomes «Pão Açúcar» e «Urca», embora seja enorme e variado o número de temas em torno do assunto, apresentando cada um uma versão diferente, provem, segundo os dados mais autorizados, de inspiração popular.

Conta-se que o nome da «Urca» foi dado por causa da semelhança que o morro apresentava com a alta popa dos antigos galeões holandeses chamados «urcas» que, nos tempos da colonia e do império aportavam no Rio de Janeiro.

Quanto ao nome de «Pão de Açúcar» sabe-se que, nos tempos coloniais, a indústria açucareira era feita, no nordeste do país, por processos rudimentares. O caldo de cana, depois de fervido e purificado era posto a secar em grandes formas de barro, de feitio cônico, que os usineiros denominavam de «pão de açúcar».

Dada a semelhança do penhasco, a entrada da Barra do Rio de Janeiro com aquelas formas dos engenhos nordestinos, a voz popular batizou-o de «Pão de Açúcar».

Um Carater Chamado RAUL DEEKE

Bruno HILDEBRAND

Raul Deeke nasceu no antigo distrito blumenauense de Hansa-Hammonia, hoje Ibirama, em 26 de maio de 1907. Era filho do historiador José Deeke e de sua esposa, Dona Ema, nascida Rischbieter. O pai exercia, então, as funções de Diretor da Companhia Hanseática de Colonização, sediada naquele distrito.

As primeiras letras, aprendeu-as Raul numa das escolas da Comunidade Evangélica de Hansa, matriculando-se, após a conclusão do curso preliminar, no Ginásio Catarinense de Florianópolis. Data daí a nossa velha e sólida amizade.

Muito cedo Raul teve que enfrentar as amarguras da vida. Dotado de inteligência acima do vulgar, através de livros e ajudado pela prática que aprendera de seu progenitor, aperfeiçoou-se na técnica da topografia, passando a trabalhar, como agrimensor no escritório da Sociedade Hanseática. É bem possível fosse ali, no desempenho do encargo de topógrafo, que ele adquirisse a moléstia que o levaria ao túmulo.

Era um devorador de livros. Os que lhe caíam às mãos, principalmente os técnicos, eram lidos e relidos.

Casou-se a 11 de fevereiro de 1932, em Florianópolis, com dona Dorotéia Leisner, de tradicional família da capital. Foi o maior negócio que Raul fez na vida. Pois, para tran-

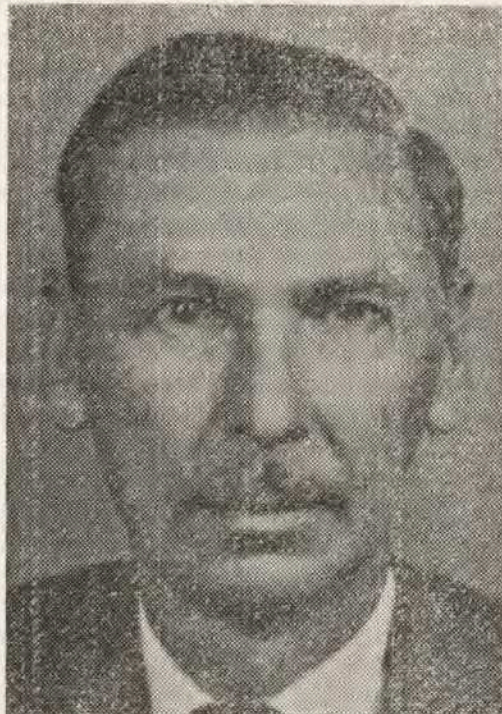
sações comerciais era uma verdadeira negação porque era exageradamente honesto. Não dava para o comércio. Em compensação, era dotado de admirável gênio inventivo. O que os outros jogavam fora ele utilizava para construir as suas máquinas. Era o maior visitador de ferros-velhos que já conheci. Ao morrer, deixou para a família um verdadeiro tesouro em máquinas que construía, armas imprestáveis, ainda do tempo da guerra do Paraguai, totalmente recondiionadas por ele. Igualmente uma coleção de machados que vale milhões, tudo brilhando como que saído da loja. Existem até machadinhas de índios americanos.

Além desse hobby, possuía o que era e sempre fora o seu sonho: ser «fazendeiro». Adquiriu uma estância no Alto Palmeiras, no Município de Rio dos Cedros (então Arrozeira) e lá passava os seus fins de semana, acompanhado de amigos. Era um verdadeiro anfitrião. A fazenda não lhe dava lucros. Era mais um meio de recepcionar os da sua amizade. Eu era assíduo ali, era quase parte da fazenda.

Raul tinha uma única filha e, por isso, deu o nome dela à «Fazenda Marilyn». Na sua estância, Raul se transformava e de tal maneira se compenetrava da vida de fazendeiro que parecia não ter tido nunca outra profissão, nem vivido em cidades grandes.

Tão logo se fixara na cidade de Blumenau, Raul se estabeleceria

como representante da «Renner» na rua 15 de Novembro. Nos fundos da loja, como não poderia deixar de ser, ele montara uma oficina para consertos de armas de fogo, uma galvanotécnica e outras especializações. Sem qualquer tino comercial, consertava tudo quanto lhe chegasse às mãos. Cobrar os consertos é que era duro. Um suplício para ele.



RAUL DEEKE foi um idealista. Teve atuação destacada na vida social de Blumenau a que prestou bons serviços.

Certa vez ele resolvera ampliar o seu negócio e logo inventou uma máquina de fabricar tela de arame. A esse respeito deu-se um caso muito gozado: Começada a fabricação das telas, teve-se, naturalmente que tratar da sua colocação no mercado, incentivando-se as vendas. Naquele tempo porém estavam muito em voga os muros pré-fabricados, cujo preço concorria com o preço elevado do

arame, ainda importado.

Aí entrou em jogo o gênio inventivo de Raul. Numa das viagens que então fez pelo interior do município, serra acima, Raul arrumou uma caixa com cerca de 150 filhotes de papagaios. Não houve quem, tomando conhecimento desse fato, não chamasse o homem de louco. Quem seria o maluco que se disporia a dar trato aos bichos, tres vezes por dia, àquela imensa multidão de papagaios?

Raul saiu a rua e, não se sabe por que cargas d'água, foi bater à porta do Dr. Armínio Tavares (já falecido) e foi logo dizendo: «Doutor, o senhor gosta de papagaio? Recebendo resposta afirmativa, Raul convidou o Dr. Armínio para passar em sua casa e ali apanhar o filhote de papagaio. E quando já se tinha despedido, Raul voltou atrás e perguntou ao médico: «Dr. Armínio, o senhor tem gaiola para colocar o papagaio?» O dr. Armínio não possuía. Foi quando Raul jogou-lhe a proposta: «Pois eu posso fabricar-lhe uma gaiola bem alinhada». O Dr. Armínio concordou imediatamente, levando imediatamente para casa o filhote de papagaio, antes que Raul se arrependesse.

Foi o doutor sair e Raul atravessar a rua e bater à porta de seu vizinho e amigo, Dr. Afonso Rabe, perguntando-lhe: «Dr., o senhor gostaria de ter, de presente, um filhote de papagaio?». O Dr. Rabe que é tarado por pássaro, não titubeou em responder afirmativamente. «Pois de um pulinho ali em casa e escolha um filhote». Quando o dr. Rabe tratava de apanhar o pássaro, Raul armou o ardil: «E o senhor tem gaiola para botar o animalzinho?» «Não», respondeu o dr. Rabe, «mas eu

levo-o numa caixinha...» «Qual nada», retrucou Raul, se o dr. quiser, faça-lhe uma gaiola como o bichinho merece». O dr. Rabe concordou e, todo satisfeito, lá se foi levando, o filhote engaiolado.

Pouco mais, de um ano depois, o Dr. Armínio e o Dr. Rabe se encontraram numa reunião de Rotary a que eles e também o Raul pertenciam. Foi quando o dr. Rabe pergunta ao Dr. Armínio: «Que tal, Dr., o seu papagaio já fala? O meu ainda não, «O dr. Armínio respondeu que o bicho já dizia alguma coisa.

O dr. Rabe, curioso, quis saber o que o papagaio falava. Então o dr. Armínio explicou: «Fala só um pouquinho, só repete seguido: «puta gaiola cara!» (Desculpem o palavrão, mas não tinha outro remédio.

Com respeito à sua fazenda, Raul primava por escolher tipos exóticos para seus capatazes. E sempre o conseguia. Um deles foi o célebre Joaquim Goela, o homem mais mentiroso e cínico que os céus de Santa Catarina cobriam.

Ao pé do fogo, Goela contou-nos esta: Na vila de Arrozeira vivia uma senhora muito bondosa, Dona Rita, que, pelos cálculos dele, deveria pesar de 10 a 20 arrobas (imaginem só que gordura!). Um belo dia, para tristeza da vizinhança e de toda a população, Dona Rita morreu. E aí surgiu o problema. O cemitério da Vila ficava, como ainda hoje, no tope de um morro na Fazenda de Walter Mueller. Como Dona Rita fosse muito estimada, o povo resolveu carregar o caixão a punho. Logo na primeira tentativa, verificou-se que isso seria impossível, pelo peso da defunta.

Palpite daqui, palpite dali, decidiram que o corpo de D. Rita só poderia chegar ao cemitério em cima de uma zorra. E assim fizeram. Mas logo se viu que assim também não dava certo e atrelaram um cavalo à zorra. Mas começou a chover e o caminho, que era de barro vermelho, ficou tão escorregadio, que o animal não dava jeito de firmar as pernas para puxar a fúnebre carga. Nem com a ajuda dos acompanhantes havia meio de fazer a zorra seguir a morro acima. Estava-se nesse impasse, quando o Goela falou: «Meus amigos. Dona Rita não pode ficar sem sepultura» e, remexendo os tições da fogueira, o Goela continuou: «eu propus que se esquetejasse o cadáver e se levasse para cima aos pedaços. Era o único jeito. Se voces não acreditam, perguntem à falecida! «Ai», continuou o Goela: «comecei a esquetejar a defunta e, abraçado a um quarto dela subi, caindo aqui, levantando acolá, até o topo do morro, à beira da sepultura. E quando olhei para trás, lá vinham os outros subindo, cada qual com um pedaço da pobre morta. Atiramos tudo à cova e cobrimo-la de terra. Com a consciencia meio pesada, fizemos ainda umas orações em voz alta».

Enquanto eu e Raul nos entreolhávamos, doidos para rebenotar de rir, Goela remexia o braseiro com a cara mais cínica deste mundo.

E como Goela, além de mentiroso passou a ser ladrão, Raul teve de despedi-lo, com muita pena. Mas logo arranjou outro, um caboclão reforçado de nome Xenofonte, inveterado tocador de sanfona, com quem se deram também casos bem engraçados que iria

longe contar aqui.

Por ser criador e grande conhecedor de raças de cães, Raul foi eleito presidente do Kennel Clube de Santa Catarina. Com muita razão quis deixar assinalada a sua passagem pela presidência. Começou logo a pensar nos meios de o conseguir. O de que o Clube mais necessitava era de uma sede própria. Como vimos, Raul era o maior frequentador dos ferros-velhos e já havia deparado com o casco do velho vapor «Blumenau» enterado na lama, às margens do rio Itajaí Açú, na altura da Estação da Estrada de Ferro Santa Catarina e arquitetou um plano que consistia em sensibilizar a população e as autoridades no sentido da doação desse casco ao Kennel Clube. Conseguido isso, com a ajuda da Prefeitura e do pessoal da mesma Estrada de Ferro, fez flutuar o casco mediante balsas improvisadas com tambores de óleo, vazios, e, com as cheias do rio, levar o casco até à Prainha, colocando-o sobre pilares de concreto. Sob o barco seria construído algo que servisse de sede ao Kennel. E, assim, mataria dois coelhos de uma só cajadada. O vapor «Blumenau» que fora, durante muitos anos, o meio de transporte de imigrantes e cargas, de Itajaí até a florescente cidade de Blumenau, graças a ele, lá se encontra encimando duas colunas de cimento, testemunhando o carinho do povo à aquela relíquia que passou a fazer parte do patri-

monio histórico do Município.

Raul desapareceu. A sua obra, entretanto, continua bem viva, como exemplo às gerações presentes e futuras.

No dia 18 de maio de 1971, no apartamento 103 do Hospital S. Isabel, depois de ouvir as palavras do Pastor Evangélico, cercado de toda assistência médica, do carinho das Irmãs de Caridade, da tristeza de sua esposa e filha, às 9 da manhã, Raul entregou sua alma ao Criador.

De propósito referimo-nos a algumas passagens cómicas da sua vida porque Raul foi um homem alegre, que gostava de boas piadas e, nos mais amargurados instantes de sua longa enfermidade, jamais deixou-se dominar pelo desânimo. Pelo contrário, foi sempre um grande otimista.

Do restrito círculo de suas mais íntimas amizades, constávamos eu e Ernesto Stodieck. A nossa amizade vinha dos bancos escolares.

E, por isso, pelo muito que ele fez pela coletividade, pelo seu exemplar comportamento como chefe de família e como cidadão, rendemos-lhes, neste despretençioso artigo, à memória querida as nossas homenagens.

Que Deus o tenha em seu seio abençoado!



Basilio Corrêa de Negreiros, tido como sendo o primeiro morador de Rio do Sul, em 1869 morava na Colônia Blumenau, à margem direita do Itajaí Açú (proximidades da atual Apiúna). Do recenseamento geral da Colônia Blumenau, feito em 1869, consta que Basílio era casado e tinha 5 filhos, três homens e duas mulheres, quatro deles entre 1 e 10 anos e um com menos de 1 ano de idade.

COLÉGIO SANTO ANTONIO DE BLUMENAU, 95 ANOS DE EDUCAÇÃO

Prof. Pe. Frei Oswaldo Furlan

(Conclusão do número 12, de dezembro 72 - página 238)

(Por um lamentável descuido, deixamos de publicar a conclusão deste excelente artigo, no número de janeiro, último. Fazendo-o neste, solicitamos desculpas aos nossos leitores e, especialmente, ao reverendo autor deste tão interessante trabalho).

Frei REGINALDO STUPPE também é lembrado pelos ex-alunos como excelente professor de Matemática.

Frei VALDEMAR DO AMARAL, com 26 anos consagrados ao Colégio (1941-1967) projeta-se como dedicado e estudioso professor, exímio cronista do Convento de 1932-1967, zeloso colaborador na Paróquia e devotado irradiador das missas durante 15 anos.

9 - PLANO DE EXPANSÃO DO COLÉGIO

Motivada pelos Franciscanos, a Comunidade de alunos e ex-alunos do S. Antônio pretende comemorar o centenário do Colégio com a inauguração de novo prédio que venha ampliar os recursos educacionais segundo as exigências da região e da Lei 5692 do MEC.

O movimento foi embalado oficialmente no coquetel oferecido aos amigos do Colégio, com o qual a Associação de Pais e Mestres comemorou o transcurso dos 95 anos, em 16-1-72, no Carlos Gomes. A conscientização vem sendo feita de modo crescente pela imprensa falada e escrita.

A «Comissão pró Construção do Colégio» realiza reuniões semanais desde janeiro. Quanto ao local das novas instalações, decidiu-se aproveitar o espaço existente entre a rua Sete e o convento.

Na atual evolução, o S. Antônio apresenta-se como ponte entre o passado e o futuro: um passado secular de crescimento firme, de trabalho heróico, de edificantes lições morais, cívicas e espirituais, de um épico serviço prestado pelos Franciscanos à Comunidade Blumenauense; e um futuro de renovado desabrochamento correspondente ao desafio dinâmico da região e da vida moderna.

A magnitude desta obra quase secular do passado cria para as Comunidade Franciscana e Blumenauense grandes responsabilidades face ao futuro: as de levar o Colégio S. Antônio adiante, ampliando recursos, serviços, benefícios e méritos. Bem merecem isso, tanto as gerações do passado quanto as do futuro.

cônviria introduzir e animar esta indústria nesta Colônia e, não me achando, infelizmente, na situação de particularmente poder fazer o empréstimo pedido, venho respeitosamente suplicar a benévola intercessão de V. Excia., a fim de que o Governo Imperial se digne - concedendo ao mesmo tempo o respectivo crédito especial - autorizar esta Diretoria para, por conta do mesmo e com o fim de estabelecer um curtume de couros fazer ao dito João Carlos Adam o empréstimo solicitado de quinhentos mil réis (Rs. 500\$000).

O pedido merece, além da utilidade geral do estabelecimento a que se refere para a Colônia, tan-

to mais um benévolo deferimento quanto o autor não só apresenta muito boas garantias materiais e morais, mais ainda solicitou o empréstimo só por dois anos no máximo, com as seguintes discretas condições: 1º) juros de oito por cento anuais, a pagar semestralmente; 2º) Reembolso da primeira metade do capital com juros, 250\$000 no fim de dezoito meses e da segunda metade no fim do segundo ano; 3º) Hipoteca dos lotes de terras que possui.

Deus guarde a V. Excia. O Diretor H. Blumenau. Ao exmo. Senhor Doutor Manoel do Nascimento da Fonseca Galvão, Vice-Presidente da Província.*



O Dr. Blumenau, em seu Relatório de 1853, falando sobre o estado sanitário da Colônia, diz ter havido poucos casos de doenças graves entre os colonos, «tanto entre os recém chegados quanto entre os domiciliados há 15 anos. Quanto a estes últimos, ele referia-se, naturalmente, aos colonos que vieram da Colônia São Pedro da Alcântara e se estabeleceram em Belchior. Portanto, os primeiros colonos alemães vieram para Gaspar e o médio Vale do Itajaí em 1838.



Blumenau em Cadernos

Fundação e direção de J. Ferreira da Silva
(Reg. Min. Trabalho nº. 2)

Declarada de utilidade pública pela Lei Municipal nº 1895, de 15-12-72
Órgão destinado ao Estudo e Divulgação da História de Santa Catarina
— Assinatura por Tomo (12 números) Cr\$ 12,00 —

Caixa Postal, 425 - 89100 - BLUMENAU - Santa Catarina

O AUTOMOBILISMO BLUMENAUENSE

Werner Reimer

Com a evolução acentuada da indústria automobilística Nacional, durante a década passada, surgiram os aficionados em organizar, participar e difundir o esporte automobilístico.

Em nosso Estado, quem inicialmente se destacou com a organização de corridas de carros foi Lages, e muitos deverão lembrar-se de Plínio Luersen, Ely Battistella e Dr. Nilson Idone Biavatti. Lá foram realizadas provas de 3, 4, 6 e até 12 horas. As primeiras por volta de 1962 e as últimas em 1967, que chegaram até a interessar aos gauchos, paranaenses e paulistas.

O Paraná estava muito bem representado pela equipe da Transparaná, da qual participava o hoje internacionalmente conhecido Luiz Pereira Bueno, que naquela época pilotava uma berlineta Interlagos, com cambio de 5 velocidades. Os Paulistas estavam representados por Maks Weiser e sua equipe de Piracicaba.

Em 1964 Brusque realizou sua «milha de arrancada», até hoje única de lá, e que foi vencida por Rubens Muhr com a berlineta Interlagos.

No ano seguinte, um grupo de Blumenauenses entusiastas do automobilismo, dentre os quais estavam Luiz Rosa, Luiz R. Buch, Frederico Carlos Mertens e Horst Ingo Passold, tiveram a idéia de realizar uma pequena prova automobilística em Blumenau e que seria a primeira. «Uma Milha de Arrancada», em 7 de Novembro de 1965, por ocasião da IV Famosc, aqui realizada.

Os carros largavam de dois em dois, das proximidades do Posto Alameda, subindo a rua 7 de Setembro com chegada nas imediações do Posto do Automóvel Clube. Participaram 26 carros, sendo o vencedor Rubens Muhr, com Interlagos e o segundo colocado foi o falecido Mene-lau Claudino dos Santos, com um Ford Fairlane 500.

Outros que se destacaram com sua participação: Carlos Frederico Mertens, 3º colocado; Luiz Rosa, 4º colocado; Werner Stoltz, 9º colocado; Luiz R. Buch, 11º colocado; Fritz Reimer, 6º colocado; Werner Reimer, 25º colocado; Horst Ingo Passold, Ingo Wersdoerfer, Armin Klotz, Sergio Laus, Klaus Franz, Carlos Medeiros, Julio Reichow, Ralf Willecke e outros.

Em fevereiro de 1967, outra vez uma turma começou a bolar uma prova. Seria a «Uma Hora de Blumenau», visando em especial aos estreantes. Dentre os que projetavam a realização estavam Sergio E.

Broering, Fritz Reimer, Armin Klotz, Werner Reimer, Werner Stolz, Jener da Silva, Jeser Jossi Reinert, Julio Reichow, Luiz Buch, Luiz Rosa, Carlos F. Mertens.

Com o início da publicidade surgiu um problema que, no futuro traria benefícios a Blumenau. Somente poderiam ser feitas corridas com a autorização do Automóvel Clube de Blumenau e posteriormente das autoridades competentes. O Automóvel Clube, naquela época sob a presidência do sr. João Antonio Pradi, vendo a necessidade de desenvolver o automobilismo em Blumenau, criou o Departamento Esportivo que teve como seu presidente o sr. Darci Peters e auxiliado por Dieter Altemburg (cronometragem), Jeser Jossi Reinert (publicidade), Sergio E. Broering (técnica) e Werner Reimer (comissão de pista).

Muito se lutou para conseguir a realização daquela corrida, pois, haviam pontos de vista diferentes das autoridades, houve muita controvérsia quanto ao local e a sua realização. Como todos devem se lembrar, o trajeto foi: Ruas 7 de Setembro, João Pessoa, Morro da Cia. Hering, Hermann Hering e Floriano Peixoto, totalizando 6.500 metros cada volta.

Finalmente, em 16 de abril de 1967 realizou-se nosso sonho. Pontualmente às 9,00 horas foi dada a largada com uns 15 carros. Como a maioria dos participantes era estreante, era de se esperar que acontecessem algumas batidas, o que realmente se deu, principalmente na esquina da Floriano Peixoto com a rua 7 de Setembro onde até capotamento houve. O carro nº 13 subiu na praça existente no final da rua 7 de Setembro esquina com João Pessoa.

O vencedor dessa prova foi Mario Wilson Soares (comprovado posteriormente como corredor profissional de Curitiba) com o DKW branco nº 10 e muito bem preparado por Guilherme Castilho. Quem realmente devia ser considerado vencedor era o blumenauense e estreante Armin Klotz (2º Colocado) com o DKW nº 35 preparado pela oficina Bracke. Outros que também participaram: Jener da Silva, Julio Reichow (10º) Carlos Frederico Mertens (5º), Fritz Reimer (7º), Ralf Gaertner (11º) e outros.

Nós, organizadores, ficamos satisfeitos com o sucesso alcançado, bem como também o grande público assistente que aplaudiu o espetáculo.

Surgia, assim, entre os blumenauenses aquela vontade de ouvir carros barulhentos roncando e correndo.

Caçador, em 1967, construiu seu autódromo em volta do aeroporto local e até hoje faz suas provas regularmente.

Naquele ano, Florianópolis começou a fazer suas corridas, as primeiras na Ilha (Cidade Universitária) e as seguintes em São José (Barreiros).

Mas, aqui em Blumenau, ainda eufóricos, os membros do

Automóvel Clube de Blumenau decidiram que, em 3 de Setembro de 1967, deveríamos realizar outra prova. «Fundação da Cidade de Blumenau» 1ª. Tres Horas e com a participação de corredores de fora.

Mais de vinte participantes marcaram sua presença, dentre os quais, 2 de Piracicaba (SP), Curitiba e São José dos Pinhais (PR), Lages, Rio do Sul, Florianópolis e os daqui de Blumenau.



Largada da I UMA HORA DE BLUMENAU, em 16/4/1967

Já no sábado à tarde, véspera da prova, por ocasião dos treinos, o entusiasmo e a expectativa eram grandes. A chegada de muitas pessoas de outras Cidades, até em caravanas e coincidindo com um baile de debutantes e festa da fundação da Cidade de Blumenau, fez com que todos os hotéis da Cidade ficassem lotados. A uma hora da manhã ainda estávamos hospedando corredores num hotel (Fraga) fora do centro, pois os daqui já não tinham mais acomodações.

No sábado à noite os dirigentes, organizadores e participantes se reuniram no salão do restaurante «Aquarium» e discutiram os pontos-chaves da corrida propriamente dita. Os carros inscritos foram vistoriados pela comissão técnica, chefiada pelo Dr. Nilson I. Biavatti e ficaram guardados na firma W. Breitkopf & Cia. Ltda.

Pelas 7,00 horas da manhã o barulho era ensurdecedor e todos desfilaram ao local da largada.

O dia se apresentava propício à corrida, com uma multidão ávida pelo início da corrida.

A prova teve um desenrolar normal, com pequenos acidentes, principalmente aros tortos. O policiamento a cargo do 1º/23. RI, 3ª. Cia do Corpo de Bombeiros e Guarda de Trânsito, foi excelente. Os órgãos

da imprensa falada e escrita deram cobertura à promoção, as autoridades em geral compreenderam a necessidade da expansão do automobilismo e apoiando o esporte deram-nos todo apoio o que colaborou igualmente para o sucesso.

Houve a nosso ver uma folha técnica (a única em toda a prova) por parte do ACB, que foi a entrada aos box, inclusive houve um caso em que um dos corredores teve que dar marcha à ré para adentrar o box.

No mais, tudo foi um sucesso, vencendo o piracicabano Francisco Munhoz F^o. com DKW e em 2^o lugar o Florianopolitano Luiz Carlos Brasil, com Gordini.

Outros que competiram: Carlos F. Mertens, (5^o lugar); Julio Reichow, Vavá, Erol Klotz, Ely Batistella, Werner Stolz, Fritz Reimer, Ricardo Claudio, Antonio Gonçalves, Max Weiser (Piracicaba).

Com o término da corrida a Diretoria do Automóvel Clube fez a entrega dos premios na sede do Clube Blumenauense de Caça e Tiro com uma churrascada de confraternização.

Itajaí também fez sua estreia em 1967 (3 de Dezembro) com uma prova de «3 Horas» que foi vencida por Max Weiser, DKW 74 de Piracicaba. Naquela prova, Blumenau esteve representada pelo corredor Carlos Frederico Mertens, que obteve o 5^o lugar com sua Sinca n^o 92. O Automóvel Clube de Itajaí foi auxiliado pelos seus colegas de Florianópolis e Blumenau na organização da Prova.

Os planos para desenvolver o automobilismo catarinense eram grandes, pensando-se inclusive num campeonato Estadual. O nosso Automóvel Clube tinha programado para 31-03-68 uma prova de 4 «Horas».

Em princípios de Março de 1968, Joinville, vendo o sucesso dessas provas, realizou a corrida que ia por fim àquela fase aurea do Automobilismo catarinense. Desenrolando-se uma corrida boa quis o destino que faltando apenas um minuto para o final da prova, acontecesse um grave acidente, ferindo alguns espectadores e inclusive tirando a vida de algumas pessoas. Uma série de fatores influíram no acontecimento dessa pequena tragédia; a) público curioso invadiu a pista; b) carro avariado parado na pista; c) guinada brusca de um dos concorrentes e d) pouco policiamento.

Na mesma época, em Petrópolis, aconteceu outro acidente idêntico, fazendo com que o governo proibisse a realização de corridas em vias públicas. Assim, nem a nossa corrida de 31-03-68 se realizou e nem outras planejadas também por outros Clubes em todo Brasil.

Desta forma, somente se realizaram mais provas em autódromos; Barreiros (Floplis), Joaçaba e mais recentemente, Caçador e Chapecó.

Florianópolis e Blumenau, recentemente (22-10-72), para evitar a paralização do esporte automobilístico, realizaram Rallye que também são interessantes, em especial aos participantes, por se tratar de provas de regularidade, sendo ao público expectador pouco emotivo.

O Rallye realizado pelo ACB contou com 17 carros inscritos, todos aqui do Vale do Itajaí, tendo como vencedor o Opala nº 12 de Armando Nees, do Balneário Camboriú.

O êxito da prova fez com que os seus dirigentes decidisse por outro Rallye provavelmente março/73.

Para contornar a situação da proibição de corridas em vias públicas, o Automóvel Clube Blumenau, com grande esforço comprou uma área de terra com 220.000m² no bairro Fortaleza, para em futuro bem próximo construir o Autódromo de Blumenau.

Com isto surgirá uma nova fase no automobilismo do Vale do Itajaí e Santa Catarina. E para que isso se realize o Automóvel Clube de Blumenau conta com o apoio das autoridades e do povo em geral, o que, sem duvida, será atendido ainda mais agora que o brasileiro Emerson Fittipaldi se tornou campeão mundial de fórmula um.

Avante, pois, o automobilismo blumenauense.



O primeiro presidente da Província de Santa Catarina, Dr. João Antônio Rodrigues de Carvalho (16-2-1824 a 12-3-1825), em sua mensagem á Assembléia Legislativa, dá-nos uma idéia do que era o nosso Estado em 1824. Diz ele: «O interior está inculto e até desconhecido de tal sorte que ficando a Vila de Lages a 36 léguas a oeste desta cidade (Desterro), é necessário andar 18 léguas, caminho do sul, pela beira-mar até a Vila da Laguna, subir a serra do Cubatão para ir a Lages, fazendo assim uma volta de 70 léguas. A Vila de São Francisco reduz-se a uma ilha. A terra firme está despovoada. As margens e ribas do rio Itajaí estão apenas salpicadas de um e outro morador».

O NOVO GOVERNO DO MUNICÍPIO



O novo Prefeito, Economista Felix Theiss recebe, com um abraço, as rédeas do governo municipal das mãos de Evelásio Vieira, prefeito cujo mandato se extinguiu a 31 de janeiro, último.

Braga Müller, Mário Zimdars, Mário Bagatolli, Olávio Antônio da Costa, Rodolfo Sestrem e José Victor Ionen, assumindo a presidência o Sr. José Victor Ionen por ser o edil mais idoso. Este, após deferir a promessa legal aos demais, determinou se procedesse à eleição para a constituição da Mesa. Por escrutínio secreto foram eleitos Presidente, o Professor Milton Pompeu da Costa Ribeiro, Vice Gustavo Zimmermann e 1º e 2º secretários, respectivamente Aldir Thomsen e Rudy Hort, todos do M. D. B.

Em nova reunião às 17 horas, a Câmara deferiu o juramento ao Prefeito eleito, sr. Félix Theiss e ao Vice-Prefeito Alfredo Iten. Em seguida, no salão nobre do Paço Municipal, o sr. Evelásio Vieira transmitiu o cargo de Prefeito Municipal ao novo titular, em cerimônia que teve a presença de todas as autoridades civis, militares e religiosas, além de grande número de munícipes.

Cumprimentando os novos dirigentes do Município «Blumenau em Cadernos» almeja-lhes uma administração fértil em empreendimentos e medidas que venham acelerar, ainda mais, o desenvolvimento da nossa Comuna e concorrer para o bem estar de todos os blumenauenses.

De conformidade com os dispositivos legais, realizou-se, a 31 de janeiro, último, a transmissão dos cargos de Prefeito, vice-prefeito e Vereadores à Câmara Municipal. Às 14 horas reuniu-se a Câmara eleita a 15 de Novembro do ano passado, composta dos senhores: pelo MDB - Aldir Thomsen, Álvaro Correia, José Biz, Gustavo Zimmermann, Milton Pompeu da Costa Ribeiro, Egon Doege, Rudy Hort, Herbert Schweigert e Nélson J. de Souza e pela ARENA - Dieter Hering, Horácio Rebelo, Carlos



O Dr. Milton Pompeu da Costa Ribeiro, novo Presidente da Câmara Municipal, empossada a 31 de janeiro, último.

TRES PINGOS DE HISTORIA

★ Há um movimento, na alta administração do país, no sentido de se acabar com a autonomia de municípios que não tem condições econômico-financeiras de mantê-la. É uma providencia sábia que há muito já deveria ter sido tomada. Os pequenos municípios que não tem população suficiente, que não tem fontes de renda capazes de fazer frente às suas necessidades administrativas tornam-se tropeços à boa ordem dos governos estaduais. Mas, não é de hoje que esse mal preocupa os administradores, áqueles que sobem ao poder sem compromissos político-partidários, visando, apenas, aos superiores interesses da Nação.

★ ★ Em 1862, o Conselheiro Vicente Pires da Motta, presidente da província de Santa Catarina, no Relatório que apresentou à Assembléia Legislativa, na 1ª Sessão da 11ª Legislatura, escreveu o seguinte: «O Governo Imperial tem, ultimamente, exigido informações sobre os Termos que, com vantagem, podem ser reunidos a outros. Cumpre aqui observar que a criação de pequenos e insignificantes Municípios, é um dos flagelos que atormentam os povos. Sem pessoal habilitado para os cargos municipais, sem rendas, são esses municípios administrados por pessoas incapazes, os povos tributados unicamente para pagar empregados, a justiça confiada a leigos que por mais probos que sejam, são pela maior parte maus juizes porque desconhecem a lei e o Direito. Não falo já nas pequenas paixões e rivalidades próprias de lugarejos e que influem sempre na direção dos negócios».

★ ★ ★ Conhecessem os nossos administradore um pouco da história do Estado, certamente não teriam, com um silêncio condescendente, concordado com a criação indiscriminada de municípios, apenas para servir a interesses subaltermos, de chefetes políticos locais, geralmente tão ignorantes como aqueles que lhes dão ouvidos. E daí nascem os sérios problemas com que se defrontam, agora, as autoridades federais no sentido de cassar a autonomia de muitos municípios que, por este Brasil afora, estão exigindo, com urgência a sua reversão à antiga condição de distritos. E, muitos deles, nem para isso estão capacitados.

UM PIONEIRO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE ITAJAÍ

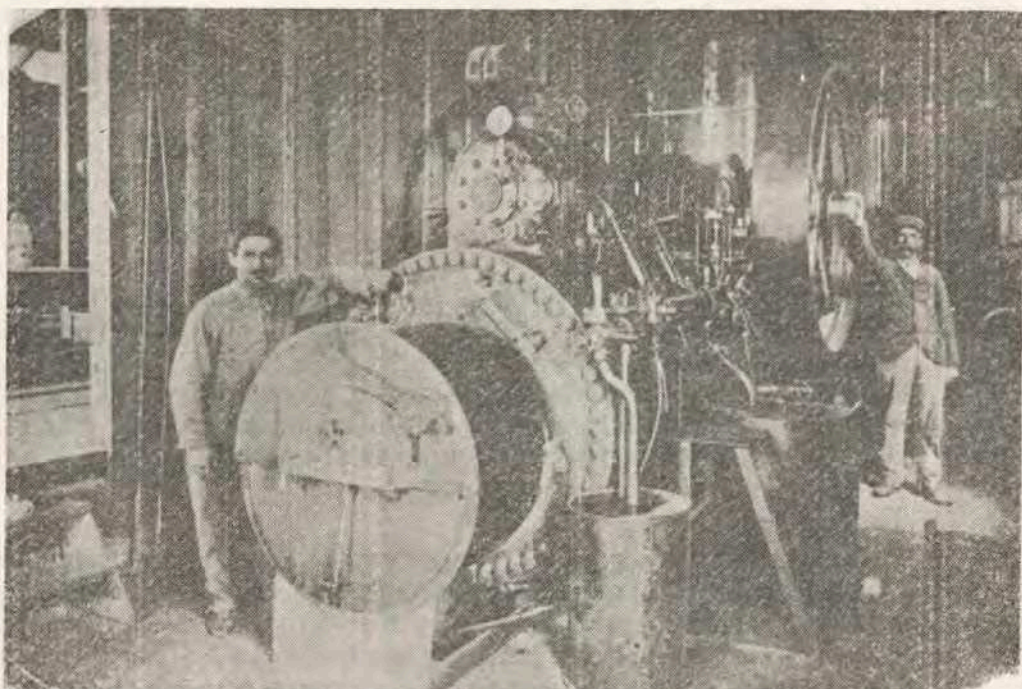
A 30 de maio de 1898, falecia na Alemanha, um dos homens que, pela sua atividade e pelo seu trabalho, muito cooperaram no engrandecimento do Vale do Itajaí. Trata-se de Marcos Konder Sênior, pai de Arno, Adolfo, Marcos e Victor Konder que tivera marcante atuação na vida política e administrativa do país. Tendo nascido a 5 de março de 1854 veio para o Brasil em 1872 a convite de Nicolau Malburg, negociante em Itajaí. Malburg era natural da mesma região de Marcos e também seu parente. Marcos Konder era professor diplomado e exercera a sua profissão em várias escolas da sua terra natal. Como Nicolau Malburg tivesse muitos filhos e as condições do ensino, em Itajaí, fossem muito precárias ainda, trouxe Marcos consigo, Com um salário de 15 mil réis mensais e mais casa e comida, Konder tornou-se professor particular dos meninos Malburg, ajudando, nos intervalos das aulas a servir a freguesia nos balcões da casa comercial do seu patrão.

Entretanto, em breve o mestre verificou que tinha mais propensão para negociante que para mestre-escola. Assin um ano depois, deixando ao outro o ensino dos filhos de Malburg, dedicou-se inteiramente aos negócios deste. Escrevia os livros, redigia a correspondência, atendia os fregueses e fazia até outros serviços braçais mais pesados. Como também tocasse piano, deu aulas desse instrumento a várias pessoas da então Vila de Itajaí, onde já havia várias famílias descendentes de alemães e onde já se formava uma sociedade selecionada. Entre os alunos de piano, Marcos contava com a menina Adelaide, filha do Consul José Henriques Flôres, prestigioso chefe político do município e um grande latifundiário da região, possuindo vasta extensão de terra em Itajaí e Ihota e em outros pontos das margens do Itajaí Açu. De aluna, Adelaide passou a esposa de Marcos Konder.

Já então Konder desligara-se da firma Maldurg, à qual servira por 4 anos, um como professor e 3 como caixeiro, e montara uma pequena casa de negócio, por conta própria. O negócio entretanto, não prosperou como ele esperara. Depois de uma série de contrariedades entre as quais é de salientar a grande enchente de 1880, que deixou muita gente arruinada, a casa comercial de Marcos Konder fechou suas portas e ele seguiu para o Rio de Janeiro para tentar, na Côte, outro gênero de comércio. Mas ali também não foi feliz. Regressou a Itajaí onde se estabeleceu novamente, desta vez com um escritório de comissões e despachos. Desta vez, acertou o caminho. Meteu-se também, na compra e venda de gêneros coloniais e na exportação de madeiras serradas. Seus negócios passaram a prosperar e ele adquiriu a casa da rua Lauro Müller, onde instalou seu negócio e onde

lhe nasceram quase todos os filhos.

Essa casa, anteriormente, pertencera a Pedro Müller e ali nasceu o nosso grande patricio Lauro Müller. É lamentavel que tivessem demolido essa reliquia histórica. No Brasil, infelizmente, ainda se cuida muito pouco da conservação das nossas tradições e dos monumentos do nosso passado. E a casa de Marcos Konder bem merecia ter sido poupada. Ali nasceram dois ministros de Estado e dois governadores de S. Catarina: Lauro Müller, Victor Konder e Adolfo Konder.



O primeiro locomovel de Itajaí. Adquirido por Gottlieb Reif para a sua fábrica de caixas de madeira situada à Barra do Rio, hoje Fábrica de Papel Itajaí.

Bafejada pelas auras da prosperidade, a firma Marcos Konder tornou-se uma das mais importantes da região. E Marcos aproveitou os bafejos da fortuna para praticar o bem em prol do comunidade. Embora fugisse às pretensões políticas, não tendo, nesse setor, ido além de aceitar o encargo de suplente do juiz de direito da Comarca, Marcos Konder teve interferência acentuada na vida social, política e administrativa da sua cidade e do seu município. Essa interferência se concretizava por meio de conselhos e advertências às autoridades de auxílios em dinheiro para realização de obras de interesse público etc. Foi, tanto no seus negócios, como na sua vida particular um homem absolutamente honesto e cumpridor dos seus deveres de cidadão e de chefe de família.

De seu consórcio com D. Adelaide Flôres, Marcos teve nove filhos Evelina, Arno, Marcos, Adolfo, Victor, Adelaide, Marieta e Maria. Esta última faleceu em tenra idade. Marieta casou-se com Irreu Bornhausen e é mãe do ex vice-governador, Sr. Paulo Konder Bornhausen. Elisabeth casada com Osvaldo Reis, tornou-se mãe do Senador, Konder Reis.

Dedicou Marcos especial cuidado à educação dos filhos homens, nos quais incutiu os rígidos costumes em que ele próprio fora criado. Proporcionou-lhes meios para frequentarem os melhores colégios de então. Victor e Adolfo, depois de cursarem o Ginásio Catarinense, terminaram o seu curso em S. Leopoldo, no Rio Grande do Sul e colaram grau de bacharéis em ciências jurídicas e sociais na faculdade de Direito de São Paulo. Arno inclinou-se para a diplomacia e faleceu como Ministro aposentado. Victor Konder chegou ao alto posto de Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas no governo de Washington Luís. Adolfo Konder foi governador do Estado de Santa Catarina, de 1926 a 1930, depois de ter sido, como Victor, deputado federal. Marcos Konder Filho teve apenas o curso ginásial do Colégio Santo Antônio de Blumenau. Mas foi, dos quatro irmãos Konder, o mais inteligente e o que, literariamente, mais produziu. Foi, por tres quadriênios, Prefeito Municipal de Itajaí, deputado estadual e líder da maioria na Assembléia Legislativa de S. Catarina. Sentido agravarem-se os padecimentos, que, há muito vinham amargurando-lhe a vida, Marcos Konder Senior, a conselho de seu médico, seguiu para a Alemanha a procura de lenitivo. Isso foi em abril de 1898. Em viagem, entretanto, o seu estado se agravou de tal forma que, ao chegar em Hamburgo, teve que ser imediatamente internado num hospital, onde veio a falecer alguns dias depois. Seu corpo, embalsamado, veio para Itajaí onde foi sepultado.

Relembrando esse cidadão tão serviçal e tão útil à coletividade em que se integrou, é justo que lhe prestemos á memória uma homenagem profundamente sincera porque Marcos Konder pelos seus exemplos, pela sua atividade extraordinária, pela sua participação no progresso do Vale do Itajaí, contribuiu, por si e pela sua descendência, para engrandecer a nossa terra e tornar mais feliz o nossa gente.

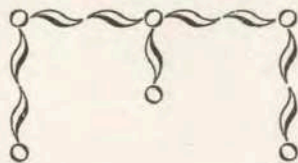
A NOSSA CAPA

A igreja matriz da Freguesia de Nossa Senhora do Desterro (hoje Florianópolis) em 1862. (De uma gravura do livro «Reise durch Sued-Amerika», de J. J. von Tschudi, diplomata suíço que visitou S. Catarina naquele ano)

CREMER S.A.

Produtos Têxteis e Cirúrgicos

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



Gazes e Ataduras Medicinais

Ataduras Gessadas

Algodão Hidrófilo

Fraldas para bebês

Faixas Higiênicas para senhoras

Artigos de Primeira Qualidade

Electro Aço Altona S.A.

Rua Eng^o. Paul Werner, 925 — Fones: 22-0422 e 22-0738
Caixa Postal, 30 — Telegrs.: "ELAÇO"

BLUMENAU

Fundição Elétrica De Aços Comuns E Especiais Para:

Indústria Automobilísticas

Fábricas de Cimento

Companhias de Dragagem

Fábricas de Máquinas

Equipamentos de Britagem

de Terraplenagem

Reposição e Manutenção

Batalhões Rodo-Ferrovários

Fábrica de Tratores

DESDE 1933

A PROCEDÊNCIA GARANTE A QUALIDADE

Impresso na Tipografia Centenário de Timbó Ltda.