

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIA HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

João Paulo Fernandes Luiz de Lima

Entre o progresso e a tragédia: A Estrada de Ferro Santa Catarina e a perseguição aos
indígenas Xokleng

Florianópolis

2021

João Paulo Fernandes Luiz de Lima

Entre o progresso e a tragédia: A Estrada de Ferro Santa Catarina e a perseguição aos indígenas Xokleng

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Colegiado do Curso de História da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial e final para obtenção do título de bacharel e licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Pinheiro Machado.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

de Lima, João Paulo Fernandes Luiz
Entre o progresso e a tragédia: : a construção da
Estrada de Ferro Santa Catarina e a perseguição aos
indígenas Xokleng / João Paulo Fernandes Luiz de Lima ;
orientador, Paulo Pinheiro Machado, 2021.
66 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em História,
Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. História. 2. Ferrovias. 3. História indígena. 4.
Xokleng. 5. Vale do Itajaí. I. Machado, Paulo Pinheiro. II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em
História. III. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
Campus Universitário Trindade
CEP 88.040-900 Florianópolis Santa Catarina
FONE (048) 3721-9249 - FAX: (048) 3721-9359

Atesto que o acadêmico **João Paulo Fernandes Luiz de Lima**, matrícula n.º16103914, entregou a versão final de seu TCC cujo título é “**Entre o progresso e a tragédia: a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina e a perseguição aos indígenas Xokleng**”, com as devidas correções sugeridas pela banca de defesa.

Florianópolis, 24 de maio de 2021.



Documento assinado digitalmente
Paulo Pinheiro Machado
Data: 24/05/2021 15:06:25-0300
CPF: 415.676.840-68
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Orientador(a)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ATA DE DEFESA DE TCC

Aos 24 dias do mês de maio do ano de dois mil e vinte e um, às 10 horas, na sala por meio do ambiente virtual *Google Meet*, reuniu-se a Banca Examinadora composta pelos seguintes membros, Prof. **Paulo Pinheiro Machado** (Orientador e Presidente); Prof. **Bruno Mandelli** (Membro); Prof. **Everson Felipe Adão** (Membro), designados pela Portaria TCC nº 12/HST/CFH/2021, a fim de arguirm o Trabalho de Conclusão de Curso do acadêmico **João Paulo Fernandes Luiz de Lima**, intitulado: “**Entre o progresso e a tragédia: a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina e a perseguição aos indígenas Xokleng**”. Aberta a Sessão pelo Senhor Presidente, o acadêmico expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, o candidato foi arguido pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas, pelos membros da banca as seguintes notas: Prof. **Paulo Pinheiro Machado**, nota 9, Prof. **Bruno Mandelli**, nota 9, Prof. **Everson Felipe Adão**, nota 9, sendo o acadêmico aprovado com a nota final **9**. O acadêmico deverá entregar na Coordenadoria do Curso de Graduação em História em versão digital, o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, até o dia 31 de maio de 2021. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pelo candidato.

Florianópolis, 24 de maio de 2021



Documento assinado digitalmente
Paulo Pinheiro Machado
Data: 24/05/2021 14:53:24-0300
CPF: 415.676.840-68
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. (Orientador):.....



Documento assinado digitalmente
BRUNO MANDELLI
Data: 27/05/2021 08:59:51-0300
CPF: 070.811.909-36
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. (Membro):.....



Documento assinado digitalmente
Everson Felipe Adao
Data: 24/05/2021 15:55:06-0300
CPF: 079.642.209-50
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. (Membro):.....



Documento assinado digitalmente
Joao Paulo Fernandes Luiz de Lima
Data: 26/05/2021 16:21:55-0300
CPF: 337.346.228-24
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

(Candidato):.....

AGRADECIMENTOS

Durante a longa jornada que acompanhou minha graduação em História - desde o início, na Universidade São Paulo, passando pelos anos fora da universidade e posterior retomada dos estudos na Universidade Federal de Santa Catarina - tantas pessoas passaram pelo meu caminho que eu seria incapaz de agradecer a todas elas. Foram tantas pessoas que me estimularam a continuar este trajeto e concluir este trabalho final envolve um agradecimento a cada incentivo que recebi durante esse percurso.

No meio acadêmico, agradeço em especial o professor Paulo Pinheiro Machado, por acreditar na minha tese e ter aceitado ser meu orientador. Agradeço toda a ajuda e suporte nessa pesquisa, em tempos dificultados pelo momento de pandemia que vivemos desde o ano de 2020. Também agradeço em especial o professor Marcio Voigt, o qual foi meu professor em uma das disciplinas mais divertidas que pude cursar na universidade e cuja obra inesperadamente reencontrei durante a elaboração deste trabalho. Deixo também registrado o agradecimento a tantas professoras e professores incríveis que tive a oportunidade de conhecer nesta jornada da graduação e licenciatura na UFSC.

A impossibilidade de acesso a bibliotecas e arquivos (devido a situação de quarentena do coronavírus) tornou essa pesquisa particularmente difícil, rendendo diversos momentos de incerteza ao longo desta jornada. Se eu não contasse com o apoio de incríveis amigos e amigas, com certeza seria impossível concluir este trabalho. Dedico um abraço especial a cada um que me ouviu e me motivou durante este árduo processo.

Sobretudo, agradeço em especial três pessoas, meus maiores incentivadores nos estudos: minha mãe, Conceição, que sacrificou sua trajetória no ensino superior durante a tarefa de ser mãe solteira; minha tia, Fátima, madrinha que sempre me apoiou; e meu pai, Eugênio, que me ensinou que a educação tem o poder de abrir portas e romper barreiras sociais.

RESUMO

A presente obra busca discutir e analisar o processo de construção da Estrada de Ferro Santa Catarina, ferrovia construída no início do século XX na região de Blumenau, relacionando com o contexto da expansão da colonização no Vale do Itajaí e a perseguição empreendida aos indígenas como decorrência deste fenômeno, em especial ao povo Xokleng, moradores originais do Vale que viram suas terras serem progressivamente subtraídas com o avanço da colonização, em um cruel processo que perdura até os dias de hoje e que teve na construção da Estrada de Ferro Santa Catarina - desde os seus primórdios de suas obras até sua conclusão - um de seus mais violentos capítulos. Além da análise da vasta historiografia escrita a respeito da colonização no Vale do Itajaí como também da leitura de obras que trazem perspectivas indígenas sobre a chegada do homem branco ao Vale, também foram estudadas fontes documentais tais como legislação, relatórios e correspondências oficiais, além de notícias veiculadas pela imprensa da época, a fim de evidenciar a estreita ligação com que a Estrada de Ferro Santa Catarina teve com a expansão da colonização no Vale do Itajaí e seus impactos na campanha de perseguição empreendida aos indígenas xokleng.

Palavras-chave: xokleng, indígenas, estrada de ferro, blumenau, vale do itajaí, ferrovia

ABSTRACT

This work seeks to discuss and analyze the construction process of the Santa Catarina Railway, a railroad built in the early twentieth century in the region of Blumenau, relating to the context of the expansion of colonization in the Itajaí Valley and the persecution of the native people as a result of this phenomenon, especially to the Xokleng people, original residents of the Valley who saw their lands being progressively subtracted with the advance of colonization, in a ruthless process that has persisted until today within the construction of the Santa Catarina Railway - from the very beginnings until the conclusion of the initial section and subsequent expansion - one of its most violent chapters.

In addition to analyzing the vast written historiography about colonization in the Itajaí Valley as well as reading works that bring the native perspectives about the arrival of the white man in the Valley, this work analyzed documentary sources such as legislation, reports and official correspondence, in addition to analysis of the press of the time, in order to show the close connection with the Railroad Santa Catarina had with the expansion of colonization in the Itajaí Valley and its impacts on the campaign of persecution suffered by the native xokleng.

Key-words: xokleng, native americans, blumenau, Itajaí Valley, railroads

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Imigração na Colônia Particular de Blumenau (1850-1860).....	20
Tabela 2 - Imigração na Colônia Imperial de Blumenau (1860-1882).....	22

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Território Histórico dos Xokleng	28
--	-----------

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. A MARCHA DA COLONIZAÇÃO NO VALE DO ITAJAÍ	17
3. A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA E OS INDÍGENAS DO VALE	27
3.1 A POPULAÇÃO NATIVA DO SUL DO BRASIL	27
3.2 - A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA E OS XOKLENG: A PERSPECTIVA DA SOCIEDADE COLONIAL DO VALE DO ITAJAÍ	37
3.2.1 - O debate sobre a questão indígena na sociedade do Vale	41
3.2.2 - Iniciam-se as obras da EFSC	45
4 - ENCONTRO, “PACIFICAÇÃO” E ALDEAMENTO	50
4.1 - O XVI CONGRESSO AMERICANISTA E A CRIAÇÃO DO SPI	50
4.2 - A EXPANSÃO DA EFSC E O “PROBLEMA DOS BOTOCUDOS”	53
4.3 - OS XOKLENG, O SPI E A “PACIFICAÇÃO”	55
4.4 - EFSC: LENTA EXPANSÃO, RÁPIDO ABANDONO	58
5 - CONCLUSÃO	63
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66
RELAÇÃO DE FONTES	69

1. INTRODUÇÃO

Desde o início do século XIX, os esforços direcionados por parte do Império brasileiro para um projeto de nova colonização de matriz europeia na região Sul do país acabaram por gerar situações de tensão e conflito com as populações nativas que ali viviam. Na região do Vale do Itajaí, o contato entre colonos e os índios Xokleng¹ se intensificou a partir de 1850, com a fundação da colônia de Blumenau por imigrantes alemães.

Ainda no final do século, Santa Catarina experimentou um início de desenvolvimento econômico que resultou na aceleração do processo de colonização, intensificando, por consequência, ainda mais as tensões entre colonos e indígenas. No Vale do Itajaí, o avanço econômico dependia de implementos nos meios de transporte. Para os colonos, era imprescindível a comunicação com o Porto de Itajaí para escoar a produção, além de promover a integração econômica da região e a maior circulação de pessoas.

No contexto mundial, a transição do século ficou conhecida como a *Belle Époque*, onde os avanços da ciência e o clima cosmopolita cultural definiam o conceito de modernidade sob a perspectiva europeia. São obras justamente deste período o trem e as ferrovias, que simbolizavam universalmente o progresso, tão almejado pelos incipientes estados independentes americanos. Sobre tal fenômeno, escreveu Francisco Antônio Zorzo, no século XX, fazendo referência ao final do século XIX:

No final do século passado uma parte significativa da aprendizagem social se coadunava com a ferrovia e seu ritmo maquínico. [...] A chegada da empresa ferroviária, na região atravessada pela linha de trens, constitui-se numa referência moderna para a mudança da ordem das coisas e dos papéis sociais. No fim do século passado e início deste século, o trem era visto como um elemento civilizador. A estação ferroviária era a agência de urbanidade por excelência (ZORZO, 2001, p.122 Apud ESPIG, 2008, p.163)

Diretamente ligada ao processo de crescimento da província, a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) foi uma demanda da Sociedade Colonizadora Hanseática, responsável pela colonização da região de Blumenau, que visava a tão almejada integração do Vale do Itajaí até o porto. Este projeto não levou em consideração os povos Xokleng habitantes da região, gerando inúmeras situações de conflito que foram amplamente reportadas na época

¹ Seguindo a tradição mais corrente da historiografia sobre o tema, utilizaremos o nome Xokleng ao longo do trabalho, ainda que exista uma discussão sobre a escolha de uma nomenclatura definitiva (a terminologia Xokleng-Laklaño também é comumente utilizada).

pelos meios de comunicação locais, instaurando o debate sobre o trato com a população indígena dentro do projeto de progresso imaginado para a região. Se a chegada da estrada de ferro ilustrava o avanço, as matas virgens e os indígenas selvagens eram vistos como atraso, obstáculos a serem vencidos na marcha da civilização.

O presente trabalho está dividido em 3 capítulos e adotou como recorte temporal o intervalo que vai desde as primeiras concessões públicas a respeito da construção da ferrovia no Vale do Itajaí, em 1895, até o evento chamado pelos colonos de “pacificação” dos índios xokleng, em 1914, através do contato amistoso realizado por Eduardo Hoerhann (diretor do Serviço de Proteção ao Índio) e simbolizado através da fundação do Posto Duque de Caxias, atual Terra Indígena Xokleng Ibirama Laklaño. Após a pacificação, apresentamos um panorama geral dos anos que se seguiram através da lenta expansão da linha férrea da EFSC até sua melancólica desativação em 1971, ressaltando a relação entre o processo de perseguição que os xokleng sofreram e o processo de nascimento e expansão da EFSC, além de breves considerações sobre as consequências sentidas até os dias de hoje pelos xokleng a partir deste conflituoso capítulo da história de Santa Catarina. Como buscaremos expor nesta pesquisa, a história da EFSC e todo o seu contexto tem intrínseca relação com este trágico capítulo da história dos xokleng em Santa Catarina.

Para tanto, além da análise de extensa bibliografia, esta pesquisa utilizou como fontes as publicações da imprensa de Blumenau da época - os jornais rivais *Der Urwaldsbote* e *Blumenauer Zeitung*, que travaram verdadeira batalha editorial no tocante a questão do trato aos indígenas - assim como o acervo online do periódico Blumenau em Cadernos e demais publicações catarinenses, como *O Dia* (Florianópolis) e *Novidades* (Itajaí). O presente trabalho buscou utilizar estas fontes de imprensa partindo de uma análise crítica quanto aos posicionamentos defendidos pelos por estes veículos, entendendo que as redações jornalísticas representavam interesses políticos e econômicos dentro da sociedade do Vale do Itajaí e estes interesses se refletiam em suas linhas editoriais.

Também foram analisadas as correspondências oficiais entre Governadores, Superintendentes e Diretores de Colônia, assim como a legislação permeou os capítulos da história da EFSC e todo o seu contexto.

No primeiro capítulo, *A marcha da colonização no Vale do Itajaí*, buscamos detalhar o projeto de colonização implementado pelo governo imperial para o Vale do Itajaí na segunda metade do século XIX, a partir da fundação de Blumenau e as demais colônias da

região. Neste capítulo buscamos evidenciar o projeto econômico pensado para o Vale, desde a especulação do negócio imobiliário na expansão das colônias como também pelo crescimento do comércio e indústria local. Esta conjuntura socio-econômica da sociedade colonial tinha como oposição os moradores originais do território catarinense: os povos Xokleng e Kaingang. A demanda por uma integração econômica do Vale do Itajaí, somada a uma campanha de opinião pública por uma “marcha civilizatória para o progresso”, motivaram os esforços políticos e econômicos que resultaram na construção da Estrada de Ferro Santa Catarina - um evento absolutamente trágico para os indígenas.

No segundo capítulo, onde propriamente intercalamos a história da EFSC com a história da guerra aos xokleng, procuramos contextualizar a vida dos indígenas antes do início do projeto colonizador do século XIX e o conseqüente impacto que a “marcha civilizatória” representou para os nativos - que eram pejorativamente chamados de “botocudos” pelos colonos². O dicotomismo entre a resistência indígena e o avanço do projeto colonizador - agora em sua expressão máxima, com as derrubadas mata adentro para a construção da ferrovia - resultou em trágicos episódios que marcaram a primeira década do século XX, período de construção da EFSC. Muitos destes trágicos episódios foram empreendidos pelos chamados *bugreiros*, caboclos profissionais na perseguição e extermínio de indígenas, contratados por lideranças locais e colonos para realizarem assaltos contra os nativos. Procuramos contextualizar a existência destes cruéis grupos durante o recorte temporal de nossa pesquisa, assim como relacionar sua atuação com o próprio projeto colonizador, estando incluso também, conseqüentemente, o projeto da EFSC.

O terceiro capítulo - *Encontro, “pacificação” e aldeamento* - tratamos principalmente do período entre a conclusão do primeiro trecho da EFSC, em 1909, e os anos subsequentes ao início de suas operações até a chamada “pacificação” dos xokleng em 1914, contextualizando aí a criação do Serviço de Proteção aos Índios (SPI), em 1910, que tem grande relação com o debate sobre a perseguição aos xokleng no Vale do Itajaí. Buscamos relacionar neste capítulo a história da “pacificação” e o contexto da Estrada de Ferro Santa Catarina, que era beneficiada pela política de aldeamento para a abertura de novas linhas férreas mata adentro. O capítulo também detalha os trâmites econômicos e políticos que entravaram o processo de expansão da EFSC, em uma conjuntura que perpassa desde o advento da Primeira Guerra Mundial até o gradual abandono do projeto ferroviário em

² O termo pejorativo “botocudo” se deu devido ao botoque labial que os xokleng utilizavam.

detrimento a expansão da malha rodoviária, levando a EFSC à um melancólico fim na época de sua desativação.

A construção de uma estrada de ferro que constituiu, por si só, um fenômeno de grandioso impacto econômico e social para a região do Vale do Itajaí, também representou um enorme impacto ambiental, colidindo diretamente com o modo de vida dos indígenas nativos, sobretudo os xokleng. A presente pesquisa se valeu da vasta historiografia produzida sobre a colonização européia do Vale do Itajaí no século XIX; analisou, também, diversas obras escritas desde a perspectiva indígena, buscando traçar uma linha que evidencie a íntima relação com que os fenômenos se dão, a saber: a construção da ferrovia e a perseguição cada vez mais sistemática aos nativos.

2. A MARCHA DA COLONIZAÇÃO NO VALE DO ITAJAÍ

Se por um lado havia o desejo da administração imperial em “embranquecer” a população do Brasil, na Europa o fenômeno da industrialização havia deixado milhares de camponeses e artesãos à sorte da miséria material e da fome, em meio a uma explosão demográfica devido ao processo de urbanização que se espalhava pelo continente. As guerras, constante tradição europeia, contribuíram ainda mais para o agravamento deste quadro. Este processo deixou incontáveis famílias à margem desta nova sociedade que surgia, já bem distinta daquela Europa do Antigo Regime. Emigrar para o desconhecido Novo Mundo, uma terra misteriosa da qual os relatos mais exóticos chegavam no Velho Continente, tornava-se a única opção viável para estas famílias na busca em alcançar o sonho de adquirir uma porção de terra própria e dela sacar seu sustento - sonho este já distante em suas pátrias-mãe. Se lançavam então a esta perigosa travessia do oceano em uma viagem arriscada e incerta, em busca de um sonho vendido por agentes colonizadores que prometiam terras férteis e abundantes.

A primeira colônia de Santa Catarina foi São Pedro de Alcântara, em 1829, fundada por colonos alemães. Entretanto, as novas colônias européias somente passam a ser fundadas principalmente a partir de 1840, no Segundo Reinado, período de relativa estabilidade política em comparação às décadas anteriores - o que também favoreceu o contato entre o Império e as nações européias firmando acordos que facilitariam estas expedições migratórias. É sabido da existência de projetos de colonização para a região do Vale do Itajaí antes da chegada de imigrantes alemães e italianos na década de 40, como o do empreendimento colonizador de 1835 planejado pelo deputado Agostinho Alves Ramos, fundando as colônias de Beicinho e Belchior (VOIGT, 1996). Porém foram experiências incomparáveis ante o que foi observado na região a partir da fundação da colônia de Blumenau, em 1850. A colônia, nomeada com o mesmo nome de seu proprietário, em pouco tempo se tornaria a principal da região do Vale do Itajaí.

Hermann Blumenau nasceu em Hasselfelde, pequena cidade do Harz nas serras alemãs, na data de 26 de dezembro de 1819. Ainda em solo europeu teve formação em Química e Farmácia. Chegou ao Brasil em 1846 decidido a pleitear junto ao Reinado a concessão para a fundação de uma colônia germânica. Realizou expedições prévias de estudo da região para a possível futura colonização junto de seu parceiro comercial Fernando

Hackcradt, sendo guiados pelo caboclo Angelo Dias (VOIGT, 1996). Estas expedições concretizaram-se através da Sociedade de Amparo aos Emigrantes Alemães no Sul do Brasil, fundada já em 1846 (VOIGT, 1996), o que revela o desejo de um projeto de caráter germânico nos territórios brasileiros. A partir destas viagens, percorreram o rio Itajaí-Açu e seus afluentes para entender a geografia da região e planejar o melhor sítio para se instalar a colônia, que só se daria dois anos depois a partir de muitos preparativos e negociações. Em carta datada de 16 de março de 1848, redigida em Desterro, o Dr. Herman Blumenau expõe assim seu plano de colonização para a região a um grupo de deputados:

Senhores Deputados da Assembleia Provincial. O abaixo assignado, agente da Companhia Protectora de Emigrados Alemães no Sul do Brasil, estabelecida na Cidade Livre Hanseática de Hamburgo, tem a subida honra de vir perante Vós, Senhores, apresentar lhes um projecto de Colonização no qual se lisonjeia trazer a esta bela Província algumas vantagens. Desejando a sobredita Companhia, formada em Hamburgo com o capital fundamental de um milhão de marcos de banco por vinte dos mais respeitáveis capitalistas e casas comerciais, que todos na Alemanha e parte deles também no Brasil são bem conhecidos e gozam da mais firme e honesta reputação, como consta dos autos e documentos, confirmados pelo Encarregado dos Negócios do Império em Hamburgo e entregados á S.E. o senhor. Ministro do Império no mê de agosto de 1846 – a remediar uma das mais urgentes necessidades deste vasto Império e ampliar as relações amigáveis e comerciais, que unem para mútua utilidade tantos anos aquela cidade à Ele, pelo meio da introdução de emigrados alemães e do estabelecimento de colônias agrícolas e industriais, ela se dirige pelo órgão do abaixo assignado á Vós, senhores Deputados da Assembleia Provincial, para submeter á Vosso juízo devido as propostas, contidas no projecto incluso, e recomendar – as a um exame e acolhimento benévolo. (“Projeto de Colonização H. Blumenau”, Cidade do Desterro, 16 de Março de 1848)³

De volta à Europa, a fim de contratar os estrangeiros para dar início ao empreendimento, Hermann Blumenau se deparou com a concorrência de outras sociedades colonizadoras germânicas que contavam com maior amparo institucional em suas expedições, como a *Kolonisationsverein*, que foi responsável pela fundação da cidade de Joinville e que contou com 124 imigrantes alemães para tanto. Ao final destas negociações, restaram somente 17 imigrantes - 11 homens e 6 mulheres - para a ambiciosa viagem capitaneada por Hermann Blumenau, partindo a bordo do veleiro *Emma & Louise* no mês de junho de 1850 rumo ao sonho do Novo Mundo. Após uma viagem de 72 dias, chegaram em Santos e dali partiram para Itajaí, via Iate.

Chegando na região, se instalaram nas áreas previamente estudadas na expedição de dois anos antes, passando por grandes dificuldades iniciais para se adaptarem ao novo clima e

³ In: SCHMIDT-GERLACH; KADLETZ; MARCHETTI, 2019, p.45

habitat dos trópicos. Ali encontraram na região alguns grupos esparsos de brancos pobres e caboclos, que ajudaram os alemães na sua instalação inicial, auxiliando na abertura de caminhos na mata e demais tarefas exigidas em sua nova morada. Sabe-se pouco sobre a origem exata destas populações, porém aponta-se que desde o século XVII eram concedidas sesmarias na região (VOIGT, 1996), além de indivíduos luso-brasileiros que haviam migrado da colônia de São Pedro de Alcântara.

Entretanto, cabe lembrar que antes mesmo da chegada destes caboclos, a região do Vale do Itajaí era habitada há tempos pelos povos nativos Kaingang e Xokleng, duas nações indígenas que se distinguiam em alguns de seus costumes e rivalizavam entre si dentro deste território. De igual sorte, partilhavam do semi-nomadismo, da coleta, da caça e de técnicas simples de agricultura. Seus costumes e modos de vida foram brutalmente impactados com a chegada dos novos colonos, em um processo violento e contínuo que foi traço inerente à história da colonização de Santa Catarina. O primeiro contato documentado entre os colonos e os nativos foi bastante simbólico. Se deu na própria residência do Dr. Blumenau, em 1852. Na ocasião, o químico alemão se encontrava na capital da província e dois colonos que cuidavam da propriedade foram surpreendidos com a chegada de indígenas enquanto lavraram a roça de seu terreno. O relato do naturalista Fritz Muller é famoso e foi bastante repercutido nos jornais da época:

Quando, pelas três horas, um dos colonos saiu de casa viu cinco homens, armados com arcos e flechas, aproximarem-se da casa, vindos de um morro próximo, onde havia plantação de mandioca. O sexto bugre ficara no morro. O branco aproximou-se deles, de modo pacífico, colocou o fuzil no chão e fez lhes sinal com um ramo verde, para que eles se aproximassem sem armas. Os índios hesitaram e pareciam aceder aos gestos do branco, quando a um sinal de seu chefe, começaram uma gritaria pavorosa e, batendo com as mãos espalmadas nas coxas, avançaram em sua direção. O outro colono branco que ali chegara alarmado com a gritaria dos indígenas, atirou para o ar, a fim de amedrontá-los. Os bugres estacaram, mas logo depois continuaram avançando. Os dois brancos voltaram correndo para casa, mandaram a mulher para o Garcia, a fim de pô-la em segurança e, se preciso fosse, pedir auxílio. Em seguida, ambos os colonos esconderam-se numa choupana ao lado da casa. Os bugres aproximaram-se fazendo grande alarido, cravaram suas flechas na parede da casa e começaram a saqueá-la. Chegaram a entrar no quarto do dr. Blumenau. Nessa ocasião, um dos índios é atingido por um tiro, desfechado por um dos brancos. Ao ferido, o índio lança sua arma no chão e foge, gritando, sendo seguido pelos seus demais companheiros. Os brancos continuaram atirando contra eles e mais um índio saiu ferido, mortalmente. Os bugres de novo, no mato, e mesmo quando já se encontravam bem longe, ainda se podiam ouvir os seus gritos

apavora dores. No dia seguinte, foi encontrado um dos selvagens, agonizante (Blumenau em Cadernos, 1976, p.122)⁴

Além da presença considerada hostil dos nativos, os primeiros anos da colônia Blumenau foram de escassez para os colonos, uma vez que a sua fixação no local não se deu de maneira simples. O próprio efetivo de imigrantes que chegaram nos anos iniciais era abaixo da demanda dos novos loteamentos: no ano de 1855, por exemplo, somente 32 imigrantes chegaram à região de Blumenau (FERRAZ, 1976). O quadro de imigração da primeira década da colônia demonstra a escassa chegada de imigrantes, sendo em sua esmagadora maioria alemães:

Tabela 1 - Imigração na Colônia Particular de Blumenau (1850-1860)

Ano	Nacionalidade				Sexo		Religião		Total
	Belgas	Dinamarqueses	Alemães	Austríacos	Masculino	Feminino	Católicos	Evangélicos	
1850			17		11	6		17	17
1851			8		8			8	8
1852			110		59	51		110	110
1853			28		18	10		28	28
1854			139	7	83	63	7	139	146
1855			34		21	13	8	26	34
1856			289		164	130	25	269	294
1857			198	1	120	79	10	189	199
1858			77	4	54	28	2	80	82
1859			29		17	12	5	24	29
1860			91		59	39	19	72	91

Fonte: GENSCHE, Hugo. Quadro estatístico da Colônia Blumenau. In: VOIGT, 1996, p.29

Foi necessária a maior participação do governo Imperial no planejamento e execução do projeto colonizador para que se mantivesse viável o empreendimento. Ainda assim, a primeira década da colônia foi noticiada a partir de relatos de muita dificuldade de instalação e adaptação por parte dos colonos - mesmo em função das hostilidades proporcionadas pelo clima da região, tendo a questão das enchentes do Itajaí-Açu uma das mais centrais nos primeiros anos da colônia. Em artigo veiculado no periódico *Blumenau em Cadernos* no ano de 1976, o autor Paulo Malta Ferraz, versando sobre as principais dificuldades encontradas pelos primeiros colonos residentes na região do Vale, assinalava:

⁴ O periódico *Blumenau em Cadernos*, editado desde 1957, traz em seus textos diversos artigos que remontam a história de Blumenau através de cartas, memórias e periódicos publicados desde a fundação da colônia - muitos deles traduzidos do alemão para o português, que constituíram fontes imprescindíveis nesta pesquisa..

Em primeiro lugar, o clima demasiado quente no verão acarretava para o colono recém-chegado, algumas perturbações fisiológicas, tais como dores de cabeça, eczemas e sensação de fadiga. Mas, esses incômodos, como explicava o dr. Blumenau, passavam com brevidade, sobretudo se o colono adotava métodos de alimentação e de trabalhos adequados ao meio. O rio, que era a via natural e única comunicação entre os diversos pontos habitados, tornava-se, por vezes, um obstáculo ao bom desenvolvimento da Colônia. As suas enchentes periódicas, não só destruíam o produto de trabalho de alguns meses, como punham em perigo a própria vida do colono. A simples navegação do rio não era isenta de perigos para aqueles que não sabiam utilizar, com a necessária perícia, as canoas finas e compridas. Aliás, logo no começo do ano de 1852, o obituário da colônia se iniciava com a morte por afogamento no Itajaí, do carpinteiro Daniel Pfaffendorf. E por muitos anos, enquanto o Itajaí e seus afluentes foram os únicos meios de locomoção, a crônica de Blumenau registrou elevada percentagem de afogamentos. A selva, que então cobria todo o vale, não era também um obstáculo fácil de vencer. A derrubada da mata para o preparo das primeiras roças ou construção de rancho primitivo, não raro causava acidentes, porque as copas das gigantescas árvores ligadas às vizinhas por fortes cipós, arrastavam na sua queda galhos da grossura de árvores e, por esse mesmo motivo, algumas vezes a direção da queda ocorria de modo diverso do previsto pelo corte. (FERRAZ, 1976, p.127)

A colonização da região tomaria outra proporção a partir de 1860, quando a colônia deixa de ser particular e passa a ser administrada pelo Governo imperial. Após uma década que foi caracterizada pelas dificuldades de expansão, Hermann Blumenau se encontrava em complicações financeiras. Por isso, decide arrematar a venda de seu empreendimento colonizador ao Império. Ele permaneceria no quadro administrativo da colônia, agora como fundador e diretor (não mais como proprietário). A partir desta reconfiguração, a região passou por uma expansão no processo de colonização - a chamada "colonização rio acima". Sob a lógica da geografia do rio Itajaí-Açu e seus afluentes, os colonos germânicos passaram a se instalar e constituírem novas sociedades. Como bem sublinha Voigt,

O próximo passo foi o avanço da imigração rio acima, adentrando os afluentes. Mas, qual foi a dinâmica do processo de colonização? Logicamente, os critérios para a progressiva ocupação da região não podem ser dissociados das condições geográficas, tanto hidrográficas, quanto orográficas e de seus aspectos geo-viários. Tudo partia de alguma via fluvial, ou, pelo menos, de um pequeno ribeirão que viesse a facilitar comércio, comunicação e transporte para vincular as áreas de colonização. Muitos os atuais municípios da região tiveram origem na confluência de dois afluentes do Itajaí-Açu, ou de algum curso tributário menor com o próprio Itajaí-Açu. Constituem casos ilustrativos disto Indaial, Rio do Sul, e Timbó. (VOIGT, 1996, p.33)

A partir da administração imperial, que realmente incentivou este processo migratório se envolvendo muitas vezes no transporte e fixação dos novos colonos europeus, o crescimento populacional na região foi considerável. Além de mais colonos germânicos, que

em sua grande maioria eram de religião luterana, os novos imigrantes também provinham de outras localidades da Europa, como Itália, Tirol e Áustria, tendo estes em sua maioria religião católica (VOIGT, 1996). Estas populações se expandiram principalmente no sentido norte do Vale - “rio acima” - e foram fundando novos povoados, como as cidades de Brusque e Teresópolis (1860), Príncipe D. Pedro (1867), as regiões de Bademfurt (1862) e Encano (1864) (hoje bairros da cidade de Blumenau), ou mesmo as cidades de Timbó (1869) e Aquidaban (1878, hoje chamada Apiúna).

Tabela 2. Imigração na Colônia Imperial de Blumenau (1860-1882)

Ano	Nacionalidade					Sexo		Religião		Total
	Alemães	Italianos	Tirolezes	Austriacos	Outros	Masculino	Feminino	Católicos	Evangélicos	
1860	91		14			52	39	19	72	91
1861	520		3		14	312	236	148	400	548
1862	570			11	29	326	281	145	462	607
1863	168		11			86	82	39	129	168
1864	95				19	79	48	58	69	127
1865	180			7	11	108	91	78	121	199
1866	158				4	84	78	4	158	162
1867	186		1		30	129	94	33	190	223
1868	1370	1		5	13	747	660	67	1339	1407
1869	980				1	512	470	13	969	982
1870	32				1	20	13	8	25	33
1871	23					11	12		23	23
1872	185				15	116	91	14	193	207
1873	412				2	213	213	29	397	426
1874	328				1	182	180	92	270	362
1875	315	27	768		13	638	491	858	271	1129
1876	277	240	540		5	594	484	817	261	1078
1877	180	68	62		15	205	165	208	162	370
1878	335	438	68		19	476	417	540	353	893
1879	319	106	18		5	252	208	198	262	460
1880	387	42	14		6	240	217	105	352	457
1881	147	1			3	89	62	12	139	151

Fonte: GENSCHE, Hugo. Quadro estatístico da Colônia Blumenau. In: VOIGT, 1996, p.33

Com a expansão populacional, a região vivenciou a constituição de um mercado interno que crescia exponencialmente, baseado na agricultura e, principalmente, no comércio. Isto gerou uma espécie de divisão social do trabalho para a região, com a produção local de certos gêneros - a saber, tábuas, açúcar, cachaça, farinha de mandioca, feijão, fumo, milho, manteiga, banha, conservas de carne, ovos e aves - e uma rede de comércio para escoar tais

gêneros para outras regiões, ou mesmo exportar (MANDELLI, 2014). Em atividade econômica complementar, a região também passou a desenvolver uma chamada “indústria doméstica”, ou seja, um conjunto de técnicas empregadas sob gêneros alimentícios a fim de transformá-los (e aumentar assim também seu valor). Isto abrangeria a produção de: vinhos, queijos e demais derivados do leite; cachaça; banha; fubá e farinha de mandioca (MANDELLI, 2014). Outra atividade econômica que teve papel importante no crescimento econômico e mesmo territorial da colônia foi a extração madeireira, decorrente da abundância provida pela flora local e pelos bons preços obtidos na exportação do produto para fora da colônia. Na análise do autor Cleiton Junior Rocha, por exemplo, a atividade madeireira teve papel fundamental para a acumulação primária de capital da região do Vale do Itajaí, determinante para o processo de industrialização da região que se verificaria a partir de 1880 (ROCHA, 2013).

Portanto, uma complexa rede comercial se constitui na região do Vale do Itajaí já nas duas primeiras décadas que se sucedem a Administração Imperial, impulsionando consideravelmente o crescimento da região. Entretanto, a ainda precária comunicação e transporte com as vilas e colônias vizinhas representavam importante fator logístico dentro da dinâmica da região. Pela dificuldade de escoamento da produção local, colonos dependiam de redes maiores de comércio e transporte, desempenhadas pelo capital mercantil da região:

Como era relativamente difícil o transporte e a comunicação entre a colônia e outras vilas próximas, era preponderante o papel do capital mercantil nessa fase inicial de colonização: comprar os produtos agrícolas do colono por um preço abaixo do mercado e vender mercadorias importadas necessárias a sua reprodução por um preço acima do mercado; a exportação de madeira de origem local com a utilização da força de trabalho dos colonos; controlar o crédito e a poupança, além de receber cerca de metade dos produtos produzidos nos engenhos e atafonas, constituiu, dessa forma, uma alavanca no processo de acumulação primitiva necessária ao posterior investimento industrial. (MANDELLI, 2014, p.25)

Em 1878 um importante marco de infra-estrutura mudou a dinâmica do transporte e comércio da região: a fundação da Companhia Fluvial a Vapor Blumenau – Itajaí, com seu vapor chamado *Progresso*, que através da navegação do rio Itajaí-Açu promoveu novas possibilidades aos colonos, dinamizando as relações comerciais e a comunicação no Vale. Entretanto, a questão logística ainda não havia sido completamente resolvida, uma vez que as cheias do Itajaí-Açu prejudicavam a navegação durante alguns períodos do ano. Acompanhando o crescimento da colônia, dois anos mais tarde vem a fundação da primeira

indústria têxtil, *Gebruder Hering*, iniciando um ciclo industrial na região que ainda na mesma década teria mais cinco indústrias fundadas, não somente do setor têxtil⁵. Esta conjuntura de crescimento populacional e econômico de Blumenau levou a colônia a ser alçada à condição de município em 1880, com uma população estimada em 14.981 pessoas - das quais, mais 12 mil eram de origem alemãs ou austríaca⁶. No ano seguinte, 1881, é fundado o primeiro jornal: *Blumenauer Zeitung*. Mesmo uma rede de serviços públicos se constituiu na região, fomentando o crescimento da colônia:

Na Colônia Blumenau os trabalhos públicos se estendiam desde o transporte das correspondências da colônia para a Vila de Itajaí, onde geralmente empregava-se apenas um colono, que ocupava a função de emissário dos correios, mas também, empregavam-se turmas de trabalhadores que atuavam em obras de maior porte, como a demarcação dos lotes de terra, a derrubada de madeiras para serem utilizadas em construções diversas, a construções de prédios públicos – por exemplo, casas de recepção de imigrantes, casa de oração protestante, igreja católica, edifícios escolares, casa de detenção – ou ainda, a abertura e manutenção das vias de comunicação, como é o caso da turma de operários da qual faziam parte Koehler e Schmechel. Os que eram empregados neste serviço tratavam da abertura de picadas ou na transformação das picadas em estradas, além de estarem envolvidos em toda a instalação das vias públicas, que dependiam da abertura de valetas de esgoto, aterramentos, escavações, construção de pontes provisórias e sólidas, etc. (DESCHAMPS, 2015, p. 87)

O início da atividade industrial na região afetou diretamente a segunda geração de colonos, ou seja, filhos e filhas dos primeiros imigrantes aqui instalados, uma vez que verifica-se um esgotamento dos lotes coloniais devido ao crescimento populacional. Com numerosas famílias e pouca disponibilidade de terras, estes indivíduos se viam sem meios de extrair seu sustento a não ser trabalhar nas fábricas, novidade dos centros urbanos. Tratava-se, portanto, de uma mão-de-obra muitas vezes qualificada (através de suas experiências européias enquanto artesãos, ferreiros e demais atividades), com farta disponibilidade e aceitando, devido a conjuntura socioeconômica, baixos salários. Tal equação favoreceu diretamente um processo de acumulação de capital por parte de uma emergente elite industrial, o que também possibilitou a expansão do negócio imobiliário da colônia, que precisava de novas terras para expandir.

Cabe assinalar que o interesse nesse projeto colonizador não era somente atrativo ao Império como também era de grande interesse por parte das sociedades germânicas. De fato,

⁵ De acordo com Mandelli, “em 1882 é fundada a empresa têxtil Karsten e em 1884 a Garcia. Além dessas do ramo têxtil, temos a Curtume Otto (1880), Tipografia Baumgarten (1880), Fundação Auerbach (1886)”. In: MANDELLI, 2014, p.27

⁶ Dados disponíveis em SCHMIDT-GERLACH; KADLETZ; MARCHETTI, 2019, p. 296

com o aumento do surto migratório a partir de 1880, as projeções dos colonos germânicos no Sul do Brasil tornavam-se cada vez maiores. Companhias colonizadoras atuavam desde o início do processo de povoamento da região, sendo a primeira chamada Companhia Colonizadora de Hamburgo, fundada em 1849. Sobre a atuação desta sociedade, é notória a obra do autor alemão Klaus Richter, que atuou como professor convidado na Universidade Federal de Santa Catarina durante a década de 1980 e contribuiu imensamente para o aprofundamento dos estudos sobre a colonização do Vale do Itajaí. Acerca das pretensões dos imigrantes alemães sobre a porção Sul do território brasileiro, fica didático o exemplo trazido por Richter em torno da figura de Karl Fabri, diretor da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, que afirmava enfaticamente que, a partir da proclamação da república, no Brasil seriam fundados diversos Estados independentes, sendo a região Sul destinada a ser uma “república meridional teuto-brasileira” (THIAGO, 1990, p.106). No ano de 1897, ocorre um importante marco para a expansão do projeto colonizador da região: a fundação da Sociedade Colonizadora Hanseática, sucessora da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, nascida a partir de sua fusão com companhias de navegação alemãs e casas comerciais do Brasil. Com a fundação da nova Companhia, uma nova onda migratória se iniciou na região, com o loteamento de novas terras e a chegada de novas famílias ao território catarinense. É deste mesmo ano a fundação da colônia Hansa-Hamônia (atual Ibirama), fruto direto da atuação da Sociedade Colonizadora Hanseática. Como bem detalha Richter,

A partir de 1890, se tornou evidente que a Sociedade nos moldes existentes não seria capaz de continuar o seu programa de colonização. Constituiu-se um consórcio-fundador de uma sucessora formado pelos representantes de duas das três maiores companhias de navegação transatlântica da Alemanha e de diversas grandes casas comerciais das cidades portuárias de Bremen e Hamburgo, ligadas ao comércio com o Brasil. Em 1897, constituiu-se a nova Sociedade Colonizadora Hanseática, que, em seguida, colonizou grandes regiões ao redor dos atuais centros catarinenses de Ibirama e Corupá. (...)No auge das suas atividades até 1916, a Hanseática havia introduzido cerca de 3.500 imigrantes nos quatro distritos coloniais da sua colônia Hansa, a saber: 1. Itajaí-Hercílio, no então município de Blumenau, com a sede em Hamônia (Ibirama); 2. Itapocu, no então município de Joinville, com a sede Humboldt (Corupá); 3. Sertão de São Bento, nos então municípios de Joinville e São Bento; 4. Pirai no então município de Joinville. (RICHTER, 1986, p.13)

Richter não deixa de sublinhar que, dentro das pretensões da colônia, o efetivo de imigrantes alemães era abaixo do esperado, uma vez que muitos alemães optaram por migrar para os Estados Unidos ao invés do Brasil, por fatores que incluíam inclusive os custos

referentes a viagem; havia também a expansão da indústria alemã, que passava a absorver mais trabalhadores em sua terra natal (RICHTER, 1986). De qualquer sorte, a combinação de fatores da época, incluindo aí o incentivo do Império brasileiro ao projeto colonizador somado às próprias migrações internas que ocorriam no território catarinense no início do século XX colaboraram para uma expansão demográfica e socioeconômica na região do Itajaí que é notável a partir da fundação da Sociedade Colonizadora Hanseática em 1897. Os novos loteamentos e fundações rumavam ao Oeste, cada vez mais cerceando o território nativo dos xokleng e kaingang.

Com esta expansão, a demanda por uma dinamização nos meios de transportes a fim de integrar o Vale do Itajaí aumenta na sociedade catarinense, principalmente a partir de Blumenau, sua principal cidade, onde a principal reivindicação era a comunicação logística com o litoral, observando o abastecimento dos núcleos populacionais que passavam a se constituir no caminho, incentivando a incipiente indústria da região. Com efeito, já em 1895 surge manifestação pública da demanda por uma estrada de ferro que integrasse o Vale, através da Lei nº 179 de 08 de outubro de 1895. Tal lei concedia o privilégio de exploração para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro ligando São Francisco do Sul, Joinville, Blumenau e o Estreito; tal concessão foi dada a Karl Fabri, o mesmo diretor da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, que planejava o citado projeto de “república meridional teuto-brasileira”. Entretanto, devido a trâmites político-administrativos e, principalmente, falta de capital para investimento, a construção da referida estrada de ferro ainda tardaria dez anos para sair do papel e finalmente se iniciar.

3. A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA E OS INDÍGENAS DO VALE

3.1 A POPULAÇÃO NATIVA DO SUL DO BRASIL

O interior da região Sul do Brasil era historicamente povoado por nativos ameríndios de duas grandes famílias linguísticas: os tupi-guarani e os jê. Enquanto os tupi-guarani se concentravam mais no interior do Paraná e também mais a oeste em Santa Catarina, os jê ocupavam uma vasta porção territorial que ia de Curitiba até Porto Alegre, cobrindo a faixa litorânea e indo até o planalto catarinense. Sobre os falantes jê, a antropologia entende que tratam-se de povos de culturas materiais simples e que vivem em territórios onde os recursos naturais não são abundantes, o que justificaria inclusive seu nomadismo e movimentos migratórios ao longo do extenso território que originalmente habitavam. Segundo Sílvio Coelho dos Santos, um dos maiores estudiosos sobre o povo xokleng no sul do Brasil,

Durante séculos, os índios xokleng dominaram as florestas que cobriam as encostas das montanhas, os vales litorâneos e as bordas do planalto no Sul do Brasil. Eram nômades. Viviam da caça e da coleta. A mata atlântica e os bosques de pinheiros (araucária) forneciam tudo o que necessitavam para sobreviver. Caçavam diferentes tipos de animais e aves, coletavam mel, frutos e raízes silvestres. E tinham o pinhão como um dos principais recursos alimentares (SANTOS, 2003, p.434)

Moradores originais dos estados que viriam a ser denominados como Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, os xokleng viviam de forma integrada à natureza, praticando a caça e a coleta, produzindo suas próprias armas e ferramentas. Também produziam suas mantas - para suportar o rigoroso inverno do Planalto - assim como demais utensílios domésticos, como panelas de barro e cestas - papel atribuído às mulheres. Não raras as vezes dormiam nas matas e em topos de árvores, em um nomadismo sazonal determinado pelas estações do ano. Profundos conhecedores da flora de araucárias, tinham no pinhão seu principal sustento durante o inverno, desenvolvendo sofisticadas técnicas para a conservação do mesmo para outras épocas do ano. Entendendo este modo de vida dos jê, resta claro que o projeto de colonização do Vale do Itajaí entraria necessariamente em oposição às tribos indígenas, moradores originais, acostumados com a vasta disponibilidade de terras e respectiva liberdade de deslocamento de que gozavam. Os jê se dividiam em dois grandes grupos: os kaingang e os xokleng, que, como mencionamos no capítulo anterior, rivalizavam entre si na busca dos melhores frutos que estas terras rendiam, muito em função da dinâmica

do pinhão ao longo das estações do ano - tratava-se de uma disputa pelos “fabulosos recursos protéicos representados pelos bosques de pinheiros e a fauna associada ao pinhão” (SANTOS, 2003, p.434) . O mapa abaixo detalha o território jê no século XVIII:

Mapa 1: Território Histórico dos Xokleng



Fonte: Santos, Silvio Coelho dos. Os índios Xokleng: memória visual. Florianópolis: Ed. da UFSC; Ed. da UNIVALI, 1997

Silvio Coelho dos Santos, que se debruçou a estudá-los em sua vida e obra, realizando notável trabalho também na preservação de sua memória, afirma:

Tinham língua, cultura e território que os diferenciavam dos outros povos indígenas, tais como os guaranis e os kaingang. Viviam separados em grupos, que quase sempre mantinham disputas entre si. A família, o sexo, o nascimento de crianças, a vida em grupo, a parceria nas atividades de caça e coleta, a divisão dos alimentos entre todos, as festas, as disputas e a morte faziam parte do cotidiano. Não tinham uma autodenominação específica. Identificavam-se a si próprios como “nós” e a todos os estranhos como os “outros”. (SANTOS, 2003, p.435).

A maior presença dos nativos no território catarinense teria origem a partir de uma guerra de vingança realizada na primeira metade do século XIX entre as duas metades exogâmicas dos povos xokleng - os waikomang e os kañre - e que teria motivado um movimento migratório. De acordo com o antropólogo Greg Urban, os waikomang naquele

momento contavam com poucas mulheres, o que estava representando um entrave no sistema de casamentos da tribo. O chefe dos waikomang requisitou então ao chefe kañre algumas mulheres para sua aldeia, o que teria enfurecido os homens kañre, que planejavam um ataque. Entretanto, os homens waikomang se anteciparam aos kañre e realizaram um ataque preventivo, dizimando a população masculina da tribo. Ao incorporarem as mulheres e crianças kañre sobreviventes, uma reconfiguração das relações de parentesco foi observada nos waikomang, originando o nascimento de novos grupos de perambulação que migraram para terras catarinenses (URBAN, 1985 Apud NAMEM, 2020). Os primeiros encontros com os não-indígenas ocorreram ainda no século XVIII com os tropeiros que faziam a rota São Paulo-Rio Grande, resultando geralmente em conflitos e mesmo mortes.

Já com os povos kaingang habitantes do território catarinense, que se situavam principalmente nas regiões de planalto e mais ao oeste, a dinâmica do contato com o homem branco seria um pouco diferente. Relatados pelos colonos como mais amistosos e “civilizados”, os “coroados” - como assim foram chamados pelos não-indígenas - foram aliados dos colonos em diversos episódios em oposição aos xokleng, seus inimigos históricos. Através de trocas materiais e outras dinâmicas de socialização, os kaingang passaram por ressignificações em suas novas condições históricas que não os estigmatizaram, ao menos em parte, tal como ocorreria com os “botocudos”. Entretanto, cabe ressaltar que mesmo com este jogo de alianças e interesses onde muitas vezes colonos e “coroados” se situavam de um mesmo lado contra os xokleng (BRIGHETTI, 2012), os povos kaingang tiveram a mesma sorte dos demais povos originários ameríndios após a chegada do homem branco europeu: o extermínio de grande parte de sua população, a captura de incontáveis mulheres e crianças e a transformação radical do seu modo de vida.

Esta vasta disponibilidade territorial de que partilhavam xokleng e kaingang passa a ser seriamente ameaçada a partir da segunda metade do século XIX, com a promulgação da Lei de Terras, de 1850, e respectiva regulamentação em 1854, que instituía a terra enquanto propriedade privada registrada, seja via aquisição monetária, seja por doação imperial. Contudo, muitas das terras povoadas no Brasil, sobretudo em sua faixa interiorana, que ainda estava sendo gradativamente ocupada pelos não-indígenas, se davam por simples fixação e posse das famílias, não possuindo nenhum registro junto ao governo da província. Para esta situação, a lei dispõe do instituto jurídico das terras devolutas, assim definida no artigo 3:

Art. 3 °, § 1. As que não se acharem aplicadas a algum uso público nacional, provincial, ou municipal. § 2. As que não se acharem no domínio particular por qualquer título legítimo, nem que forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral ou Provincial, não incursas em comisso por falta do cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura. § 3. As que não se acharem dadas por sesmarias, ou outras concessões do Governo, que, apesar de incursas em comisso, forem revalidadas por esta Lei. § 4. As que não se acharem ocupadas por posses, que, apesar de não se fundarem em título legal, forem legitimadas por esta Lei. (Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850⁷)

A partir da aplicação da Lei de Terras, a população interiorana do Brasil - indígenas, caboclos, sertanejos, negros livres e descendentes, escravizados foragidos, comunidades quilombolas - viu-se em um limbo jurídico, pois ocupavam terras que agora eram propriedade do governo e que não teriam meios materiais de adquiri-las. Isto foi responsável por mudar bastante a dinâmica da colonização do Brasil, permitindo que o governo imperial privilegiasse novos grupos de imigrantes europeus em detrimento a população local na destinação destes novos loteamentos territoriais, em processos não raramente violentos. Quanto a especial situação dos povos indígenas, a mesma Lei de Terras dispunha de dispositivo específico:

Art. 12. O Governo reservará das terras devolutas as que julgar necessárias. – 1., para a colonização dos indígenas 2., abertura de estradas, e quaisquer outras servidões, e assento de estabelecimentos públicos; 3., para a construção naval

Aqui notamos dois detalhes fundamentais para entender a correlação da Lei de Terras e a situação dos indígenas no Brasil. Primeiramente, a presença do termo “colonização” no tocante aos indígenas deixa claro a mentalidade da tutela presente no governo imperial, o que acabava por autorizar as mais diversas práticas realizadas por não-indígenas no trato com os nativos. O historiador Jackson Alessandro Peres destaca também o limbo que a letra da lei criava, já que haviam diversas populações indígenas de alguma forma integradas à sociedade (PERES, 2007) e que não seriam beneficiárias da proteção legal. Ainda mais, segundo poderemos concluir ao longo deste capítulo, a aplicação prática da Lei de Terras na província de Santa Catarina simplesmente ignorou o artigo 12. Também destacamos a reserva de terras a “abertura de estradas (...)”, o que teria implicação direta no processo de interiorização do Brasil, se ligando diretamente a colonização de Santa Catarina desde a atuação dos tropeiros

⁷ Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/10601-1850.htm#:~:text=LEI%20No%20601%2C%20DE,sem%20preenchimento%20das%20condi%C3%A7%C3%B5es%20legais. Acessado em 13 de maio de 2021.

até a fundação das novas colônias fundadas no século XIX e seu processo de crescimento e implementação de infra-estrutura - a destacar, estradas e ferrovias.

Beneficiadas, portanto, pela Lei de Terras, novas ondas migratórias vindas da Europa passam a se intensificar na segunda metade do século XIX, com centenas de imigrantes vindo viver nas terras originalmente habitadas por povos guarani, xokleng e kaingang no Sul do país. Pode-se argumentar que os colonos europeus foram de certa forma surpreendidos em relação aos nativos, pois o imaginário construído na Europa do século XIX sobre os indígenas da América transitava mais entre o exótico ou o primitivo, não tanto pelo selvagem ou violento. Ao avanço da colonização no Vale do Itajaí e o consequente agravamento dos contatos entre colonos e, principalmente, os xokleng, este imaginário rapidamente é desconstruído em favor do discurso dos “bugres botocudos”. O historiador Maurício Selau traz esta hipótese em seu trabalho:

Entretanto, ao chegar ao Brasil, fixando-se nas colônias, sejam públicas ou privadas e se deparar com uma realidade um tanto diferente da imaginada, os imigrantes estavam, em parte, equivocados. No que diz respeito aos indígenas, em pouco tempo, a ideia do bom selvagem, o homem em seu estado puro, que predominou na Europa até meados do século XIX, vai, aos poucos, ceder espaço para a construção de um inimigo a ser combatido, pois as colônias, como vimos, foram implementadas no território dos Xokleng, que, por sua vez, não aceitaram esta invasão sem esboçar reação. Qualquer grupo humano busca, dentro da sua lógica, defender a manutenção de seu território e, para tanto, lança mão dos recursos que conhece para fazer esta defesa.” (SELAU, 2010, p.143 Apud SPINDOLA, 2018, p.24)

Do ponto de vista dos nativos, portanto, a agressão é iniciada por parte do europeu, que se instala na terra em que habitavam e passam a destruí-la no processo de abertura de estradas, picadas, fundação de acampamentos e vilas. Os xokleng dependem diretamente da natureza em seu modo de vida, na coleta de frutos, do pinhão, na extração do palmito, na obtenção de madeira para fogueiras, no aproveitamento de recursos para a confecção de utensílios, acessórios e ferramentas. A chegada do colono europeu, que passa a derrubar a mata à medida da expansão do projeto colonizador, representou uma verdadeira ofensiva à própria existência dos xokleng. Acuados com a chegada desses novos povos, predatórios de suas terras, os nativos se viram ante uma nova e complexa realidade que modificava sua dinâmica de modo de vida, provocando novos movimentos migratórios. Entretanto, como destacado por Selau supracitado, este processo não foi observado com passividade pelos nativos. A estratégia adotada pelos xokleng - como tantos outros povos indígenas espalhados pelo território brasileiro que se viram ante o mesmo desafio - foi a resistência:

Ao perceber que, a cada estação, porções maiores da floresta eram derrubadas e por consequência, partes cada vez maiores do território historicamente pertencente aos Xokleng era ocupado pelos imigrantes, os primeiros passam a reagir a presença destes, procurando retomar as áreas que possuíam antes da chegada dos imigrantes para garantir a preservação [...] (SELAU, 2010, p. 157 Apud SPINDOLA, 2018, p.18)

Portanto, à medida que a colonização européia em Santa Catarina se expandia intensamente a partir de 1880, ocorre o processo de redução do espaço geográfico ocupado pelos povos nativos, gerando um cruel desequilíbrio entre a chegada dos colonos e a sobrevivência dos indígenas. A resistência dos nativos foi entendida como selvageria por parte dos colonos e passa-se a construir um discurso acerca do “problema indígena” no Vale do Itajaí. De fato, o chamado “problema indígena” já aparece na preocupação da direção da colônia de Blumenau logo em seus primeiros anos. Após o primeiro contato com os indígenas, no simbólico episódio de assalto à propriedade de Hermann Blumenau relatado no capítulo passado, o diretor da colônia recorre à Companhia de Pedestres, instituição criada pela lei nº 28 em 25 de abril de 1836, onde o governo da província de Santa Catarina permitia a formação de uma milícia armada a fim de exercer a defesa dos colonos e suas propriedades. Na prática, autorizava a efetiva caça aos indígenas mata adentro:

Ficam criadas seções de pedestres que terão por objetivo: 1º - Guardar presídios ou guardas que se houverem de estabelecer em diferentes pontos da província; 2º - explorar e correr os matos, nos oito meses que decorrerem de setembro a abril, inclusivamente; 3º - fazer picadas de comunicação; os acampamentos e quaisquer obras precisas para o desempenho de suas obrigações; 4º - proteger, auxiliar e defender os moradores de qualquer assalto do gentio, malfeitores e fugitivos, perseguindo-os até seus alojamentos, quilombos ou arranchamentos, fazendo todo o possível por apreendê-los e, no caso extremo de resistência, destruí-los”. (SILVA, 1967, p.168 Apud WITTMANN, 2007, p.44)

Como já referido, os xokleng gozavam de enorme disponibilidade territorial até a chegada dos colonos e os primeiros loteamentos de terra. Tal disponibilidade condizia com a sazonalidade com a qual os xokleng se deslocavam em função das diferentes estações do ano: no inverno, subiam ao planalto, em busca do pinhão na mata de araucária; no verão, iam ao litoral para desempenhar principalmente a caça. Tais práticas agora estavam sob grave ameaça a partir da ação das seções de pedestres - que também, cabe destacar, se empenhariam na perseguição de "fugitivos" (desertores do exército) e a destruição de “quilombos”.

A questão do “problema indígena” no Vale do Itajaí passa a ganhar especial notoriedade a partir do famoso relatório de 1856 redigido pelo próprio Hermann Blumenau. O relatório retrata com extremo alarme a situação de perigo que se encontravam os colonos ante a presença dos indígenas - na verdade, ante a “possibilidade de contato com os indígenas” - porque os conflitos a esta época eram ainda muito esparsos - haviam sido noticiados somente dois assaltos quando da publicação do relatório de Herman Blumenau. A vitalidade do discurso punitivo empregado pelo diretor da colônia chama a atenção: ante a impossibilidade de acordos pacíficos com os indígenas, o Relatório de 1856 é enfático sobre as medidas a serem aplicadas:

(...) sanguinolentas entradas e cachorros de sangue que vão extirpá-los (...). Empregá-lo ou deixar abandonado de novo, aos selvagens e animais do mato todo o sertão do Rio Itajaí. (BLUMENAU, 1856, p.27 Apud BAULER, 2015, p.34)

O Relatório de 1856 acabou iniciando uma campanha ideológica - endossada por parte da imprensa local - de confronto e estigmatização dos indígenas, sempre retratados como selvagens, incompreensíveis, verdadeiros obstáculos à civilização. Como pode-se comprovar através da própria análise do relatório dos assaltos indígenas catalogado pelo professor John Deeke, os números não sustentavam o alarmismo de Hermann Blumenau, e os efeitos desta campanha ideológica promovida contra os xokleng foram brutais. Sobre esta postura de Herman, sustenta Almir Bauler que o cenário que antecedeu a fundação da colônia de Blumenau já era de extrema hostilidade entre nativos e colonos desde a fundação das colônias de Pocinho e Belchior, em 1835, e os enfrentamentos que se deram principalmente dentre os anos de 1840 e 1845. Este cenário teria influência na fala de Hermann Blumenau, que teria conhecimento desta conjuntura em seus estudos prévios a fundação da colônia e por isso adotado um rígido tom em seu discurso, em uma possível postura de “ataque preventivo” ante uma eminente ameaça por parte dos “botocudos” (BAULER, 2015).

Em outro Relatório oficial, do Diretor Geral Interino das Terras Públicas enviado ao Presidente da Província de Santa Catarina, datado de 1861, fica clara a caracterização do indígena como selvagem e danoso a civilização, tratando-se de verdadeiro obstáculo a ser superado por via da força:

Em cumprimento da circular de 27 de Agosto de 1856, tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex^a. as informações por ela exigidas à cerca de alguns serviços a

cargo desta Repartição. (...) = Dos índios selvagens e aldeados = Nada há acrescentar às observações feitas a tal respeito no primeiro relatório do meu antecessor. Os indígenas que há nesta Província vivem errantes pelas selvas, são de uma índole feroz e bárbara; não poupam em sua maldade nem sexo, nem idades; atacam por ciladas, por ciladas matam e roubam. Não creio que seja possível chamá-los à civilização ou catequizá-los por meios brandos. Penso a tal respeito como um dos ilustrados ex-presidentes desta Província, que se expremiu em um de seus relatórios do modo seguinte “Empregar para com eles a brandura e o sofrimento é aumentar e [ilegível] a barbaridade com grave prejuízo à civilização, é proteger o roubo contra o trabalho e a propriedade”. Só a força pois, em minha opinião, poderão ser eles traduzidos ao caminho da civilização e serem seus filhos ao menos, aproveitados em benefício seu e do estado. (...). Eis o que posso informar a V.Ex^a. (...). (Relatório do Diretor Geral Interino das Terras Públicas ao Presidente da Província. Livro: Offícios da Repartição das Terras Públicas para o Presidente da Província. Ano:1861. Folhas:21-32v)⁸.

Todo esse suporte institucional ao chamado “problema indígena” teve efeito. Instaura-se um clima de “guerra aos botocudos” no Vale do Itajaí, presente tanto no medo dos colonos em relação aos indígenas - descritos em relatos e presentes no discurso da imprensa - como no suporte e apoio da sociedade colonial às ações violentas empreendidas contra os nativos. O povo xokleng, por sua vez, se fazia presente, exercendo sua resistência já que cada vez mais eram expulsos de sua terra original. Na análise do levantamento feito por José Deeke sobre os ataques de indígenas contra os colonos nos primeiros 64 anos da colônia de Blumenau, notamos um sensível aumento nos assaltos praticados pelos xokleng, sobretudo nas décadas de 70 e 80⁹.

Por sua vez, intensificam-se as contra-ofensivas dos colonos, que passam a se organizar em grupos armados, cada vez mais violentos e com maiores contingentes¹⁰. Os relatos deixam claro a desproporcionalidade das ofensivas:

A 18 de agosto de 1883, apareceram muitos índios selvagens, da raça dos Botocudos (também denominados “bugres”), a 15 quilômetros a noroeste de São Bento, em uma roça situada entre os rios São Bento e Negrinho, de propriedade do brasileiro Manoel dos Santos Siqueira e começaram a apanhar milho verde. O dono da roça, acompanhado dos seus empregados e vizinhos, atacou os selvagens, tendo, ao que consta, matado 28 e pegaram três crianças botocudas, um menino de mais ou menos oito anos, uma menina de seis anos e uma de dois anos. Foi o próprio Manoel dos Santos Siqueira quem pegou a mais nova, quando esta ao fugir, tropeçou e caiu. (SILVA, 1967, p.230 Apud Bauler, 2007, p.44)

⁸ In: PERES, 2007, p.7

⁹ É o que depreendemos da análise da tabela presente em BAULER, 2014, p. 35.

¹⁰ Segundo Almir Bauler, o jornal *Kolonie Zeitung* noticiava em 1874 “a maior expedição de apresamento realizada e autorizada pelo presidente da Província. Ao todo, 31 homens compunham a expedição”. In: BAULER, 2015, p.45.

É observada então uma escalada da violência contra os indígenas, sobretudo os xokleng, mesmo com o insucesso da Companhia de Pedestres, que fracassaria na missão de afugentá-los. A própria população colonial passa a se armar e se organizar em oposição aos indígenas, o que também era de interesse do governo da província, que não dispunha de homens e recursos para criar uma guarda ostensiva de proteção aos colonos. A partir da extinção da Companhia de Pedestres na década de 1870, a província de Santa Catarina promove a ação de batedores do mato - ou *bugreiros*, como também eram chamados - que atuavam na caça de indígenas mata adentro. Silvio Coelho dos Santos Santos assim detalha como eram os grupos de bugreiros:

As tropas de bugreiros compunham-se, em regra, com 8 a 15 homens. A maioria deles era aparentada entre si. Atuavam sob o comando de um líder. A quase totalidade dos integrantes desses grupos eram “caboclos”, que tinham grande conhecimento sobre a vida no sertão. Atacavam os índios em seus acampamentos, de surpresa. Às vítimas poucas possibilidades havia de fuga.” (SANTOS, 2003, p. 441)

Além de exímios conhecedores das matas, o que seria essencial para atuar em território indígena, os bugreiros também eram notáveis por sua crueldade e violência em suas ofensivas, envoltos de um espírito de sadismo incentivado e financiado pelo desejo punitivo dos colonos, no que envolvia, por exemplo, a coleta de “recompensas humanas” e cooptação de crianças e mulheres. Sobre estas incursões, o professor Paulo Pinheiro Machado detalha:

Os bugres adultos e jovens eram os principais alvos de caçadas empreendidas por fazendeiros ou por bugreiros (caboclos especializados em localizar, destruir aldeamentos e capturar alguns sobreviventes). Só conseguiam escapar da morte algumas mulheres jovens que seriam transformadas em esposas e companheiras de peões, pequenos sitiantes e tropeiros. Não são poucas as famílias caboclas que se formaram a partir da caçada de um peão que pegou a mulher no mato, como bicho. (PINHEIRO, 2001, p.106)

Um dos mais conhecidos relatos, extraído pelo professor Silvio Coelho dos Santos em entrevista com o bugreiro Ireno Pinheiro em 1972, deixa claro a crueldade da atuação destes grupos:

O assalto se dava ao amanhecer. Primeiro, disparava-se uns tiros. Depois passava-se o resto no fio do facão. O corpo é que nem bananeira, corta macio. Cortavam-se as orelhas. Cada par tinha um preço. Às vezes, para mostrar, a gente trazia algumas mulheres e crianças. Tinha que matar todos. Se não algum sobrevivente fazia vingança. Quando foram acabando, o governo deixou de pagar a gente. A tropa não

tinha como manter as despesas. As companhias de colonização e os colonos pagavam menos. As tropas foram terminando.” (SANTOS, 1997, p.28)

Além da gritante crueldade conferida no relato de Pinheiro, chama a atenção também a referência ao envolvimento do governo na atuação dos bugreiros. De fato, o governo da província de Santa Catarina foi essencial para o êxito na perseguição e combate aos indígenas. Através da liberação de fundos, novas expedições de “afugentamento” eram organizadas, defendidas pelo próprio presidente da província João Capistrano, que na década de 70, falando a Assembleia, reconhece a atuação de tropas de batedores como “acerto das medidas empregadas pelas autoridades” (BAULER, 2015, p.45).

Portanto, somente a partir da atuação dos grupos de bugreiros a sociedade colonial passa a “controlar” o chamado “problema indígena”. Mais do que isso, os bugreiros foram parte integrante do próprio processo de expansão da colonização sentido interior no Brasil, não sendo diferente na região Sul, sendo de crucial interesse às forças oficiais e também a elite agrária e fabril que surgia. Recorrendo novamente a Santos, quem categoricamente posiciona o papel do bugreiro na sociedade colonial: “bugreiro ou, mais explicitamente, o caçador de índios, foi assim uma profissão criada e necessária ao capitalismo em expansão nesta parte da América.” (SANTOS, 2003, p.442)

Como denota-se da fala de Santos, entendemos que o que se inicia como grupos de milícia particulares que atuavam na defesa ostensiva de propriedades torna-se profissão efetiva, envolvida diretamente nos assuntos econômicos da colônia uma vez que os indígenas eram vistos como um empecilho a ser superado, um selvagem a ser expulso ou eliminado. As colônias passam a se organizar para a contratação destes bugreiros através das chamadas “listas de subscrição”, onde era comum participarem lideranças locais e importantes membros da sociedade colonial, como diretores de colônias e mesmo o Superintendente de Blumenau, Alwin Schrader (ATHANÁZIO, 1984). Integrar uma lista de subscrição conferia aos signatários (e financiadores) um certo prestígio social, uma vez que a atuação dos bugreiros era vista como um serviço de utilidade pública para os colonos.

O mais solicitado bugreiro pela sociedade catarinense foi o cruel Martinho Marcelino Jesus, ou simplesmente Martinho Bugreiro, o mais famoso de seus pares devido aos números assustadores de suas incursões mata adentro, assassinando incontáveis índios homens adultos e capturando mulheres e crianças. Natural de Angelina, nas imediações de Florianópolis, Martinho possuía uma mítica história anterior a sua atuação enquanto bugreiro que justificaria

sua crueldade: teria perdido mulher e filho em um ataque indígena, anos atrás, o que teria motivado-o a pegar em armas. Era caboclo e um extremo conhecedor das matas e dos costumes dos indígenas. Atuava sem pudor em suas técnicas, fazendo incursões às madrugadas, surpreendendo indígenas em suas festas, sabotando seus arcos para que estes não possuíssem meios de defesa (RIBEIRO, 1996).

Na biografia de Martinho traçada por Enéas Athanázio no periódico Blumenau em Cadernos, a primeira incursão mencionada de Martinho data de 1902, em função de vingança, na região de Guaricanas (atual município de Ascurra), região por onde passaria o trajeto da estrada de ferro. A ausência de registros oficiais impossibilita a precisão dos aterrorizantes números de Martinho em sua atuação enquanto bugreiro. Pelo menos 3 incursões ficaram famosas na representação local e que são referidas na bibliografia analisada neste trabalho: uma realizada em 1905, contratada a pedido do Superintendente de Blumenau, Alwin Schrader, que atuou até as imediações de Brusque e que teria vitimado mais de 200 xokleng (BAULER, 2015); outra no ano de 1906, onde as margens do Rio das Pombas (município de Rio do Oeste), Martinho e seu bando surpreenderam os indígenas em fuga e assassinaram também cerca de duas centenas de indígenas (ATHANÁZIO, 1984); e em 1907, solicitados pela direção da colônia Hamônia junto ao Estado, em uma expedição de números desconhecidos porém de grande repercussão através do relato do pastor alemão Dr. Paulo Aldinger, que acompanhou a incursão e deixou como testemunho um artigo. Sobre o momento do assalto e o número de indígenas mortos, escreveu:

Era exatamente na noite de Natal. Os Índios realizavam uma festa com danças e só pela madrugada é que eles se deitaram. Então deu-se o assalto de surpresa. A verdade sôbre o que aconteceu é mantida propositadamente em segredo” (Blumenau em Cadernos, 1968, p.34)

A fama de Martinho e seu bando correu toda a região Sul do Brasil, em especial na região do Paraná e Santa Catarina. Martinho fez incontáveis incursões no Vale do Itajaí no início do século XX (SANTOS, 2003), “limpando” áreas nas matas e imediações a pedido dos colonos e do Estado. Para termos uma noção do alcance da atuação de Martinho e outros bugreiros conhecidos de seu tempo, ilustra bem o relato extraído por Bernadete Aued de um bugreiro contemporâneo de Martinho, que relembra que com certo saudosismo os tempos de atuação dos numerosos grupos de bugreiros:

E olha que a gente era só dois, já não era como antigamente, quando os companheiros de tropa eram quinze, vinte. O Martinho limpou a região até para os lados de Curitiba. Mas para o Sul Araranguá e fronteira com o Rio Grande já tinha outros. Era Natal Coral, o Maneco Angelo, o Veríssimo. (AUED, 1999, p.15)

Martinho Bugreiro, Natal Coral, Maneco Angelo, Veríssimo e tantos outros bugreiros sem nome atuaram de forma vil e intensa no processo de colonização do Vale do Itajaí e de toda Santa Catarina. Seus serviços foram contratados tanto por importantes figuras como políticos e empresários tanto como por colonos trabalhadores e populares, em incontáveis episódios motivados pelo ódio, vingança ou medo. Entendendo este processo violentíssimo associado aos interesses econômicos de uma crescente sociedade, resta impossível contar a história da expansão colonial e da infra-estrutura catarinense - a tão pretendida “marcha ao progresso” - sem citar suas sanguinolentas excursões em perseguição aos indígenas - e isto também envolve a história da Estrada de Ferro Santa Catarina.

3.2 - A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA E OS XOKLENG: A PERSPECTIVA DA SOCIEDADE COLONIAL DO VALE DO ITAJAÍ

Com o crescimento populacional das colônias do Vale do Itajaí, a demanda por uma estrada de ferro tornou-se uma pauta constante nos altos círculos sociais de Blumenau e região. Empresários e lideranças locais pleiteavam junto aos políticos uma solução logística definitiva para integrar o Vale do Itajaí e despontar a economia local. Mais ainda, ensejavam a modernidade, a chegada do progresso, representada de forma ímpar pela ferrovia e seus vagões movidos a vapor.

Tratava-se, portanto, de uma demanda de natureza não somente logística como também a partir de um imaginário civilizatório planejado para a sociedade colonial que se construía no sul. No final do século XIX e início do século XX, nenhum outro invento sintetizava tão bem a ideia de progresso como a ferrovia, o mais avançado meio de transporte de sua época e de proporções colossais, que impressionava por seu tamanho e alcance. Como bem escreveu Hobsbawm,

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular (HOBSBAWM, 2001, p.61).

Entretanto, pela própria magnitude do empreendimento e ao que ele se propõe - a comunicação de distantes pontos, cruzando os mais distintos biomas - a construção de uma estrada de ferro trata-se, necessariamente, de um processo de grande violência ao meio ambiente. Ao atravessar matas, cruzar vales, subir ou descer morros, a chegada da estrada de ferro muda radicalmente o cenário onde se insere, devastando por onde passa e se impondo sobre os seres vivos - animais e humanos - que ali viviam e de que do meio ambiente dependem diretamente para sua sobrevivência. Foram pegos de surpresa com esta rápida e brutal modificação de cenário por parte das forças colonizadoras que se expandiram. Como bem definiu Márcia Janete Espig,

Neste sentido, a ferrovia representava um elemento civilizador; entretanto, não se trata de uma relação pacífica ou consensual. Gera-se a dicotomia entre civilizados e selvagens ou atrasados; o progresso é apresentado como inexorável e visto tão somente em seus aspectos positivos. Quem a ele não adere, mostra-se descartável; assim, a Estrada de Ferro torna-se um instrumento para a imposição de uma ordem capitalista e para o reforço e/ou criação de códigos de comportamento e moral. (ESPIG, p.164)

A primeira lei que regulamenta a questão da ferrovia é a Lei Estadual nº 179, de 1895, que concedia a Karl Fabri, diretor da Sociedade Colonizadora Hanseática, o privilégio por 50 anos para a construção e uso e gozo de uma estrada de ferro que passaria por São Francisco do Sul, Joinville, Blumenau e o Estreito, em Florianópolis (FILHO, 2008). Fabri transferiu a concessão para a Sociedade, visando angariar fundos para que se tornasse possível a construção da ferrovia - o que se mostrou impraticável. Nos anos seguintes, uma extensa lista de leis se propuseram a regulamentar a ferrovia que passaria pelo Vale, concedendo a distintos indivíduos, ano após ano, o direito de construir tal obra, sendo que tais concessões acabavam por caducar devido a ausência de recursos para iniciar o empreendimento: Lei Estadual nº 193, de 1895, que autorizava a contratação de pessoa ou empresa para construir uma ferrovia que ligasse Itajaí a Brusque; Lei Estadual nº 240, de 1896, que transferiu para José Courau o privilégio da construção de uma estrada de ferro que ligasse São Francisco do Sul a Jaraguá do Sul, passando por Joinville e chegando até Blumenau; Lei Estadual nº 265, de 1897, que transferia a concessão para Friedrich Von Ockel, que também fora posteriormente agraciado pela Lei nº 265, no ano seguinte, que estendia a concessão aumentando a porcentagem de retorno de juros sobre o investimento e ampliava para 20 quilômetros as faixas que margeavam o trajeto, de propriedade também do concessionário.

Ockel chegou inclusive a fazer uma solenidade para formalizar o início das obras em 1899: nada se concretizou, pois Ockel vendeu a concessão para a Sociedade Colonizadora Hanseática e a ausência de recursos novamente foi o empecilho para o início das obras. Ainda no século XIX, uma nova Lei, nº 354 de 1899, cederia nova concessão, semelhante à anterior, agora concedida a A.W. Sellin, novo diretor da colônia Hansa, que deveria sair de Aquidaban (Blumenau), atravessaria o rio Itajai-Açu e Rio Hercílio, chegando até Rio Negro, em extensão total de 150 quilômetros. Novamente esta concessão caduca, novamente a falta de recursos era o motivo (FILHO, 2008).

A partir deste confuso jogo político acerca da construção de uma ferrovia no Vale do Itajaí, aumentou também a expectativa dos colonos em relação a tal obra. A demanda havia chegado na pauta dos trabalhadores imigrantes, parcela que crescia significativamente com o aumento das colônias e que viam na ferrovia tanto um implemento incrível para as questões logísticas da região como também uma oportunidade de trabalho. De fato, a chegada da ferrovia no Vale gerava uma expectativa muito grande de novos empregos e aquecimento da economia local, como podemos notar nesta carta de um imigrante alemão pedindo informações sobre as colônias e a chegada da ferrovia no Vale:

Eu estive no Brasil em 1903 e me arrependo de não ter ficado. Aqui a falta de trabalho é grande. Lamento todo o dia por ter deixado o Brasil. Na Alemanha cada ano a situação piora. (...) Será que a estrada de ferro vai ser construída? (...) Chegar a adquirir algum dinheiro na Argentina é impossível. Eu vou voltar a Hansa. Lá também posso viver. Quando a ferrovia for construída, também haverá trabalho ¹¹

Nesta outra correspondência, notamos as duas principais preocupações dos imigrantes: a chegada da ferrovia e a ameaça dos indígenas:

Minha esposa, que tanto desejava sair da Hansa, agora quer novamente voltar, razão porque gostaria de saber se a construção da via férrea acontecerá, e se podemos contar com a mesma, bem como se a aquisição de uma colônia foi reduzida em preço. Gostaria muito de saber as atuais condições de compra. Também estou interessado no que se refere aos bugres. Saber se ainda estão atacando.¹²

Vemos que a expectativa da sociedade colonial do Vale do Itajaí para a chegada de uma ferrovia era grande e sempre esbarrava no mesmo problema: a falta de recursos para

¹¹ Carta veiculada no artigo “A História de Ibirama na correspondência dos imigrantes”. In: Blumenau em Cadernos. Blumenau, 30 (1), 1989, p. 27-28.

¹² Carta datada de 1907, assinada por A. K., veiculada no artigo “A História de Ibirama na correspondência dos imigrantes”. In: Blumenau em Cadernos. Blumenau, 29 (11/12), 1988, p. 367

viabilizar o empreendimento. Para vencer esta impossibilidade material que há anos entravava o início das obras da tão desejada estrada de ferro do Vale, a Sociedade Colonizadora Hanseática passa a recorrer ao Estado alemão buscando a celebração de contratos e o levantamento de fundos em auxílio aos seus pares germânicos instalados no sul do Brasil. Aqui podemos destacar a figura de Pedro Christiano Feddersen, empresário de Blumenau que foi importante articulador entre as demandas da sociedade colonial e o conglomerado de empresários alemães. Por parte dos alemães, havia grande expectativa que com a chegada da ferrovia se ampliasse o Porto de Itajaí, o que teria a capacidade de aumentar o volume de comércio exterior das colônias teuto-brasileiras¹³. É deste esforço que resulta, em 02 de fevereiro de 1907, a fundação da Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), com sede em Berlim e 100% capital alemão, através de um consórcio entre a Sociedade Colonizadora e bancos e empresários germânicos. Com esta nova concessão, adquirida através da Lei nº 225 de 1904¹⁴, a Sociedade Colonizadora transfere para a EFSC o direito da construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que integrasse o Vale do Itajaí, partindo da cidade de Blumenau e visando inicialmente a integração das cidades a oeste; passando por Hammonia e chegando em Rio Negro, onde dali haveria um ramal que chegasse até Curitiba. O ramal que ligaria Blumenau ao Porto de Itajaí ficaria para uma segunda etapa de construção. Enfim, seriam iniciadas as obras da estrada de ferro.

3.2.1 - O debate sobre a questão indígena na sociedade do Vale

Enquanto os trâmites políticos para a construção da EFSC se desdobravam na Câmara e nos altos círculos sociais do Vale do Itajaí, a perseguição aos xokleng voltou a crescer consideravelmente na primeira década do século XX. Grande parcela da opinião pública clamava pelo fim do “problema do índio”, não importando os meios empregados. O imaginário do colono se aterrorizava com os “botocudos”: selvagens, indomáveis e hostis. É verdade que nos mesmos anos que cresce a guerra aos botocudos também foi registrado o aumento das investidas por parte dos xokleng¹⁵, o que nos dá a percepção da hostilidade daquele momento histórico entre indígenas e não-indígenas. Cada vez mais, colonos se

¹³ Este foi o posicionamento emitido por Otto Rohkohl, primeiro diretor da EFSC, em entrevista veiculada no periódico Blumenau em Cadernos, 1957, tomo 02, p.30

¹⁴ A lei reserva a concessão a Harry Von Skinner, que posteriormente vendeu para a Sociedade Colonizadora Hanseática por 20.000 marcos. In: FILHO, 2008, p.114-115

¹⁵ De acordo com a Tabela referida nota de rodapé nº 9, presente em BAULER, 2014.

organizavam para angariar fundos e contratar o serviço de bugreiros para “limpar” áreas para que a expansão territorial das colônias não fosse ameaçada.

É importante ressaltar a atuação da imprensa neste contexto enquanto formadora de opinião pública. Blumenau assistia a uma verdadeira guerra editorial entre os dois principais jornais da cidade, antagônicos entre si quanto à questão indígena. De um lado, atendendo a opinião mais predominante na sociedade colonial, estava o *Der Urwaldsbote* (“O mensageiro da selva”), fundado em 1893 e que na segunda metade da década de 1910 foi dirigido pelo alemão Eugen Fouquet, advogado e jornalista influente de Blumenau, defensor declarado da política de extermínio aos indígenas. De outro, o *Blumenauer Zeitung* (“Jornal de Blumenau”), o primeiro jornal da cidade, fundado em 1882 e que era dirigido então por Hugo Gensch, que representava as vozes dissidentes da sociedade colonial pois era contrário a guerra não-declarada aos botocudos. Através das páginas destes dois jornais, podemos entender melhor como o debate sobre a questão indígena se desenrolou em Blumenau e no Vale do Itajaí como um todo, já que alguns jornais traduziam e repercutiam algumas de suas matérias traduzidas para o português (como o jornal Novidades, de Itajaí).

O jornal *Der Urwaldsbote* com certeza catalisou a grande maioria dos colonos em relação à política quanto aos indígenas. Absolutamente favorável a eliminação do índio na região do Vale do Itajaí, o jornal constantemente trazia relatos sobre ofensivas indígenas que se multiplicavam, sempre carregados de tons de horror e alarme, construindo no imaginário do colono um intenso clima de medo ante os “botocudos”. Eugen Fouquet entendia que além do índio representar um entrave ao progresso da sociedade colonial, também representava um perigo real ao colono, uma ameaça constante à vida dos germânicos e seus descendentes. Ganham enorme repercussão suas notas e inflamados editoriais no *Der Urwaldsbote*, relatando a constante ameaça indígena, e que por vezes convocavam a população à guerra aos indígenas:

O que nos resta é somente a defesa própria, diante de que – esperamos – não recuarão os enérgicos moradores do campo, indiferentes com as vozerias insensatas de uns históricos apóstolos da humanidade. Reclama vingança o sangue das indefesas mulheres e crianças, e se por cada uma das vítimas dez cães vermelhos tivessem de deixar a vida, ainda não seria satisfatória a desforra. (*Der Urwaldsbote*, 02/01/1910)¹⁶

¹⁶ In: WITTMANN, 2007, p.90

Não é exagero classificarmos Eugen Fouquet como um indivíduo racista e defensor de políticas eugenistas. Fouquet militava por uma sociedade germânica fechada em Santa Catarina, uma verdadeira colônia alemã nos trópicos. Não estava sozinho em suas convicções, dentro de um contexto de exacerbado nacionalismo alemão que foi muito presente no sul do Brasil nas primeiras décadas do século XX - o chamado “perigo alemão”, que viria a ser muito combatido no período do Estado Novo. Segundo Seyferth, o nacionalismo alemão estava baseado no conceito de *deutschtum*, que englobaria “a língua, a cultura, o *Geist* (espírito) alemão, a lealdade à Alemanha, enfim, tudo que está relacionado a ela” (SEYFERTH, 1981, p. 46 Apud WITTMANN, 2007, p.86).

Fouquet era representante destes valores. Acusava germânicos do partido de oposição de “traidores da raça” por discordarem de suas idéias eugênicas. Era contrário a integração dos alemães com outras raças, em um arquétipo de supremacia da etnia germânica como ideia de “raça pura”. O trecho a seguir, veiculado no *Der Urwaldsbote*, deixa claro seu posicionamento:

É de se esperar que cada qual concorde que a mistura de sangue indiano deverá rebaixar os teuto-brasileiros. Estes filhos de bugres são um acréscimo de população que não é absolutamente desejável e que não traz vantagem alguma para o Estado (*Der Urwaldsbote*, 21/03/1908)¹⁷

Fouquet utilizava seu jornal e influência para divulgar suas ideias, que encontraram inúmeros simpatizantes e seguidores na sociedade colonial catarinense. Para ele, a sociedade de Blumenau deveria ser pensada e estruturada para o povo germânico, sendo as demais raças relegadas a um papel secundário. Defendeu sistemas excludentes de educação e sociabilidade que marginalizaria negros e mestiços em geral. Aos indígenas, defendia se tratarem de animais selvagens, indomáveis, incapazes da socialização nos padrões europeus.

De visão antagônica, o rival *Blumenauer Zeitung* denunciava à sociedade colonial os horrores praticados contra os indígenas. Tinha na figura de seu diretor, o humanista alemão Hugo Gensch, o principal opositor às ideias defendidas nas páginas do *Der Urwaldsbote* de Fouquet. Gensch defendia a tutela do indígena como instrumento para a socialização destes, entendendo que os xokleng se encontravam em um estágio civilizatório anterior ao do homem europeu, entretanto passível de ser alcançado. Ainda que este caráter paternalista colonial em

¹⁷ In: WITTMANN, 2007, p.90

relação aos indígenas já esteja ultrapassado dentro da antropologia, é importante ressaltar que estes esforços de Gensch foram essenciais para amplificar o debate sobre como se estava conduzindo as interações entre não-indígenas e indígenas. Chamado sarcasticamente como “*bugervater*” (“pai dos bugres”) por Fouquet (WITTMANN, 2007, p.89), Gensch defendia que famílias tradicionais de Blumenau adotassem crianças indígenas órfãs capturadas nas incursões de bugreiros - como ele mesmo fez, caso que ganhou repercussão internacional e que iremos detalhar no capítulo seguinte.

O ano de 1908 marca especial embate entre os dois editoriais em Blumenau. Era o segundo ano de execução das obras da EFSC e o acirramento entre colonos e indígenas alcançava um de seus pontos máximos de hostilidade. Intensificaram-se a atuação de bugreiros; aumentou-se a resistência dos xokleng. Gensch denunciava que uma guerra injusta era travada contra os nativos, inflamada pelas palavras de Fouquet através de seu jornal:

O redator do *Urwaldsbote* é um fanático germanófilo para o sul do Brasil. Sonha com uma estação colonial ideal para seus compatriotas, que aqui aportam, sem perigos, sem sacrifícios. Belo sonho, que cada um pode seguir como quiser. Mas para concretizá-lo, ele prega um total extermínio, um massacre completo desta infeliz raça, que habita nossas florestas e que, por direito ou por 91 necessidade, lutam pela sobrevivência. (...) Sua maneira de agir é: o massacre e a escravização de nossos patrícios. A exclusão dos negros, mulatos e mestiços de toda vida política e social da Nação. Mesmo a proibição de casamentos entre negros e brancos é um sonho que quer transmitir a nós que somos civilizados. (...) É insuportável saber que sob a proteção da administração pública, num órgão oficial, se encontre um louco, um louco perverso e que pode continuamente pregar aos sete ventos a matança dos índios, a escravização e humilhação de crianças que escaparam da espada assassina. (*Blumenauer Zeitung*, 18/04/1908)¹⁸

Enquanto isso, seu rival editorial seguia sua linha ideológica. Nesta outra nota de 1908, ao criticar a ideia de Gensch sobre a adoção de crianças órfãs indígenas por famílias brancas, Fouquet demonstra outra vez sua visão preconceituosa e determinista:

Não falta ocasião em Blumenau de ver-se como as crianças bugres aprisionadas, rapazes e raparigas, são educadas e tratadas com mimos. Enfeitam-nos como se fossem filhos de senhores e os deixam até tomar parte em festas de crianças. Um filho de botocudo ou coroadado que ostenta meias e sapatos não se persuadirá que é alguma coisa melhor do que um filho de colono que anda descalço? Não é justo também que filhos de índios sejam recebidos em uma escola alemã, assim como para filhos de negros não devia lá haver lugar. O botocudo e o coroadado ficam selvagens em suas inclinações e sentimentos mesmo se crescem entre brancos e se são vestidos pelas últimas modas em Paris. (*Der Urwaldsbote*, 21/03/1908.)¹⁹

¹⁸ In: WITTMANN, 2007, p.90

¹⁹ In: WITTMANN, 2007, p.91

De fato, a troca de acusações entre os dois jornais se intensifica a partir do início das obras da EFSC, período de intensa hostilidade aos indígenas. O clamor da sociedade colonial para a inauguração da estrada de ferro provavelmente acelerou o processo e acabou por acirrar ainda mais as animosidades entre colonos e os xokleng, já que a presença dos nativos na mata, que lutavam contra sua destruição, era uma das adversidades encontradas na implementação da obra. Os jornais imprimiam ao público suas visões sobre o tema, cada um apresentando suas soluções antagônicas e encontrando o respaldo em suas diferentes parcelas da sociedade. Para desmitificar o discurso de que a sociedade colonial estava em perigo constante ante a presença dos indígenas, Gensch resolveu investigar mais a fundo o real número de colonos mortos por indígenas desde a fundação de Blumenau, trazendo dados estatísticos ao invés da retórica estimativa adotada pelo *Der Urwaldsbote*. Chegou ao número inferior a quarenta colonos mortos em 58 anos de Blumenau (WITTMANN, 2007). Impossível é contabilizar o número de indígenas mortos, uma vez que os relatos das excursões dos bugreiros e seus “inventários” nunca entraram nos livros oficiais. Resta somente a perversa projeção do total de vítimas, feridos, viúvas e órfãos em mais de 40 anos de atuação de um dos mais vis ofícios praticados por não-indígenas na história do Brasil. Ante a impossibilidade de números oficiais, não seria exagero reservarmos o termo “genocídio” para este período de nossa história.²⁰

3.2.2 - Iniciam-se as obras da EFSC

Podemos tomar como ponto de princípio da efetiva implementação da estrada de ferro no Vale do Itajaí o ano de 1906, onde se iniciam os estudos definitivos que precedem o início das obras sob a orientação do primeiro diretor da EFSC, Sr. Otto Rohkohl. Aqui, cabe salientar que o período que precede o início das obras trata-se de um dos mais importantes no processo de construção. A fase dos estudos para a implementação da ferrovia, com a análise topográfica da região onde planeja-se o trajeto, é de extrema importância. No Vale do Itajaí, comissões de estudo adentravam mata adentro para entender o relevo da região e fazer cálculos - contando com o auxílio e proteção de bugreiros. Segundo a literatura específica

²⁰ Este também é o entendimento do jurista Jorge Medeiros da Silva em sua obra “A proteção penal do silvícola”, referenciado no artigo de ATHANÁZIO, 1984, p.272

sobre o tema, as etapas necessárias para construção de uma estrada de ferro, cronologicamente, seriam:

1) o reconhecimento, etapa na qual se faz um estudo rápido do terreno entre os dois pontos extremos da estrada a construir; 2) exploração, na qual se escolhe a faixa de terreno mais conveniente ao traçado da ferrovia, dentro da zona limitada pelo reconhecimento; 3) projeto, onde o engenheiro constrói a planta e o traçado do eixo definitivo da estrada sobre o papel, analisando ainda as possíveis obras de arte; 4) orçamento, ou seja, o cálculo do custo provável da estrada pronta para ser trafegada; 5) locação, que consiste no estaqueamento do eixo definitivo da estrada, na marcação das obras de arte e organização dos dados precisos para se fazer o movimento de terras; 6) construção, compreendendo a abertura dos cortes, elaboração dos aterros, construção de obras de arte, edifícios e via permanente, linhas telegráficas, etc. Uma sétima fase seria a fase do tráfego, em geral não abordada pelos autores. Portanto, uma Estrada de Ferro operacional era estabelecida em três períodos distintos: o dos estudos, abrangendo as cinco primeiras operações; o da construção e do tráfego. (ALBUQUERQUE, 1913, p. 16/17 Apud ESPIG, 2008, p.252)

Iniciada a fase de estudos ainda em 1906, também se deram os trâmites político-administrativos entre a companhia EFSC e políticos e empresários do Vale, que se prolongaram até o início efetivo das obras, em dezembro de 1907²¹. Através de matérias veiculadas no *Blumenauer Zeitung* ao longo do ano de 1907, podemos acompanhar a progressão dos acontecimentos: a chegada de engenheiros alemães em contato com a Cia. Colonizadora Hanseática que já estudavam possibilidades de ampliação do trecho férreo planejado, que em uma segunda fase de construção deveria atingir as cidades de Rio Negro e Curitiba; em julho de 1907, a confirmação do levantamento de 7 milhões de réis em recursos provenientes da Alemanha que confirmaram em definitivo a construção da ferrovia, assim como a nomeação do engenheiro Oscar Castilhos, representando o governo, na fiscalização das obras; também foram noticiadas as escavações de terra para liberarem o trajeto e também para a futura estação central seria construída em Blumenau; os serviços de nivelção do volume fluvial do Itajaí em comparação com o de Blumenau, para o entendimento do nível das marés; a chegada do ferro e demais materiais no porto de Itajaí, em

²¹ Estes trâmites político-administrativos são lembrados na já referida entrevista de Otto Rohkohl veiculada no periódico Blumenau em Cadernos de 1957, Tomo 01, nº 2.

um volume “tão grande que dificilmente tudo será transportado para Blumenau até o fim do ano”²². Ou seja, a sociedade colonial acompanhava de perto - e com grande expectativa - a chegada da estrada de ferro ao Vale. Novamente a ideia de progresso é aventada no discurso da alta sociedade de Blumenau, o que deveria justificar as transformações que estavam sendo percebidas pelos imigrantes:

Também em outros setores já se trabalha ativamente e assim, antes de um ano, já poderá ser percorrido por "cavalo-de-ferro" o trecho até Indaial. Que muitos particulares se sintam prejudicados no que diz respeito ao traçado por onde deve passar o trem, é muito natural. Mas levar isto em consideração também não é possível, pois isto é o reflexo do progresso que vem a passos largos. (Blumenau em Cadernos, 1988, Tomo 8, p.250)

A economia local também já sentia os efeitos da chegada da ferrovia, mesmo nesta etapa preparatória. O mesmo *Blumenauer Zeitung* noticiava no mês de outubro o aumento populacional em Blumenau com a chegada de trabalhadores para a construção da EFSC:

A construção da via férrea trouxe muitos trabalhadores de várias regiões. Momentaneamente parada a construção na via de S. Francisco, trouxe muitos operários de lá, já entendidos do assunto. Assim, o comércio e bares também têm o seu movimento mais elevado. (Blumenau em Cadernos, 1988, Tomo 8, p.250)

O início das obras se deu oficialmente no mês de dezembro de 1907 e definitivamente movimentou a região, com a chegada de trabalhadores em busca de oportunidades que não cessava. Estima-se que cerca de 1500 trabalhadores participaram da obra, entre eles alguns estrangeiros já experientes neste tipo de construção (FILHO, 2008). Entretanto, as técnicas rudimentares aplicadas expunham a precariedade de alguns aspectos do empreendimento. Igualmente como ocorreu na construção do trecho catarinense da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a ausência de escavadeiras forçava os trabalhadores a mover a terra por força de explosão de dinamites - “a muque” (ESPIG, 2008, p. 179). Ao que podemos inferir do noticiado pelo *Blumenauer Zeitung* em 1908, somente seis meses após o início das obras, acidentes envolvendo este tipo de técnica tornaram-se recorrentes:

Novo lamentável desastre na construção da ferrovia. Ao dinamitar certo trecho em Encano, foi ferido na explosão um operário de nascimento sueco, que na explosão,

²² Estas notas foram traduzidas para o português e publicadas pelo periódico Blumenau em Cadernos em 1988 e se encontram disponíveis no acervo online do Arquivo Histórico de Blumenau.

perdeu um braço. Agora já aconteceram tantos desastres lamentáveis com as detonações de dinamite, que é preciso tomar providências para que não se repitam tão frequentemente. (*Blumenauer Zeitung*, Ano 27, N.o 29 sábado, 18/07/1908²³)

No início do ano seguinte, em 1909, é a febre que acomete grande parte dos trabalhadores da ferrovia nos arredores de Hansa, causando baixas diárias:

Na Hansa e arredores, está, grassando uma febre, que está se tornando preocupante, o foco parece ser em Cipó Bonlanço, este é o trecho entre Subida e Hansa. Diariamente, operários da Companhia Ferroviária são atacados pela febre. (Blumenau em Cadernos, 1988, Tomo 8, p.253)

Paralelamente às obras da EFSC, a ação de bugreiros e batedores do mato seguia de forma impiedosa, em um processo contínuo e integrado de expansão das colônias. A segurança das turmas de trabalhadores da ferrovia, assim como a segurança das colônias que cresciam, dependiam da ação homicida dos bugreiros. Segundo Hugo Gensch, editor do *Blumenauer Zeitung*, o alarmismo propagado pelo rival *Der Urwaldsbote* fazia seus efeitos, fazendo uma correlação entre o aumento da repercussão negativa na imprensa em relação aos xokleng e a propagação das investidas destinadas a eliminar indígenas, em uma campanha de iniciativa civil (porém que contava com o respaldo oficial):

Nos últimos anos foi levantado, por parte de determinada imprensa, e sem motivo razoável, tal gritaria contra os selvagens, que o resultado infeliz foi o sacrificio de algumas centenas de peles pardas. (GENSCH, 2012, p.4 Apud WITTMAN, 2007, p. 87)

As obras se seguiram durante todo o ano de 1909, com o noticiário reportando os desdobramentos logísticos para o prosseguimento das operações, os acidentes de trabalho durante a execução dos trabalhos, os trâmites políticos que antecederam a tão aguardada inauguração. O primeiro trecho da ferrovia a ser concluída partiria de Blumenau até Warnow (atual Indaial), em um trecho de 30 quilômetros que eram vencidos em 2 horas de viagem²⁴. A inauguração ficou marcada para 3 de maio, que à época era considerado feriado devido ao entendimento inicial sobre o dia de “descobrimento” do Brasil²⁵. A solenidade foi de grandes

²³ Matéria traduzida para o português e veiculada no periódico Blumenau em Cadernos, 1988, Tomo 29, nº 8.

²⁴ De acordo com matéria veiculada no periódico Blumenau em Cadernos, 1969, Tomo 10, maio de 1969, p.84.

²⁵ Até a vinda da Família Real portuguesa ao Brasil em 1808 e o acesso a carta de Pero Vaz de Caminha, a data do descobrimento havia sido designada em 03 de maio pelo historiador português Gaspar Correia, em alusão ao Dia de Santa Cruz, santa homenageada nos primeiros nomes da colônia.

proporções e contou com mais de 200 convidados além de música, flores e bandeiras do Brasil e da Alemanha flamulando no ar²⁶.

Inaugurado o primeiro trecho Blumenau-Warnow em maio, nos meses seguintes foram sendo entregues os desdobramentos: Warnow até Diamante, em 01 de junho; Diamante até o centro de Ascurra, somente dois dias depois; de Ascurra até Aquidaban (atual Apiúna), em primeiro de julho; e de Aquidaban até Hamônia (atual Ibirama), em outubro, concluindo então o primeiro trajeto prometido, saindo de Blumenau alcançando a colônia Hamônia, em uma extensão total de 69 quilômetros. A tão sonhada ferrovia havia sido finalmente construída no Vale do Itajaí.

Concluído o trecho principal Blumenau-Hammônia em outubro de 1909, a demanda pela extensão da ferrovia através de um entroncamento já se inicia na sociedade blumenauense, com as cidades de Curitiba e Rio Negro pleiteando a sua inserção no curso desde antes do início da obra principal. Com o início das operações da ferrovia no Vale do Itajaí, as cidades vizinhas passam a vislumbrar a inclusão de seus destinos no futuro entroncamento, a fim de integrar esse ciclo econômico dinamizado, cujo objetivo final seria alcançar o Porto de Itajaí e o tão almejado escoamento internacional.

O clamor da opinião pública acelerava a “marcha para o progresso”, com os adventos da revolução industrial se impondo sobre o meio ambiente e o capitalismo se impondo sobre os seres humanos. Os xokleng e demais indígenas eram potenciais empecilhos a serem superados neste trajeto, não importando os meios empregados para se atingir este objetivo. Não fosse um episódio ocorrido em 1909 e que atraiu a atenção internacional sobre o tema, provavelmente o genocídio seria ainda maior.

²⁶ Blumenau em Cadernos, 1969, Tomo 10, maio de 1969, p.84.

4 - ENCONTRO, “PACIFICAÇÃO” E ALDEAMENTO

4.1 - O XVI CONGRESSO AMERICANISTA E A CRIAÇÃO DO SPI

A questão da perseguição aos xokleng no Vale do Itajaí havia atingido seu ápice na segunda metade da década de 1910, enquanto avançavam as obras da EFSC. As chacinas promovidas por grupos de bugreiros tornaram-se recorrentes e com o número de vítimas cada vez maior, além das mulheres e crianças capturadas durante as incursões. Hugo Gensch, diretor do *Blumenauer Zeitung*, havia se envolvido pessoalmente no debate quanto à questão dos indígenas do Vale, militando sobre a “salvação” dos índios através da catequese e a educação nos moldes ocidentais. Uma das práticas defendidas por Gensch foi a adoção de crianças órfãs xokleng capturadas por bugreiros, pois se estas recebessem a devida educação europeia, defendia Gensch, estariam aptas para integrar a sociedade “civilizada”. A partir desta visão defendida, o próprio Hugo Gensch adotou a menina Korikrã (rebatizada como Maria Korikrã Gensch), de 6 anos, órfã sobrevivente de um dos ataques liderados por Martinho Bugreiro em 1905. Gensch fez desta experiência pessoal a prova prática de sua militância que foi capaz de atrair a atenção internacional para o caso dos xokleng do Vale.

No ano de 1908 foi realizado em Viena o XVI Congresso Americanista, encontro bienal que reunia estudiosos do mundo todo, entusiastas das questões envolvendo o Novo Continente, onde o estudo e o debate a respeito dos aborígenes - sempre de um ponto de vista eurocêntrico, cabe-se dizer - evoluía ano após ano. Importantes antropólogos e cientistas estavam em Viena naquele ano de 1908, como o etnógrafo tcheco Albert Fric, que havia estado no Brasil já por três ocasiões (a serviço dos museus de Berlim e Hamburgo) e que em 1906 percorreu o interior do Paraná e Santa Catarina, entrando em contato com a brutal realidade dos indígenas frente o avanço da colonização. Fric havia se engajado na causa indígena e estava decidido a denunciar os crimes que ocorriam nas colônias do Sul do Brasil. O discurso de Fric apresentado em 14 de setembro ganhou repercussão mundial ao acusar os colonizadores brasileiros e europeus como responsáveis pela guerra de extermínio empreendida contra os xokleng no Vale do Itajaí. Fric fora enfático em sua denúncia, convocando inclusive os congressistas a elaborarem um manifesto contra o genocídio que estava em curso. Isto rendeu a Fric diversos inimigos em Viena, que lhe acusavam de carecer de métodos científicos em sua análise. Ríspidas discussões se seguiram. A denúncia de Fric sobre o envolvimento europeu neste projeto de extermínio causou um enorme

constrangimento. O Congresso, por fim, pronunciou-se sinalizando solidariedade com a causa, porém se eximindo de qualquer atitude, alegando que a responsabilidade da segurança dos nativos recai sob as autoridades governamentais no Brasil. O manifesto convocado por Fric nunca fora produzido (WITTMANN, 2007).

Hugo Gensch também foi a Viena. Integrando a comitiva brasileira de delegados, ele lá apresentou sua monografia produzida a partir de sua experiência pessoal com a menina Maria Korikrã Gensch: “A educação de uma menina indígena: colaboração para a solução do problema dos índios”²⁷. Gensch traria em sua exposição o processo de “evolução” da educação da pequena Maria Korikrã, além de também elaborar um dicionário do alemão para a língua dos nativos - que viria a ser essencial para, futuramente, Eduardo Hoerhann conseguir realizar sua aproximação pacífica com os xokleng. Curiosamente, Gensch e Fric tornaram-se adversários políticos no Congresso justamente a partir da experiência da adoção da menina Korikrã, uma vez que Fric defendia o retorno destas crianças às poucas tribos ainda existentes e caracterizava iniciativas como as de Gensch como semelhantes ao processo de escravidão - o que enfureceu o alemão.

A monografia de Hugo Gensch se notabilizou pelo tom de denúncia quanto à situação dos xokleng do Vale do Itajaí. Gensch utilizou a tribuna do Congresso Americanista em Viena para chamar a atenção internacional para o que acontecia com os indígenas no sul do Brasil, como um todo, a partir da experiência em Blumenau e no Vale. Ao falar sobre os bugreiros e seus métodos de caça aos indígenas, Gensch não poupou palavras, caracterizando-os como:

Horda de assassinos; aventureiros de todas as nações(...) a escória da humanidade, os quais armados até os dentes, os rastreiam na selva como caça, atacando-os durante o sono, abatendo-os a sangue frio. (GENSCH, 2012, p.11 Apud BAULER, 2014, p. 52)

Hugo Gensch, que havia acumulado anos de militância na causa da catequese e proteção aos nativos a partir de seu jornal *Blumenauer Zeitung*, agora tinha a oportunidade de expor para o mundo - ao menos para a comunidade científica - a cruel situação que ocorria no Brasil e a urgência que o tema merecia, uma vez que os poucos sobreviventes indígenas ainda corriam perigo com a marcha da colonização em andamento. A emblemática abertura de sua

²⁷ Título da versão traduzida para o português referenciada na obra de Angelina Witman e demais autores. O título original da obra: *Die Erziehung eines Indianerkindes*.

monografia correu o mundo com a frase: “A história dos índios de nosso estado resume-se, até agora, na guerra interminável de extermínio aos mesmos” (GENSCH, 2012, p.11 Apud WITTMANN, 2007, p. 87). Tais palavras teriam profundo impacto, gerando consequências políticas que atravessaram o Atlântico e chegaram até o Brasil, que agora era de certa forma pressionado internacionalmente pela resolução de tal situação. Os desdobramentos políticos a partir do VVI Congresso Americanista de Viena resultaram na criação do Serviço de Proteção aos Índios e Localização dos Trabalhadores Nacionais (SPI-LTN), no ano de 1910, e que já de início teria atuação direta na região do Vale do Itajaí. Criado pela Lei nº 8.072 de 20 de junho de 1910, o SPI-LTN teria como premissas básicas:

Trata-se conforme indica o seu próprio título, de um serviço de caráter altamente social em que o Governo Federal procura a um só tempo amparar com seu valimento as inúmeras hordas abandonadas de silvícolas brasileiros e agremiar em núcleos isentos de miséria os humildes trabalhadores patrícios. No primeiro caso a acção da Inspectoria limita-se a uma mera assistência protectora, sem nenhum caracter de catechese e, portanto, sem nenhuma influencia directa nas crenças e costumes do índio, mas garantindo-lhe a liberdade e a subsistência e defendendo-o indefectivelmente de qualquer espécie de opressão ou vexame por parte do civilizado. (Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, Prospecto do SPI-LTN, 1911)²⁸

No ano seguinte, através do Decreto nº 9.214, de 15 de novembro de 1911, as atribuições e escopo do SPI-LTN eram mais especificamente definidos:

Art. 2.º, § 3 – Pôr em prática os meios mais eficazes para evitar que os civilizados invadam terras dos índios e reciprocamente.

Art. 2.º, § 4 – Fazer respeitar a organização interna das diversas tribos, sua independência, seus hábitos e instituições, não intervindo para alterá-los senão com brandura e consultando sempre a vontade dos respectivos chefes.

Art. 2.º, § 12 – Promover, sempre que for possível, e pelos meios permitidos em direito, a restituição dos terrenos que lhes tenham sido usurpados²⁹.

Reformado em 1914 para simplesmente SPI, o Serviço de Proteção ao Índio era amparado pelo exército em sua atuação no território nacional. Seu primeiro diretor foi

²⁸ Disponível em

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D8072.htm#:~:text=DECRETO%20No%208.072%2C%20DE%2020%20DE%20JUNHO%20DE%201910.&text=Cr%C3%AAa%20o%20Servi%C3%A7o%20de%20Protec%C3%A7%C3%A3o,e%20aprova%20o%20respectivo%20regulamento. Acessado em 13 de maio de 2021.

²⁹ Disponível em

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-9214-15-dezembro-1911-518009-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=2.356%2C%20de%2031%20de%20dezembro,da%20Agricultura%2C%20Industria%20e%20Comercio>. Acessado em 13 de maio de 2021.

Cândido Mariano de Silva Rondon - o mítico Marechal Rondon, responsável pela implementação de linhas telegráficas que cruzaram florestas brasileiras no início do século XX. A atuação do SPI na região Sul se dava através da Inspetoria Regional 7, sob a direção do inspetor geral José Maria de Paula. A intenção prioritária era abafar a crise humanitária deflagrada no XVII Congresso Americanista, visando inibir as ações de particulares e bugreiros a partir da intermediação oficial de contato com os indígenas e a criação de postos oficiais pensados para atrair os nativos, visando o desenvolvimento de comunidades aldeadas “integradas” com a sociedade não-indígena. Nestes postos os indígenas receberiam uma educação formal, teriam lições de patriotismo e seriam incentivados ao desenvolvimento de uma agricultura familiar visando a subsistência. Mais importante ainda, os indígenas teriam a promessa de proteção contra os bugreiros, em uma guerra que já durava mais de cinquenta anos. A sociedade do Vale do Itajaí receberia com ótimos olhos o início da atuação do SPI na região, que representaria o fim do “problema dos botocudos”, a tão sonhada segurança que a sociedade colonial reclamava para a sua prosperidade. O SPI também teve uma atuação direta na questão agrária/imobiliária no interior do Estado, uma vez que sua política de aldeamentos dos indígenas liberava novas terras para o avanço da marcha da colonização e isto fora primordial para o avanço do projeto de expansão da EFSC, pelo qual clamava a sociedade colonial.

4.2 - A EXPANSÃO DA EFSC E O “PROBLEMA DOS BOTOCUDOS”

Com o início das operações da ferrovia no Vale do Itajaí, as cidades vizinhas passam a pleitear a inclusão de seus destinos no futuro entroncamento, a fim de integrar esse ciclo econômico dinamizado, cujo objetivo final seria alcançar o Porto de Itajaí e assim a possibilidade de escoamento internacional de seus produtos. A direção da EFSC já possuía planos de expansão da ferrovia no sentido da cidade de Rio do Sul, em um audacioso projeto que teria como destino final a divisa com a Argentina, a partir da foz do Itajaí-Açu que nasce do encontro dos rios Itajaí Norte e Sul (WITTMANN, 2007). Tal projeto encontrou resistência da ala política do Paraná e São Paulo, que temiam pela concorrência com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. No Vale, o discurso pela ampliação da ferrovia já aparece na imprensa em 1910, pouco menos de um ano após a inauguração do trecho principal. Seguindo sua linha editorial característica, o jornal *Der Urwaldsbote* expressava os anseios de parte da sociedade, clamando pela continuação da estrada de ferro:

A construção das estradas Madeira-Mamoré e São Paulo-Rio Grande provou que as empresas brasileiras têm a coragem necessária para penetrar os ínvios sertões, fazendo apitar a máquina em regiões incógnitas do interior, despertando as gerações que dormem na escuridão do mato, franqueando-lhes o caminho da luz e do progresso(...) Aqui, para que se possam assentar as dormentes, é necessário um trabalho custoso, a saber: derrubar o mato, construir pontes, cavoucar pedras, desaguar planícies, e **tudo isso acompanhado da luta contra animais perigosos e contra os primitivos senhores da terra, os índios que recuam diante da cultura**” (*Der Urwaldsbote*, 25/09/1910.)³⁰

Os primeiros anos de atuação do SPI contaram com bastante insucesso a partir de tentativas malogradas de contatos pacíficos com os xokleng. Alguns postos de atração foram construídos em localidades estratégicas. Lá, visando despertar a curiosidade dos indígenas, um gramofone reproduzia melodias eruditas e uma bandeira do Brasil era hasteada e recolhida diariamente, ao som do hino nacional. Mantimentos alimentares ficavam exibidos a disposição dos indígenas e funcionários passavam pelo posto visando o contato amistoso com os nativos. Entretanto, o início da operação foi bastante frustrante, uma vez que os indígenas haviam se tornado cada vez mais hostis ante a ameaça de morte pela qual viviam. Diversos ataques aos postos de atração montados pelo SPI - Postos Plate, São João, Krauel - passam a serem empreendidos, resultando muitas vezes em trabalhadores mortos e incêndios promovidos pelos xokleng³¹. O clima de medo e vingança estava a todo vapor na sociedade colonial, mesmo com a criação do SPI. Em mensagem do Governador do Estado, Vidal Ramos, ao Congresso Representativo de Santa Catarina, em 1911, deixa claro que a pauta do “problema dos índios” não havia saído da agenda oficial:

Não é possível consentir que o índio nômade, a sombra da proteção que lhe oferecemos, vá fazendo guerra ao trabalhador civilizado, repelindo-o assim do solo que queremos e devemos povoar, para a grandeza do país. Seria isso um perigoso retrocesso, cujas consequências entorpeceriam, por muitos anos, o povoamento de alguns Estados da Federação, principalmente do nosso que tanto precisa do braço alienígena, ao qual, aliás, já tanto deve. (Mensagem do Governador do Estado, 1911, p. 38-39)

Ante um novo recrudescimento entre os xokleng e os não-indígenas, a EFSC buscava viabilidade para a sua expansão em novas matas. Uma comissão de estudos para a ampliação da ferrovia foi formada sob a direção de Joaquim Breves Filho, engenheiro carioca vindo de

³⁰ In: WITTMANN, 2007, p. 52. Grifo nosso

³¹ Muitos destes ataques estão mencionados nas cartas escritas por Eduardo Hoerhann, analisadas na obra de Rafael Casanova Hoerhann, referenciada na bibliografia.

uma influente família - seu avô, o Comendador Joaquim José de Souza, fora conhecido como “Rei do Café” durante o Império. A família de Breves Filho possuía estreitas relações com a influente família Konder, de Santa Catarina, o que aproximou Breves Filho da EFSC, a qual viria a se tornar engenheiro-chefe em 1920, posteriormente. Joaquim Breves Filho iniciou sua jornada na EFSC ainda na década de 1910, como diretor da comissão de estudos para a ampliação da estrada de ferro. Data justamente deste período talvez o documento histórico mais importante na ligação entre a história da Estrada de Ferro Santa Catarina e a tragédia do povo xokleng, levantado a partir da pesquisa do autor José E. Finardi e recuperado através de artigo de Enéas Athanázio no periódico Blumenau em Cadernos, no ano de 1984³². Através desta pesquisa, foi dada luz ao conhecimento de provas documentais inequívocas reveladoras da ligação da EFSC e a atuação de bugreiros. Arquivadas no acervo do Arquivo Histórico de Blumenau José Ferreira da Silva encontram-se diversas listas de subscrição para expedições de Martinho Bugreiro e seu bando na perseguição e extermínio de indígenas. Em pelo menos uma delas - provavelmente não a única - consta o nome de Joaquim Breves Filho, então diretor da comissão de estudos para a expansão da EFSC³³. Este envolvimento entre um diretor da EFSC e a atuação do mais famoso e sanguinário bugreiro da época evidencia a cruel mentalidade colonial da época: que para que exista ferrovia, era necessário não existirem mais indígenas.

4.3 - OS XOKLENG, O SPI E A “PACIFICAÇÃO”

A atuação do SPI em seus primeiros anos colecionou insucessos e acontecimentos trágicos. Seguindo a doutrina amistosa pregada pelo seu primeiro diretor, Marechal Rondon, diversos funcionários do SPI foram feridos e mesmo vitimados seguindo à risca a orientação de não-agressão e busca pelo diálogo pacífico. Encontros violentos se somavam, reforçando o clima de insegurança dentro da sociedade colonial. Alguns episódios se notabilizaram e atraíram ainda mais a atenção da opinião pública para a questão, como a morte de Fioravante Esperança, diretor do SPI no Paraná, morto a flechadas (abraçado à bandeira nacional) pelos xokleng em 1912 (RIBEIRO, 1985) - mesmo ano em que o SPI proibiu oficialmente a ação

³² Periódico Blumenau em Cadernos, Tomo 25, setembro de 1984

³³ A menção de Athanázio não deixa clara se consta em mais de uma lista o nome de Joaquim Breves Filho. Tendo em vista o quadro da pandemia do corona vírus, o Arquivo Histórico de Blumenau se encontra fechado desde março de 2020, fato que impossibilitou a averiguação material do documento referido. Cabe assinalar que a possibilidade de acesso a estes documentos no Arquivo Histórico possibilita novas linhas de pesquisa para o aprofundamento do tema.

dos bugreiros na região do Vale, sob a supervisão do capitão Euclides de Castro e a polícia estadual de Santa Catarina. Em seus dois conturbados anos iniciais, o SPI já contava com a renúncia de um diretor - Vieira da Rosa - para a posse de Raul Abbott em janeiro de 1912 e sua primeira grande ação: a fundação de um posto de atração indígena em Ibirama. A atuação do SPI era vista como ineficiente por parte dos colonos, que buscavam burlar a fiscalização na contratação informal de bandos de bugreiros. Já os órgãos e repartições oficiais reclamavam a Abbott as devidas medidas necessárias para o controle dos indígenas, que aumentavam seus ataques. Em correspondência datada no mesmo ano de 1912, o engenheiro-chefe da Repartição Geral de Telégrafos, sr. Adolpho Goedner, se dirigia a Abbott após um ataque dos xokleng realizado nas imediações de Pouso Redondo (distrito de Blumenau a época), cobrando medidas por parte do SPI:

Solicito-vos em nome do Sr. Director Geral as providências que julgardes necessárias, a fim de cessarem os constantes assaltos de índios pelas imediações da estação telephonica de Pouso Redondo conforme a seguinte comunicação que recebia a 25 de julho último, do encarregado da estação de Indaial: “ Os índios estiveram três dias pelos arredores de Pouso Redondo. Mataram diversos animais pertencentes aos guarda-fios Petters e Knoblauch, levando toda a carne, temendo estes que lhe assaltem também suas casas. Há muitos vestígios de índios. O encarregado da estação telefônica pede comunicar e solicitar providências Inspetoria Índios para garantir vida e propriedade.” (GOELDNER, Adolpho Alfredo. [carta] 6 ago. 1912, Repartição Geral de Telégrafos. [para] ABBOTT, Raul. Ibirama. 1f. Providências contra ataques de indígenas.)³⁴

A pressão sob Abbott aumentaria consideravelmente após o episódio de um ataque dos xokleng ao Posto Krauel, que vitimou o trabalhador alemão Johan Horak e o posterior incêndio do Posto Plate, onde os indígenas destruíram a estrutura montada pelo SPI que havia sido evacuada após o ataque em Krauel. O *Der Uswaldbote* condenava publicamente a atuação do SPI, classificando como desastrosa a atuação do serviço:

Eis o ajuste de contas dos três anos de atividade de catequese em Santa Catarina. Todos estão de acordo conosco que disso ninguém se pode pavonear. Está palpável o mais completo fiasco, e o governo bem fará em tomar outro rumo para domesticar e civilizar os índios. Esses resultados da catequese apenas podem comprometer a boa fama do país e diminuir a imigração (Blumenau em Cadernos, Tomo IX, fevereiro de 1968, p. 192).

³⁴ In: HOERHANN, 2012, p.126.

Ante a pressão da opinião pública, Abbott apresentou sua renúncia em julho de 1914, ocasião em que assumiu a direção do Posto de Atração Indígena São João o jovem Eduardo Hoerhann, que havia ingressado no SPI como fotógrafo com apenas 15 anos. Ao contrário de seu predecessor, que se recusava ao encontro presencial com os indígenas, Eduardo dispunha de espírito aventureiro que motivava a busca por encontros entre sua equipe e os nativos. Tão somente 3 meses depois de sua posse, o grupo de Hoerhann conseguiria promover o primeiro encontro pacífico com os xokleng. Foi em 22 de setembro, nas imediações do Posto Ibirama (atual município de José Boiteux). O mais famoso relato consta na obra de Sílvio Coelho dos Santos, em que Hoerhann cruzou um rio desarmado e na a fim de estabelecer contato com os xokleng. Somente assim Hoerhann fora aceito pelos xokleng, utilizando do conhecimento de termos constantes no dicionário elaborado por Hugo Gensch em sua monografia, buscando ganhar sua confiança permanecendo entre eles pelos dias que se seguiram. Funcionários do SPI levavam presentes via canoas para os xokleng em sinal de amizade - alguns, atravessando também o rio, foram submetidos a pesados trabalhos braçais designados pelos indígenas. Eduardo Hoerhann contou com a desconfiança dos indígenas em alguns dos dias, sendo agredido e ameaçado de morte por ocasiões³⁵. Lentamente, conseguiu ganhar a confiança dos indígenas, conforme descreve em suas memórias:

Desde então tornou-se sua confiança e deram então a primeira prova de verdadeira amizade: Como já tivesse nome indígena batizaram-no, mais uma vez em atenção á sua coragem e grande destreza, dando-lhe o novo nome, sobre modo honroso, de ‘Méng-lêe’, isto é, onça negra” (HOERHANN. Eduardo. [carta] 25 jan. 1921, Ibirama. [para] BARBOSA. Luiz Bueno da Horta. Curitiba. 14f. Situação do Posto Plate)³⁶

Depois das provações durante seu período como cativo, Eduardo Hoerhann finalmente conseguiu que os xokleng aprovassem a chegada em definitivo de sua equipe. O passo seguinte era convencer os xokleng - cerca de 300 a 400 indivíduos - a permanecer dentro do território demarcado do posto. Liderados por Kovi Pathé e Vomblé Kuzu, os xokleng, após anos perseguidos pelos bugreiros, avaliaram que a única via de paz possível

³⁵ Em suas memórias registradas através de cartas, Hoerhann revisita o episódio onde fora traído por tradutores kaingang que o SPI levou ao posto. O kaingang Preiê havia contado aos xokleng que a real intenção de Eduardo era matá-los a facão enquanto dormiam. Nesta ocasião, Eduardo foi duramente agredido com suas próprias armas e por pouco não foi morto pelos xokleng. In: HOERHANN, 2012, p.143).

³⁶ In: HOERHANN, 2012, p.143

para o seu povo seria apertando a mão do homem branco - que lhe oferecia a promessa de segurança e o respeito às tradições dos nativos³⁷. O dia de 22 de setembro de 1914, que marcou o encontro pacífico de Eduardo Hoerhann com os xokleng, ficou gravado para a narrativa colonial como a “data da pacificação”. Ali foi fundado o Posto Duque de Caxias, nomeado em homenagem ao patrono do exército brasileiro, tio-bisavô de Hoerhann. Após anos de uma guerra de extermínio em curso, um ato simbólico representava alguma esperança de paz para os xokleng. Já para a comunidade colonial, a “pacificação” também simbolizava o fim de uma ameaça. Representava, porém, também uma constatação: agora confinados em um espaço e devidamente vigiados, os “botocudos”, enfim, poderiam ser superados pela marcha da colonização.

4.4 - EFSC: LENTA EXPANSÃO, RÁPIDO ABANDONO

A expansão da linha férrea no Vale era ansiosamente aguardada. Apesar da grande expectativa que girou em torno dos benefícios econômicos que a chegada da ferrovia traria para a região, a verdade é que a EFSC, em si, já iniciou suas operações praticamente como empresa deficitária. O menor fluxo de viagens em relação ao esperado e a escassez de subsídios do governo catarinense faz com que a companhia opere no débito já em seu primeiro ano de operação, o que preocupou o capital estrangeiro alemão, travando os planos de expansão da linha. Esta recusa do investimento alemão em financiar a expansão da ferrovia tinha um efeito cascata, pois somente com a chegada até o Porto de Itajaí a operação da EFSC teria alguma esperança de viabilidade de lucro. Ou seja, o déficit financeiro atual impedia novos investimentos para construir o trecho que chegasse ao Porto de Itajaí - e somente a ligação da ferrovia até o porto poderia salvá-la do rombo econômico, causa originária do problema. Não havia outra saída a não ser recorrer ao governo:

Diante do déficit na exploração da linha construída e entregue ao tráfego e na qual a Companhia empregou 5.000 contos de réis, parece fora de dúvida que não poderá, sem maior auxílio do governo, prosseguir na construção da linha” (Requerimento ao Ministério de Viação e Obras Públicas - COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1910, p. 1-2)³⁸

³⁷ O artigo que traz a perspectiva dos xokleng sobre a “pacificação” está disponível em: <https://cimi.org.br/2020/10/pacificacao-xokleng-armadilha-violencia-esbulho-territorial/> . Acessado em 14 de maio de 2021.

³⁸ In FILHO, 2009, p. 115

Durante seus quatro primeiros anos de operação, performando no débito através do congelamento de investimentos por parte dos alemães, houve mais de uma tentativa em passar a EFSC para o controle do governo federal - todas sem sucesso. Não havia interesse econômico por parte da União em adquirir uma pequena linha férrea local, de apenas 69 quilômetros, que não registrava resultados positivos em seus balanços. Este panorama somente se modificou em 1914 com o advento da Primeira Guerra Mundial. Com a declaração do governo brasileiro classificando a Alemanha como nação inimiga, decide-se intervir na situação da EFSC: declaram-se nulos os contratos celebrados com a companhia e o governo ordena a ocupação militar da sua sede, adquirindo também toda a infra-estrutura da operação da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau. O status da Alemanha enquanto nação inimiga também fez por proibir todas as publicações em língua alemã no território brasileiro, o que resultou em uma trégua forçada entre os jornais *Der Urwaldsbote* e *Blumenauer Zeitung*, agora suspensos de circulação. Sem a atração da imprensa, facilitava a atuação - agora clandestina - dos bugreiros, uma vez que muitos colonos não julgavam a ação do SPI eficiente, mesmo com a chamada “pacificação” (os primeiros anos de operação do Posto Duque de Caxias foram marcados por fugas de indígenas xokleng que retornavam a mata). Em nota emitida na época através do jornal O Dia, de Florianópolis, nota-se a preocupação da Chefatura da Polícia a respeito das ações dos bugreiros que seguiam ativas em 1912:

Ao Sub-delegado de Polícia de Santa Isabel - Recomendando-lhe as necessárias providências no sentido de ser impedido uma batida aos silvícolas que Martinho Bugreiro pretende levar a feito por estes dias. (O Dia, 1912, Edição 50014)

Os bugreiros seguiam atuando sua atividade de forma clandestina e a EFSC, que tinha a aguardada expansão com a construção do ramal até Itajaí, teve de esperar a resolução do conflito mundial para retomar sua expansão. Ante a paralisação das novas obras, o Presidente do Congresso Representativo no exercício do cargo de Governador da Província, Sr. Major João Guimarães Pinho, passa a sinalizar que a rede rodoviária poderia ser a alternativa:

Em compensação a pobreza da nossa viação férrea, possuímos uma grande rede de estradas de rodagem e de cargueiros, em cuja construção, reconstrução e

conservação o Estado tem aplicado milhares de contos de reis. (Carta ao Congresso Representativo em 29 de julho de 1915)³⁹

Agora controlada pelo governo federal, a EFSC passa, pelos quatro anos que o conflito mundial se desenvolve, por um processo de aquisição legal e arrendamento pela União que somente seria concluído oficialmente em 1921, através de um decreto que autorizava a retomada da construção de novos trechos da ferrovia:

Artigo único. Fica autorizada a celebração de contrato, com o Estado de Santa Catharina, de arrendamento da Estrada de Ferro Santa Catharina e da sua secção de navegação fluvial e de construção de prolongamentos da mesma estrada, na conformidade das cláusulas, que com este baixam, assignadas pelo ministro e secretário de Estado da Viação e Obras Públicas. (Decreto nº 15.152, de 2 de Dezembro de 1921)⁴⁰

Sob a gestão do engenheiro Joaquim Breves Filhos, nomeado diretor da companhia em 1920, a retomada das obras da expansão da linha férrea se deu sob um ritmo incrivelmente lento - sempre sob a alegação de escassos recursos liberados pela União. Também contribuíram para a lentidão das obras as dificuldades topográficas de alguns trechos, o regime de chuvas e as precárias condições sanitárias oferecidas aos trabalhadores. Em sua expansão inicial, decidiu-se por priorizar o trecho rumo ao oeste, em função do lobby da indústria madeireira da região de Lages que demandava o escoamento das madeiras extraídas através da EFSC. A comunicação direta com o Porto de Itajaí, portanto, fora adiada - o que se revelaria um grande erro estratégico. O primeiro novo trecho da estrada de ferro dirigiu-se até o município de Lontras, tardando longos seis anos para a conclusão de somente 20 quilômetros de linha férrea - mesmo contando com a força de cerca de 2.000 trabalhadores envolvidos (FILHO, 2008). Mais cinco anos se levaram para o alcance da ferrovia até a cidade de Rio do Sul: apenas 24 quilômetros de novos trechos. A conclusão da expansão da ferrovia para oeste, alcançando a Barra do Trombudo, é concluída somente em 1937, levando

³⁹Disponível em

http://ddsnext.crl.edu/titles/189?terms=Mensagem%201915&item_id=5359#?h=Mensagem%201915&c=0&m=118&s=0&cv=18&r=0&xywh=204%2C1132%2C1742%2C1645. Acessado em 12.05.2021

⁴⁰ Disponível em

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-15152-2-dezembro-1921-529372-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Fica%20autorizada%20a%20celebra%C3%A7%C3%A3o%20de,e%20secretario%20de%20Estado%20da> Acessado em 13 de maio de 2021.

ao todo 14 anos de obras. Retoma-se então o plano principal de levar a ferrovia até o Porto de Itajaí, com o início das obras já no mesmo ano de 1937. As obras seguiram seu ritmo incrivelmente lento, sempre sob a alegação da falta de liberação de recursos por parte do governo federal. Foi somente no ano de 1954 que a ferrovia consegue chegar até Itajaí, com a aguardada inauguração do trecho no dia 18 de dezembro daquele ano - entretanto, os ramais férreos não alcançavam o cais do porto. Levaram-se mais oito anos para a conclusão deste trecho final. Somente em 1962, depois de incríveis 26 anos de obras, a EFSC finalmente conectava o Vale do Itajaí ao principal porto do Sul do país - talvez tarde demais.

A agilidade que seguia a expansão da economia catarinense não poderia aguardar o entrave entre governo e EFSC na construção de novas linhas, o que fez os agentes econômicos passarem a diversificar suas operações logísticas ante a ausência de novos trechos da ferrovia. A indústria madeireira do oeste, por exemplo, passou a buscar no transporte rodoviário, que estava em expansão já desde a década de 1940, sua alternativa. A partir da década de 1950, sobretudo durante o Plano de Metas no governo Juscelino Kubitschek, a opção pelo transporte rodoviário em vista da abertura de novas estradas fez com que o volume de participação da EFSC no negócio madeireiro despencasse. No decurso de somente 11 anos, o transporte de madeira via EFSC caiu de 69,07%, em 1946, para somente 10,42% em 1957 (FILHO, 2008). Em volume de toneladas de madeira transportada, outra queda assombrosa: em somente 10 anos, passou de 51.040 toneladas de madeira transportada, em 1952, para apenas 12.944 toneladas em 1962 (FILHO, 2008). Neste relatório da própria EFSC em 1949, fica assinalada a preocupação da companhia com a concorrência da malha rodoviária:

A concorrência rodoviária tira a maior parte do volume da madeira que é transportada àquele porto. De fato, os caminhões vêm baixando o frete e atualmente quase acompanham as tarifas da Estrada, quando há uns 2 anos passados, a relação era de 1 para 4. Junta-se a tal situação as operações que a madeira tem de sofrer em Blumenau para ser baldeada para caminhões ou embarcações fluviais (Estrada de Ferro Santa Catarina, Relato de Exercício de 1949 e dados estatísticos anexos, 1949, p.2)⁴¹

A ferrovia havia chegado atrasada. O transporte rodoviário agora era o predominante nas operações logísticas no Brasil. O declínio da indústria da madeira no oeste catarinense a partir de 1945 - ante a predatória exploração dos anos anteriores - desacelerou fortemente a economia, diminuindo o fluxo de transporte da EFSC e mudando o foco da exploração da

⁴¹ In FILHO, 2008, p.120

madeira nos anos seguintes para o planalto serrano, época movimentada pela construção de Brasília. A sonhada ligação via trem entre a potência industrial do Vale - Blumenau - e a potência portuária - Itajaí - que por anos foi o sonho idealizado que simbolizava o progresso da sociedade colonial - tornou-se um projeto ultrapassado. Somente três anos após a chegada da ferrovia a Itajaí, o governo suspendeu o contrato de arrendamento da EFSC em 1959, colocando-a à disposição da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). A partir da nova gestão, uma política de corte de gastos e redução do quadro de funcionários foi implementada, minando a capacidade de gestão e operação da empresa. O último trecho construído, ligando Trombudo Central a São João de Agrolândia, em 1964, sequer pode ser utilizado devido aos danos sofridos em um temporal cujos reparos não foram feitos por falta de recursos, nunca sendo integrado ao trajeto percorrido pela EFSC (FILHO, 2008). Depois de sete anos de gradativo sucateamento de sua infra-estrutura, a EFSC foi desativada, realizando sua última melancólica viagem em 13 de maio de 1971.

5 - CONCLUSÃO

Na virada do século XIX para o século XX, a busca por um conceito abstratamente entendido como “progresso” foi capaz de motivar uma dezena de trágicos episódios e causar alguns dos mais atrozes crimes que a humanidade se tem notícia. A partir de formulações elaboradas pelo pensamento de uma elite burguesa europeia, sociedades predatórias auto-entendidas como “civilizadas” invadiram terras distantes, assassinaram e violentaram populações nativas, desmataram e sugaram recursos naturais. Neste sentido, o Brasil buscou se inserir na pauta mundial - agora como república soberana - pela modernização de sua sociedade e avanço de sua economia e infra-estrutura - viver, assim, a sua *belle époque* nos trópicos. A classe dirigente do Brasil buscava mostrar ao mundo que o progresso havia chegado e que o atraso - o antigo, o selvagem, o primata - estava enfim superado. Dentro deste discurso, nada simbolizava melhor a ideia de progresso do que o mais fantástico e moderno invento de seu tempo: a ferrovia e o trem a vapor.

A história da busca por este progresso simbolizado pela Estrada de Ferro Santa Catarina é também a história da tragédia dos povos xokleng, moradores originários do território onde a colonização europeia impõe-se a partir da segunda metade do século XIX. Foram mais de 50 anos de uma guerra de extermínio empreendida pelos colonos contra os nativos, através de grupos de batedores e de autênticos profissionais na perseguição e extermínio de indígenas: os bugreiros. Mesmo com a chamada “pacificação” em 1914 e a criação do Posto Duque de Caxias, a vida dos xokleng havia sido profundamente afetada pelas ações da “civilizada” sociedade colonial, inclusive com as consequências da política de aldeamento revelando terríveis sequelas para os nativos nos anos que seguiram a “pacificação”. Nos primeiros anos de vida indígena no Posto, por exemplo, um significativo decréscimo populacional foi percebido devido a infecções e doenças contraídas dos não-indígenas. Havia também os diversos casos de xokleng que fugiram mata a dentro por não suportarem as condições de vida que lhe estavam sendo impostas, ficando assim à sorte da atuação dos bugreiros, que mesmo declarados clandestinos continuavam a agir em Santa Catarina. O acultramento percebido pelos xokleng através de novos hábitos de vida, agora ligados a uma cultura agro-pastoril e reservados a uma porção territorial demarcada, impactaram a vida dos xokleng das gerações futuras, em um processo que resultou na perda de muitos saberes tradicionais. Em 1926 o Posto Duque de Caxias foi rebatizado como Terra

Indígena (TI) Ibirama Laklãnõ, por meio do decreto nº15 de 03 de abril de 1926, e hoje permanece como foco de resistência da população xokleng sobrevivente, contando com cerca de 2060 indígenas em levantamento feito em 2021⁴².

Os anos de atuação do SPI através da TI Xokleng-Laklaño na primeira metade do século XX foram marcados por polêmicas e denúncias de abuso. A política do SPI por uma imposição de um modo de vida ocidental gerou inúmeros conflitos entre indígenas e funcionários. Mesmo sendo fundado sob o ato simbólico da “pacificação”, a vida no posto e região foi marcada por episódios de violência. O próprio Eduardo Hoerhann, diretor do SPI, se arrependeu em sua fase final da vida afirmando que o papel que havia imaginado de “civilizar” o índio havia sido “o crime dos crimes” (HOERHANN, 1973, p.256). Sua memória para o povo xokleng é de um homem tirano que mudou o destino de seus antepassados⁴³. O SPI desempenhou através de anos sucessivas iniciativas equivocadas de “socialização” dos indígenas através do trabalho, se mostrando um simples recrutador de mão-de-obra barata. Até a criação de uma tropa de defesa foi cogitada como forma de “aproveitamento” da mão-de-obra indígena (HOERHANN, 2012). O SPI teve suas atividades suspensas em 1967 e o órgão predecessor - a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) - foi criado sob a promessa de retratar os povos nativos pelos anos de atuação do SPI e a imposição forçada dos modos de vida ocidentais.

Durante os incrivelmente morosos 55 anos que levaram para a EFSC chegar ao Porto do Itajaí - desde a fase de estudos de implementação, em 1907, até o alcance ao cais do Porto em 1962 - a história da EFSC esteve intrinsecamente relacionada com a história de perseguição, luta e resistência dos povos xokleng, colocando em pólos opostos o “trem do progresso” e os povos nativos. Desde seu princípio, a ideia de criação de uma ferrovia que atravessasse o Vale do Itajaí é necessariamente uma ideia de eliminação dos nativos que representassem qualquer empecilho para que tal obra se concretizasse. Em todos os capítulos da história da EFSC podemos notar esta relação: desde os trâmites políticos que antecederam a construção da ferrovia, onde a pressão pela resolução do “problema dos botocudos” aumentava e a ação de grupos de batedores se intensificava; já em seu momento de estudos

⁴²Dados disponíveis em

<http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/povos-indigenas-laklano-xokleng-da-ti-ibirama-la-klano-lutam-por-regularizacao-de-territorio-contra-preconceito-e-contra-pandemia-mundial-da-covid-19/> . Acessado em 14 de maio de 2021.

⁴³Essa é a percepção que Rafael Casanova Hoerhann tem a partir de seus alunos de ascendência xokleng na conclusão da sua obra. In HOERHANN, 2012, p.256

para implementação, onde as comitivas de engenheiros adentravam na mata contando com o auxílio de bugreiros; durante todo o seu período de obras, que acompanha também a derrubada de matas e afugentamento dos nativos cada vez mais a oeste, limitando progressivamente a faixa territorial em que viviam; mesmo após sua inauguração e acompanhando sua fase de expansão, onde existe a comprovação material do envolvimento da direção da EFSC com o negócio dos bugreiros. Resta claro que a história da Estrada de Ferro Santa Catarina perpassa pela tragédia dos povos xokleng, moradores originais da mata que foi derrubada para que se passasse o “trem do progresso”. Por sua vez, a própria EFSC também teria seu melancólico desfecho, pois tão somente alguns anos após sua conclusão final de obras seria oficialmente desativada e largada ao abandono. O mesmo “progresso” que trouxe a EFSC à vida seria também o causador de sua inativação, uma vez que os interesses do capital estavam agora voltados ao setor rodoviário. Após anos figurando no imaginário popular, a Estrada de Ferro Santa Catarina rapidamente foi relegada ao esquecimento e, com isto, levando ao próprio esquecimento de um capítulo da história da tragédia do povo xokleng em Santa Catarina, consequência direta do crescimento do negócio da colonização, especulação imobiliária e seus projetos de infra-estrutura. O cobiçado progresso fora atingido e em poucos anos já soava ultrapassado, sob o incalculável custo das milhares de vidas xokleng perdidas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Adolpho Gomes de. **Guia prático do engenheiro de estradas de ferro**. Rio de Janeiro: Typ. Hospicio, [1913]? Vol. 1.

ALVES, Rosilene M. **Se mostram de novo os bugres: abordagens da imprensa catarinense sobre o indígena**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2000.

AUED, Bernardete Wrublewski. **Histórias de profissões em Santa Catarina: ondas largas civilizadoras**. Florianópolis: Ed. do Autor, 1999.

BAULER, Almir. **A dialética do contato : colonização, pacificação e resistências dos históricos Botocudos (Xokleng/Laklãnõ) no Vale do Itajaí/SC (1850/-1929)**. Dourados, UFGD, 2015.

BRIGHENTI, Clovis Antonio. **Povos Indígenas em Santa Catarina**. p. 01-31. Disponível em: <<http://leiaufsc.files.wordpress.com/2013/08/povos-indc3adgenas-em-santa-catarina.pdf> . Acesso em: 14 de maio de 2021.

DEEKE, José. **O município de Blumenau e a história de seu desenvolvimento**. Blumenau : Nova Letra, 1995.

DESCHAMPS, Mariana Luiza de Oliveira. **Na trilha das estradas: a vida cotidiana e o trabalho na Colônia Blumenau (1850-1880)**. Dissertação (Mestrado). Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo-Rio grande (1908-1915)**. Dissertação (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, 2008.

FILHO, Alcides Goularti. **Expandir para desativar: a Estrada de Ferro Santa Catarina na formação econômica do Vale do Itajaí**. In: História e Economia - Revista Interdisciplinar, p.111. Disponível em: <https://www.historiaeeconomia.pt/index.php/he/article/view/30/22> . Acessado em 14 de maio de 2021.

FINARDI, José E. **Colonização italiana de Ascurra: subsídios para a história do município, 1876-1976**. Blumenau: Fundação Dr. Casa Blumenau, 1976.

HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

HOERHANN, Rafael Casanova de Lima e Silva. **O Serviço de Proteção aos Índios e a desintegração cultural dos Xokleng (1927 – 1954)**. Tese (Doutorado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Bugres, tropeiros e birivas: aspectos do povoamento do planalto serrano.** In: BRANCHER, Ana; AREND, Silvia Maria Fávero (Org.). História de Santa Catarina no século XIX. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001. p.11.

MANDELLI, Bruno. **A industrialização do Vale do Itajaí a partir da ideologia do teuto-brasileiro.** Trabalho de conclusão do curso (graduação) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

NAMEM, Alexandro Machado. **Botocudo: uma história de contacto.** Florianópolis: Ed. da FURB; Blumenau: Ed. da FURB, 1994.

PERES, Jackson Alexandro. **A Lei de Terras e os Xokleng: Santa Catarina (1850-1890).** XXIV Simpósio Nacional de História: ANPUH, 2007. Disponível em: <http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Jackson%20Alexandro%20Peres.pdf>. Acessado em 14 de maio de 2021.

RIBEIRO, Darcy. **Os índios e a civilização: a integração das populações indígenas no Brasil moderno.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

RICTHER, Klaus. **A sociedade colonizadora hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau.** Ed. UFSC. Florianópolis, 1986.

SANTOS, Sílvio Coelho dos. **Índios e brancos no sul do Brasil: a dramática experiência Xokleng.** Florianópolis: Editora Edeme, 1973.

_____. **Os índios Xokleng: memória visual.** Florianópolis: Ed. da UFSC; Itajaí: Univali, 1997.

_____. **Encontros de estranhos além do “mar oceano”.** Florianópolis: Academia Catarinense de Letras, 2003.

SILVA, José Ferreira da. **História de Blumenau.** Blumenau: Fundação Casa Dr. Blumenau, 1988.

SEYFERTH, Giralda. **Nacionalismo e identidade étnica: a ideologia germanista e o grupo étnico teuto-brasileiro numa comunidade do Vale do Itajaí.** Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1981.

THIAGO, Raquel S. **RESENHA: A Sociedade Colonizadora Hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville.** Revista Catarinense de História, 1990, n.1. Disponível em: http://www.anpuh-sc.org.br/rch%201%20pdf/PDF_rch1%20resenrsthiago.PDF Acessado em 14 de maio de 2021.

URBAN, Greg. **Interpretation of inter-cultural contact : the Shokleng and Brazilian national society 1914-1916.** Ethnohistory, s.l. : s.ed., v. 32, n. 3.

VOIGT, Márcio Roberto. **Imigração e cultura alemã no Vale do Itajaí. Educação, religião e sociedades na história de Timbó (1869-1939)**. Tese (Mestrado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996.

WITTMANN, Angelina C. R. **A Ferrovia no Vale do Itajaí: Estrada de Ferro Santa Catarina**. Blumenau: Edifurb, 2010.

WITTMANN, Luísa Tombini. **O vapor e o botoque: imigrantes alemães e índios Xokleng no Vale do Itajaí/SC (1850-1926)**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2007.

RELAÇÃO DE FONTES

-Periódico Blumenau em Cadernos (acervo online disponível em: <http://arquivodeblumenau.com.br/blumenau-em-cadernos/>)

ALDINGER, Paulo. **O Problema do Índio**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo IX, nº 2, fevereiro de 1968.

ATHANÁZIO, Enéas. **Martinho Bugreiro, criminoso ou herói?** Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XXV, nº 8, Agosto de 1984.

BLUMENAU, Hermann Bruno Otto. **A História de Blumenau revela: texto da carta escrita pelo fundador no dia 14 de fevereiro de 1856**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XX, nº 10, outubro de 1979.

_____. **Relatórios do Dr. Blumenau - 1856**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo II, nº 2, fevereiro de 1959.

FERRAZ, Paulo Malta. **Pequena história da colonização de Blumenau 1850-1883**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XVII, nº 4, abril de 1976.

GENSCH, Hugo. **A adoção de uma criança indígena: contribuição prática para solução da questão indígena sul-americana**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo LIII, nº 2, Março/Abril, 2012.

KILLIAN, Frederico. **A Estrada de Ferro Santa Catarina**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo I, nº 2, dezembro de 1957.

KLEINE, Karl. **O primeiro assalto dos indígenas à colônia de Blumenau**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo XI, nº 9, Blumenau, setembro de 1970.

(artigo não assinado). **A construção da saudosa Estrada de Ferro Santa Catarina, com sua história narrada nas páginas do jornal *Blumenauer Zeitung***. Blumenau em Cadernos. Blumenau, Tomo XXIX, nº 8, agosto de 1988.

(artigo não assinado). **Estrada de Ferro Santa Catarina**. Blumenau em Cadernos. Blumenau. Tomo X, nº 5, maio de 1969.

- Arquivo Digital Biblioteca Nacional

Jornal O Dia, 12 de janeiro de 1912, Mensagem da Chefatura de Polícia de Santa Catarina. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DOCREADER/DocReader.aspx?bib=217549&Pesq=%22estrada%20de%20ferro%22&pagfis=11775> . Acesso em 12 de maio de 2021.

-Biblioteca do Ministério da Fazenda

Mensagem apresentada ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina em 23 de julho de 1911 pelo Governador Vidal José de Oliveira Ramos. Disponível em:

http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000517&m=4489&n=rpescatarina1911 . Acesso em 14 de maio de 2021.