

Os caminhos da extensa rede comercial erva mateira e o seu excepcional papel em Joinville (1851-1890)

The paths of an extensive commercial network of yerba mate and its exceptional role in Joinville (1851-1890)



STIPP NETO, Guilherme*

 [https:// orcid.org/0000-0002-2807-6184](https://orcid.org/0000-0002-2807-6184)

MEIRA, Roberta Barros**

 <https://orcid.org/0000-0001-7739-216X>

SOSSAI, Fernando César***

 [https:// orcid.org/0000-0002-6757-4151](https://orcid.org/0000-0002-6757-4151)

RESUMO: O objetivo deste estudo é compreender a rede comercial erva mateira que se integrou à Joinville (SC) durante a segunda metade do século XIX. Existiam intenções para a formação dessa rede comercial desde o início da Colônia Agrícola Dona Francisca, um núcleo colonial germânico que posteriormente originou Joinville. No nascente núcleo urbano da Colônia a dinâmica social foi afetada, na medida em que ocorreu a formação de uma elite local econômica e política erva mateira. Neste artigo apresentamos uma pesquisa interdisciplinar que discute a história da cidade, o papel das vias de comunicação e as suas relações com a economia da erva-mate. A análise do discurso é empregada no tratamento das fontes, que abrangem o período entre 1851 e 1890. Como fonte documental, utilizamos os relatórios da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, os relatos de viajantes, os relatórios de presidentes de província e jornais.

PALAVRAS-CHAVE: rede comercial erva mateira; Joinville; história econômica.

ABSTRACT: The purpose of this essay is to comprehend the commercial network of yerba mate that was part of Joinville (SC) during the second half of the nineteenth century. There were intentions to the commercial network formation since the beginning of Dona Francisca Agricultural Colony, a German colonial nucleus that later originated Joinville. In the rising urban area landscape, the social dynamic was affected, considering the local economic and political elite of yerba mate. In this article we present an interdisciplinary investigation that discusses the city's history and the role of communication communication ways interlaced with the economic history of yerba mate. The discourse analysis is used in the treatment of sources, that cover the period between 1851 and 1890. As documental sources, we have used the reports of the Colonization Society of Hamburg, the travelers' reports, the province presidents' reports and newspapers.

KEYWORDS: commercial network of yerba mate; Joinville; economic history

*Recebido em: 28/07/2021
Aprovado em: 08/10/2021*

* Licenciado em História pela Univille (Joinville, SC), Mestrando do Programa em Pós-graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade, Univille (Joinville, SC). E-mail: guilherme.stipp@gmail.com

** Doutora em História pela Universidade de São Paulo (São Paulo, SP), Pós-doutoranda pela Universidad Nacional de Tucumán (São Miguel de Tucumán, Argentina), Docente do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade da Universidade da Região de Joinville – Univille (Joinville, SC). E-mail: rbmeira@gmail.com

*** Doutor em educação pela Universidade Federal de Santa Catarina (Florianópolis, SC), Docente do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade da Universidade da Região de Joinville – Univille (Joinville, SC). E-mail: fernandosossai@gmail.com



Introdução

A primeira metade do século XIX foi o período em que ocorreram alterações no eixo econômico da erva-mate influenciadas pela independência dos países latino-americanos. No caso do mate, o mercado internacional entre os novos países latino-americanos era constituído dos países platinos mais o Chile. Uruguai, Argentina e Chile eram os principais compradores. No início, essas demandas econômicas eram supridas pela região do Paraguai, mas a independência do país traria grandes remodelações ao mercado de erva-mate. Com a ascensão ao governo paraguaio de José Gaspar Rodríguez de Francia (1776–1840), as medidas econômicas foram o fechamento e o controle interno da produção. O Estado assumiu as rédeas das atividades econômicas – na qual a erva-mate estava fortemente incluída –, monopolizando-as. (DORATIOTO, 2002).

O isolamento do Paraguai tornou gradualmente o Brasil protagonista no mercado de erva-mate. Assim, em 1820, chegou à Região Sul o ervateiro Dom Francisco de Alzararay, provindo da Argentina. Ele implantou os primeiros engenhos de beneficiamento e empregou o processo de produção na região de planalto próxima ao Oceano Atlântico (LINHARES, 1969). Foi a partir daí que emergiu nessa região a rede comercial ervateira.

Nesse processo começaram a surgir engenhos de beneficiamento em Curitiba (no planalto), assim como no litoral do atual estado do Paraná, em Paranaguá, Antonina e Morretes. Essas localidades ficam às margens de um porto natural, a Baía de Paranaguá. Com a saída de Rodríguez de Francia do poder no Paraguai, em 1840, esse país voltou a se projetar internacionalmente na economia do mate sob o governo de Carlos Antonio López (1840–1862), passando mais uma vez a competir com o Brasil. Contudo, com a Guerra da Tríplice Aliança, ou Guerra do Paraguai (1864–1870), o Brasil consolidou-se como hegemônico nesse mercado, pois o conflito bélico liquidou a economia paraguaia (EREMITES DE OLIVEIRA; ESSELIN, 2015). De todo modo, o panorama conturbado do Paraguai trouxe pouco a pouco o eixo econômico da erva-mate ao Brasil. A construção de engenhos de beneficiamento na região próxima ao Atlântico Sul impulsionou o gradual surgimento de uma rede comercial ervateira que iria integrar Joinville (SC) nos anos de 1870.

Este estudo investiga a integração da rede comercial ervateira na economia de Joinville durante a segunda metade do século XIX. A análise da presença ervateira no nascente núcleo urbano de Joinville requer, em nossa perspectiva, compreender a dimensão da amplitude da rede comercial ervateira a qual Joinville se integrou. É preciso observar uma extensa rede ervateira multifacetada que abrangia diversos

contextos ambientais: o planalto e sua vegetação, com erva-mate nativa, a serra do mar, as planícies costeiras, assim como as ações humanas contextuais – que constroem a dinâmica com base em entendimentos da sua cultura e condições do seu ambiente (SILVA, 1997). Portanto, a escolha dessa perspectiva busca uma visão que compreende que a área urbana de Joinville não se construiu isolada de um contexto maior em caráter socioeconômico nem descolada de um ambiente natural que a cercava e com o qual dialogou.

A complexidade da relação entre a agricultura e a economia tem sido de fato analisada pela história agrária, mas acreditamos que essa discussão possa ter uma importante contribuição se avançar para a análise das redes comerciais. Lembra-se aqui de que a moldura desta pesquisa se refere aos momentos de impactos iniciais provocados pela criação de uma rede comercial que entrelaçava a cidade e o campo. Como destaca Alice Canabrava (1997), a agricultura manteve-se durante o período do Segundo Reinado no Brasil como o principal elemento da economia nacional, mas o que era chamado de “conjunto da economia nacional” envolvia o campo e a cidade e possui um sentido mais vasto, ou seja, “indústria oficinal, manufatureira, fabril, agrícola e até comercial” (OLIVEIRA, 2001, p. 10). Dessa maneira, essas discussões permitem, de modo bastante especial, perceber que a produção ervateira alcançava espaços mais amplos do que as áreas de cultivo.

Esse evento foi acenado por Raymond Williams (1989, p. 387-390) na sua defesa de que o campo e a cidade sofrem transformações ao longo da história tanto nos seus próprios espaços, mas, igualmente, nas suas interrelações. Importa frisar, também, que o entrelaçamento entre campo e cidade que se acelerou no século XIX impulsionou mudanças como o aumento da demanda de produção, reorganização física dos espaços rurais e urbanos, migrações de comunidades tradicionais, mudanças nos processos de cultivo e comercialização, aumento das redes de comunicação, dentre outros impactos econômicos, sociais, políticos e culturais. A rede ervateira transcende assim os ervais e pode ser analisada dentro dos espaços de beneficiamento, comercialização e consumo.

Neste trabalho, buscamos analisar os discursos dos sujeitos históricos que participaram ou descreveram a rede ervateira em Joinville por meio de recortes residuais de documentos escritos que nos chegam ao presente. Dessa forma, pretendemos trabalhar as fontes jornalísticas, os relatórios dos presidentes de província de Santa Catarina, os relatórios da Sociedade Colonizadora de Hamburgo e os discursos de dois viajantes que passaram pela região, Auguste de Saint-Hilaire (1779–1854) e Robert Christian Avé-Lallemant (1812–1884). São fontes produzidas

por viajantes europeus e grupos sociais participantes da elite ou representantes dela.

A integração da rede comercial ervateira em Joinville

Desde o período da América Portuguesa, as extensas redes comerciais voltadas principalmente para o abastecimento de produtos alimentícios, tiveram papel relevante na balança comercial (ARRUDA, 1980). Na segunda metade do século XIX, essas redes alcançaram os recém-criados núcleos coloniais agrícolas – voltados para atender à política imigrantista direcionada aos colonos europeus. Relewa notar que a política imigrantista foi pensada para atender primordialmente as demandas do Sul do Império, isto é, foi defendida como a solução para o problema da mão de obra nas províncias cafeeiras e da ocupação de algumas das regiões de fronteira.¹

Embora não se possa considerar a política imigrantista do Império como homogênea e o seu papel só tenha se reafirmado no último ano daquela centúria, ela já é demonstrativa das mudanças que vinham ocorrendo no país (ALMEIDA, 2001). Sobre tudo isso, ainda, é necessário acrescentar que embora voltadas para os imigrantes europeus, as colônias agrícolas não deixaram de integrar tanto a elite nacional como escravizados, imprimindo um ritmo próprio às economias regionais. Nesse sentido, que mais nos interessa aqui, é a integração de um núcleo colonial agrícola como parte importante da rede ervateira, mas, curiosamente, ligado aos espaços urbanos e as etapas de beneficiamento e comercialização do produto.

Francisca Carolina, irmã de Dom Pedro II, casou-se com o príncipe François de Orléans (Príncipe de Joinville), o filho do rei da França Luís Felipe I, no ano de 1843. Do casamento, foram recebidas como quinhão do dote nupcial 25 léguas de terras da Província de Santa Catarina, a serem escolhidas de forma fragmentada ou inteira. Louis François Léonce Aubé, o procurador do príncipe, foi enviado à província, e as terras escolhidas foram a nordeste de Santa Catarina, em porções do território continental de São Francisco. Léonce Aubé considerava estratégica a proximidade com o porto de São Francisco. Essa adjacência traria vantagem para um futuro comércio internacional. Além disso, ele tinha o conhecimento da estrada de Três Barras, ligando a região ao planalto. A

¹ Preferiu-se aqui, como uma forma de melhor compreensão das fontes, seguir a composição das regiões adotadas no período em análise, ou seja, Norte e Sul. Evaldo Cabral de Mello (1999) refere-se no seu livro “O Norte Agrário e o Império” ao fato de que os homens públicos do Império e ainda durante uma boa parte da Primeira República utilizaram uma geografia regional bem simples. O Norte abarcaria as províncias do Amazonas à Bahia; o Sul, as províncias do Espírito Santo ao Rio Grande. Basta dizer que entre 1820-1890, a entrada de imigrantes de diversas nacionalidades alcançou quase a cifra de um milhão de pessoas.

demarcação das terras ficou sob a chefia do tenente-coronel Jerônimo Francisco Coelho e foi realizada entre 1845 e 1846. Entre as preocupações envolvidas na demarcação das terras dotais, existia a orientação de demarcar três portos, no intuito de garantir a comunicação entre as terras dotais com o mar, visando ao comércio marítimo. As terras foram demarcadas em sentido norte-sul a partir do Rio Pirabeiraba até o Rio Itapocu. A oeste, delimitava as terras dotais a serra do mar (FERREIRA, 2019).

A Colônia Agrícola Dona Francisca faz parte de um contrato firmado em Hamburgo entre o senador Christian Matthias Schröder e o procurador do príncipe François de Orléans, Léonce Aubé. O acordo foi firmado em 5 de maio de 1849 e forneceu 8 léguas, que posteriormente por critérios contratuais se transformaram em 9, das terras dotais demarcadas para a instalação de uma colônia agrícola a ser povoada por europeus². O empreendimento constituiu-se em uma colônia agrícola, e o núcleo urbano que se desenvolveria no interior da colônia seria chamado de Joinville, como aponta o Relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo (1850, p. 11): “Demos à colônia o nome de Dona Francisca e à primeira cidade a ser fundada, o nome de Joinville”.

A erva-mate foi abordada já no primeiro relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, no ano de 1850. Faz-se referência a ela sob o nome de “chá do Paraguai”. Na narrativa, tem-se a descrição de uma paisagem com condições climáticas amenas, ao mesmo tempo em que permitia possibilidades de cultivos rentáveis para aquele contexto: “No que diz respeito à própria colônia, as circunstâncias fazem com que ela esteja localizada na parte mais fresca daquela região, na qual as plantas tropicais ainda crescem com perfeição, dando preferência a uma extrema variedade de produtos” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1850, p. 10).

No que tange ao mencionado “chá do Paraguai”, ele estaria incluído, segundo esse relatório, de modo bastante acentuado no ambiente natural em que se erigia a Colônia Dona Francisca:

O clima é próprio não só para a cana-de-açúcar e o café, como também para o precioso algodão de arbusto, o chá, o tabaco e o chá do Paraguai, que nasce desenfreadamente, transformando-se em um artigo comercial de extrema importância para as costas sul e oeste; além do arroz; da mandioca, da qual é feita uma farinha muito mais tolerável e do chamado sagu branco, mas também para quase todas as plantas européias, os cereais e para todos os tipos de legumes, nominadamente, também para as batatas de Santa Catarina, que no Rio de Janeiro gozam de uma fama excelente. Os registros de alfândega também já indicam a exportação de muitos desses produtos provenientes da colônia,

2 É considerada oficialmente o início da Colônia Agrícola Dona Francisca a data de 9 de março de 1851, dia em que chegaram na Barca Colón os primeiros imigrantes provindos da Europa (FICKER, 2008).

distante só a 1 ½ léguas da cidade de São Francisco. (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1850, p. 10-11).

Nota-se a construção de uma imagem que impunha otimismo exacerbado no que concerne ao ambiente a ser instalada a Colônia Dona Francisca, principalmente na apresentação das possibilidades agrícolas que os colonos encontrariam no Brasil e na região. Isso estava de acordo com as intenções exploratórias da Sociedade Colonizadora de Hamburgo voltadas à maximização da produção, no entanto a erva-mate não era endêmica nas 8 léguas que constituíam a Colônia Dona Francisca em sua primeira forma. A Colônia Dona Francisca e o núcleo urbano de Joinville situavam-se em uma planície costeira, condição ambiental que não possibilita o crescimento da erva-mate.

Essa planta viria a participar de maneira intensa tanto da Colônia Dona Francisca quanto do núcleo urbano de Joinville somente mais tarde. Esse contexto abriu-se quando a Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca) alcançou o planalto em condições carroçáveis, no ano de 1877, conforme a Sociedade Colonizadora de Hamburgo. A inclusão de uma suposta presença do “chá do Paraguai” (erva-mate) na paisagem da colônia demonstra que a atribuição de relevância à erva-mate em termos comerciais tinha força desde os primeiros momentos da existência da Sociedade Colonizadora de Hamburgo.

Como já afirmado, a imagem paradisíaca da Colônia Dona Francisca, em que a fertilidade, o clima e a localização eram vistos como perfeitos, compunha as intencionalidades da empresa Sociedade Colonizadora de Hamburgo. Releva notar que o discurso imigrantista utilizado pela Sociedade Colonizadora seguiu os mesmos moldes da política de atração de imigrantes utilizada pelo governo brasileiro. As riquezas naturais eram evocadas segundo a imagem de natureza paradisíaca. A estratégia de aclamar as belezas naturais do Brasil com o intuito de atrair imigrantes foi posta em prática desde o período colonial, permanecendo no Império e mesmo *a posteriori*. Não se poderia também esquecer que a influência da ideia de vocação agrícola gerada pelas riquezas naturais foi utilizada tanto por estadistas como pelas sociedades colonizadoras. Exemplo disso é o apego à fertilidade do solo e à imagem de desertos demográficos esperando ser colonizados pelos imigrantes europeus (MEIRA, 2014).

Naturalmente, com a impossibilidade de concretização da parte agrícola da produção ervateira, estabelecer ligações entre a Colônia Dona Francisca e as regiões planálticas foi considerado de imediato relevante aos interesses da Colônia. No entanto, anteriormente à instalação da Colônia Dona Francisca, em 1851, existem fontes que apontam para um caminho ao planalto de Curitiba, construído no século XVIII. Essa via de comunicação era chamada de caminho de Três Barras. Sobre isso, Carlos Ficker

(2008, p. 129) pontua: “Certo é que a Estrada de Três Barras, antes de 1838 não era nada mais, nada menos que um picadão em meio da mata fechada e das serras do distrito de Garuva, penosíssima de transitar, e que ‘corria por entre as escarpas e sinuosidades da abrupta e brumosa Serra do Mar”.

Auguste de Saint-Hilaire (1936) visitou a Província de Santa Catarina em 1820 e passou por São Francisco. Seus relatos de viagem mostram que existia essa ligação, embora ressaltasse a sua precariedade. Essa situação dificultava o transporte e, por consequência, o comércio com São Francisco. No que tange ao intercâmbio comercial, o fragmento do texto de Saint-Hilaire (1936) menciona a passagem de erva-mate, assim como de outros produtos, por esse caminho, mas isso não acontecia com frequência, pelo péssimo estado do trajeto:

Como quer que seja, por essa estrada, tal como se achava em 1820, S. Francisco recebia de Curitiba carne seca, mate e toucinho, que no horrível trecho de meia légua acima referido eram conduzidos às costas pelos tropeiros, circunstancias que tornavam raríssimas as comunicações por ali. (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 102).

Portanto, temos uma importante indicação de que o mate já era transportado à região de São Francisco anteriormente a existência da Colônia Dona Francisca, porém, por causa das muitas dificuldades de conexão isso ocorria de forma esporádica. Saint-Hilaire (1936) critica a falta de ação do poder público diante dessa situação:

Faz vinte annos que anotei estas observações em meus diários de viagem e somente em 1º de março de 1842 é que o presidente da provincia communicou á assembléa legislativa provincial que a estrada de Curitiba estava concluida. Sabemos, entretanto, por um antigo alumno da nossa Escola Polytechnica, sr. L. Aubé, que, apezar de terminada, a referida estrada jamais se tornara transitável. (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 101).

Assim, em 1839 ou início de 1840, deu-se o começo da construção da estrada das Três Barras nesse antigo caminho de mesmo nome. As motivações relacionadas à construção dessa estrada pautavam-se, segundo Ficker (2008, p. 131), em: “Defesa contra as incursões dos bugres ou ‘gentil bravo’ e a proteção dos moradores por guarnições de postos militares ao longo dessa linha de defesa”. A construção da estrada foi concluída em 1842, tendo sido seu administrador o coronel Francisco D’Óliveira Camacho – um grande proprietário de terras nas redondezas da região.

Em 1852, o procurador do príncipe no Domínio Dona Francisca, Léonce Aubé, mandou abrir uma picada até a estrada de Três Barras, e no decorrer da abertura dessa picada lotes foram demarcados entre 10 e 20 hectares. Pelo contrato firmado com a

Sociedade Colonizadora de Hamburgo, não poderia ser estabelecida concorrência dos príncipes e seus representantes para com a Colônia Dona Francisca. A saída encontrada por Aubé foi arrendar as terras, e não vendê-las. Ao mesmo tempo em que se abria a picada com destino à estrada de Três Barras, Aubé fez surgir em 1852 mais uma colônia na região: a Colônia Francesa, junto à Colônia Dona Francisca. Essa seria a primeira tentativa de partes envolvidas com a Colônia Dona Francisca de estabelecer ligação com o planalto (FERREIRA, 2019).

Ao que se saiba, mesmo com os interesses da Sociedade Colonizadora, as vias de comunicação com a estrada de Três Barras mantiveram-se extremamente precárias por mais alguns anos, chegando a ser citada pelo viajante europeu Avé-Lallemant que passou pelas terras da Colônia Dona Francisca em 1858. Nas palavras do viajante, essa via “é na realidade vereda de gado e por ela dificilmente se pode passar com animais de carga” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 201). É preciso não esquecer que os problemas relacionados ao péssimo estado das vias de comunicação afetavam como um todo as províncias do Brasil. Alguns anos após a passagem de Avé-Lallemant, em 15 de abril de 1875, o deputado Cardoso de Meneses pediu que se nomeasse a Assembléia Legislativa uma comissão de seis membros para estudar os principais problemas da lavoura. O péssimo estado ou a inexistência das vias de comunicação foi listado como um dos principais entraves enfrentados pelo país. O “Parecer” dessa comissão, apontava a necessidade de “abertura de boas estradas férreas, e de rodagem; melhoramentos e conservação das existentes, para facilitar o transporte dos gêneros com presteza e economia aos centros e pontos do mercado e aos portos exportadores” (BRASIL, 1875, p. 15). As vias de comunicação tornaram-se uma questão de grande interesse tanto para o Estado como para os agricultores e comerciantes. As queixas sobre os meios para os reparos e a criação de novas estradas marcariam as discussões políticas e econômicas do Império e os problemas para a implementação de uma ação eficaz por parte do Estado e dos produtores não foram poucos.

Apesar da realidade desfavorável no momento de sua passagem, Avé-Lallemant (1980) expressou confiança no futuro da colônia. Ele observava a necessidade – a qual ele se referia como “missão” – da construção de efetivas interligações entre a colônia, o oceano e o planalto. Portanto, para ele, a primeira missão a ser destacada é o comércio marítimo com São Francisco. Faz-se preciso pontuar que, assim como os demais sujeitos históricos, Avé-Lallemant, viajante europeu do século XIX destaca que o lugar da Colônia Dona Francisca seria de entreposto comercial: “São Francisco é o verdadeiro ponto comercial deste magnífico braço de mar, cujos tributários utilizáveis passam pelo meio da Colônia Dona Francisca” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 200). Logo, com base na ideia

de progresso, existe uma narrativa de sua parte que demonstra a necessidade de estabelecer intenso comércio entre a Colônia Dona Francisca e São Francisco. Desse modo, de forma negativa, ele afirmava: “Até agora não tem havido nenhuma vida humana naquele braço de mar e seus confluente; tudo era floresta silenciosa, alagadiços e o homem da selva que por ali vagueava” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 200). Com “vida humana”, ele referia-se ao europeu, considerado por muitos desses viajantes como racional e civilizado, retirando desse *status* o indígena, denominado por ele de “homem da selva”.

Sobre a segunda missão – visando constituir uma paisagem econômica integrada aos interesses econômicos europeus –, Avé-Lallemant (1980) apontava para a construção de uma estrada que possibilitasse a efetiva integração econômica com o planalto. Como o viajante esteve em Joinville em 1858, ele já tinha o entendimento do projeto da Estrada Dona Francisca. A respeito disso, ele dizia: “Depois de construído o caminho, se pode ir num carro de quatro rodas de Joinville a Campos do Paraná (dez léguas) em um dia” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 201). A missão a partir daí consistiria em transformar o projeto em realidade.

Em 1852, o engenheiro Carl Pabst, a cargo da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, buscou realizar um traçado pelo oeste que encontrasse um caminho de fácil acesso à serra do mar, independentemente da estrada de Três Barras. Em 1853, August Wunderwald, como novo geômetra e agrimensor da colônia, juntou-se às buscas por acessos ao planalto pelo oeste. Verificou-se nessa tentativa a impossibilidade de ser o caminho nessa direção, visto que a floresta fechada e a serra íngreme não o permitiam. Sendo assim, foi em 1854 que Wunderwald encontrou o traçado definitivo. Ele aproveitou um primeiro trecho da picada aberta sob o comando de Aubé em 1852, e a certa altura o caminho rumou a noroeste, pelo vale do Rio Seco, afluente do Rio Cubatão. Ainda em 1854, o governo imperial decidiu auxiliar no financiamento da estrada com 2 contos de réis, tendo a supervisão de um engenheiro brasileiro. No fim de 1857, Aubé, que desde 1855 havia se tornado o diretor da Colônia Dona Francisca, foi até o Rio de Janeiro se reunir com o conselheiro diretor-geral das terras públicas Manuel Felizardo de Sousa Melo. Ao voltar à Província de Santa Catarina, esteve em audiência com o presidente de província Coutinho, e, quando de sua volta, em março de 1858, estava efetivamente contratada a obra de construção da Estrada da Serra, posteriormente denominada Estrada Dona Francisca (FICKER, 2008).

Como já dito, essa busca por uma forma de transpor a serra do mar tinha centralidade nos interesses das partes envolvidas na Colônia Dona Francisca. Ter um bom caminho ao planalto significava integrar a economia a outras regiões, possibilitando

o aumento do comércio. Naquele contexto, a erva-mate figurava na região com muita importância, resultando no interesse econômico da Sociedade Colonizadora de Hamburgo. Alcides Goularti Filho (2014) defende que a Estrada Dona Francisca foi um dos principais elementos para concretizar os anseios da Sociedade Colonizadora de inverter a lógica dos núcleos coloniais agrícolas - baseados prioritariamente em uma economia natural – ou seja, foi peça chave no processo de transição para uma economia mercantil. Nesse sentido era fundamental ampliar o mercado interno, saindo da esfera local e regional e propiciando a abertura de novos mercados. O autor tem razão ao destacar que a Sociedade Colonizadora era uma companhia capitalista que buscava antes de tudo ampliar as relações econômicas. A erva-mate foi vista como o produto que possibilitava a valorização desse capital, criando o elo de integração produtiva e comercial pela abertura de novos mercados e a integração com atividades afins. Em 1855, a Sociedade colonizadora defendeu que, inserido nas possibilidades comerciais, o mate figurava com certa dose de protagonismo, juntamente com o gado:

Os principais produtos da Província do Paraná, até agora, são o mate, o gado e os produtos derivados da criação de gado. Estes são exportados em quantidades significativas e neste ano, particularmente, o mate obteve um bom preço. Naturalmente, seria de grande valor para a colônia, se pelo menos esta exportação pudesse ser conduzida, em parte, pela colônia. (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1855, p. 71-72).

Tais dados correspondem ao estado da economia regional naquele contexto, baseada nesses dois elementos. Desde 1850, o mate figurava como potencial fator econômico da Colônia Dona Francisca. Assim, a busca pela integração com a economia ervateira, entre outras coisas, motivou as partes envolvidas a encontrar formas de chegar ao planalto por meio de uma estrada. Desse modo, o significado atribuído à erva-mate era elevado no caráter econômico, ambicionando-se que essa rede ervateira incidisse na paisagem da Colônia Dona Francisca.

Certo é que, para as províncias, a construção de vias de comunicação para o escoamento da produção seja para o mercado regional, nacional ou internacional – muitas vezes com forte impacto econômico – poderia gerar algumas disputas. A construção da Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca) fez surgir uma contenda na esfera fronteiriça entre a Província de Santa Catarina e a recém-fundada Província do Paraná (1853). Em 1877, o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo (1877, p. 3) dizia: “A questão de limites entre as províncias de Santa Catarina e Paraná, na qual o distrito de São Bento está interessado, ainda espera por uma solução”. A informação foi

recorrente em múltiplos relatórios da Sociedade Colonizadora, demonstrando o incômodo dela com a situação.

Desse modo, a questão envolvia diretamente a erva-mate, principal produto comercial da região naquele contexto. A disputa era de natureza territorial, e os motivos, segundo Gerhardt (2013, p. 104), davam-se por conta de “uma disputa entre os dois estados pelo acesso aos ervais do vale do Rio Negro, pelo controle do fluxo da erva-mate que seguia para os portos de cada estado”. Existia até mesmo, por parte da Sociedade Colonizadora de Hamburgo, a preocupação – expressa em seu relatório anual de 1870 – de que a Colônia Dona Francisca fosse, no caso de ganho de causa a favor da Província do Paraná, incorporada a esta. O temor consistia em haver um possível desvio da rota da Estrada Dona Francisca para Curitiba, em vez de por Rio Negro, caso esse panorama se desenrolasse:

A contenda de limites entre as províncias de Santa Catarina e Paraná ainda espera por uma regularização; neste ínterim a direção da colônia parece ter voltado à sua antiga opinião, no caso de uma decisão desfavorável para Santa Catarina, ambicionar a incorporação da colônia, juntamente com o porto à Província do Paraná, por receio de que, neste caso, esta última tenha uma influência significativa sobre a direção que a Serrastrasse (Estrada da Serra) deva tomar, fixando Curitiba como ponto final dela, enquanto que a direção da colônia deseja a direção desta para Rio Negro, por achar que nesta direção a estrada, no futuro, se transforme numa importante rota comercial, enquanto que a desembocadura desta em Curitiba só iria levar à uma categoria subalterna de estrada de ligação, sem perspectiva de significativas relações comerciais (SOCIEDADE CONIZADORA DE HAMBURGO, 1870, p. 111).

A tentativa de desvio da rota para Curitiba já havia ocorrido em 1865. Na ocasião, o engenheiro da Província do Paraná Barão Von Holleben veio a Joinville partindo de Paranaguá. Sob a autorização do governo provincial, contratou 40 trabalhadores, subiu o trecho em construção da estrada e iniciou uma picada em direção a Curitiba. Esse ponto de desvio foi chamado de “encruzilhada”. A Estrada da Serra gerava receio e, por conseguinte, resistência na Província do Paraná. Quem dominava o comércio na região eram as cidades das planícies litorâneas do Paraná, que temiam perder mercado para São Francisco. Assim sendo, em 30 de abril de 1865 foi enviado do Rio de Janeiro o tenente de engenheiros Francisco Antônio Monteiro Tourinho para realizar a fiscalização do andamento das obras. Com base no plano desse tenente, o conselheiro Inácio da Cunha Galvão “emendou o erro em tempo e por aviso de 30 de Setembro de 1867, o governo imperial determinou fosse a então freguesia do Rio Negro o ponto terminal da nova estrada” (FICKER, 2008, p. 224). No relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo de 1867 é expresso que o trecho até Rio Negro, ainda que constituído de picadas,

“começa a mostrar um tráfego cada vez mais intenso” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1867, p. 64).

No contexto da Colônia Dona Francisca, o primeiro relato de conexão comercial entre o planalto ervateiro e a planície costeira data do ano de 1865. Pontua-se que nesse primeiro informe de contato já existia o envolvimento de carregamento de erva-mate. Assim, esse relato é mencionado no relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo de 1865. O sentimento da abertura dessa estrada transpassado no relatório indica grande otimismo. O relatório quando se refere a esse primeiro contato diz: “Para a alegria dos colonos, o caminho para as montarias já foi aberto” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1865, p. 39). Os primeiros a chegar – ou, como o relatório afirma, os que estavam “na ponta” – tinham como origem de partida Curitiba e eram constituídos do Barão Von Holleben e família na data do dia 31 de maio de 1865 (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1865).

No dia seguinte, em 1.º de junho de 1865, as aproximações de caráter comercial efetivamente se realizaram com a chegada de “tropas de burros carregados com mate e carne seca” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1865, p. 39). Esse fato repetiu-se em 15 de junho, quando mais uma tropa carregada dos mesmos produtos realizou sua chegada a Joinville, a qual regressou “carregada com couro do curtume do Richlin” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1865, p. 39). Como já observado, a Sociedade Colonizadora de Hamburgo via nessa conexão com o planalto ervateiro uma forma de impulsionar a economia da colônia, mas compreendia a estrada como uma aposta, e não como algo certo. Assim, o relatório da sociedade de 1865, quando finaliza o anúncio dessa chegada, assegura: “Nós esperamos, com a esperada prosperidade dessas relações comerciais, em breve poder dar provas de que as nossas pressuposições sobre a importância da comunicação da colônia com o planalto do Paraná não foram muito temperamentais” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1865, p. 39).

De maneira geral, o projeto que a sociedade buscava com o empreendimento da Colônia Dona Francisca tinha como objetivo estratégico lucrar com o transporte de imigrantes e com a venda de terras aos colonos. Porém, além disso, tinha na Colônia Dona Francisca a ideia de estabelecer uma rede comercial de importação e exportação; acreditava-se, na paisagem da Colônia, poder realizar o cultivo de gêneros agrícolas que na Europa não era possível (FERREIRA, 2019). Essa intenção, ademais, pode ser observada no primeiro relatório da sociedade:

Na perspectiva de estender as relações comerciais com a terra natal, precisa-se, igualmente, desses produtos e de um clima, no qual eles cresçam, porque caso se quisesse conduzir a colonização a um lugar de clima semelhante ao nosso, no qual os produtos não sejam muito diferentes dos nossos, ir-se-ia gerar concorrência ao invés de troca e ao invés de aumentar o comércio, diminuí-lo. (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1850, p. 6).

A importância do êxito da agricultura na Colônia Dona Francisca para a Sociedade Colonizadora de Hamburgo era muito grande, tendo em vista que a colônia fora concebida visando a essa finalidade (BREPOHL; NADALIN, 2019), no entanto não se observou esse panorama ali: a produtividade agrícola era baixa, menor que em colônias com populações menores e com recursos mais limitados; o solo era de má qualidade; e havia muitos acidentes geográficos nos terrenos rurais que os tornavam impróprios para o cultivo. Fora isso, o fluxo constante de imigrantes chegando à colônia aumentava a população rapidamente, “o que não permitia equilibrar a oferta e demanda de alimentos” (FERREIRA, 2019, p. 201). Apesar do aumento da produtividade no fim da década 1860, os déficits continuaram, e a produção agrícola da colônia não foi suficiente para o consumo interno. Acerca da atividade criatória, esta consistia principalmente de aves e suínos, como aponta o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo:

Ao que os colonos deram menos atenção até agora, foi à criação de gado. Primeiro que os pastos necessários só podem ser plantados aos poucos nas terras obtidas, por outro lado, também há um fator importante que é decisivo para manter um número maior de cabeças de gado, necessita-se de estrume que, por agora, ainda é pouco obtido em Dona Francisca. Somente entre os colonos mais abastados alguns criaram bezerros; em compensação, há muito mais porcos e aves de todos os tipos. (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1855, p. 56).

A principal forma de trabalho dos imigrantes pobres e, de maneira especial, dos recém-chegados não se dava pela agricultura. Eles costumavam trabalhar como diaristas tanto em obras de infraestrutura da colônia quanto em empreendimentos de particulares, e a grande oportunidade de trabalho ocorria com as obras de construção da Estrada da Serra/Dona Francisca. Havia os imigrantes que possuíam mais recursos e um ofício específico. Estes eram oriundos sobretudo do meio urbano. Por isso, a Colônia Dona Francisca tinha inclinação para o setor manufatureiro. Ao longo das décadas de 1860 e principalmente de 1870, a agricultura começou a obter melhores resultados, em função da maior chegada de imigrantes agricultores e da expansão da colônia para terras a oeste com condições ambientais que as tornavam um pouco mais férteis. Contudo, em 1868, o primeiro saldo positivo ocorreu, e foi em grande parte em virtude de manufaturas não agrícolas, como as fábricas de louças, cerveja, velas e sabão, dentre outros produtos industriais (FERREIRA, 2019).

No início da década de 1870, a efetiva transposição da serra do mar foi concluída, e a Estrada da Serra (Dona Francisca) chegou ao planalto. Houve então a tentativa de fundação de novos núcleos coloniais. A primeira tentativa – embora infrutífera – seria São Miguel, em 1872. Assim, em 1873 o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo (1873, p. 3) afirmava:

Uma nova investigação cuidadosa e uma plantação experimental realizada por um colono empreendedor, senhor Fibiger, que lá se estabeleceu, resultou, no entanto, que a terra vegetal, que levou à uma apreciação favorável da terra, pelo menos na parte frontal desta, forma apenas uma fina camada, sob a qual se mostrou um solo rochoso, fazendo com que este terreno pareça apropriado só para criação de gado. (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1873, p. 6).

O fracasso das tentativas em São Miguel acabaria levando à Fundação do Núcleo Colonial de São Bento no ano seguinte. Segundo a Sociedade, identificou-se que “só a algumas mil braças para oeste é que se achou terra realmente boa, apropriada para a agricultura” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1873, p. 3). Contudo o alcance com condições carroçáveis da estrada da serra a São Bento ocorreu em 1877, como aponta o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo (1877, p. 6): “A construção da Dona Francisca-Strasse (Rua / Estrada Dona Francisca) progrediu tanto, que em junho deste ano se pôde ir pela primeira vez de carro de São Bento a Joinville”. Foi a partir desse ano que a rede comercial ervateira foi consolidada em Joinville, adicionando na paisagem do nascente núcleo urbano de Joinville um constante ir e vir de carroças de quatro rodas que desciam a serra trazendo a erva-mate e regressavam ao planalto levando produtos dos colonos. Joinville tornou-se “o principal centro de beneficiamento de erva-mate em Santa Catarina” (FERREIRA, 2019, p. 212).

Os primeiros relatos acerca de engenhos de beneficiamento de erva-mate em Joinville são da imprensa local, originalmente escritos em alemão. Como exemplo, podemos citar um artigo veiculado na imprensa de Joinville, mais precisamente no jornal *Kolonie-Zeitung*, datado de 12 de fevereiro de 1876. Nele, a erva-mate é tida como um elemento de muita relevância ao crescimento econômico da cidade. A relação estabelecida entre a erva-mate e Joinville nesse documento demonstra uma perspectiva de esperanças por parte do jornal, apesar das dificuldades e queixas até então relatadas: “Tempos difíceis, falta de dinheiro, encarecimento dos gêneros de primeira necessidade fazem parte da pauta do dia.” (KOLONIE-ZEITUNG, 1876 *apud* JOINVILLE ONTEM E HOJE, 2008).

Em contraponto às queixas, o jornal diz preferir mostrar que “o empreendedorismo não desapareceu por completo entre nós” (KOLONIE-ZEITUNG,

1876 *apud* JOINVILLE ONTEM E HOJE, 2008). Com essa afirmação, o documento introduz um exemplo de “empreendedorismo”. Alude então ao nome do comerciante Gustav Hasse, sobre o qual é informada a abertura por aqueles dias de um “moinho de arroz acionado por uma máquina a vapor de seis cavalos” (KOLONIE-ZEITUNG, 1876 *apud* JOINVILLE ONTEM E HOJE, 2008). No entanto, para além do moinho de arroz, é noticiado que o mesmo comerciante anexaria a ele um engenho de erva-mate. Isso caracteriza-se como uma novidade, pois é dito que esse é “o primeiro desse tipo nessa colônia” (KOLONIE-ZEITUNG, 1876 *apud* JOINVILLE ONTEM E HOJE, 2008).

As alterações na colônia por causa da construção da Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca) se iniciavam. Ao mesmo tempo em que surgiam os primeiros engenhos de beneficiamento de mate, também começaram a aparecer anúncios de propriedades que em suas descrições incluíam a possibilidade de implantação de engenhos de erva-mate. Naquele contexto, a falta de estradas ligando a Ilha de São Francisco ao continente implicou nessa dinâmica voltada ao transporte marítimo. Esse é um dos fatores para que Joinville, situada aos fundos da Baía da Babitonga, se tornasse um entreposto comercial da erva-mate. A proximidade com o planalto e o mar e as condições tecnológicas do contexto transformaram Joinville em uma cidade ervateira. Goularti Filho e Moraes (2013) destacam a importância da integração do transporte fluvial com a descida da serra pela estrada Dona Francisca, formando uma estrutura de comunicação voltada para a erva-mate. Ademais, o Porto de São Francisco aumentou a sua capacidade de escoamento acompanhando o crescimento da atividade ervateira. Um ponto a frisar é que a ampliação da rede de caminhos foi feita com recursos públicos, correspondendo ao impacto econômico cada vez mais expressivo do produto e a transformação da erva-mate em um traço distintivo da região.

Na edição de 23 de abril de 1878, o jornal *Gazeta de Joinville: Orgam dos interesses agrícolas, mercantis e industriais desta provincia e especialmente da Comarca de S. Francisco* anunciava que estava à venda a “Fazenda do Retiro Alegre”: “Tambem se faz trato com quem quizer destinar o seo engenho ao soccar herva maté” (GAZETA DE JOINVILLE, 1878b). Os atributos que vinculavam essa propriedade ao beneficiamento do mate eram diversos. O primeiro deles era a proximidade com o mar. Desse modo, o anúncio da venda dessa propriedade dizia: “Vende-se a Fazenda acima, á margem da bahia de S. Francisco” (GAZETA DE JOINVILLE, 1878b)³.

³ Essa baía mencionada é a atualmente denominada de Baía da Babitonga, que serve de canal para o porto de São Francisco do Sul.

O anúncio quase por inteiro está voltado para negociações com beneficiadores de mate, dando a entender que esse grupo seria o nicho mais interessado na aquisição dessa propriedade. Sendo assim, o texto falava para aqueles que queriam instalar um engenho de socar erva-mate, pois a propriedade possui “um poderoso motor d’água, vistos paiões e caes de desembarque à porta dos mesmos” (GAZETA DE JOINVILLE, 1878b). A finalização do texto pontua: “Para tratar na mesma fazenda com o seu proprietário” (GAZETA DE JOINVILLE, 1878b), mas não revela o nome deste.

Outro anúncio ocorreu no mesmo jornal, em 1878, evidenciando um terreno com 15 morgen - uma “unidade de medida de área usada no Estado de Santa Catarina equivalente a 2.500 m²” (TULER, 2017, p. 56):

Vende-se um terreno com 15 morgen no districto d’esta cidade, com uma casa nova para morada, um pasto com 9 morgen, passa dentro destes terrenos um rio que serve para fazer engenho de assucar, herva maté ou arroz; quem pertender dirija-se ao proprietário Frederico Ebert. Joinville, 3 de Março de 1878 (GAZETA DE JOINVILLE, 1878a).

Mais à frente, em 1879, o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo demonstrou considerável elevação no número de engenhos de beneficiamento de mate, destacando que a erva-mate na questão econômica da Colônia Dona Francisca havia engrenado. Aliás, dizia um fragmento do relatório:

Um ramo muito importante da indústria formado a partir da abertura da Dona Francisca-Strasse (Rua / Estrada Dona Francisca) é a compra e manufatura da erva mate e ao final do ano passado havia 4 moinhos de mate em atividade, dos quais 3 eram movidos a vapor (29 cavalos) e 1 a água (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1878, p. 9).

Ainda no mesmo ano de 1879, o relatório anual da Sociedade Colonizadora de Hamburgo (1879, p. 9) informou que Joinville exportou entre “450 e 500 contos” de mate de um total de “800 a 900 contos”. Ou seja, por volta da metade das exportações da Colônia foi de erva-mate. No que tange à quantidade de engenhos na paisagem de Joinville, o relatório da Sociedade Colonizadora de Hamburgo apontava:

A agricultura e a indústria continuavam a desenvolver-se prosperamente, a fabricação do mate continuou a ter um desenvolvimento satisfatório, para a sua manufatura havia 7 moinhos (a construção de uma oitava havia sido iniciada) no distrito de Joinville, sendo 3 movidas a vapor com 29 cavalos e 2 movidas a água com 11 cavalos de força; no distrito de São Bento havia um moinho a vapor com 5 cavalos, e um moinho a água com 3 cavalos de força (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1879, p. 9).

O relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina na segunda sessão de sua 26.^a legislatura pelo presidente Francisco José da Rocha, em 11 de outubro de 1887, pontuou que no ano de 1886 “a exportação da colônia foi de cerca de 900:000\$000 inclusive a herva-matte, principal indústria (RELATÓRIO PROVINCIAL, 1886, p. 340). O relatório ao falar dos transportes reforçou uma paisagem vinculada ao diálogo entre planalto e oceano. Em 1885, “os transportes na Colonia eram feitos por mais de 600 carros de 4 rodas pertencentes a ambos os municípios⁴. No rio Cachoeira eram executados por duas embarcações a vapor e dez embarcações à vela” (RELATÓRIO PROVINCIAL, 1886, p. 340).

Em 1887, a exportação foi de “cerca de 840.000 quilogramas de mate” (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1887, p. 24). A exportação de outros gêneros, por sua vez, constituiu aproximadamente 420 mil quilogramas de açúcar e por volta de 3.360 quilogramas de cachaça. Além disso, girava em torno de 36 mil quilogramas de farinha de araruta (SOCIEDADE COLONIZADORA DE HAMBURGO, 1887).

Com a construção da Estrada da Serra, a indústria do mate em Joinville obteve crescimento constante. Segundo S. Thiago (1988), isso foi até mesmo fator de fixação do colono que chegava a Joinville. O calor, a umidade e as dificuldades do plantio na Colônia Dona Francisca eram motivos de dispersão, mas, com a Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca), o fator econômico do mate possibilitou o desenvolvimento mais robusto da economia de Joinville. Isso fez diminuir a dispersão de colonos, “garantindo a continuidade e viabilidade do empreendimento colonizador” (S. THIAGO, 1988, p. 24).

Os germânicos, apesar de participarem desse mercado, no entanto, não possuíam protagonismo. Como já observado, esse era um mercado consolidado na Província do Paraná. O que Joinville fez foi se integrar a essa rede comercial. Assim, quando a Estrada da Serra possibilitou que a erva-mate dos planaltos próximos a Rio Negro, na região do Contestado, tivesse um caminho mais curto em relação à rede comercial de Curitiba, alguns paranaenses envolvidos no negócio do mate migraram para Joinville para estabelecer e consolidar a estrutura ervateira na cidade.

Portanto, em 1877, o primeiro paranaense beneficiador de erva-mate fixou-se em Joinville vindo de Morretes. Era Antonio Sinke, que instalou três engenhos de mate em Joinville. Ele obteve lucros consideráveis já em seu primeiro ano (S. THIAGO, 1988). Sobre esses engenhos, diz S. Thiago (1988, p.23) que Antonio Sinke “arrendou-os a Celestino de Oliveira e Vicente Ferreira de Loyola, também de Morretes”. No jornal

4 Refere-se a São Bento e Joinville.

Gazeta de Joinville do dia 14 de janeiro de 1879 existe o registro de uma inauguração. O empreendimento a ser inaugurado constitui mais um engenho de mate em Joinville, de iniciativa também de Antonio Sinke e Mauricio Sinke, seu irmão. O registro expressa a ligação clara entre a ideia de “progresso” e a instalação desse engenho, destacando que o engenho funcionava a vapor com maquinaria importada dos Estados Unidos:

Joinville. Progreso. Hontem de tarde (dia 11) foi inaugurado com muita pompa o novo engenho a vapor de soccar maté, propriedade de nossos prestimosos amigos os Snrs. Antonio e Mauricio Sinke irmãos. E com maior satisfacção que registramos este acontecimento por ser mais uma prova fallaz do rápido progresso em que a nossa cidade ha algum tempo pra cá vai indo. Vale a pena de ir vér esse bello estabelecimento que está montado com toda a perfeição e segundo as regras mais modernas da technica. A machina à vapor procede das oficinas da Lidgerwood manufacturing company dos Estados Unidos e é da força nominal de oito cavallos. Os Snrs Sinke com o habitual cavalheirismo que os distingue offerecerão á noite aos seus numerosos convidados um profuso copo dagua seguido de um bailão no salão do Srn. Berner que na melhor harmonia se prolongava até a mais alta noite. Que auferem os lucros correspondentes aos sacrificios que fizeram nesta empresa, é o nosso desejo (GAZETA DE JOINVILLE, 1879).

Algo que ocorreu entre os paranaenses proprietários de engenhos de erva-mate foi o emprego de mão de obra escrava. A prática da escravidão permaneceu na cidade encontrando brechas na legislação ligada aos núcleos coloniais, principalmente pelo uso dos escravos de ganho. Ou seja, o trabalho escravo não veio para a região da colônia com os ervateiros da Província do Paraná. Essa prática na região é anterior mesmo a existência da Colônia Dona Francisca. Como já observado, a área em que a Colônia Dona Francisca foi assentada pertencia em 1851 ao município de São Francisco em sua parte continental. Nos arredores da colônia existiam brasileiros proprietários de escravos, donos de terras. Sandra Guedes (2007, p. 4) afirma que foram localizadas mais de 50 famílias após a chegada dos primeiros imigrantes, que possuíam cerca de 40 escravos. Portanto, a escravidão não era novidade nas adjacências da colônia antes de a paisagem ervateira se constituir, contudo o elemento da erva-mate trouxe mais um grupo escravocrata para a região, os negociantes de erva-mate do litoral paranaense. Carlos Ficker (2008, p. 248) afirma: “A estrada Dona Francisca, já em 1870, absorvia grande parte do transporte de carne seca, erva mate e outros produtos de exportação do planalto, em direção a São Francisco”.

A inserção da rede comercial ervateira em Joinville trouxe, de certo modo, vínculo maior da colônia com a estrutura social brasileira. Isso está relacionado diretamente ao novo contexto que emergia com a construção da Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca), que proporcionou a conectividade com o principal produto da região à época, a erva-mate. Esse contexto trouxe um novo grupo social à cidade, um grupo dominante

na economia relacionado ao negócio do mate: os negociantes e proprietários de engenhos de erva-mate paranaenses. Além disso, a elite econômica residente nas adjacências da Colônia Dona Francisca também se integrou ao comércio de erva-mate.

João Gomes de Oliveira, brasileiro que residia próximo à Colônia Dona Francisca, por exemplo, logo incorporou o negócio do mate. S. Thiago (1988) observa que do tronco patriarcal dele se originava uma oligarquia ervateira. Ele era descendente de açorianos e viveu em Paraty, atual Araquari, até cerca de 1866, quando se mudou para as margens do Rio Cubatão, na Estrada da Serra. Em 1887, ele ainda possuía terras no mesmo lugar, pois o jornal *Folha Livre*, em nota de 30 de janeiro daquele ano, deu a notícia da presença de “bugres no local”: “Escreveram do Cubatão (Estrada da Serra) que na noite de 24 foi ali pressentido o aparecimento de bugres, defronte da fazenda do Sr. João Gomes de Oliveira, nada porém acontecendo por terem eles se afugentado logo que foram apercebidos” (FOLHA LIVRE, 1887).⁵

S. Thiago (1988) supõe que a negociação de erva-mate vinda do planalto já era realizada por João Gomes de Oliveira e depois foi seguida por filhos e genros. Portanto, é relevante para a compreensão da formação dessa oligarquia ervateira que surgiu em Joinville buscar dados sobre a história dessa família. Percebe-se que os filhos de João Gomes de Oliveira, tratando-se de suas atividades econômicas, se mantiveram atuantes na atividade da erva-mate direta ou indiretamente, assim como os genros⁶. Conforme S. Thiago (1988, p. 28), essa estrutura formou-se na paisagem de Joinville tendo como núcleo estrutural a família Gomes de Oliveira, que, acrescida de outros grandes ervateiros, pode ser denominada de oligarquia do mate:

TRONCO FAMILIAR:

JOÃO GOMES D’OLIVEIRA – Casado com Rosa Leocádia Machado Gomes.

FILHOS:

1. JOÃO: Nascido em São Francisco do Sul, 1855. Provavelmente faleceu, pois em 1865 outro filho foi batizado com o mesmo nome;
2. ROSA: Nascida em São Francisco do Sul, 1856. Casada com Crispim Antônio de Oliveira Mira, negociante e sócio da Cia. Industrial. Quando faleceu, em 1898, Mira exercia a função de gerente da filial de Rio Negro;

5 Bugre, palavra de sentido pejorativa, foi utilizada para designar as populações indígenas consideradas inimigas. A palavra liga-se fortemente a atuação dos bugreiros oriunda do processo de formação de colônias agrícolas na região Sul e o genocídio indígena (SANTOS, 1988).

6 Salvos os entes familiares precocemente falecidos ou com informações imprecisas.

3. CLEMÊNCIA: Nascida em São Francisco do Sul, 1858. Repete o caso de João, pois em 1860 apareceria outra Clemência;
4. PROCÓPIO: Nascido em São Francisco do Sul, 1859, grande ervateiro, diretor da Cia. Industrial;
5. CLEMÊNCIA: Nascida no Paraty, 1860. Casada com Francisco José Ribeiro, ervateiro.
6. JOSÉ: Nascido no Paraty, 1862. Idem a João e Clemência;
7. JOÃO: Nascido no Paraty, 1865. Casado com Cezarina Adélia Nóbrega D'Oliveira, filha do coronel José Antônio de Oliveira, ervateiro, e irmã de D. Theresa, esposa de Abdon Baptista;
8. AMÁLIA: Nascida no Paraty, 1865. Casada com Leopoldo Corrêa, negociante e sócio da firma Oliveira, Corrêa e Cia., ervateira;
9. JOSÉ: Nascido em Joinville, 1874. Não se conseguiram dados sobre seu casamento.
10. RITA: Nascida em Joinville, 1876. Casada com Victor Celestino de Oliveira, ervateiro, filho do coronel José Celestino de Oliveira, um dos primeiros ervateiros de Joinville, vindo de Morretes, Paraná.

Fonte: S. THIAGO, 1988, p. 30

O mate, quando beneficiado, era escoado para São Francisco. O permanente fluxo de mercadorias no porto de Joinville incentivou o surgimento de estaleiros e também de uma empresa especializada nisso, criada em 1880, a “Empresa de Navegação a Vapor entre São Francisco e Joinville”. Essa parte do transporte por vias fluviais fez surgir demandas por serviços de construtores navais, carpinteiros, funileiros, entre outros, a fim de atender às demandas dos dez veleiros e de dois barcos a vapor existentes em Joinville em 1883 (FERREIRA, 2019). Com o fortalecimento econômico da rede ervateira em Joinville, o poderio desse grupo nas questões políticas locais também se espraiaria na criação de empresas para o fornecimento de vários serviços e projetos de modernizações que surgiram nas primeiras décadas do século XX, como a luz elétrica e a estrada de ferro (ROCHA, 1994). Moraes (2013) afirma que ocorreu um processo de diversificação das atividades produtivas propiciado pela acumulação do capital proveniente da erva-mate. Esses investimentos privados tiveram um padrão definido pelas necessidades locais, incluindo lojas de louças e ferragem, produção de cal, produção de aguardente, dentre outras atuações comerciais e industriais.

As atividades de beneficiamento e comercialização de alguns produtos resultaram em características não necessariamente almejadas ou esperadas pelo Governo Imperial quando criou os núcleos coloniais, como no caso da colônia Dona

Francisca. Nesse sentido, compreender a formação da rede ervateira permite perceber que a economia dos núcleos agrícolas era um pouco mais complexa do que os circuitos locais de produção, dependendo das relações que se estabeleciam entre os espaços rurais e urbanos e submetida aos sabores dos interesses dos colonos e da produção e mercado de outras províncias.

Considerações finais

Procuramos trazer como objeto de pesquisa a construção da relação da erva-mate com a cidade de Joinville entre 1851 e 1890. Apesar de comuns na historiografia joinvilense e nas obras que tratam da história da erva-mate, não identificamos trabalhos que buscassem se voltar especificamente para a formação dessa rede ervateira mais ampla. Por outro lado, os trabalhos que em alguma parte abordaram esse recorte temporal da história de Joinville sempre pontuaram a relevância econômica da erva-mate para o desenvolvimento da cidade.

A integração econômica do nordeste da então Província de Santa Catarina com o planalto era um tema importante já anteriormente à instalação da Colônia Dona Francisca, no nordeste catarinense, em 1851, no entanto as ações para a construção de vias de comunicação com o planalto não deram o resultado esperado. Com o surgimento da Colônia Dona Francisca, ganhou força esse processo, contudo a integração da rede comercial ervateira na paisagem de Joinville foi gradual e esteve condicionada à construção da Estrada da Serra (Estrada Dona Francisca). Os engenhos de beneficiamento somente surgiram em Joinville na segunda metade da década de 1870.

A inserção de Joinville na rede ervateira e em um circuito econômico extremamente dinâmico impactou de forma relevante a nascente cidade. Surgido de uma colônia agrícola, o núcleo urbano de Joinville alcançou importância econômica não como centro agrícola, mas sim atingiu *status* de centralidade nos interesses econômicos regionais por meio da industrialização e do escoamento da erva-mate, entre outros produtos. A rede ervateira trouxe múltiplos novos componentes à cidade, juntamente com o protagonismo na economia regional. A Estrada Dona Francisca possibilitou a constituição de uma dinâmica econômica marcada pelo fluxo de carroças de quatro rodas carregadas de erva-mate, assim como os inúmeros engenhos de erva-mate se consolidaram em Joinville, conjuntamente com a movimentação portuária para o escoamento dessa mercadoria. Por fim, ressaltamos a constituição de uma elite local nesse processo, que se formou por intermédio do empreendimento ervateiro.

Referências

ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da Diplomacia econômica no Brasil: as relações econômicas internacionais do Império*. São Paulo: Editora Senac-Funag, 2001.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

AVÉ-LALLEMANT, Robert Christian. *Viagem pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.

BRASIL. Congresso, Câmara dos deputados, Comissões de fazenda e especial. Parecer e projeto sobre a criação de bancos de crédito territorial e fábricas centrais de açúcar apresentados a Câmara dos Srs. Deputados na sessão de 20 de julho de 1875 pelas comissões de fazenda e especial nomeada em 16 de abril de 1875, Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

BREPOHL, Marion Dias; NADALIN, Sergio Odilon. Imigração germânica, etnicidade e identidade profissional: colonização em Joinville (Dona Francisca), província de Santa Catarina. 1851-1889. *História*, Assis/Franca, v. 38, e2019011, 2019. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742019000100415&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 5 set. 2020.

CANABRAVA, Alice P. “A grande lavoura”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História geral da civilização brasileira*. O Brasil monárquico: declínio e queda do império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. v. 6. p.103-166.

DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. *Maldita guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

EREMITES DE OLIVEIRA, Jorge; ESSELIN, Paulo Marcos. Uma breve história (indígena) da erva-mate na região platina: da Província do Guairá ao antigo sul de Mato Grosso. *Espaço Ameríndio*, Porto Alegre, v. 9, n. 3, p. 278-318, jul./dez. 2015.

FERREIRA, Luiz Mateus da Silva. *Terra, trabalho e indústria na Colônia de Imigrantes Dona Francisca (Joinville), Santa Catarina, 1850-1920*. 325f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

FICKER, Carlos. *História de Joinville: crônica da Colônia Dona Francisca*. Joinville: Letradágua, 2008.

FOLHA LIVRE. Joinville, 30 jan. 1887.

GAZETA DE JOINVILLE. Joinville, 5 mar. 1878a.

GAZETA DE JOINVILLE. Joinville, 23 abr. 1878b.

GAZETA DE JOINVILLE. Joinville, 14 jan. 1879.

GERHARDT, Marcos. *História ambiental da erva-mate*. 290f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada Dona Francisca na formação econômica de Santa Catarina. *História Revista*, v. 19, n. 1, p. 171-196, 2014. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/historia/article/view/30515>>. Acesso em: 07 out. 2021.

GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fábio Farias de. A construção dos caminhos da erva-mate em Santa Catarina: combinação e sobreposição de transportes. *Dimensões*, vol. 31, p. 159-182, 2013. Disponível em: < <https://periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/7575>>. Acesso em: 07 out. 2021.

GUEDES, Sandra Paschoal Leite de Camargo. A escravidão em uma colônia de “alemães”. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 24., 2007. *Anais [...]*. São Leopoldo: ANPUH, 2007.

JOINVILLE ONTEM E HOJE. Joinville, mar. 2008.

LINHARES, Temístocles. *História econômica do mate*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

MEIRA, Roberta Barros. Entre a experiência e a fantasia: natureza, agricultura e imigração no Brasil do Império. *Fronteiras: Revista Catarinense de História [on-line]*, Florianópolis, n.23, p.85-98, 2014. Disponível em: < <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/FRCH/article/view/8107> >. Acesso em: 24 jul. 2021.

MORAES, Fábio Farias de. *A atividade ervateira na formação econômica do planalto norte catarinense*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

MELLO, Evaldo Cabral. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

OLIVEIRA, Geraldo de Beauclair Mendes de. *A construção inacabada: a economia brasileira, 1828-1860*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 2001.

RELATÓRIO PROVINCIAL. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catarina pelo Presidente Dr. Francisco José da Rocha, em 21 de julho de 1886*. Desterro: Typ. do Conservador, 1886.

ROCHA, Isa de Oliveira. *Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem a província de Santa Catarina (1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

SANTOS, Silvio Coelho. *Índios e Brancos no Sul do Brasil*. Porto Alegre: Editora Movimento, 1988.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História das paisagens. *In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da; CARDOSO, Ciro Flamarion (org.). Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

SOCIEDADE COLONIZADORA 1849. Relatórios, de 1851 a 1892. Tradução Helena Remina Richlin. Sociedade Colonizadora. Arquivo Estadual de Hamburgo.

S. THIAGO, Raquel. *Coronelismo urbano em Joinville: o caso de Abdon Baptista*. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 1988.

TULER, Marcelo. *Manuel de práticas de topografia*. Porto Alegre: Bookman, 2017.

WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade na história e na literatura*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.