



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS DE CHAPECÓ
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

CLAUDIA DAIANA GASPAR DOS SANTOS

**A QUESTÃO VIÁRIA EM CHAPECÓ:
ASPECTOS ECONÔMICOS E URBANÍSTICOS, 1937-1945**

**CHAPECÓ
2016**

CLAUDIA DAIANA GASPAR DOS SANTOS

**A QUESTÃO VIÁRIA EM CHAPECÓ:
ASPECTOS ECONÔMICOS E URBANÍSTICOS, 1937-1945**

Trabalho de conclusão do curso de graduação
apresentado como requisito para obtenção de grau de
Licenciatura em História da Universidade Federal da
Fronteira Sul.

Orientador: Prof.: Francimar Ilha da Silva Petrolí.

CHAPECÓ

2016

Santos, Claudia Daiana Gaspar dos

A questão viária em Chapecó: : Aspectos econômicos e urbanísticos 1937-1945/ Claudia Daiana Gaspar dos Santos. -- 2016.

37 f.:il.

Orientador: Francimar Ilha da Silva Petrolí.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de Licenciatura em História , Chapecó, SC, 2016.

1. A cidade de Chapecó no contexto do Estado Novo. 2. O Estado Novo no contexto da colonização de Chapecó. 3. A emergência de uma cidade desenvolvida e moderna. 4. A questão viária no contexto da Marcha para Oeste, modernidade e progresso em Chapecó.. 5. A questão viária no contexto da Marcha para Oeste, modernidade e progresso em Chapecó. I. Petrolí, Francimar Ilha da Silva, orient. II. Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

CLAUDIA DAIANA GASPAR DOS SANTOS

**A QUESTÃO VIÁRIA EM CHAPECÓ: ASPECTOS ECONÔMICOS E
URBANÍSTICOS, 1937-1945**

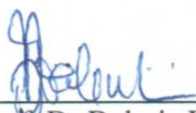
Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado como requisito para obtenção de grau de Licenciatura em História da Universidade Federal da Fronteira sul.

Orientador: Prof. Msc. Francimar Ilha da Silva Petrolí

Este trabalho de conclusão de curso foi defendido e aprovado pela banca em:

05 / 07 / 2016

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Delmir José Valentini – UFFS



Prof. Msc. Cristiomar Golo



Prof. Msc. Francimar Ilha da Silva Petrolí

Dedico a conclusão deste trabalho a todos aqueles que me incentivaram nesta trajetória direta ou indiretamente, a aqueles que me deram uma força amiga.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me acompanhar nesta caminhada, me dando força, capacidade, e sabedoria nas horas difíceis.

Aos meus pais e irmãos por me concederem a coragem e determinação em todas as horas.

Ao meu esposo Josiel que está comigo a todos os momentos me contemplando com seu sorriso, e me incentivando nesta trajetória.

Ao meu orientador Francimar Ilha da Silva Petrolí, que me ajudou em todas as horas, com sua paciência, crítica, opinião, sabedoria e profissionalismo, o meu muito obrigado pois sem o seu apoio a conclusão deste trabalho não seria possível.

As minhas amigas Jessica, Priscila, Adrieli e Taiane que fizeram parte desta trajetória me dando uma mão amiga, incentivo e principalmente apoio.

A conclusão deste trabalho foi possível através de importantes pessoas, da qual fizeram parte em vários momentos, direta ou indiretamente, o meu sincero voto de muito obrigado.

RESUMO

A presente pesquisa é uma análise da colonização de Chapecó, de 1937 a 1945, no contexto da questão viária, é de suma importância da pesquisa, por fazer parte de um período em que Chapecó estava sendo planejada. Evidenciando a contemplação de aspectos econômicos (desenvolvimento agrícola, comercial e industrial) e urbanísticos (padronização de uma nova ideia de arquitetura e de cultura urbana). De fato, é no momento do Estado Novo que emerge, com mais intensidade, toda uma preocupação do local, com a construção de uma cidade moderna, tendo como base o discurso da Marcha para o Oeste de Getúlio Vargas, que possibilitou a Chapecó a chegada de migrantes. Então, o problema das vias enquanto questão estratégica para o desenvolvimento local e regional, tendo Para a realização desta pesquisa, utilizaram-se fontes como exemplo os jornais, fotografias, documentação cartográfica e livros de época.

Palavras-chave: Chapecó. Colonização. Cidade. Estado Novo. Questão Viária.

ABSTRACT

This research is an analysis of Chapecó colonization, 1937-1945, in the context of the road issue is of paramount importance of research, to be part of a period in which Chapecó was being planned. Evidencing the contemplation of economic aspects (agricultural development, commercial and industrial) and urban (standardization of a new idea of architecture and urban culture). Indeed, it is the time of new state emerging, with more intensity, all a concern of the site, with the construction of a modern city, based on the discourse of March to the West of Getulio Vargas, which enabled the Chapecó arrival migrants. So the problem of the roads as a strategic issue for the local and regional development, and to this research, we used sources such as eg newspapers, photographs, cartographic documentation and antique books.

Keywords: Chapecó. Colonization. City. New state. Road issue.

LISTA DE MAPAS

Cartografia 1: Mapa do Oeste de Santa Catarina, contemplando o início do processo de colonização.....	18
Cartografia 2 - Desenho do projeto inicial de Chapecó.....	26
Cartografia 3 - Um “desenho de cidade moderna” para a vila Passo dos Índios, denominada Chapecó somente a partir de 1938.....	28
Cartografia 4- Mapa do Oeste de Santa Catarina, contemplando o início do processo de colonização.....	29

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - IMAGEM DA AVENIDA GETÚLIO VARGAS, 1938.....	21
--	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 A ‘CIDADE’ DE CHAPECÓ NO CONTEXTO DO ESTADO NOVO	16
2.1 O ESTADO NOVO NO CONTEXTO DA COLONIZAÇÃO DE CHAPECÓ	16
2.2 A EMERGÊNCIA DE UMA CIDADE DESENVOLVIDA E MODERNA	19
3 A QUESTÃO VIÁRIA NO CONTEXTO DA “MARCHA PARA OESTE”: MODERNIDADE E PROGRESSO EM CHAPECÓ	24
3.1 OS DESEJOS DA ELITE CHAPECOENSE QUANDO DA NECESSIDADE DE MODERNIDADE E PROGRESSO.....	24
3.2 A QUESTÃO VIÁRIA ENQUANTO PROBLEMA LOCAL E REGIONAL.	28
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

1 INTRODUÇÃO

O processo de “colonização oficial” do Município de Chapecó, efetivou-se a partir de 1917. Naquele momento observa-se a necessidade de desenvolvimento de ações colonizadoras por parte das autoridades locais e estaduais. Porém, foi no período do Estado Novo de Getúlio Vargas, de 1937 a 1945, que se constituiu uma preocupação mais acentuada com a efetivação da ordem, da modernidade e do progresso regional.

Algo a ressaltar no decorrer dos anos de 1937 a 1945 consiste na “*Marcha para Oeste*”, a qual objetiva a abertura de novas estradas e modernização das existentes. De acordo com Lenhar (1986), a *Marcha para Oeste* consistia em um movimento de interiorização do País, que estabelecia através de preenchimento dos espaços considerados ‘vazios’.

Fator com grande relevância para o progresso de Chapecó. Com a *Marcha para Oeste*, iniciou-se um processo de colonização planejada, fazendo com que os espaços considerados pelas narrativas de época como vazios fossem preenchidos, possibilitando crescimento e modernização para uma futura cidade. O que pode ser evidenciado quando Petrolí (2008, p.49) afirma que “[...] a ligação do interior com os centros econômicos do país, através da abertura de estradas, significando a possibilidade de melhoramentos nos transportes e comunicações”. Desta maneira, é possível perceber que a cidade sonhada pela elite chapecoense¹ poderia se tornar possível, uma vez que a *Marcha para Oeste* contemplava principalmente a modernidade e desenvolvimento.

A partir do referido contexto, torna-se possível evidenciar que a sociedade buscava romper com o passado, transformando práticas e costumes, e principalmente, civilizando os destinos na busca pela contemplação de uma nova realidade, ou seja, de uma cidade inteiramente moderna. Por isso, a “*questão viária*” faz parte do contexto da colonização de Chapecó, sendo que na época Chapecó era denominada povoado *Passo dos Índios*. Podemos entender que a questão viária é um contexto econômico e político de construção de um local que abrange conceitos de desenvolvimento e modernidade, neste caso a cidade de Chapecó.

Para colonizar seria preciso derrubar a mata, construir casas, que naquela época eram considerados sem estéticas, e abrir algumas estradas que ainda não existiam mas que eram de total importância, para os colonos poderem chegar na cidade.

¹ A partir de Petrolí (2008), podemos entender a elite chapecoense composta por um grupo de homens com determinados poderes econômicos e políticos, no contexto de construção de Chapecó. Destacamos aqui a área de atuação da Companhia Colonizadora Bertaso, dentre os quais podemos citar: Ernesto Francisco Bertaso, Vicente Cunha, Serafim Bertaso, Antônio Selistre de Campos, Cid Lures Ribas.

Neste contexto, o presente estudo possui como problema de pesquisa analisar a importância da *questão viária* na construção da cidade de Chapecó, de 1937 a 1945, evidenciando a contemplação de aspectos econômicos (desenvolvimento agrícola, comercial e industrial) e urbanísticos (padronização de uma nova ideia de arquitetura e de cultura urbana).

A fim de contemplar a referida problemática, apresenta como principal objetivo do trabalho, compreender de que forma a *questão viária* se constituiu enquanto assunto estratégico no processo de colonização do “velho município de Chapecó”², considerando a dinâmica de construção de uma “cidade moderna” para um espaço denominado até os anos de 1950 *sertão*.

Com a necessidade cada vez maior de comercialização de alimentos eram abertas algumas picadas, através da derrubada da mata, com as próprias ferramentas utilizadas na agricultura, sendo assim acabava envolvendo todos aqueles que compravam lotes de terras, e facilitando a circulação de produtos mais rápidos.

Nesta perspectiva, é relevante para os chapecoenses a compreensão do processo de construção de Chapecó tendo como elemento decisivo a *questão viária*, na construção uma nova realidade. A justificativa da pesquisa coloca se também em virtude da contemplação não apenas da modernidade pelo viés da crítica, pela percepção dos impactos sociais influenciados pela elite chapecoense na construção e colonização de Chapecó.

O espaço que atualmente contempla a cidade de Chapecó no período do estado- novista foi entendido como extremamente precário. Por isso, da preocupação da elite com a concretização da civilização. É desta maneira que determinados homens locais buscaram pensar, planejar e imaginar a cidade do futuro, seja ela desenvolvida e moderno principal objetivo das colonizadoras da época.

Na questão de urbano imaginário é de suma importância trabalharmos na pesquisa Pesavento, (2007-2008) no texto *Cidades visíveis, cidades sensíveis e imaginadas* que nos permitirá fazer uma discussão sobre o imaginário urbano, pois entendemos que era preciso, na ótica daqueles homens da elite planejar a cidade, não apenas alocar colonos, e vender terras.

Conforme Pesavento (2007, p 11) podemos identificar que “a questão das cidades sonhadas, desejadas, temidas, odiadas; cidades inalcançáveis ou terrivelmente reais, mas que possuem essa força do imaginário de qualificar o mundo”. Através do imaginário podemos destacar que era possível planejar uma sociedade ou região, da qual pudesse ser estabelecida da forma que foi planejada. Um exemplo de cidade imaginada e planejada que vamos trabalhar

² “A expressão o *Velho Chapecó*, de acordo com Bellani, (1991, p 6) “[...] é muito usada pelos antigos moradores e descendentes dos colonizadores, referindo-se a extensão territorial que possuía o Município de Chapecó, desde sua criação em 1917, até o primeiro desmembramento ocorrido na década de 1950”.

é a questão de Chapecó que aborda no nosso recorte temporal entre os anos de 1937-1945, um grande interesse pela elite de se planejar e construir uma cidade desenvolvida, moderna e civilizada, e não apenas só alocar pessoas nos lotes de terras.

Temos também o livro “*Carne e Pedra*”: *corpo e a cidade na civilização Ocidental*, como referencial teórico imprescindível para a nossa pesquisa, do autor Richard Sennett, que nos remete a ideia de um urbano moderno, através da contextualização do corpo, ele usa como contexto de desenho de uma cidade a ideia de planejamento e estrutura colocada através do corpo humano sendo de exemplo veias e artérias como vias de circulação, e o pulmão como ponto principal. Na discussão sobre a *questão viária*, evidenciaremos a ideia do corpo humano abordada por Sennett, para contextualizar a discussão sobre a *questão viária* da cidade, entendemos através de Sennett que as veias e artérias precisariam ser desentupidas para que se tenha circulação, na relação com a cidade as vias seriam as veias e artérias que precisariam de aberturas ou até mesmos de manutenção, abordando de certa forma um desenvolvimento urbano para Chapecó, não bastava apenas circulação e sim boa saúde.

Nossa pesquisa contempla algumas fontes jornalistas, iconográficas (fotografias), cartográficas e textos de época, no intuito de estabelecer uma discussão precisa para a pesquisa, abordando questões muito importantes para poder entender a questão *das vias* em Chapecó, período de 1937-1945.

As fontes impressas como os jornais são de extrema importância, tu tens a tarefa de representar a sociedade no geral, onde se encontram inseridos, na qual buscam enfatizar questões pública, e relevantes para a construção em sociedade. Os periódicos se tornaram fontes fundamentais para os estudos de temáticas diversas, que tiveram grande visibilidade histórica graças à permanência de suas memórias nas páginas dos jornais. Conforme De Luca (2005, p 137) “[...]os jornais diários profissionalizavam-se, sem perder o caráter opinativo e de intervenção na vida pública”. Neste contexto é possível evidenciar que o jornal jamais deixaria de lado a sua opinião e principalmente seu caráter opinativo em questão de construção de uma sociedade.

Em Chapecó o jornal em circulação era *A Voz de Chapecó*, criado em 1939 por um grupo de homens com poder econômico e político, que tinha o objetivo principal de ser a voz dos chapecoenses, sendo que continha o propósito de educar e civilizar através do periódico semanal. Com a criação do jornal conforme discursos da elite houve também a preocupação de levar a comunicação mais longe, porem havia a questão das estradas que em princípios a maioria estava em mal condições e o trajeto para se chegar de um local a outro se tornava muito longe. O jornal como nossa fonte principal também nos mostra muitos textos

sobre a questão *viária*, algo de extrema importância para a região de Chapecó e principalmente para o seu desenvolvimento.

Definimos como fonte para a monografia, documentação cartográfica como por exemplo mapas, e desenhos de cidade de Chapecó, que os permitem identificar a realidade da sociedade na época, evidenciando sua estrutura. A documentação cartográfica como fonte nos possibilita uma representação convencional da cidade, será a partir deste contexto estabelecido a discussão sobre o panorama da questão *viária* da cidade, no desenho de 1931 e 1938, através dos desenhos é possível mostrar as definições de Chapecó, evidenciando seu propósito de planejamento juntamente abordando o objetivo de uma cidade moderna.

A fotografia como fonte iconográfica da nossa pesquisa nos mostra um consenso de que os registros fotográficos revelam-se de certa forma muitas informações de importância. Estes registros fotográficos nos permitirão a observação cuidadosa das rupturas da cidade, e continuidades nos ambientes urbanos, sociais e culturais em épocas distintas, tornando possível compreender estes processos pelas informações que o material fotográfico fornece da cidade de Chapecó na questão *das vias*, será através das fotografias feito uma análise de como estava o processo de construção de uma cidade moderna, que estava começando a ser planejada.

Através da fotografia é possível analisar a cidade de forma ampla, pois ela constitui um Borges (2005, p 16) “[...]a imagem fotográfica está sendo concebida como um dado natural, como testemunho puro ou bruto dos fatos sociais”. A fotografia neste sentido nos remete analisar a fotografia de forma que ela não esteja isolada, bem como não considerando no sentido de ser um espelho da realidade.

Todas as fontes contempladas para a monografia são de extrema importância por nos remeter a uma discussão essencial. Desde então com elementos teóricos será possível fazer uma análise bem detalhada, observando assim uma discussão eficaz da cidade de Chapecó sobre o seu contexto da questão *viária*.

O trabalho foi estruturado a partir de dois principais capítulos. No primeiro capítulo, será abordado sobre a colonização de Chapecó, nosso interesse é de entender como a cidade de Chapecó estava sendo pensada e planejada, através dos interesses da elite local, evidenciando que o período do Estado Novo trouxe algumas preocupações e transformações em questão da colonização e abertura de estradas. Entendemos que o Estado Novo foi um período de grandes mudanças, principalmente por Getúlio Vargas buscar como objetivo o desenvolvimento da cidade de Chapecó, através do discurso da Marcha para o Oeste.

No segundo capítulo a nossa pretensão é de apresentar a cidade no primeiro momento na questão do imaginário, através dos desenhos da cidade feito em 1931 e 1938, evidenciando

que já existia uma preocupação em busca do planejamento e manutenção das vias, sendo através dos discursos dos chapecoenses, mostrar a preocupação com a questão *viária* em busca de desenvolvimento para a cidade. Contemplando ao final do capítulo as vias que foram feitas manutenção e as que foram construídas, estabelecendo para a cidade de Chapecó um desenvolvimento econômico, e social através do planejamento.

2 A ‘CIDADE’ DE CHAPECÓ NO CONTEXTO DO ESTADO NOVO

Neste capítulo será abordado a questão de Chapecó no contexto do Estado Novo, entende-se que neste período foi possível grandes mudanças para Chapecó, que até então era um local conforme discursos da época, pela elite local chamado de “*sertão*”, por só haver mato, pouca civilização e nada de desenvolvimento.

Com o objetivo e planos de uma cidade moderna, a elite local almejava o desenvolvimento de Chapecó através de planejamento, estabelecendo desta maneira uma colonização planejada, e transformando a realidade do município, pois a realidade de Chapecó estava muito longe de ser considerada uma cidade moderna. Estava apenas no imaginário da elite local uma cidade desenvolvida e sonhada.

Em um segundo momento será contextualizado a questão da *Marcha para o Oeste*, a qual ocorreu no período de Getúlio Vargas, que buscava o desenvolvimento e modernização de Chapecó, a *Marcha para o Oeste* possui como finalidade a abertura de estradas em toda a região, a fim de facilitar o acesso do local para novos fluxos migratórios.

2.1 O Estado Novo no contexto da colonização de Chapecó

A colonização de Chapecó se deu no contexto de “*conquista do sertão*” e preenchimento do “*vazio demográfico*”, e os “*desejáveis*” para tal tarefa eram os migrantes Italianos, Alemães e Poloneses e seus descendentes das antigas áreas coloniais sulinas, que estavam chegando em Chapecó.

Para a área de atuação da colonizadora Bertaso, destaca-se a questão da migração Italiana. O crescimento dessa migração de acordo com os discursos da época possibilitaria “*civilizar*” esse espaço rural e urbano, aumentando a população branca, condição para qualificar o estatuto étnico da população e modificar a imagem do Brasil no contexto da história da colonização.

No Estado Novo, com o governo de Getúlio Vargas houve a preocupação em trazer a modernização para o Oeste, as estradas existiam, e falava-se na abertura de novas e da modernização das existentes, as ferramentas utilizadas na agricultura eram apenas os manuais, tanto que serviram para ajudar a abrir algumas estradas.

Foi no período de Getúlio Vargas que teve o grande impulso, através do jornal, *A Voz de Chapecó* que trazia as notícias do “*velho Chapecó*” sobre os lotes de terras que existiam, e a questão da *Marcha para Oeste*.

Segundo Lenharo (1946, p 56) “[...] a afirmação de que a conquista da Brasilidade seria ultimada através da interiorização do país, o verdadeiro sentido da Brasilidade é a *Marcha para*

Oeste”. Através desta ideia é possível evidenciar que a interiorização da cidade era de extrema importância para a região.

No início algumas colonizadoras começaram o trabalho em Chapecó, conforme Vicenzi (2009) uma das colonizadoras era denominada por Bertaso Maia & Cia, e tinha como proprietários Ernesto Francisco Bertaso, Manoel Passos Maia e Agilberto Atílio Maia.

Os sócios Bertaso e Maia colonizadora adquiriram algumas fazendas como por exemplo a Campina do Gregório e a fazenda Saudades da *Brasil Railway*, as terras tituladas do poder do Estado as fazendas Chapecó e fazenda Rodeio Bonito, os herdeiros da Baronesa de Limeira.

Em 21 de novembro de 1923, houve alteração e dissolução da firma Bertaso, Maia & Cia., ficando o sócio Ernesto F. Bertaso com todo o ativo e bens da sociedade que passou a denominar-se Empresa Colonizadora Bertaso S/A. Em janeiro de 1950, o proprietário solicitava o cancelamento do registro da empresa, extinguindo assim a Companhia Colonizadora Bertaso S/A. (VICENZI, 2009, p. 51).

Com o tempo a empresa fez a dissolução da empresa colonizadora, do qual Bertaso seguiu seu trabalho de colonizar as terras de Chapecó apenas com o apoio de alguns homens que tinham poder econômico e político.

Chapecó foi idealizada pelo Coronel Ernesto Francisco Bertaso, do qual imaginou uma cidade desenvolvida e moderna, nesta época ocorria o início da Era Vargas e estava ocorrendo o período do Estado novo, que justamente mostrava o discurso que Getúlio Vargas sobre o objetivo de buscar a modernidade e progresso, meio a estes conceitos podemos identificar de certa forma que Bertaso foi oportunista em relação a colonizar Chapecó, de certa forma em um momento propício para tal situação.

Chapecó caracterizava-se como um espaço que não era concreto, a qual estava estabelecida no imaginário social da elite chapecoense, que dava grande importância em transformar o “*sertão*”, em uma cidade desenvolvida, trazendo o progresso para a sociedade.

Pode-se definir que a elite era composta por um grupo de homens que tinham interesse político de construção de uma realidade nova para a cidade, entre eles os colonizadores, os políticos, os mentores do jornal e também os alguns interessados que haviam se estabelecido no município.

Chapecó era abordada com base de uma dimensão espacial, mas que continha um processo econômico social muito preciso, era um espaço onde se realizava um processo de produção capital e onde se produziam as relações capitalistas.

O Oeste foi idealizado através do imaginário que a elite possuía do pequeno “*sertão*”, idealizada com um interesse muito grande em busca de transformação da realidade existente e objetivando o desenvolvimento.

Esgotou-se as terras postas à disposição da migração no Rio Grande do Sul, assim, a frente de expansão colonial agrícola atravessou o rio Uruguai, para instalar-se em Santa Catarina. Desta forma, se intensificou a migração interna, entre os estados Brasileiros, de descendentes de imigrantes europeus em geral, e Italiana em especial.

A base econômica dominante desse movimento de expansão foi a agricultura, ainda que ensejou atividades comerciais, artesanais, manufatureiras, erva mate e a madeira. A propriedade da terra analisada sob o viés da continuidade da vida no campo, representava, acima de tudo, o equilíbrio e a prosperidade das famílias, pois era preciso um lugar para poder se instalar e garantir a sobrevivência da família, através disso, o Oeste de Santa Catarina passou a configurar o processo de migração e juntamente com isso a colonização de um espaço com pouca civilização.



Cartografia 1: Mapa do Oeste de Santa Catarina, contemplando o início do processo de colonização.

Fonte: Centro de Memória do Oeste Catarinense (CEOM).

Na fonte cartográfica 1 é possível evidenciar que está sendo contemplado a situação política e administrativa do Oeste de Santa Catarina, a partir da representação de dois municípios: Cruzeiro (atual Joaçaba) e Chapecó.

No caso do município de Chapecó, conforme Bellani (1991), do “*Velho Município de Chapecó*”, chama-nos a atenção a questão da extensão espacial: 14.000 km². Das poucas localidades existentes, podemos identificar apenas uma via reta que contempla poucas localidades. As estradas existentes na fonte cartográfica, podemos analisar que existe apenas uma via única, que vai de Passos dos Índios até Xaxim, Xanxerê, Caxambu, Águas Termais. Quando da existência do “*Velho Chapecó*”, observa-se que a *questão viária* não se contempla

na totalidade da dimensão espacial municipal, há muita precariedade na *questão das vias* para Chapecó, ela não se constitui totalmente.

O Estado possuía interesse em legitimar e rentabilizar as terras junto com as colonizadoras, e por outro lado havia os colonos migrantes que queriam continuar com a tradição de cultivar a terra, cultura ou forma de sobrevivência que passa de família para família, e os filhos tornaram-se a mão de obra mais utilizada.

Com o passar do tempo aconteceram várias contradições, pois de um lado, expressavam-se os interesses do Estado, vinculados aos das Companhias Colonizadoras, que sempre buscavam legitimar e rentabilizar ao máximo o domínio e, portanto, a comercialização das terras, pois na época era a única fonte de renda e de sobrevivência.

Também havia os interesses dos camponeses migrantes que procuravam na pequena propriedade, dar continuidade à vida e à economia familiar, constituía-se uma colonização associada à produção social, ao meio natural e ao processo migratório, na continuidade, entre acordos e disputas, os divergentes segmentos sociais do oeste catarinense estabeleceram uma nova ordem político econômica assentada na pequena propriedade colonial, que determinou sobre maneira sua história e sua tradição entre as pessoas.

Os colonos vinham para Chapecó através de propagandas feitas pelo jornal *A Voz de Chapecó*, que foi criado em 1939, por Vicente Cunha juntamente com a elite chapecoense e tinha o objetivo de ser a voz do povo, ou seja mostrar para a sociedade chapecoense o que estava acontecendo, sobre terras virgens, e produtivas aqui no oeste que a imigração se sucedeu, além do mais no Rio Grande do Sul a maior parte das terras já tinham sido habitadas por Italianos e Alemães.

A Colonizadora Bertaso incentivava as compras de lotes de terras com a esperança de uma vida melhor para os imigrantes. Os primeiros a ter preferência foram os descendentes Europeus, mas a maioria era de origem Italiana. A colonizadora Bertaso empreendeu em Chapecó o loteamento urbano e rural e facilitou a venda de terras aos migrantes do Rio Grande, que buscavam no Oeste a esperança de futuro melhor.

2.2 A emergência de uma cidade desenvolvida e moderna

De acordo com o discurso dos colonizadores, de certa forma o início de uma colonização planejada traria uma modernização, pois só assim seria possível o desenvolvimento, e não apenas alocação dos colonos.

A marcha para o Oeste se faz não só pela colonização, como pelo povoamento não raro desordenado. Em regra pela conquista, encabeçada por gente responsável ou anônima. Cada grupo, cada indivíduo colabora a seu modo, uns por iniciativa própria, outros em fuga, ou em grandes migrações. (CASSIANO 1980, p. 30)

De acordo com o autor é possível destacar que a colonização não se fez sem planejamento, pois entende-se que não foi apenas chegar em Chapecó, e simplesmente escolher um local para se viver, as colonizadoras já tinham todo um planejamento dos espaços vazios que se tinham para se fazer moradia.

Uma nova política de colonização foi pensada e elaborada, na tentativa de integrar fisicamente o imenso território nacional, sendo que, isso somente seria alcançado de acordo dos discursos da época, através do preenchimento das áreas vazias, mediante a criação de novas colônias agrícolas, contribuindo, assim, para o desenvolvimento do País. A partir da instauração do Estado Novo, uma das principais preocupações de Vargas era de superar o atraso econômico, buscando consolidar o progresso do País.

Para a consecução deste objetivo, Vargas procurou montar um discurso afirmando que a única forma de atingir o progresso seria através do trabalho. De fato, está também era a preocupação dos mentores do Jornal A Voz de Chapecó, que, por meio do trabalho procuravam abrir caminhos para fazer Oeste, ou seja, consolidar o progresso regional. Contudo, o Estado Novo conseguiu articular um discurso com base na promoção de uma política trabalhista, enquanto o jornal procurava difundir um discurso tendo como ponto central o trabalho do colono/migrante. (PETROLI, 2005, p. 56).

De fato, a região estava sendo colonizada e não bastavam os esforços dos “*homens do trabalho*” Italianos e Alemães se não houvesse um comprometimento maior por parte do Estado, o Estado buscava fazer o discurso de que a colonização só seria possível através do trabalho dos colonos, claro não estava totalmente errado, mas era preciso um apoio do Estado também, algo que muitas das vezes não aconteciam.

A elite local trazia a preocupação com o comércio, havia também a questão das comunicações, quando tal desenvolvimento estava sendo planejado, pois a elite Chapecoense buscava a transformação de um “*sertão*”, e o Estado tinha o objetivo de preencher “*espaços vazios*”.

No planejamento de Chapecó foi contemplado a questão das vias, de total importância por não estar totalmente construída espacialmente, através delas foram possíveis novas rotas para transportes, comercialização, comunicação, entre tantas vantagens traz também a principal, que foi encurtar caminhos, pois os colonos não conheciam os caminhos mais práticos, e rápidos.

As vias eram planejadas pelo Estado, e precisavam de todo um maquinário que na época não havia, assim, se tornava tudo mais difícil. A questão climática também interferia e acabava sendo prejudicial, feitas em prazos estabelecidos, do qual se não fosse cumprido a empresa que empreitou a construção teria que pagar multa, da qual as vezes não era tão barata.

Conforme Petroli (2008, p 49) demonstra que a marcha de acordo com a perspectiva da elite chapecoense significaria a ligação do interior com os centros econômicos do País através de abertura de estradas, significando a possibilidade de melhoramento nos transportes e comunicações. Evidenciando desta maneira que o sentido da marcha influenciou diretamente na construção das vias de acesso a cidade de Chapecó.

Através desta afirmação percebemos que a *Marcha para Oeste* impulsionou os desejos pela consolidação da colonização, buscando seu desenvolvimento e progresso, e principalmente apoiando a abertura de mais estradas. De certa forma o início de uma colonização planejada e conseqüentemente uma modernização, possibilitaria muitas melhorias nos planos para Chapecó, já que a marcha vinha para preencher os espaços que ainda não havia população.

Getúlio Vargas mostrou um discurso que a colonização se faria através de muito trabalho, conforme Petroli. (2005, p, 56) “[...] por meio do trabalho procuravam abrir caminhos para fazer o Oeste, ou seja, consolidar o progresso regional”.

Mas o jornal *A Voz de Chapecó* difundia um discurso diferente tendo como ponto central o trabalho do colono e migrante na região, e não apenas gerado no capital da região.



Figura 1 - Imagem da Avenida Getúlio Vargas, 1938.

Fonte: Centro de Memória do Oeste Catarinense (CEOM)

Na fotografia 2, é possível perceber que Chapecó está em fase de construção, nada definitivo, apenas uma rua reta, que na mostra, que no ano de 1938 ainda não havia separação entre urbano e rural, e por este motivo alguns terrenos estavam com pequenas cercas para evitar a entrada de animais.

De acordo com Pesavento (2007, p. 17) “[...] cada cidade é um palimpsesto de histórias contadas sobre si mesma, que revelam algo sobre o tempo de sua construção e quais as razões e as sensibilidades que mobilizaram a construção daquela narrativa”.

Através do conceito da autora é possível analisar que Chapecó conta sua própria história de construção através das tradições que cada colono teria na época, a cidade tem uma construção única, e através dela é possível perceber sua construção histórica basicamente contextualizando a sua história de construção.

Era possível sim, pensar no progresso de Chapecó, e na construção de uma identidade Brasileira, que trouxesse a modernidade e a civilização já que este era o principal objetivo da elite local.

Deste modo, verifica-se que em 1937, a preocupação central era com a agricultura, assim era necessário buscar meios para desenvolvê-la. Deste modo, percebeu-se a necessidade de investir em escolas, melhoramento dos serviços de correios e também de investir em estradas. O Estado compreendia que a abertura de estradas era sinônimo de desenvolvimento, e progresso, preocupado com desenvolvimento urbano da cidade e rural, pois com a abertura das estradas teria um amplo caminho para a comercialização de produtos e comunicação.

A abertura das estradas foi uma questão de necessidade, era preciso a comercialização de produtos, a comunicação entre um local e outro e o mais importante o progresso de uma cidade que estava em começando seu desenvolvimento.

A elite chapecoense buscava também este desenvolvimento cada vez mais rápido, pois os lotes de terras eram vendidos demarcados, as medidas e os colonos que adquiriam os lotes tinham o compromisso de auxiliar na abertura das estradas, que na época era feita através de fogo nas matas que estavam no caminho.

As cobranças em torno da abertura e conservação das estradas, além da importância dos investimentos na região Oeste do Estado, não fazem parte, ao menos na prática, da política de Getúlio Vargas, a principal preocupação de Vargas era de propagar o trabalhismo, isto é, construir um imaginário político com base na promoção do homem brasileiro, garantindo o desenvolvimento econômico e a ordem social da cidade que estava sendo construída.

O jornal *A Voz de Chapecó*, também tinha grande interesse na abertura das estradas desta maneira a circulação do jornal se fazia maior, a comunicação iria chegar a lugares mais longe e principalmente a sociedade em Chapecó teria mais informação, mas o grande objetivo do jornal era ser a voz do povo, como o próprio nome já nos diz, havia na época muito pouca ajuda para se construir Chapecó, principalmente falta de verba para a construção das estradas.

Qualquer observador percebe que Chapecó progride nos diversos ramos de atividade. A agricultura e a indústria, propulsores do desenvolvimento, avançam a passos largos. O comércio é animador e franco. As vias de comunicação, os nossos entraves de todos os tempos paulatinamente vão tornando o município mais acessível ao forasteiro. As construções, porém que dão a primeira impressão aos que aqui chegam, muito deixam a desejar. (Jornal *A Voz de Chapecó*, 1939, p. 3).

De acordo com o discurso do jornal *A Voz de Chapecó*, entende ser que é o trabalho, do qual o caminho para o desenvolvimento e progresso do Oeste é baseado no discurso de Estado Novo de Vargas que a fonte para tudo seria o trabalho dos colonos. Um imaginário social do município em relação ao seu futuro promissor, transformando a realidade de Chapecó em um futuro melhor, e objetivando a modernidade da sociedade.

3 A QUESTÃO VIÁRIA NO CONTEXTO DA “MARCHA PARA OESTE”: MODERNIDADE E PROGRESSO EM CHAPECÓ

O segundo capítulo da pesquisa mostra a questão de um imaginário social da cidade, evidenciando que foi planejada pela elite local, mas que ao mesmo tempo estava muito longe de ser chamada como cidade.

A elite chapecoense buscava uma nova trajetória para Chapecó, uma sociedade desenvolvida e civilizada, através da “*Marcha para Oeste*” tendo a “*questão viária*” como um dos pontos centrais.

No segundo momento do capítulo a pesquisa busca mostrar através dos textos do jornal *A Voz de Chapecó* que circulava na época, evidenciando o que acontecia no Oeste, de que forma a “*questão viária*” foi tematizada enquanto problema local e regional, no sentido da consolidação da colonização e construção de uma cidade moderna para Chapecó, de uma cidade que se constituísse enquanto capital do Oeste.

3.1 Os desejos da elite chapecoense quando da necessidade de modernidade e progresso.

A cidade de Chapecó foi uma cidade que, até 1930, não encontrava se materialmente constituída, estava apenas contemplada no imaginário social da elite chapecoense, que dava grande importância em transformar o “*sertão*”, em uma cidade desenvolvida trazendo com isso, a modernidade e o progresso para a sociedade chapecoense.

Podemos definir que a elite chapecoense foi a grande propulsora de desenhar uma cidade planejada, composta por um grupo de homens que tinham interesse político e econômico em relação a uma nova construção de realidade para a Chapecó, entre eles podemos destacar Ernesto Serafim Bertaso, Vicente Cunha, e Se listre de Campos, dos quais objetivavam transformar a realidade da época. Conforme discurso da elite, Chapecó era chamado de “*sertão*”, por não haver desenvolvimento. O Coronel Bertaso queria construir uma cidade nova, bem distante de ser aquela pequena vila, objetivava construir um espaço de progresso para a sociedade em geral.

De certa forma, entendo que transformar uma sociedade seja ela qual for, depende de várias situações, pois a cidade era abordada com base de uma dimensão espacial, que continha um processo econômico social muito preciso, era um espaço onde se realizava um processo de produção capital e onde se produziam as relações capitalistas e sociais.

A elite imaginava Chapecó através da vontade política e econômica, base fundamental. A imaginação da cidade desenvolvida e moderna fez parte do contexto de elaboração da

colonização planejada objetivando também a construção de mais vias que facilitassem o progresso para Chapecó.

Temos também nesta época de 1937 a 1945 o período do Estado Novo, que buscava um desenvolvimento junto com uma modernidade.

Podemos destacar também que o Coronel teve um braço direito na construção de Chapecó, seu filho Serafim Bertaso formado em engenharia civil no Estado de Paraná, volta depois de formado e junto com seu pai idealiza o Oeste.

Já o interesse do jornal no desenvolvimento de Chapecó era que de certa forma a sociedade “civilizada” idealizada pelos mentores, estaria estreitamente ligada à chegada de migrantes, descendentes principalmente de Italianos e Alemães, principalmente que através de orientações sobre higiene, educação, política e economia, deveriam fazer com que a sociedade aqui estivesse mudassem o modo como viviam, comportamentos e atitudes coletivas. Portanto, o acesso a este meio de comunicação daria a este contingente populacional os elementos necessários para constituir a vida em uma sociedade civilizada, baseada na troca de informação.

Foi no período do Estado Novo que o Coronel Bertaso identifica ser o momento de começar agir para se tornar seu desejo de cidade possível, pois Getúlio Vargas também busca a modernidade e progresso através da *Marcha para Oeste*.

Foi com verdadeira satisfação que Chapecó ouviu o benemérito Presidente Getúlio Vargas reafirmar que o verdadeiro sentido da brasilidade é a marcha para Oeste, por que esta marcha muito interessa a Chapecó, interessa porque ela significa abertura de estradas, modelação das antigas, conservação das transitáveis e, como consequência, restabelecimento de linhas regulares de comunicação e facilidade de transportes, o que acarretara um forte incremento ao intercâmbio comercial e social, os quais arrastam consigo o progresso a civilização, e o adiantamento em geral. (Jornal *A Voz de Chapecó*, 25 de Junho 1939, p. 1).

A *marcha para Oeste* de Getúlio Vargas, foi estabelecida no Oeste de forma que trouxesse o desenvolvimento, juntamente com propagandas no jornal sobre terras férteis e produtivas, vieram do Rio Grande do Sul levadas de colonos em busca de terras que pudessem ser compradas e habitadas, também existiam na época, além da possibilidade de trazer investimentos em infraestrutura, a abertura de estradas, estabelecendo assim a colonização planejada.

Ao mesmo tempo a marcha contemplava a cidade desenvolvida através do trabalho dos colonos, através do trabalho na agricultura, no desmatamento, na abertura de estradas seria possível construir a sociedade, desta forma, portanto, que era contemplado o discurso do colonizador.

Conforme PESAVENTO, (2007, p. 15) “A cidade é sempre um lugar no tempo, na medida em que é um espaço com reconhecimento e significação estabelecidos na

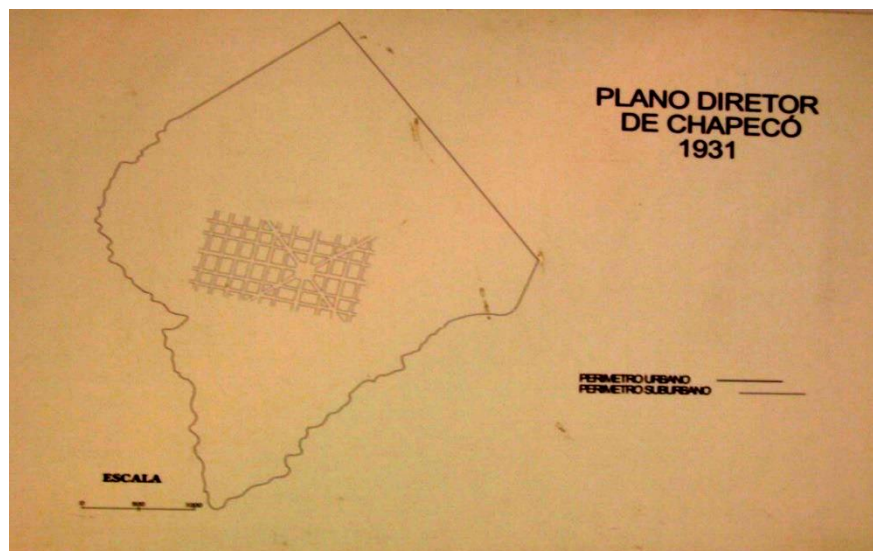
temporalidade, ela é também um momento no espaço, pois expõe um tempo materializado em uma superfície dada”.

Através desta ideia é possível afirmar que a imaginação de uma sociedade era possível sim, mas também era preciso um tempo de materialização para poder se concretizar o espaço ideal e planejado, Chapecó é um exemplo por não estar totalmente construída materialmente no começo, principalmente na questão *de vias*.

Através desta ideia, identifico que a cidade é composta por uma identidade própria, um modo de ser, uma cara e um espírito, um corpo e uma alma, que possibilitam reconhecimento e fornecem aos homens uma sensação de pertencimento e de identificação com a sua cidade, em Chapecó é possível se notar isso através de sua construção de seu projeto como cidade planejada com um futuro promissor.

No desenho feito em 1931 é possível perceber que Chapecó não tinha nada de concreto em construção, mas mesmo assim não foi desenhada de forma isolada, permitindo desta maneira ser entendido como um início de desenvolvimento.

A cidade que estava apenas no imaginário, começava ser desenhada. Conforme Pesavento, (2007 p. 17) “[..]nesse processo imaginário de construção de espaço-tempo, na invenção de um passado e de um futuro, a cidade está sempre a explicar o seu presente.” No esboço do desenho é apenas uma imaginação da cidade de Chapecó, um projeto inicial feito em 1931, conforme podemos perceber a cidade estava sendo idealizada de acordo com as preocupações de Ernesto Francisco Bertaso estava sendo sonhada, imaginada e planejada como uma cidade desenvolvida e moderna, de acordo com as preocupações políticas, econômicas e social da época.



Cartografia 2 - Desenho do projeto inicial de Chapecó.

Fonte: Cópia pertencente ao acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).

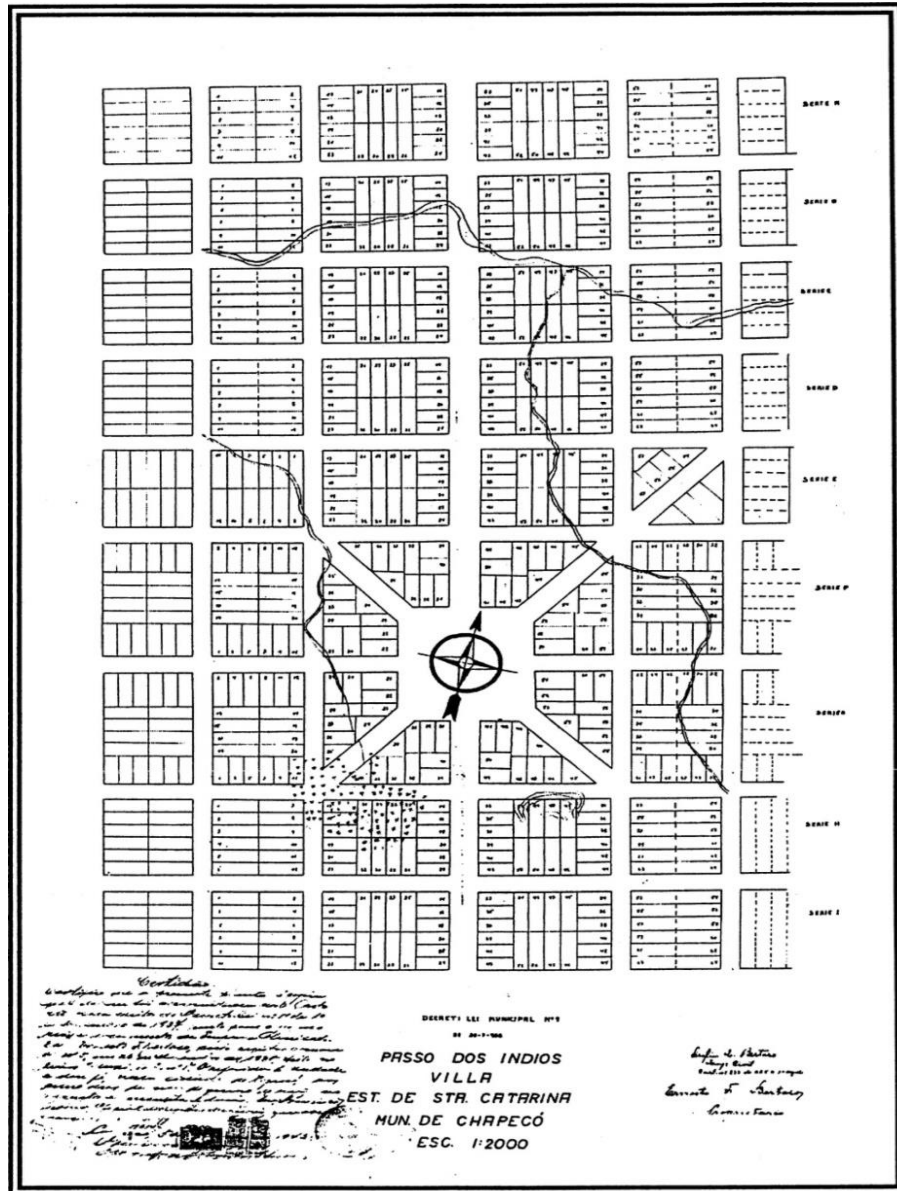
Se trata de uma ideia inicial de cidade, que contempla a *questão viária*, podemos destacar que uma cidade precisa ter circulação, se não, não haverá desenvolvimento, neste conceito podemos destacar a contextualização de Sennett (2003, p 213) “[...] o homem moderno é acima de tudo um ser humano móvel”. De acordo com o contexto de Sennett podemos analisar que a questão da construção planejada das vias permitiu para a cidade de Chapecó, um desenvolvimento propulsor que possibilitou o progresso da cidade.

Desta maneira é possível evidenciar que as vias foram planejadas e construídas de acordo com a preocupação de escoamento de produtos, o rápido acesso de um local a outro e principalmente pensado na questão política e econômica de Chapecó, facilitando desta maneira o progresso mais rápido e eficaz.

Se trata de uma ideia inicial de cidade. De uma cidade para o espaço de um povoado, ou seja, de Passo dos Índios, que está sendo construída e não tem nada de construção estabelecida.

Já na imagem de 1938, podemos verificar que o desenho feito em 1938, está muito mais desenvolvido do que o primeiro feito em 1930. E o mesmo não é feito de foi percebe se que a imagem contempla uma cidade regional num amplo processo de busca pelo desenvolvimento.

Conforme Sennett (2003 p. 2013) “O homem moderno é, acima de tudo, um ser humano móvel”. E a imagem mostra isto pois está bem desenhada as vias de saídas e entradas, do qual facilitaria a circulação das pessoas, a comercialização de produtos e um rápido desenvolvimento de Chapecó abrangendo de certa forma a possível transformação de uma cidade.



Cartografia 3 - Um “desenho de cidade moderna” para a vila Passo dos Índios, denominada Chapecó somente a partir de 1938.

Fonte: Cópia do acervo da Biblioteca Municipal de Chapecó.

O desenho foi feito por régua e compasso, e podemos definir que a imagem tem plena relação com a *questão viária* de Chapecó, contemplando uma cidade bem definida, na qual podemos destacar que o desenho tem no centro a igreja católica, com base neste centro, ao redor dela é desenhada a cidade de Chapecó, a rua principal que hoje é chamada avenida Getúlio Vargas, o planejamento de Chapecó foi pensada através da modernidade para um futuro promissor, as ruas, a avenida com 40 metros de largura (avenida Getúlio Vargas) e as demais ruas com 25 metros, as ruas tiveram as características locais da sociedade facilitando um fluxo mais rápido.

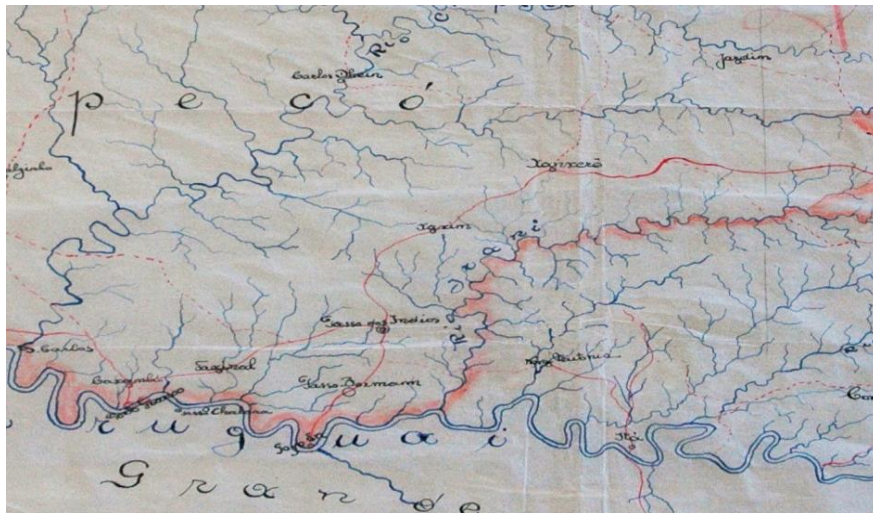
3.2 A questão viária enquanto problema local e regional.

A *questão viária* em Chapecó é a questão primordial da pesquisa entre os anos de 1937 a 1945, evidenciando que foi também na época um problema regional pois apesar de algumas estradas existirem havia a questão de melhorias, e remodelação de algumas.

Principalmente estabelecer a ligação entre uma cidade há outra para poder encurtar caminhos e facilitar o comércio para Chapecó.

Evidenciando que foi no Estado Novo quando Getúlio Vargas discursou que seria através da *Marcha para o Oeste* que seria possível a construção de uma sociedade civilizada e desenvolvida, conforme o jornal *A Voz de Chapecó*, as estradas eram foco principal evidenciando que estavam sempre precisando de melhorias.

A questão das vias de Chapecó é um problema local e regional, por abranger uma região que está no começo de seu desenvolvimento, mas não contempla a construção material das vias, estabelecendo de certa forma uma precariedade econômica para Chapecó.



Cartografia 4- Mapa do Oeste de Santa Catarina, contemplando o início do processo de colonização.

Fonte: Centro de Memória do Oeste Catarinense (CEOM).

Podemos analisar na cartografia 5, através do mapa do Oeste de Santa Catarina, que contempla a colonização de Chapecó, que não havia muitas vias de acesso, apenas uma em sentido reto, não existia uma rede moderna de estradas, era totalmente precária a situação das vias, não estava totalmente contemplada materialmente, havia, conforme podemos verificar, só existia apenas uma via em algumas localidades.

A centralidade de Passo dos Índios na ótica dos colonizadores, estava bem centralizada em uma via reta, que contemplava algumas localidades como por exemplo, de Goio Em a Passos do Barman, também dava continuidade e passava a via de Xanxerê a Xaxim, existia uma via secundária que dava destino a Caxambu e São Carlos. Na época existia uma necessidade

regional de abertura de novas vias que abrangesse novos lugares, dando ênfase na circulação de produtos agrícolas, e modernizando seus empreendimentos de Chapecó

A circulação de produtos de uma sociedade é composta através das vias, baseada no conceito de que sem circulação a economia da sociedade torna se precária, com este motivo a sociedade não se desenvolve, este seria um grave problema para Chapecó, sendo que a elite chapecoense buscava o desenvolvimento pra se construir a cidade moderna. É de total necessidade a criação de novas vias, remodelação das existentes, sendo desta maneira circulação das pessoas, automóveis, a comunicação entre um lugar e outro, e principalmente encurtar caminhos para os sujeitos que precisam ir de um lugar a outro enfatizando sempre que através deste trajeto também é possível evidenciar menos gastos nas viagens, viagens mais rápidas e a comunicação.

Uma das vias que já existiam na época era via de Goio Em, e outra que segue de Guatambu, Caxambu e Águas Termas que foram as primeiras a ser construídas e precisariam apenas manter reformas para evitar buracos e acidentes em dias de chuvas principalmente.

Conforme Sennett, (2003, p 213) “[...]as vias são como veias e artérias que precisam de circulação, como o corpo precisa desentupir veias e artérias para a circulação do sangue a sociedade em geral precisa também construir estradas”. O corpo seria usado como projeto de uma cidade moderna, conforme podemos evidenciar no conceito de Sennett, ele usa as veias como exemplo de vias, que precisam ser desentupidas para que haja circulação de ar e sangue, e na sociedade moderna as vias precisam ser criadas, melhoradas para que ocorra a circulação e desenvolvimento da cidade, através desta experiência é possível evidenciar que as vias são questões de necessidade em uma sociedade principalmente se estiver em construção, em um período que busca também o seu desenvolvimento e modernidade.

De acordo com Sennett (2003, p 18) é possível notar que “[...] ao planejar uma via por exemplo, os urbanistas frequentemente direcionam o fluxo de tráfego de forma a isolar uma comunidade residencial de uma área comercial, ou dirigi-lo através de bairros de moradia, separando zonas pobres e ricas, ou etnicamente diversas”.

À medida que a colonização é planejada, as vias são construídas de forma que contemple grande parte espacial, desta maneira conforme os discursos da elite a dispersão geográfica das cidades contemporâneas, fica muita das vezes a desejar.

Neste contexto é possível abordar a questão da *Marcha para o Oeste* evidencia também que seria através de abertura de estradas possível trazer a modernidade para Chapecó, época de total transformação, conceituando que Sennett através de seu conceito sobre vias mostra que a circulação de desenvolvimento é viável através de abertura de

vias, ambos conceitos identificam o mesmo propósito pois através da abertura de vias é possível sim o desenvolvimento de uma sociedade.

Através do jornal *A Voz de Chapecó*, é possível evidenciar várias críticas em base de construção de estradas, nos periódicos Vicente Cunha tenta abordar a voz dos chapecoenses evidenciando que as ruas eram dever do Estado, sendo desta maneira, teria que haver abertura de algumas, remodelação de outras, e principalmente quando havia chuva era de total necessidade fazer a manutenção das mesmas pois quando chovia havia bastante estragos, do qual ocasionava acidentes, quando a chuva era bastante não era possível a passagem nesta ruas.

Continuando a falar em linguagem figura, vemos que é dever do Estado abrir estradas, remodelarás ou seja, abrir, desentupir veias por onde circule o elemento necessário a conservação da vida de um corpo, como é um Município. O Município pois, nada mais são que corpos reclamando veias por onde escoem o seu sangue, composto como humano de elementos heterogêneos, tais como produtos agrícolas, indústrias extrativos e mesmos fabris. E este apelo vital que parte de cada Município do Oeste Brasileiro. (Jornal *A Voz de Chapecó*, 25 de Junho 1939, p. 1).

Os periódicos do jornal nos remetem analisar, que imaginar uma cidade moderna e desenvolvida, não seria tão fácil transformar a realidade em que viviam, em um momento em que mudanças ocorriam a toda hora, Getúlio Vargas constituía de toda forma uma política baseada no trabalho, as colonizadoras planejavam a colonização de Chapecó, neste sentido as estradas seriam uma consequência de um problema local e regional que delimitassem a economia e progresso da sociedade chapecoense.

A notícia sobre a construção das estradas era sempre evidenciada com muita importância no periódico, abordava a construção de uma via secundária que ligava Chapecó a Porto União pois facilitaria o comércio para o Oeste, e as terras por onde iria se ligar as vias era de uma terra favorável, faltava apenas o Estado começar o trabalho e favorecer os custos para a construção da via.

A questão de ligar uma estrada a outra facilitaria de certa forma o encurtamento do trajeto e o rápido comércio de produto, construir estradas de certa forma é um projeto idealizado pelo Estado e a elite local então de certa forma ambos sairiam com lucros.

As vias que seriam abertas estavam já no projeto da cidade de Bertaso, como podemos perceber na cartografia feita em 1938, da qual destaca bem as vias de saída da cidade, a qual nos remete pensar que era uma questão de busca pelo progresso. A abertura das vias traria para Chapecó o começo de desenvolvimento, juntamente com uma cidade planejada, o engenheiro da época Haroldo Pederneiras previu a ligação das vias entre Xanxerê e Clevelândia assim facilitaria o caminho, também havia a questão das pontes, em número duas nos Arroios dos Buracos e Formigas, terão o vão de 5 metros cada uma, tendo em

vista a existência de madeiras em quantidade próximas no local, estas obras também serão de fácil execução.

A cidade de Chapecó tinha algumas deficiências na questão de estruturação e construção das estradas.

Em assuntos de estradas, pode se dizer que são incríveis a nossa falta de deficiência. Os moradores de Itapiranga, para virem a sede da comarca, não podem fazer diretamente, tem de percorrer quase 100 kl, pelo Estado do Rio Grande do Sul, e dos distritos de Campo Ere e Dionísio Cerqueira pelo Paraná. (*A Voz de Chapecó*, 14 de Janeiro 1940, p. 2).

De certa forma o jornal mostra que para se chegar a determinado lugar era preciso passar por outros locais primeiros, pois não havia como encurtar as viagens e chegar mais rápido ao destino objetivado, esse era um dos propósito da elite local de Chapecó, conseguir encurtar as viagens, facilitando assim também a rápida comunicação entre um local a outro, outro problema evidenciado também foi a questão das melhoria das estradas um exemplo é a estrada de Porto Goio Em até aqui, que está em precariedade e com bastante queixas de caminhoneiros e ônibus que fazem esse trajeto várias vezes, e reclamam que a estrada está em más condições, conforme textos do jornal havia a necessidade de manutenção de vias já existentes da qual se encontrava em situação desfavorável de circulação. De acordo com os jornais são mostrados tanto os problemas nas vias, e também a questão sobre a necessidade de Chapecó na questão econômica.

A estrada projetada, que faz parte do plano rodoviário do Estado, de Xanxerê a Abelardo Luz etc. está relegada ao esquecimento, não se falando também na que desta cidade deverá ir a Concordia. Falar destas coisas é mostrar as necessidades do município, é colaborar com o governo, ou lhe prestando informações, ou reforçando as observações e reclamações que devem ter sido encaminhadas pelos auxiliares da administração (jornal *A Voz de Chapecó*. Nº17. 27/08/39. p. 4).

Muitas das vias se remetia ao esquecimento do Estado, sem manutenção, sem nenhum tipo de melhorias, é o exemplo de como podemos perceber da estrada que liga Chapecó a Abelardo Luz, a questão de ligar uma estrada a outra facilitaria de certa forma o encurtamento do trajeto e o rápido comércio de produtos, mas nem sempre era lembrada como dever do Estado.

As vias que seriam abertas estavam já no projeto da cidade de Bertaso, do qual era o maior interessado nesta questão, pois a abertura das vias traria para Chapecó o começo de desenvolvimento, juntamente com uma cidade planejada, o engenheiro da época Haroldo Pederneiras previu a ligação das vias entre Xanxerê e Clevelândia assim facilitaria o caminho.

De certa forma o jornal mostra que para se chegar a determinado lugar era preciso passar por outros locais primeiros, pois não havia como encurtar as viagens e chegar mais rápido ao destino objetivado, esse era um dos propósito da elite local de Chapecó, conseguir encurtar as viagens, facilitando assim também a rápida comunicação

entre um local a outro, havia na época outro problema, foi a questão das melhorias das estradas um exemplo é a estrada de Porto Goio Em até aqui que está em precariedade e com bastante queixas de caminhoneiros e ônibus que fazem esse trajeto várias vezes, e reclamam que a estrada está em más condições, com muitos buracos de pista podendo ocorrer acidentes.

Também evidenciamos tanto os problemas nas vias, e também a questão sobre a necessidade de Chapecó na questão de uma estrutura viária bem planejada e moderna que possibilitasse o progresso da cidade.

Há muita necessidade de se ter uma estrada que fosse até Concórdia, pois tornaria o comércio mais eficaz sendo que Concórdia na época era uma localidade pequena que precisaria de produtos alimentícios, e de ferramentas para o trabalho no campo.

Com o passar do tempo, e conforme a prefeitura pode disponibilizar verba, foi projetada no plano rodoviário a estrada de Xanxerê a Abelardo Luz, mas que está no esquecimento e sem manutenção, desta cidade deverá ir a Concórdia.

As atividades prosseguiram na construção da estrada que liga Xanxerê, segundo distrito deste município, a estratégica era de passar por Abelardo Luz, o seu rumo seria de Sul a Norte e servirá de comunicação aos Estados de Paraná Santa Catarina e Rio Grande do Sul, estabelecendo desta forma o desenvolvimento de uma ligação de cidade a outra, possibilitando o comércio e desenvolvimento.

É possível também verificar que estava sendo feita a manutenção da estrada que vai a Itapiranga, os principais pontos já estão prontos, as matas aos redores já foram destruídas, de modo que se tornava possível a necessidade de fazer a volta pelo Rio Grande do Sul.

Entre essas obras também pode-se destacar a estrada de Chapecó a Coronel Freitas, que há muitos anos estava sendo planejada, pois a estrada era de grande importância, além de ligar uma sede a uma região colonial, onde centenas de moradores estavam sem poder dar saída a seus produtos, causando assim um empobrecimento pois não era possível comercializar seus produtos. Havia também a necessidade de ligar Coronel Freitas a sede, e seu destino se tornaria a Campo Ere ficando assim o município cortado ao Norte e Sul.

A segunda grande finalidade era a ligação por estrada de automóvel, de Xanxerê a Clevelândia no Paraná, em cujas proximidades encontrara na estrada São João Barracão. É possível analisar segundo discursos dos chapecoenses que ao redor da cidade de Chapecó foram criadas vias que trouxessem o desenvolvimento para Chapecó, temos como exemplos a via que vai a São Carlos, Pinhalzinho, Xanxerê, Xaxim, Concórdia, Campo Ere, São Domingos, Seara, e Cruzeiro que hoje é a atual Joaçaba.

As estradas se tornaram uma questão de necessidade para o desenvolvimento de Chapecó, sendo que após seu planejamento, as indústrias surgiram e precisariam comercializar seus produtos em outras localidades, com a falta de estradas muito dos produtos acabavam enriquecendo o valor e outros acabavam sem circulação, desta maneira não gerava capital para Chapecó.

A questão viária abordada na pesquisa nos remete conceituar que se tornou um problema regional e local para Chapecó, pois estava emergindo em um período de relevantes mudanças no âmbito político, econômico, social da cidade de Chapecó, consolidado como artifício de desenvolvimento remetia a uma grande estratégia econômica para a região abordando que seria possível através da construção de mais vias o progresso de Chapecó.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da pesquisa buscamos analisar a importância da *questão viária* na construção da cidade de Chapecó, no recorte temporal de 1937 a 1945, evidenciando seus aspectos econômicos (desenvolvimento agrícola, comercial e industrial) e urbanísticos (padronização de uma nova ideia de arquitetura e de cultura urbana). Nossa pretensão foi investigar a colonização através do contexto da *questão viária*, que foi o grande enfoque para o planejamento de Chapecó, nesta época decorre a *Marcha para Oeste*, discurso feito por Getúlio Vargas que propaga a questão da abertura das estradas, podemos evidenciar que foi de grande viabilidade para a construção de uma sociedade em transformação, que visava a modernidade.

Entendo que desde o início Chapecó foi uma cidade almejada pela elite chapecoense, que buscava fazer do “sertão” considerado na época Chapecó, uma cidade desenvolvida que trouxesse o progresso para a cidade.

É possível na nossa pesquisa evidenciar que não apenas Getúlio Vargas teve interesse em modernizar Chapecó, mas principalmente as colonizadoras, entre elas a colonizadora Bertaso.

Diante deste processo tivemos como objetivo compreender de que forma a questão viária se constituiu enquanto assunto estratégico no processo de colonização do “velho município de Chapecó”, considerando a dinâmica de construção de uma “cidade moderna”.

Foi possível, através dos discursos da elite chapecoense feitos através do jornal *A Voz de Chapecó*, entender como aconteceu este processo pois a questão viária fez parte da construção de Chapecó.

Conforme a abertura de estradas era possível a circulação de pessoas e comércio, também encurtaria caminhos de viagens de acordo com as ideias dos colonizadores.

Na análise da questão viária através do jornal, foi possível entender que havia um interesse político muito grande, e principalmente um desejo econômico de construção, de uma cidade moderna, baseada na questão de abranger a questão viária em Chapecó, pois estabelecendo uma estrada a outra, ou simplesmente manter a manutenção já trazia benefícios para a cidade.

Através dos resultados da monografia é possível estabelecer que a cidade de Chapecó foi planejada, sendo que atualmente é possível notar que o planejamento foi totalmente bem aceito, tanto que pelo desenho de 1938 a igreja de Chapecó está estabelecida bem no centro da cidade, e ao redor dela estão as ruas e avenidas, tanto que a avenida principal denominada Getúlio Vargas.

As vias de acesso a Chapecó temos por exemplo a via que vai a Porto Goio En, de onde vinham os principais colonos que passavam por ali, eles vinham do Rio Grande do Sul para se estabelecer em Chapecó. Conforme o mapa de colonização de Chapecó podemos verificar que existia apenas uma via, que dava sentido a Xaxim, Xanxerê, e uma via secundária que dava destino á São Carlos e Caxambu. A necessidade de se ter mais vias era uma questão de problema local e regional por não estar materialmente construída no espaço da região.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

Jornais:

- *Jornal A Voz de Chapecó*. Edições de 1939 a 1941.

Fotografias:

- Fotografias sobre Chapecó. Coleção Cidade de Chapecó - acervo Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM)

Fontes Cartográficas

- Mapa do Oeste de Santa Catarina, contemplando o início do processo de colonização. Acervo Centro de Memória do Oeste Catarinense (CEOM)
- “Desenho” do projeto inicial de Chapecó. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM).
- “Desenho” de cidade moderna para a vila Passo dos Índios. Acervo da Biblioteca Municipal de Chapecó.

Obras Raras

RICARDO, Cassiano. **Marcha para Oeste**: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil. 4ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970 2 v.

Referências Bibliográficas

BELLANI, Eli Maria. **Madeiras, balsas e balseiros no Rio Uruguai**: o processo de colonização do Velho Município de Chapecó 1917-1950. Florianópolis: UFSC, 1991.

_____, Eli Maria. Cidades sonhadas. **Revista Brasileira de História**. ed. 27, nº 53, UFRGS: 2007.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História e fotografia**: Belo Horizonte: Autentica, 2005

LENHARO, Alcir. **Sacralização da Política**. Campinas: Papyrus, 1986.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano, Paris, rio de janeiro, Porto Alegre. 2. Ed. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.

PETROLI, Francimar Ilha da Silva. Região, civilização e progresso: Oeste Catarinense, 1916-1945. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**: São Paulo, 2011.

PETROLI, Francimar Ilha da Silva. Território, economia e modernidade: Oeste Catarinense, 1916-1945. **Anais do XIV Encontro Estadual de História**. UDESC: Florianópolis, 2012.

PETROLI, Francimar Ilha da Silva. **Um “desejo de cidade”, um “desejo de modernidade”**: Chapecó, 1931- 1945. Universidade Federal de Santa Catarina: Florianópolis, 2008.

PIAZZA, Walter Fernando. **A Colonização de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

LUCA, Tania Regina de. **História dos, nos e por meio dos periódicos**. In: PINSKY, Carla Bassanezi. (Org.). Fontes Históricas. São Paulo: Contexto, 2008, v. 1, p. 111-153.

RENK, Arlene. **Etnicidade e itinerários de grupos étnicos no Sul do Brasil**. Unoesc: Chapecó, s./a.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 2003.

VICENZI, Renilda. **Mito e colonização do Oeste Catarinense**, Argos. 2009.