

# O caminho do Monte Crista: um panorama de sua historicidade<sup>1</sup>

## The way of Monte Crista: an overview of its historicity

## El camino del Monte Crista: una visión general de su historicidad

Romão Kath<sup>2</sup>

Dione da Rocha Bandeira<sup>3</sup>

Recebido em: 29/9/2014

Aceito para publicação em: 16/3/2015

**Resumo:** Este artigo tem como objetivo realizar uma pesquisa histórica das várias teorias sobre a criação e a utilização do antigo caminho do Monte Crista, que ligava a região de São Francisco do Sul (SC) aos Campos de Curitiba (PR). Para autores como Quandt (2003; 2012), o caminho do Monte Crista, com suas escadarias de pedra, seria um ramal do caminho indígena Peabiru, que ligaria Cuzco, a capital Inca, à região de Cananeia, litoral de São Paulo. Outros autores, como Ehlke (1973) e Bond (2009), mencionam que as escadarias de pedra não são obras incaicas, mas construídas na época do Brasil Império, conforme registros oficiais da época. Atualmente o caminho do Monte Crista chega a receber 480 pessoas em um único fim de semana (CORRÊA, 2010).

**Palavras-chave:** Monte Crista; caminho; História.

<sup>1</sup> A pesquisa apresentada no artigo é decorrente da dissertação desenvolvida no Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade da Universidade da Região de Joinville (Univille).

<sup>2</sup> Historiador, especialista em História Social e Ensino de História, mestrando do Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade pela Univille. Pesquisador do Instituto Manoa.

<sup>3</sup> Arqueóloga, mestre em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e doutora em História pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Professora do Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade e coordenadora do curso de especialização em Arqueologia da Univille. Arqueóloga do Museu Arqueológico de Sambaqui de Joinville (Masj).

**Abstract:** This article aims to conduct historical research of the various theories on the creation and use of the old way of Monte Crista, which connected the region of São Francisco do Sul (SC) to Campos de Curitiba (PR). For authors like Quandt (2003; 2012), the way to Monte Crista, with its stone staircases, it would be an extension of Peabiru indigenous path that would connect Cuzco, the Inca capital, to the region of Cananeia, the São Paulo coast. Other authors, such as Ehlke (1973) and Bond (2009), mentions that the stone staircases are not Incan works, but built at the time of the Empire Brazil, according to official records of the time. Currently, the way to Mount Crest, receives up to 480 people in a single weekend (CORRÊA, 2010).

**Keywords:** Monte Crista; way; History.

**Resumen:** Este artículo tiene como objetivo llevar a cabo la investigación histórica de las diversas teorías sobre la creación y uso del camino antiguo del Monte Crista, que conectaba la región de São Francisco do Sul (SC) a Campos de Curitiba (PR). Para autores como Quandt (2003; 2012), el camino al Monte Crista, con sus escaleras de piedra, sería una extensión de ruta indígena Peabiru que conectaría Cuzco, la capital de los Incas, a la región de Cananeia, la costa de São Paulo. Otros autores, como Ehlke (1973) y Bond (2009), mencionan que las escaleras de piedra no son obras incas, pero construidas en la época del Imperio de Brasil, según los registros oficiales de la época. Actualmente, el camino al Monte Crista, recibe hasta 480 personas en un solo fin de semana (CORRÊA, 2010).

**Palabras clave:** Monte Crista; camino; Historia.

## O CAMINHO DO MONTE CRISTA

Caminho Velho, Caminho Três Barras, Estrada Três Barras, Caminho dos Ambrósios, Caminho do Peabiru e Caminho dos Jesuítas (BOND, 2009; EHLKE, 1973; FAGNANI; FIORI, 2006; FICKER, 1973; GALDINO, 2002; QUANDT, 2003; 2012) são algumas das denominações para o antigo caminho que ligava a região de São Francisco do Sul (SC) aos Campos de Curitiba (PR). Nas partes mais íngremes da serra do mar foram construídas escadarias de pedra que facilitam o percurso.

Um dos primeiros registros sobre a utilização do caminho do Monte Crista teria sido feito pelo capitão francês Paulmier de Gonneville<sup>4</sup>, que ancorou em 1504 na atual cidade de São Francisco do Sul para fazer reparos no navio L'Espoir. Conforme Santos

<sup>4</sup> Sobre a questão de Gonneville ter ancorado em São Francisco do Sul, encontramos posições divergentes, como mencionado por Bandeira (2004, p. 209): para Pereira, em seu livro *História de São Francisco do Sul* (1984), a questão acerca do local onde aportou a expedição de Gonneville continua em aberto. Não há semelhança entre a Baía da Babitonga e o rio francês Orne, conforme foi afirmado pelos expedicionários, quando adentraram a costa à procura de um porto. Além das diferenças morfológicas (o Rio Orne seria muito menor), a questão básica é que a Babitonga não é um rio, embora as baías brasileiras, em sua maioria, tenham sido identificadas como rios (Rio de Janeiro, por exemplo, entre outros). As publicações todas (Cândido Mendes de Almeida, Tristão de Alencar Araripe, H. Boiteux, entre outros) que afirmam terem estado Gonneville e sua expedição na Baía da Babitonga se basearam na conjectura do geógrafo francês Armand d'Avezac (PEREIRA, 1984, p. 24 *apud* BANDEIRA, 2004), que em 1869 publicou a relação autêntica. Nesse documento, declara: "Como a terra onde aportaram era ao sul do trópico e aí chegaram ao cair das calmarias, torna-se evidente que o surgidouro deverá ser na costa do Brasil, entre as latitudes de 24' por lado e 27' a 30' por outro lado. Ora, na latitude média entre os dois termos, aos 26' e 10 sul, desemboca o Rio de São Francisco do Sul, no país habitado pelos Carijós" (PEREIRA, 1984, p. 17 *apud* BANDEIRA, 2004).

(2004), a tripulação do navio conviveu com os indígenas durante meses, até que todos os reparos fossem feitos. Além disso, parte da equipe realizou algumas incursões no litoral e no interior. Para Fagnani e Fiori (2006, p. 66), o conhecimento indígena das picadas da região foi fundamental para a exploração dos franceses, principalmente para alcançar os campos acima da serra, pois a tripulação do L'Espoir, "com ajuda dos Carijós, explorou por seis meses toda esta região e os campos do planalto subindo a serra pela picada dos Ambrósios".

Em 1515, 11 anos após Gonneville, o espanhol João Dias de Solis, buscando um caminho terrestre para as nascentes do Rio Iguaçu, chegou à região da Baía da Babitonga, dando-lhe o nome de Baía do Rio de São Francisco, e continuou sua expedição a pé subindo a serra pela trilha da floresta (FAGNANI; FIORI, 2006).

A presença indígena na região norte de Santa Catarina foi bastante intensa, e é certo que existiam formas de comunicação entre os grupos, seja fluvial ou terrestre – no segundo caso, pela utilização de picadas que serviam para os grupos se deslocarem por determinadas áreas e regiões, buscando alimentos ou mantendo laços de hospitalidade. Esses deslocamentos indígenas podem justificar várias picadas encontradas como ligação entre o litoral e o planalto, como mencionado por Gonneville e Solis.

A Baía da Babitonga foi uma região ocupada intensamente por grupos pescadores-coletores-caçadores, de aproximadamente 6.000 a 1.000 anos antes do presente (AP), e posteriormente por grupos ceramistas. Foram encontrados sítios arqueológicos sambaquianos, assentamentos sobre sambaquis da tradição taquara/itararé<sup>5</sup>, ancestrais dos grupos da família linguística jê, provavelmente xoclengues, sítios guaranis do Poço Grande na divisa de Joinville e Guaramirim, sítio do Iperoba, recentemente localizado em São Francisco do Sul<sup>6</sup>, e registros etno-históricos dos guaranis (BANDEIRA, 2004).

Segundo Quandt (2003), o caminho do Monte Crista seria um ramal do caminho indígena Peabiru, que ligaria a capital inca, Cuzco, à região da antiga Cananeia, atualmente litoral de São Paulo. Por esse caminho teriam passado importantes personagens da história da América do Sul, como Aleixo Garcia, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, Ruy Dias Melgarejo, Johann Ferdinand, Ulrich Schmidl, Fernando de Trejo e Maria de Sanábria, Johann Friedrich Voss e Emil Stein.

Além de um simples ramal do Peabiru, as escadarias de pedra do Monte Crista seriam obras de engenharia como as utilizadas pelos incas. "A peculiar técnica de construção, tanto a dos pontilhões como a da escadaria de pedra, faz lembrar as antigas obras de engenharia que se encontram na região andina, feitas por integrantes de civilizações antigas, como a dos incas" (QUANDT, 2003, p. 17). Segundo Brighenti (2010), o caminho indígena mais importante da América do Sul foi sem dúvida o Peabiru, que ligava a costa atlântica ao Paraguai, rumando a noroeste até alcançar o Império Inca e, provavelmente, a costa do Pacífico. Seriam mais de 200 léguas de caminho por onde os povos indígenas se comunicavam permanentemente.

Por esse ramal do Peabiru, o português Aleixo Garcia teria partido, em 1524, acompanhado por um grupo de indígenas até a região próxima de Potosí, na Bolívia. Da mesma forma, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, o governador do Rio da Prata, teria utilizado tal caminho para chegar ao Paraguai, após ter ficado aportado alguns meses na Ilha de Santa Catarina, em 1541.

<sup>5</sup> Conforme Bandeira (2004), os sítios com cerâmica taquara/itararé conhecidos na Baía da Babitonga são: Itacoara, Rio Pinheiros II, Enseada I, Forte Marechal Luz e Bupeva II. Há referência de mais sítios com cerâmica que não foram localizados: recentemente, conforme informação oral da pesquisadora Dione da Rocha Bandeira, foi localizado um na Ilha do Mel (Araquari) e outro em Ponta das Palmas (Joinville).

<sup>6</sup> Conforme informação oral da pesquisadora Dione da Rocha Bandeira.

Na história do governador Cabeza de Vaca, os indígenas da Ilha de Santa Catarina tiveram uma participação fundamental, pois foram eles que informaram ao governador um caminho seguro que conheciam para chegar por terra à região que desejava: “a maneira mais segura e próxima de entrar para a terra povoada era por um rio que estava um pouco acima, chamado Itabucu, que está na ponta da ilha, a dezoito ou vinte léguas desse porto” (CABEZA DE VACA, 2007, p. 117).

Cabeza de Vaca enviou para averiguar a informação o feitor Pedro Dorantes, que retornou após três meses e meio e confirmou a existência do caminho. O governador partiu da Ilha de Santa Catarina em 18 de outubro de 1541. Chegando ao local indicado, desembarcou da nau com os seus soldados e também com indígenas, que serviram de guias na expedição. Dessa forma começou a longa jornada a pé até a cidade de Assunção (Assunção), cuja chegada está registrada em 11 de março de 1542.

Essa viagem do governador Cabeza de Vaca demonstra que os antigos caminhos da América do Sul eram conhecidos por diferentes grupos indígenas, pois os nativos da Ilha de Santa Catarina viviam a uma distância aproximada de 130 km do local indicado para o governador começar a sua viagem. Sem o conhecimento desses vários caminhos indígenas, é provável que o desbravamento dos sertões teria ocorrido mais lentamente.

O alemão Ulrich Schmidl deixou, em 1553, um importante registro sobre o caminho do Peabiru, que foi bastante utilizado pelos exploradores europeus no começo da ocupação da América do Sul. Schmidl foi “um mercenário alemão que, na região do Prata, lutara sob as ordens de Mendoza, Irala e do próprio Cabeza de Vaca” (GALDINO, 2002, p. 27). O seu registro ocorre por ter sido chamado a retornar a sua pátria para receber uma herança. Logo que chegou uma notícia a Assunção, no Paraguai, sobre a partida de um barco em São Vicente, no Brasil, rumo à Europa, Schmidl sem perder tempo iniciou os preparativos para a sua partida rumo a São Vicente. “Gentil de Assis Moura informa, passo a passo, o itinerário seguido pelo mercenário alemão que, na região do Prata, lutara sob as ordens de Mendoza, Irala e do próprio Cabeza de Vaca” (GALDINO, 2002, p. 27).

Partiu de Assunção, desceu o rio Paraguai e subiu o Paraná até a barra do Iguaçu. Seguiu então pela margem direita, até a altura de Cotegipe, atravessando os rios Piqueri, Cantu e afluentes desses. Após transpor a Serra da Esperança, passou pela cabeceira do Corumbataí, indo cruzar o Ivaí nas proximidades de Terezina. No rumo do sudoeste, ultrapassou as cabeceiras do Tibagi, onde abandonou o caminho que ia ter no litoral catarinense, o mesmo usado por Cabeza de Vaca e Aleixo Garcia. Pendendo à esquerda, atingiu as matas do Açungui, passando pela aldeia dos índios Bilreiros e de Carieseba. E, logo adiante, chegava à encruzilhada do caminho que descia para Cananéia. Mantendo a rota sempre à esquerda, deixou o Açungui, indo alcançar os campos de Faxina, Capão Bonito e Itapetinga. Nas proximidades de São Miguel Arcanjo, deixou para trás nova bifurcação, caminho que ligava Cananéia à região de Piratinga. Ultrapassando os campos de Sarapuí e Sorocaba, foi ter em Biesae, mais tarde Maniçoba, núcleo original da atual Itu, onde alcançou o rio Tietê. Pelas suas margens, atingiu as proximidades do rio Jerubatuba. E, daí, finalmente, Santo André da Borba do Campo (GALDINO, 2002, p. 27-28).

A viagem de Ulrich Schmidl iniciou-se no dia 26 de dezembro de 1552 em Assunção e terminou em 13 de junho de 1553 em São Vicente. Mesmo levando, praticamente, seis meses de viagem, conseguiu chegar a tempo de embarcar no navio que o levou a seu destino, a Europa. Entre as várias informações contidas no relato sobre Schmidl, destaca-se a bifurcação do caminho para o litoral catarinense, deixando claro qual era o caminho para o litoral catarinense e qual o caminho para o litoral paulista.

Para Bond (2009), a estrada do Monte Crista seria um caminho indígena curto, um lugar onde moraria um importante pajé guarani, conforme relatado pelo cacique Werá Tupã (Leonardo), da aldeia do Morro dos Cavalos, em entrevista à autora. Já “a famosa escadaria do Monte Crista (Garuva, SC) não é obra pré-colombiana do Peabiru, como sugerem alguns escritores e guias turísticos, pois seu calçamento com pedras se deu no tempo do imperador Pedro 2.º, século 19” (BOND, 2009, p. 20).

Corrêa (2010), ao analisar a entrevista de Bond com o cacique Werá Tupã (Leonardo), descreve que nessa entrevista existem dois pontos principais sobre o caminho do Monte Crista: o primeiro que a entrada principal do Peabiru é pelo Rio Itapocu, em Barra Velha, e não pela Baía da Babitonga; o segundo, que o caminho do Monte Crista seria um ramal secundário do Peabiru, um ramal sagrado conhecido e frequentado por apenas alguns escolhidos, pois na região superior da serra do mar moraria um importante pajé.

Sobre a transição da Picada Três Barras para uma estrada, Ehlke (1973, p. 163-164) diz que

é difícil, se não temerário, afirmar, com precisão, desde quando passou a ter existência, ainda que na forma primitiva de simples picadão, a posteriormente “Estrada Três Barras”. Pelas fontes consultadas, e materiais de arquivo pesquisados, tem-se na palavra do Major Manoel Joaquim d’Almeida Coelho, em sua conhecida “Memória Histórica da Província de Santa Catarina”, editada em 1856, que, já pelos anos de 1600, segundo documento que o referido Major tinha presente, inédito, achava-se aberta, ainda que quase intransitável, a picada primitiva, que punha São Francisco do Sul e Paranaguá, em ligação com o planalto de Curitiba. [...] A verdade, porém, é que, concomitantemente com a abertura da primitiva Estrada dos Conventos, partindo da Laguna ao planalto catarino-paranaense, se fez registrado o projeto de sua construção, o que teria ocorrido em 1730, segundo o festejado Ermelino de Leão (v. “Dicionário Histórico e Geográfico do Paraná”, Curitiba, 1926). Teria ficado assinalado, pois que: “por escritura pública de 27 de dezembro de 1730, o vigário de Desterro, da ilha de Santa Catarina, P. Dr. Manoel da Silva Albuquerque e Antônio Cardoso, tomaram a si o compromisso, que José Pinheiro havia assumido, com o capitão Francisco de Miranda Tavares, de abrir um caminho entre Santa Catarina e Ambrósios (campos dos)”.

Outras evidências que comprovariam a abertura e a construção das escadarias na época do domínio português seriam os registros feitos em 1731 por Francisco Negrão sobre o comunicado enviado pelos oficiais da Câmara de Curitiba ao presidente de província de São Paulo, informando a abertura de um caminho de Laguna até o Rio São Francisco pela costa, e continuando até alcançar o Campo dos Ambrósios. O presidente de província de São Paulo respondeu à Câmara de Curitiba informando que já havia recebido um comunicado dos capitães-mores do Rio São Francisco e da Ilha de Santa Catarina sobre esse caminho aberto que se iniciava em Laguna, chegando ao Rio São Francisco, indo para o Campo dos Ambrósios e por fim à Vila de Curitiba (EHLKE, 1973).

O primeiro registro oficial da passagem de uma tropa portuguesa pela Estrada Três Barras ocorreu em 28 de fevereiro de 1777, ocasião em que o capitão-mor de São Francisco do Sul fugiu para Curitiba com a sua tropa depois da chegada de dois galeões espanhóis, os mesmos que dois dias antes teriam invadido Nossa Senhora do Desterro, atual Florianópolis (EHLKE, 1973; AUGUSTIN, 2007).

Segundo Ficker (2008, p. 130), “a primeira notícia comprovada sobre a construção da estrada pelo Governo transformando a simples picada em via de comunicação do planalto para a beira mar data de 1807, quando o viajante e mineralogista inglês John Mawe veio ao Brasil” e passou por essa estrada.

De 1830 a 1847 existem registros na Câmara de São Francisco e pedidos de verba por parte do presidente da província de Santa Catarina para conclusão e manutenção da Estrada Três Barras. Oficialmente a estrada foi concluída em 1.º de março de 1842, quando o coronel Francisco Oliveira Camacho, “presidente da Província, comunicou à Assembléia Provincial que a estrada de Curitiba estava pronta”. Porém cinco anos depois o mesmo presidente, em um relatório de 1847, mencionou a necessidade de mais verbas para novas intervenções: “o governo imperial classificara a estrada Três Barras entre as de primeira ordem e consignara para as obras, de que ela estava necessitando, a importância de 4:000\$000” (EHLKE, 1973, p. 169).

Para Fagnani e Fiori (2006, p. 66),

o calçamento das escadarias que conduzem ao cume do Monte Crista foi realizado em 1852, na administração de João José Coutinho, juntamente com o ramal da colônia Dona Francisca, que, apesar dos interesses contrários de seu mentor Léonce Aubé, acabou por conectar-se à estrada das Três Barras e chegar a Curitiba passando pelos Ambrósios.

Depois da saída em 1852 de Eduard Schroeder, primeiro diretor da Colônia Dona Francisca, Léonce Aubé, que era o representante do Príncipe de Joinville, abriu uma picada em direção ao norte para alcançar a Estrada Três Barras (FICKER, 1973).

Começaram, com os trabalhos de Aubé, as primeiras penetrações em direção Norte para atingir Três Barras. Ao mesmo tempo a Direção da Colônia e seu novo Diretor, Frankenberg, abriu picadas em direção Oeste e da Serra Geral, para procurar uma subida mais suave para o planalto. O picadão construído por Aubé não resolveu o problema de fácil comunicação com Curitiba e, não obstante os esforços da Presidência da Província a Estrada Três Barras não passava de um caminho péssimo, em que as cargas, nos trechos da serra, eram conduzidas às costas pelos tropeiros. Os dois empreendimentos, um separado do outro e financiados, de um lado pela Sociedade Colonizadora em Hamburgo e, de outro lado, pelo Governo Provincial, culminaram com a fusão dos interesses da Colônia, em 1855, quando o Presidente da Província de Santa Catarina resolveu subvencionar, com 2 contos de réis, a construção da estrada iniciada pela Direção da Colônia, obedecendo a um traçado novo através da serra Geral, no Vale do Rio Seco. Este traçado foi encontrado, depois de penosas explorações nas vastas regiões cobertas por matas virgens, pelo recém-chegado engenheiro da Colônia, Carl August Wunderwald [...]. O caminho aberto por Aubé em direção a Três Barras serviu, por muitos anos, como via de abastecimento da Colônia com gado do planalto, porém não era carroçável (FICKER, 1973, p. 17-18).

Em 1855 partiu da Colônia Dona Francisca para o planalto o engenheiro Carl Pabst, que como o engenheiro Wunderwald tinha o trabalho de traçar definitivamente uma estrada rumo ao planalto. Em seu diário de viagem, Pabst descreveu o encontro inesperado de sua comitiva com os indígenas: “a estrada que vai de Três Barras até Corityba [...] acha-se em um estado lamentável [...]. Em uma das planícies bastante isoladas [...] encontrei uma horda da tribo dos Bugres bravios. O inesperado encontro [...] fê-los fugir, sem que déssemos um só tiro” (JORNAL DO COMMERCIO, 20/1/1855 *apud* FICKER, 1973, p. 19-20).

Em 1857 o governo imperial enviou um capitão de engenharia para examinar o projeto da abertura de uma nova estrada que passaria pelo vale do Rio Seco, deixando como secundária a Estrada Três Barras. Esse traçado foi sugerido pelo engenheiro Carl August Wunderwald. Com a aprovação do governo imperial, a construção iniciou-se em 1858, e “em 31 de março de 1865, quando a estrada estava traçada até o alto da Serra, chegou à

Vila de Joinville o primeiro grupo de viajantes a cavalo a descer a Serra pela Estrada Dona Francisca. Com uma tropa de bestas, eles trouxeram erva-mate” (GREIN, 2012, p. 45).

A Estrada Dona Francisca, além de uma nova ligação com o planalto, foi fundamental para o deslocamento de novos imigrantes e de fundações de novos núcleos coloniais, como o de São Bento do Sul. À medida que a nova estrada ganhava importância, a Estrada Três Barras foi perdendo a sua utilidade, como fica evidente na fala de Grein (2012, p. 51):

O trânsito entre Joinville, o planalto e a província do Paraná pela Estrada Dona Francisca possibilitou a implantação de alguns serviços, como a linha de diligência, em 1881, que fazia o transporte de passageiros entre Joinville e São Bento e realizava o serviço de entrega postal. O canal de comunicação estabelecido pela linha de diligência e o tráfego intenso de carroças entre a Serra Dona Francisca um ano depois da fundação do núcleo colonial de São Bento representa um avanço comercial significativo nas relações com o planalto, especialmente por promoverem intercâmbio de produtos agrícolas e manufaturados.

Em 20 de novembro de 1948 foi fundado o Centro Excursionista Monte Crista (CEMC), com sede no município de Joinville (SC). Conforme o estatuto da entidade, além do incentivo ao excursionismo, à cultura física e à fotografia, destaca-se “promover e auxiliar a abertura e conservação de caminhos que levam a pontos pitorescos, fincando marcos e taboetas indicativas, que informem o itinerário aos pontos interessantes ao excursionismo” (CEMC, 1950, p. 3).

Para divulgar ações, excursões, eventos etc. da entidade foi criado em 1958 um boletim informativo que perdurou até 1962 e teve 17 informativos publicados, conforme consta no acervo do Arquivo Histórico de Joinville. No 15.º boletim informativo do CEMC, edição de julho a setembro de 1960, redigiu-se uma matéria sobre as últimas informações históricas da antiga Estrada de Três Barras (Picada de Monte Crista), escrita por Carlos da Costa Pereira. A matéria fazia um levantamento histórico da estrada, informando que a primeira notícia que se tinha era de 24 de dezembro de 1757, quando “o ajudante Antônio Pereira da Silva compareceu à Câmara da vila de São Francisco e declarou que a ocasião não era favorável aos trabalhos de ‘abertura do caminho da serra devido às trovoadas e ventos nordestes” (PEREIRA, 1960, p. 2).

Além do levantamento histórico, a matéria relatava com preocupação o abandono em que as escadarias de pedra se encontravam, “a tão falada escadaria e que, ao nosso ver, merecia mais atenções por parte de governos municipais ou estaduais, mantendo-a sempre em estado de boa conservação, para futuramente estudar naquele lugar pitoresco uma atração turística” (PEREIRA, 1960, p. 2).

Preocupação similar se encontra na dissertação de Valdir Corrêa (2010), que menciona o forte apelo turístico existente há décadas pelo caminho do Monte Crista: mesmo sem uma estrutura adequada, chega a receber 480 pessoas em alguns feriados do ano. Sem investimentos, o caminho sofre com erosões e falta de segurança para as pessoas que transitam, e as escadarias de pedra continuam sem manutenções preventivas, as quais poderiam ajudar a protegê-las. “A partir das análises e visitas de estudos ao caminho, ressalta-se que a historicidade do local tem em seu apelo cultural o motivo para tornar-se um atrativo turístico” (CORRÊA, 2010, p. 71).

## AS ATUAÇÕES DA Pousada Monte Crista, DA ASSOCIAÇÃO JOINVILENSE DE MONTANHISMO E DO INSTITUTO MANOÁ PARA A PRESERVAÇÃO DO MONTE CRISTA

A Pousada Monte Crista, localizada próximo da montanha, lançou em 2012 a *Revista Monte Crista*, que trazia o cronograma e a descrição das atividades que seriam realizadas pela pousada no seu estabelecimento e também no Monte Crista, como relaxamento, terapias, vivência e cerimônias: “Danças Circulares Sagradas”, “Águia Azul – A espiritualidade da Mãe-Terra” e “Ritos da Montanha – Subida ao Monte Crista com José Scussel”.

A Pousada Monte Crista é descrita como “uma pousada de descanso, relaxamento, retiro, silêncio, transcendência, cura e transformação” (REVISTA MONTE CRISTA, 2012, p. 4) e utiliza como peça fundamental o Monte Crista, ressaltando toda a energia e mistério que se encontra no lugar, como descreve o seu idealizador:

No dia 09/07/97, da janela do avião, vi São Paulo pela primeira vez. Decidi que não moraria naquela cidade por mais de três anos. Naquela mesma noite, no quarto do hotel, comecei os primeiros desenhos de Monte Crista. Dois anos depois, eles cobriam três paredes do quarto. No dia 27/02/99, depois de muita procura, desde o Matutu/MG até Cambará/RS, pisei pela primeira vez em Monte Crista. Chorava e ria ao mesmo tempo. Havia encontrado, tudo era como nos desenhos. Desde então, trabalhando pelo prazer de servir, tenho obtido valores mais preciosos e dignos que a simples análise teórica das coisas (REVISTA MONTE CRISTA, 2012, p. 11).

A definição da importância dos trabalhos realizados pela pousada e a repercussão que essas atividades tiveram estão expressas na revista da seguinte forma:

O conceito Monte Crista partiu da prática para a teoria. Ao assumir seu conjunto de valores, mudar a forma de existir e construir o mundo que queria, José Scussel inspirou com objetividade, ferramentas de construção e pilares de sustentação a possibilidade de construir o mundo que todos querem. Desde então, começaram a surgir pessoas, de todos os lugares, em quantidades cada vez maiores, para ouvir as palestras, participar dos encontros e cerimônias. O ambiente se abriu, as possibilidades se multiplicaram e internacionalizaram. Monte Crista é frequentado, respeitado e admirado em todos os continentes da terra (REVISTA MONTE CRISTA, 2012, p. 4).

Outra instituição que atua diretamente com o Monte Crista é a Associação Joinvilense de Montanhismo (AJM), fundada em 2003, que promove uma série de ações desportivas e de conscientização ambiental no local.

A AJM foi criada para incentivar o montanhismo e a consciência ambiental no município de Joinville e região norte de Santa Catarina. A preocupação da associação vai além do incentivo às atividades com fins desportivos; ela atua de forma incisiva na conscientização da conservação ambiental, como fica destacado logo no primeiro objetivo do estatuto que rege a associação:

I. Incentivar a conservação ambiental de trilhas e lugares onde as modalidades do montanhismo são praticadas, bem como difundir a consciência ambiental aos praticantes de todas as modalidades. Desenvolver e participar de atividades beneficentes, sociais, culturais e principalmente de conservação ambiental (AJM, 2003, p. 1).

Seguindo o Programa Adote uma Montanha (PAM), incentivado pela Confederação Brasileira de Montanhismo e Escalada (CBME), a AJM adotou o Monte Crista para realizar trabalhos voluntários de conscientização e conservação do ambiente e da trilha.

O documento elaborado pela AJM “Contribuição para a audiência pública sobre a criação do Parque Estadual Monte Crista” – bandeira levantada pela associação como possível forma de proteção do Monte Crista – descreve no artigo terceiro as ações que são realizadas no local:

Trabalhos de melhoria, recuperação das trilhas, coleta de resíduos e conscientização dos frequentadores especialmente no período do feriado

da Páscoa, período em que a montanha recebe maior visitação. Também são coletadas informações dos frequentadores, através do preenchimento de fichas de acesso a montanha, para fins de controle e dados estatísticos (AJM, [s.d.], p. 2).

As ações desenvolvidas pela AJM são as mais incisivas para a proteção da fauna, da flora e das escadarias de pedra no Monte Crista. No principal local de saída para a caminhada ao Monte Crista, pela ponte pênsil do Sr. Harry Nagel, em Garuva (SC), foram fixados pela AJM cartazes de conscientização e responsabilidade sobre atitudes que os visitantes devem seguir. São os seus associados que realizam a manutenção da trilha para evitar mais erosão ou a abertura de novos caminhos, bem como fazem a limpeza do lixo deixado nos locais de acampamento e na trilha.

O Instituto Manoa é uma entidade da Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), constituída em 2007, que também desenvolve trabalhos de preservação e educação ambiental e resgate histórico do caminho do Monte Crista. Entre os objetivos do instituto, destaca-se “promover a proteção dos recursos naturais, dos ecossistemas, dos patrimônios materiais e imateriais, estando comprometida com uma ética preservacionista, respeitando as responsabilidades legais previstas na legislação brasileira” (INSTITUTO MANOA, 2012, p. 1).

As principais ações realizadas pelo Instituto Manoa para promover a importância histórica e ambiental do Monte Crista foram: a participação da III Mostra Integrada de Ensino, Pesquisa e Extensão na Universidade Regional de Blumenau (Furb), em 2009; a exposição fotográfica Epistemologia de um Caminho, em 2009 e 2010, que se deu na Fundação Cultural de Blumenau, no Salão Angelim da biblioteca da Furb e no Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul; a exposição fotográfica Caminhos Antigos, em 2013 e 2014, que ocorreu em Garuva, Balneário de Piçarras, São João do Itaperiú e Rio Negrinho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho do Monte Crista, com suas íngremes e sinuosas subidas, que no passado exerceu a função de ligar por terra o norte catarinense aos Campos de Curitiba, hoje é conhecido, divulgado e visitado por pessoas com diferentes propósitos – turistas, montanhistas, religiosos, estudantes acabam sendo inspirados a conhecer e desbravar as belezas históricas e naturais desse lugar.

Os trabalhos realizados pela Pousada Monte Crista, pela Associação Joinvilense de Montanhismo e pelo Instituto Manoa demonstram algumas das possibilidades de atuação, preservação e valoração praticadas para que o patrimônio histórico e ambiental do Monte Crista não desapareça.

No que se refere à historiografia levantada sobre o caminho do Monte Crista, é possível salientar que a análise documental não foi esgotada nesta pesquisa e que questões levantadas aqui podem ser aprofundadas à luz de novos dados para a confirmação do que foi apresentado.

A questão de que o caminho, ou picada, do Monte Crista seja de autoria indígena parece bastante plausível, visto que a utilização desse acesso que liga São Francisco do Sul aos Campos de Curitiba aparece em uma série de registros antigos. Porém a hipótese de que a escadaria de pedra do caminho do Monte Crista tenha sido construída por indígenas mostra-se bastante reduzida, por conta da existência de uma série de documentos que indicam a sua construção posterior ao tráfego dos autóctones.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO JOINVILENSE DE MONTANHISMO – AJM. **Contribuição para a audiência pública sobre a criação do Parque Estadual Monte Crista**. Joinville, [s.d.].

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Associação Joinvilense de Montanhismo**. Joinville, 2003.

AUGUSTIN, Márcio. **Campo Alegre, contos e causos da nossa gente**. Campo Alegre: Fundo Municipal da Cultura, 2007.

BANDEIRA, Dione da Rocha. **Ceramistas pré-coloniais da Baía da Babitonga, SC – arqueologia e etnicidade**. 2004. 257 f. Tese (Doutorado em História)–Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

BOND, Rosana. **História do caminho de Peabiru: descobertas e segredos da rota indígena que ligava o Atlântico ao Pacífico**. Rio de Janeiro: Aimberê, 2009.

BRIGHENTI, Clovis Antonio. **Estrangeiros na própria terra: presença guarani e estados nacionais**. Florianópolis: EdUFSC; Chapecó: Argos, 2010.

CABEZA DE VACA, Álvaro Núñez. **Naufraágios & comentários**. Tradução de Juranir Soares dos Santos. 2. ed. Porto Alegre: L&PM, 2007.

CENTRO EXCURSIONISTA MONTE CRISTA – CEMC. **Estatuto do Centro Excursionista Monte Crista**. Joinville, 1950.

CORRÊA, Valdir. **Caminho do Peabiru: um resgate cultural para o turismo**. 2010. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade)–Universidade da Região de Joinville, Joinville, 2010.

EHLKE, Cyro. **A conquista do planalto catarinense**. Rio de Janeiro: Laudes, 1973.

FAGNANI, José Paulo; FIORI, Julio Cesar. **Caminhos coloniais da serra do mar**. Curitiba: Natugraf, 2006.

FICKER, Carlos. **História de Joinville**. Joinville: Letradágua, 2008.

\_\_\_\_\_. **São Bento do Sul: subsídios para sua história**. Joinville: Imprensa Ipiranga, 1973.

GALDINO, Luiz. **Os incas no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2002.

GREIN, Gustavo. **Olhares contemporâneos sobre a Serra Dona Francisca**. Joinville: Editora Univille, 2012.

INSTITUTO MANOA. **Primeira ata da alteração do Instituto Manoa**. Blumenau, 2012.

PEREIRA, Carlos da Costa. A antiga Estrada Três Barras. **Centro Excursionista Monte Crista**, Joinville, boletim 15, p. 1-3, jul./set. 1960.

QUANDT, Olavo Raul. **O caminho velho e o adelantado**. Joinville: Letradágua, 2012.

\_\_\_\_\_. **Peabiru, o caminho velho**. Joinville: Letradágua, 2003.

REVISTA MONTE CRISTA. Jaraguá do Sul, ano 1, n. 1, 2012.

SANTOS, Silvio Coelho dos. Notícias sobre os Carijó. *In*: SANTOS, Silvio Coelho dos; NACKE, Aneliese; REIS, Maria José. **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville – Bien au-delà du voyage de Gonneville**. Florianópolis: Editora UFSC, 2004.

VIEIRA, Gleison. **Porto Barrancos: berço de Garuva** – decorrência histórica no processo de colonização na Península do Sahy e nas localidades das Três Barras, Palmital e Barrancos. Joinville: Letradágua, 2007.