

Evolução urbana de Araranguá Fundação até 1960

*Liliane M. F. de Lucena**

RESUMO

Nossas cidades, capitalistas de origem, desenvolvem-se a partir de fatores políticos e principalmente econômicos. Enquanto houver algum destes interesses, as cidades crescem, se expandem espacialmente e economicamente. Este é o caso de Araranguá que atualmente é o pólo econômico da região do extremo sul de Santa Catarina. Araranguá experimenta, desde sua fundação, um processo de crescimento econômico paulatino, mais lento, embora contínuo e, por isso, com menos problemas urbanos do que os enfrentados em outros municípios que tiveram expressivas explosões demográficas.

A "Cidade das Avenidas" ainda hoje tem sua identidade histórica preservada no seu espaço urbano e na memória de seus cidadãos e continua sua história de prosperidade econômica e sociocultural. O estudo da *Evolução Urbana de Araranguá*¹ permite analisar os diversos fatores políticos e econômicos impulsionadores de seu desenvolvimento e a repercussão espacial: seja pela expansão de novos bairros, seja pela aquisição e ampliação da infraestrutura urbana necessária para garantia da qualidade de vida urbana. Este trabalho está dividido em duas etapas econômicas que marcaram o desenvolvimento desta cidade, sendo que nesta primeira etapa, analisaremos sua "fase agrícola" até a década de 60. Na segunda etapa (próximo artigo) será então analisada sua "fase industrial" até a atualidade.

** Profª do Curso de Arquitetura e Urbanismo e do Núcleo de Pesquisas Urbanas. Tiveram participação na elaboração deste artigo as acadêmicas de Arquitetura e Urbanismo e bolsistas do Projeto Araranguá: Thais Paul Santana e Michelle de Souza Benedet.*

¹Este trabalho está incluído no Projeto: "Plano Diretor de Araranguá".

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Início da Colonização do Sul do Brasil (1658-1728)

Até meados do séc. XVII, eram freqüentes as viagens de exploração do litoral sulino, a procura de minas de ouro, prata e de “silvícolas”². Por isso, eram conhecidas pelos navegadores as “estações de aguada”³ de São Francisco, Ilha de Santa Catarina e de Laguna. Só a partir de 1658 é que Portugal, com interesses em assegurar o domínio do seu território no sul e principalmente em alcançar a região do rio da Prata (onde os espanhóis exploravam prata), iniciou uma campanha de expedições para efetivar a colonização e povoamento desta região. Laguna, pela sua localização geográfica, era considerada um ponto estratégico, o último ancoradouro seguro para as tropas militares portuguesas que se locomoviam para o extremo sul. De Laguna, eram enviadas diversas expedições de exploração do interior até atingir a Lagoa dos Patos, encontrando pelo caminho muito gado disperso pelos campos de antigas missões jesuítas. Este gado era, então, conduzido para Laguna e enviado a São Paulo.

Araranguá era, neste momento, apenas local de passagem obrigatória, utilizado pelas expedições e bandeiras, provenientes de Laguna, que se dirigiam por terra para o extremo sul. No entanto, muito antes de ser fundado seu primeiro núcleo povoador, a região já estava assinalada em cartas geográficas antigas, marcando em intervalos, lugares de paragens, como etapas de viagens, com os nomes Iriringuá, Jeronga, Auronga, Aremangar. (HOBOLD, 1994). O rio que atravessava esta região era o habitat privilegiado dos golfinhos que emitiam sons estridentes, “iririn, iririn, iririn”, sendo denominado pelos índios de Iriringuá – bacia ou baixada dos golfinhos⁴.

² Selvagens, indígenas.

³ Eram as baías que, pela constituição, formavam portos naturais. SANTOS, Sílvio Coelho. “Nova História de Santa Catarina”. 2ª ed. SP: Símbolos, 1991.

⁴ Em documentos oficiais posteriores, a região mais tarde receberia o nome de Araranguá.

A visita de inspeção do capitão Manoel Gonçalves de Aguiar, em 1714 (por ordem do governador do Rio de Janeiro), pelo povoado de Laguna e o continente sulino, incluindo as terras de Rio Grande, incentivaram o governo do Rio de Janeiro a investir sobre esta área e expandir o seu território, indo além do estipulado pelo Tratado de Tordesilhas. (CABRAL 1987).

A partir de 1725, então, não somente tropas de combatentes se dirigiam para o extremo sul, mas também uma “corrente de povoadores” que se estabeleceriam no território de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, para desenvolver a atividade pecuária. A agricultura também foi exercida, concentrando-se por todo o litoral, até a região de Porto Alegre (Prado Júnior, 1992:95). Laguna se ressentiu nesta época com a evasão da população para o interior, que também buscava adquirir terras para moradia e estâncias de gado.

1º PERÍODO (1728 –1808)

O Ciclo do Gado e Fundação do Povoado de Capão da Espera

Investimentos para o interior do continente

A exploração crescente do gado que se encontrava, disperso pelos campos de Viamão e Rio Grande e as informações que o governo do Rio de Janeiro obtinha sobre essas terras eram bastante positivas, estimulando-o a investir sobre esta área e expandir o território português para além do estipulado pelo Tratado de Tordesilhas.

A exploração das minas de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais necessitava urgentemente de transporte animal, o qual havia escasseado em virtude da decadência econômica do gado no Nordeste brasileiro, atingido pelas secas (PRADO JÚNIOR, 1992:94) É a partir deste momento que a região sul irá participar da história econômica da colônia. Eram nos campos de Tramandaí, Viamão e Rio Grande onde se concentravam as estâncias de criação de gado de muares e eqüinos.

Os paulistas vendiam gado aos tropeiros que, por sua vez, vendiam e comercializavam com outros produtos da região de Minas. No início, os paulistas traziam o gado do sul (desde Rio Grande) pelo litoral até Laguna, enviando-os por barcos para São Vicente e São Paulo, ou então eram abatidos, charqueados e enviados em forma de fardos e de carne seca.

O segundo caminho fora aberto pelo sargento-mor de cavalaria, Francisco de Souza e Faria, a 11 de fevereiro de 1728. Sua missão era ligar os campos do sul aos campos gerais de Curitiba, para depois serem conduzidos até Sorocaba.

Dessa forma, os paulistas evitavam o custo do frete marítimo e outros fretes intermediários, para obter melhores preços nas feiras de Sorocaba. O caminho foi iniciado na foz do rio Araranguá, no local chamado de “Conventos” e a 8 de setembro de 1730 é concluído o “Caminho do sul” alcançando a localidade de Rio Negro.⁵ Das paradas obrigatórias para descanso, que as tropas faziam até chegar os campos de Curitiba,



surgiram outros povoados como São Joaquim, Lajes, Curitibanos, Bom Retiro, Canoinhas, Mafra, Porto União e outros.

Laguna ressentiu-se muito economicamente, mas a comercialização da carne salgada continuaria com o gado criado nos campos de Araranguá, Araçatuba e proximidades da Vila.

⁵ PIAZZA, Walter Fernando. A colonização de Santa Catarina. Ed. Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul: 1982: 67

(GALVÃO, 1884). Em 1732, começam a ser outorgadas as primeiras cartas de sesmarias (provisórias), entre Tramandaí e São José do Norte.⁶ Domingos Antônio, que era negociante de Torres, foi por muitos anos responsável como arrematário e com direitos fiscais, pelas passagens dos rios Araranguá, Mapituba e Tramandaí. Ele mantinha em cada rio, duas balsas bem avantajadas e canoas para as travessias frequentes das tropas de gados, das diligências e dos viajantes em geral.

Em 1737, José da Silva Paes fundou a Vila de São Pedro, às margens do canal Rio Grande, instalando-se, ali, o forte Jesus-Maria-José. Tal feito viria reforçar a circulação e a povoação desta faixa que ligava as duas colônias, de Laguna a São Pedro.

Nos anos seguintes, seria construído um posto de guarnição militar na região de Araranguá. Sua função era de patrulhar a estrada, controlando o movimento de pessoas que transitavam por ela, prestando assistência aos viajantes. Este posto havia sido construído no alto de uma colina, cujo local proporcionava uma visão bastante ampla de toda a redondeza. Havia outros postos de policiamento ao longo do caminho, alguns com a função de recolher impostos para a Fazenda Real, devido ao comércio de animais e mercadorias, como existia em Torres. Segundo HOBOLD (1994:48), o ciclo do gado muar durou 150 anos (1732-1880). A estrada era bastante utilizada pelos tropeiros, padres missionários, colonizadores, milicianos e pelas “diligências”, que tracionadas por animais, transportavam pessoas, mercadorias e até o correio postal.

A Póvoa de “Capão Da Espera” e a Imigração Açoriana

Não se tem uma data precisa do início desta povoação, que permeia entre os anos de 1727 e 1730, mas o uso contínuo deste caminho, pelo tráfego das tropas que necessitavam de paradas periódicas, acarretou na ocupação paulatina da área, com estâncias de gado, casas, abrigos para as cargas, tropeiros e outros viajantes. A planície junto ao

⁶ Somente em 1752 é que se começou a conceder sesmarias em caráter definitivo.

rio favorecia o povoamento da região. Algumas destas casas ofereciam serviços e outros gêneros de necessidade aos viajantes (comércio e hospedagem), deixando de ser ali apenas um local de passagem. Surgiria assim o primeiro núcleo de moradores fixos daquela região, a ser denominado de “Pouso Capão da Espera”, a aproximadamente 20 Km de distância da desembocadura do rio no mar.⁷

Capão da Espera, sito pela localização geográfica quase no início da estrada Conventos/Curitiba, é pouso obrigatório para as tropas, vindas do sul antes de enfrentarem a íngreme e perigosa escalada ao Planalto da Serra do mar, pela Serra da Pedra... enquanto as manadas dos animais tropeados descansavam ou abasteciam junto às aguadas e nas pastagens ou vegetação silvestre, no local onde atualmente está assente a Praça Hercílio Luz, onde os tropeiros e seus camaradas acomodavam-se para umas horas de repouso,... (HOBOLD: 1994:51)

A imigração açoriana, iniciada a partir de 1748, viria incrementar decisivamente o crescimento demográfico de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Uma parte foi mandada para a Ilha de Desterro, outra foi distribuída pelo interior do distrito de Laguna, povoando e fundando novos núcleos em Viamão e o restante dirigido para o Rio Grande. (GALVÃO, 1884). Os hábitos e costumes açorianos causaram grande repercussão cultural. Sua cultura modificara a situação existente, influenciando nas maneiras de falar, no trabalho de cultivo da terra, nas construções, no artesanato, nas músicas e festas. Capão da Espera também recebera diversas famílias açorianas, deixando seus registros culturais no artesanato, nas construções e costumes do cotidiano.

As roças e poteiros iam-se estendendo pelos vales de Tubarão, Capivari, Araranguá e toda a produção desta região era conduzida para o porto de Laguna (ULYSSEA, 1955). As intenções da Coroa Portuguesa eram de povoar a região e incrementar sua economia.

⁷ HOBOLD, Paulo. A História de Araranguá. Ed Palmarinca/Est.-Prefeitura Municipal de Araranguá; 1994:50

Havia incentivos à agricultura e à pecuária para toda a colônia. A vila de Laguna assumia o papel de porto escoador da produção agrícola e pecuarista do sul da província, que também recebera incentivos governamentais para se desenvolver. Toda a produção era escoada para o Rio de Janeiro e de lá enviada para Portugal.

A história desta póvoa faz parte da história de Laguna. Capão da Espera, assim como Torres, Tramandaí, e Viamão (que também surgiram neste período, associados a esse caminho) estavam sob jurisdição de Santo Antônio dos Anjos da Laguna ou simplesmente Laguna, que era subordinada a Diocese do Rio de Janeiro. Naquele período, era comum o trânsito de viajantes que iam até Laguna para batizar seus filhos ou para cerimônias matrimoniais.

A primeira capela foi construída em 1816 (HOBOLD, 1994), tendo como padroeira Nossa Senhora Mãe dos Homens. Era de madeira, e tinha o seu cemitério adjacente, próxima a uma árvore centenária, a Papaguêla. A capela havia sido construída num local onde hoje é a Praça Hercílio Luz. Ainda que filiada à Igreja Matriz da Freguesia de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, esta passou a receber a visita do Padre da Matriz para a celebração de missas, batizados e casamentos. As cerimônias e as festas religiosas ganhavam cada vez mais expressão, fortalecendo o povoado.

Os moradores de Capão da Espera viviam da agricultura de subsistência, da exploração da madeira (já existente), da pecuária e do comércio voltado ao atendimento dos tropeiros, principalmente. A abertura de um terceiro caminho que ligaria os campos de Vacaria a Lages diminuiu consideravelmente o tráfego de tropeiros no Vale do Araranguá, "condicionando" a população a investir em outras atividades. Assim, a vocação das terras de Araranguá faria com que sua produção agrícola, notadamente de mandioca e cana-de-açúcar, mudasse paulatinamente a economia do povoado, em meados do séc. XIX.

2º PERÍODO (1808 - 1926)

O Ciclo Econômico da Mandioca e a fundação da freguesia de “Nossa Senhora Mãe dos Homens”

As transformações políticas e econômicas pelas quais a colônia passava com a transferência da Coroa Portuguesa para o Brasil, refletiram obviamente em todo o território, mas de formas e em épocas variadas. Segundo PRADO JÚNIOR (1992), a expansão das atividades agrícolas e comerciais para exportação, agora desvinculada do monopólio da Coroa foi um grande incentivo ao seu desenvolvimento. Mas o fato de a economia ainda estar fundamentada no desenvolvimento do setor primário, destinado à exportação, não possibilitava competir em preço e em quantidade com os produtos manufaturados oferecidos pelas importações. Santa Catarina também recebeu incentivos para aumento da produção agrícola e exportações, mas, na primeira metade do século, ressentiu-se econômica, política e socialmente em função da Revolução Farroupilha (1835-1935). CUNHA (1982) descreve que no período de 1810 e 1839, somente a farinha de mandioca apresentou crescimento nos totais exportados. O tropeirismo não chegou a ser significativo na economia de Santa Catarina, como ocorreu no Rio Grande do Sul e no Paraná.

Seria, no entanto, com a imigração européia de 1850 e 1875, que as transformações econômicas e urbanas proporcionariam mudanças positivas em todo o estado. Segundo PLAZZA (1976), a “Grande Imigração” significou um grande aumento da mão-de-obra e conseqüentemente, no crescimento das atividades econômicas. Uma grande parcela desta população desembarcara nos portos de Desterro e Laguna, com destino ao interior, formando novos núcleos de Azambuja, Urussanga, Criciúma, Hercílio Luz, Treze de Maio e Acioli do Vasconcelos, reincorporando, dessa forma, a região sul catarinense ao quadro econômico da província; mas não mais alcançaria o surto de desenvolvimento econômico que a região norte já vivenciara (região de Joinville e São Francisco do Sul)

De “Capão da Espera” a freguesia de “Nossa Senhora Mãe Dos Homens”

Segundo HOBOLD (1994), a Freguesia, termo de origem portuguesa, delimitava uma área (geográfica) de influência e controle; uma jurisdição, na qual a Igreja prestava os serviços fundamentais de registros de nascimentos, casamentos e óbitos, além de julgamento de crimes e outros atos políticos e administrativos como o serviço militar e eleitoral. A fundação da Freguesia significava para a comunidade a obtenção de sua cidadania. Uma Freguesia só era fundada quando a comunidade tivesse condições econômicas de manter a “cura”, isto é, um padre, que então iria residir na Capela e passaria a prestar os serviços àquela comunidade.

A Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens (antes Capão da Espera) só seria criada em 4 de maio de 1848, sem deixar explícito, na lei, a localização de sua sede. No mesmo ano, foi nomeada uma comissão que escolheria o local adequado para instalação da sede da Freguesia, na localidade que chamariam de Campinas.

Verifica-se, assim, que o topônimo da primitiva nucleação de Capão da Espera já cederia lugar para o de Campinas, o qual posteriormente, seria absorvido pelo de Araranguá (HOBOLD, 1994:56)

A Sede de uma freguesia era o local determinado para se estabelecerem os poderes da Igreja e da Câmara, de acordo com os códigos de posturas urbanas de Portugal. Estes geralmente eram instalados ao redor de uma praça, local onde aconteciam os eventos religiosos, políticos e socioculturais da comunidade. (REIS FILHO: 1987)



Vista parcial da Área Central - década de 10

Seu território abrangia as terras desde as margens do rio Urussanga até o oceano Atlântico; ao sul, pelas margens do rio Manpituba, fronteira com o Rio Grande do Sul e a oeste a Serra do Mar.

Sem dúvida que a fundação da freguesia provocaria um adensamento populacional e conseqüentemente no enriquecimento de sua economia e de infra-estrutura para a localidade. A expansão das atividades agrícola da mandioca e da cana-de-açúcar mudou a paisagem da freguesia durante a metade do séc. XIX.

A zona que ficava ao sul e oeste da Freguesia, dadas as suas características geográficas de solo arenoso eram o celeiro da mandioca. A brava e a mansa,...Outrossim, estavam implantados, ao longo do rio Araranguá, na área que mediava entre a localidade de Cangicás e o rio Forquilha, num espaço de aproximadamente 36 quilômetros, nada menos que 72 engenhos canavieiros produzindo açúcar grosso, tipo "mascavo", e quase um número idêntico de alambiques... Produtos de exportação, com amplo amparo do governo Federal, o açúcar era acondicionado em caixas de madeiras da região. (HOBOLD, 1994:62)

A produção da farinha de mandioca chegara, em 1859, a 10% do total que a província de Santa Catarina exportava, desconsiderando-se, ainda, a produção que era desviada pelos atravessadores com destino à província do Rio Grande do Sul. HOBOLD (1994).

Em 1868, foi instalada uma sub-estação de linha telegráfica que ligava Laguna a Torres.

A chegada dos imigrantes europeus (italianos, alemães e poloneses) na região, a partir de 1875, não repercutiu diretamente no crescimento populacional da Sede da Freguesia, mas no seu território. Esta famílias, orientadas pelo governo, fundaram novas colônias no interior, como foi o caso de Criciúma, Turvo, Meleiro e Itoupava.

Segundo registro de um antigo morador, feito na obra de HOBOLD (1994), a sede foi descrita da seguinte forma:

Possuía, em 1894, aproximadamente 28 casas, sendo aproximadamente 20 cobertas de telha de barro e as

restantes eram feitas de palha e estuque. Na pequena praça de 50 metros em quadro estava situada a capela de tábuas toscas... Em frente a mesma, numa casa de estuque e palha, instalava-se o quartel e pouco atrás em outra maior, a municipalidade. HOBOLD (1994:64).

Em 1880, a Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens foi elevada à categoria de município, emancipando-se de Laguna e em 1881 é votada a primeira Câmara de Vereadores de Araranguá, os quais só assumiriam em 1883, quando então com a posse dos vereadores, instala-se efetivamente o Município de Araranguá.

Conforme a sede da Freguesia expandia, reflexo de sua economia, aumentava também sua estrutura social e sua infraestrutura urbana, seguindo os moldes do que acontecia em Laguna (já na categoria de Cidade, desde 1847). Laguna e Florianópolis, cidades portuárias, estavam sempre a par de todas as novidades que eram implantadas em São Paulo e Rio de Janeiro e a população de Araranguá, sempre que podia, buscava acompanhar essas novidades, fossem elas de moda e costumes, fossem de melhoria com a aparência física e higiene da cidade. Essa mudança de comportamento era para a cidade e sua população, sinônimo de desenvolvimento econômico e sociocultural. Araranguá, de acordo com seu crescimento populacional e econômico, iria também implantar as novas condutas socioculturais e espaciais que aconteciam nas cidades maiores.

O Plano Urbano de Araranguá

Em 1886, Araranguá recebeu um projeto de arruamento desenvolvido pelo engenheiro Antônio Lopes Mesquita, desenvolvido pela municipalidade de Laguna. A característica que diferencia este projeto das demais formas de ocupação das cidades de colonização portuguesas no Brasil, é que este consistia nas grandes dimensões das ruas projetadas, dando a Araranguá a qualidade de “Cidade das Avenidas”. As vilas e cidades construídas desde o Brasil colonial,

eram orientadas por leis e posturas administradas pelo Ouvidor⁸. Em Laguna, quando esta foi elevada a categoria de Vila, em 1720, recebera a visita do Ouvidor Rafael Pires Pardinho, para organização administrativa e jurídica da vila, não detendo-se apenas à organização de eleições para juizes ordinários da Vila, criação de livros e organizações sobre as atividades portuárias e comerciais, mas também sobre a organização espacial da vila. DALL'ALBA (1979) descreve sobre Laguna e as posturas determinadas pelo ouvidor:

Não havendo na povoação uma só casa de pedra, nem mesmo coberta de telha, gastando os moradores o tempo em fazerem casas de pau-a-pique cobertas de palha. Necessitam de continuos reparos, no que gastam muito tempo sem utilidade alguma. Nem podiam deixar a seus filhos propriedade. Proveu: que ninguém faça casa sem obtenção de licença da Câmara. Esta medirá o terreno, indicará o local, sendo que as casas que daí em diante se fizessem, fossem arruadas, de modo que uma rua se visse doudra banda. Devem todas ser na mesma carreira. A primeira (rua) que se fizesse fosse perto da Igreja, de cuja porta principal fosse direita ao mar. Depois desta (rua), iam-se formando as demais, em quadra. Que nenhuma tivesse menos de 40 palmos de largura. Que na beira do mar ficasse uma rua, cujas portas e janelas olhassem para o mar. Porque além de ficar desforma a povoação, destrói a fortificação da Vila... Deverão ser demolidas as casas de palha e pau-a-pique que existam de costas para o mar.
DALL'ALBA (1979-96).

Assim como em Laguna, da mesma forma ocorria com os demais povoados da colônia. Mantinha-se a "cultura portuguesa" quanto à organização da póvoa ou da Vila ao redor de uma Praça, em redor da qual se instalavam ao seu redor os poderes religiosos e civis. A praça

⁸ O Ouvidor era um juiz posto pelo donatário em suas terras, para cuidar dos diversos assuntos jurídicos. A elevação de um povoado à categoria de Vila era um título de reconhecimento (político e econômico) atribuído, que lhe possibilitava a integração política e econômica com as demais vilas e cidades da colônia, e a instalação da Câmara de Vereadores trataria dos assuntos ligados à vida civil daquela comunidade.

era o espaço público utilizado para concentração da população. Na praça, as declarações públicas, leis e manifestações políticas eram expostas. Na praça, as festas religiosas também aconteciam, assim como as demais manifestações culturais e sociais daquela comunidade. A praça era o centro, o coração do povoado. E, de maneira geral, esta quadra da praça ficava com vista para o mar, lagoa ou rio. A partir da quadra-praça, no seu lado direito e esquerdo, surgiam as novas quadras e estas sim, eram compostas num traçado xadrez, de dimensões semelhantes (já que eram medidas por instrumentos ainda muito primários, de cordas e estacas, sem precisão).

O que realmente se destaca na planta são as larguras dos logradouros públicos, pois quanto à morfologia urbana, de nada se diferencia, por exemplo, do traçado xadrez do centro de Laguna, de São Francisco do Sul e de outras cidades constituídas no período colonial. Segundo PIMENTA (2000), esta planta, em traçado xadrez (autoria do Eng. Mesquita) não trazia inovações em relação aos planos urbanos europeus que, em seus estudos sobre cidade ideal, seguiam os princípios racionalistas: regularidade e geometrização.

Pode-se observar a semelhança quanto à forma e disposição das quadras (inclusive na quadra da praça), no plano urbano do eng. Antônio Lopes Mesquita e no desenho das plantas de Laguna, Florianópolis e outras cidades.

No que pode ser notado no Plano do Engenheiro Mesquita, a praça central não fica claramente definida. O traçado proposto supunha a manutenção da pequena área já existente que se reduzia, praticamente, ao terreno da Igreja. Não liberava uma das quadras para a conformação do espaço central, o que resultaria numa área bem mais generosa. PIMENTA: (2000:89)

A nova planta de arruamento demarca as posições da capela, da câmara municipal e do quartel, assim como as novas posições, retirando-as da área interna da praça e instalando-as, ao seu redor. A igreja, como era de tradição portuguesa, foi localizada de frente para a praça e para o rio. E desta forma foi construída e inaugurada em 1º de janeiro de 1901.

Sabe-se que a municipalidade da época implantou o projeto integralmente, e segundo HOBOLD, durante muitos anos, fora dada continuidade da idéia, ampliando-se o número de quadras. Mas tal

procedimento perdurou até uma determinada época, pois como se pode observar na malha urbana de Araranguá, os próximos bairros que foram sendo formados na cidade, como Cidade Alta, Urussanguinha e Coloninha já não acompanharam mais a mesma característica do Centro.

O Centro Urbano de Araranguá e a formação de novos bairros

Havia cancelas para entrar e sair da cidade: uma era do Eng. Mesquita, outra no Valdomiro, na Rua Regimento Barriga Verde, nos Brígido, para lá do hospital, no Quirino, essa na Caetano Lummertz, lá no rodeio e no Albino Bergundes. Isto era para poder soltar os animais no recinto da cidade. No fim do ano, todo proprietário de animais pagava doze mil réis para a Prefeitura... eram porteiras de abrir, só encostadas...lá na Coloninha era tudo tiririca, só banhado. (década de 20). (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. Cid de Carvalho).

A implantação da praça e da Igreja na região de Campinas (a partir de 1886) e logo depois, da doação do terreno para construção da sede da municipalidade (1897, doado pelo Sr. José Maciel) vieram incentivar a expansão para aquela nova área. A área doada fora dividida em quadras e lotes⁹, os quais eram concedidos por aforamento perpétuo (HOBOLD: 1994,162)

Como reflexo do desenvolvimento de Araranguá, em 1896, a instrução pública de Araranguá já contava com três professores, tendo sua primeira escola pública construída no início do século XX.

Em 1906, registra-se a presença do primeiro Hotel de Araranguá, no local onde é hoje o “Hotel dos Viajantes”. As atividades socioculturais, também almejadas pela sociedade araranguaense começam a ser organizadas. Em 1894, como entretenimento social, havia sido fundada uma banda musical. Os Clubes Recreativos seriam

⁹ Segundo o Plano das Avenidas desenvolvido pelo Eng. Mesquita, de 1886.

fundados um pouco mais tarde, em 1904-Clube Recreativo 7 de Setembro e em 1910, a Sociedade União Araranguense.

Os registros fotográficos da década de 10 evidenciam uma concentração de edificações se fortalecendo na avenida principal do centro da cidade, que passa em frente à Igreja – Av Sete de Setembro; e por esta avenida, estendendo-se, timidamente, a estrada que conecta o centro da cidade à nova localidade do cemitério (1899), localizado no bairro Urussanguinha e de Morro dos Conventos. Foi nesta região, ou melhor, ao longo desta estrada que alcançava a praia (antigo caminho de Souza e Faria-1728), onde, inicialmente, se instalaram as primeiras famílias.

Em 1920, muitos dos lotes estavam sendo vendidos para a construção do novo prédio da Prefeitura, concluído em 1923. O município foi elevado à categoria de cidade em 1921¹⁰, com uma população de 40.180 habitantes. Nesta época, não havia ainda iluminação elétrica nas ruas da cidade. A iluminação pública utilizada era a gás, determinada desde 1876.

Quando alguém queria fazer uma casa, requeria a terra da Prefeitura. Ofereceram a meu pai ali na Rua Getúlio Vargas. Mas meu pai preferiu vir mais perto da água, onde a mãe pudesse lavar roupa.” (década de 20). (DALL’ALBA, 1997 in Relato do Sr. Cid de Carvalho).

Antes da iluminação elétrica, houve a campanha do lampião. Pedia-se que cada família colocasse um postezinho com um lampião. José Israel até mandou fazer lampião bonito e grande. Tinha mais ou menos um meio metro, com vidros grossos. Lembro bem isto na descida do Colégio Normal. Depois veio a iluminação elétrica, bem fraquinha, comparando à de agora. (década de 20). (DALL’ALBA, 1997 in Relato do Sr. Cid de Carvalho).

O relato de idosos, na obra de DALL’ALBA (1997), registra as formas espaciais da cidade neste período:

A praça de Araranguá era um pasto mal cuidado onde a turma largava os cavalos e gado para pastar. Cada canto da praça tinha coqueiros. A intendência era ali onde está

¹⁰ Dall’Alba, Pe. João Leonir: “Memórias do Araranguá”. Ed. Lunardelli.

o Elane Garcia. A Cadeia estava entre a Igreja e a casa de João Raupp. A cadeia era uma casinha comprida, muito singela, muito fraca, com grades de madeira. Numa parte da cadeia era a barbearia do Jerônimo Barbeiro..... Isto por volta de 1908 ou 1910. (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. Perry Kretzschmar Pacheco).

Em nosso tempo de escola (década de vinte) brincava de barro, de ré. Ali na Rua Sete era tudo capoeira.Rua 15 de Novembro, Rua Getúlio Vargas, todas as ruas eram de areia....Para irmos a praia levávamos um dia inteiro de carro de boi. Às vezes a gente levava a turma que ia lá no verão. Não havia casas. Faziam tendas. Era tudo capoeira, tudo buiá.... (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. Pedro Marto Pereira)

Percebe-se também que, na sociedade Araranguaense, havia uma preocupação com o embelezamento da cidade (símbolo de desenvolvimento), comentando-se sobre a falta de ajardinamento nas ruas. O anseio da população em se ter as ruas e a praça arborizadas e alinhadas para o usos dos pedestres e dos demais transeuntes em veículos ou outros meios de transporte ficara registrado em notas de jornais antigos. Além do aumento da intensidade dos usos, pelo crescimento da população que agora vive na área urbana, novos usos também se acercam da praça e das ruas, como as festas religiosas cada vez mais disputadas, relatadas por DALL'ALBA (1979) de N^a S^a dos Navegantes nos dias 03 e 04/02, a Festa do Espírito Santo, no dia 22/05 e a Festa da padroeira, N^a Sr^a Mãe dos Homens, no dia 02/06. Araranguá, muito lentamente, desenvolvia, assim, seus primeiros traços de urbanidade.

3º PERÍODO (1926-1957)

A Industrialização Catarinense e a inserção econômica de Araranguá: repercussões da estrada de ferro na cidade.

A industrialização catarinense, o papel econômico do sul do estado e de Araranguá

A maioria do nosso comércio era com a serra. Vinham tropas e tropas. Transporte era feito de tropa de carga e de carreta de boi. Quando chegou o trem, esperava-se que desse um progresso muito grande, como foi de fato. Foi o trem que levantou Araranguá, que deu vida. (década de 20). (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. Cid de Carvalho).

A industrialização em Santa Catarina, assim como no Brasil inteiro, foi definitivamente estimulada pelas 1ª e 2ª Guerras Mundiais¹¹. Neste contexto, o destaque, em Santa Catarina fica para as cidades de Blumenau e Joinville que, já neste período, apresentavam um parque industrial bastante diversificado. Enquanto isso, no sul do estado, ainda predominavam as atividades do setor primário, com destaque para a pecuária de suínos e para as unidades de processamento de produtos suínos – as fábricas de banha, produto estimulado e muito comercializado entre os anos de 1890-1920. Segundo CUNHA (1982:101), esta região produzia 60% da banha que era vendida para fora do estado. Nestas circunstâncias, a farinha de mandioca também era de grande representatividade. A estrada de ferro veio incrementar a economia de Araranguá, agilizando consideravelmente o transporte de mercadorias e passageiros com as demais cidades, e principalmente com Laguna, que escoava toda a produção do interior, mediante o porto, para São Paulo e Rio de Janeiro. As principais atividades econômicas que

¹¹ PRADO JÚNIOR (1982).

empregavam a maior quantidade de mão-de-obra eram, certamente, a agricultura e pecuária, tanto de subsistência como para exportação. A obra de HOBOLD (1994) registra em números as quantidades de farinha, mandioca, milho, feijão, açúcar e outros produtos que também eram enviados para comercialização em Laguna, como a banha, o couro, a carne charqueada, a madeira, etc. Em janeiro de 1923 estava concluído o trecho Tubarão-Criciúma e, em fevereiro de 1926, as obras da construção chegam até a margem esquerda do rio Araranguá, na localidade da Barranca. A estrada de ferro deveria chegar até Torres, mas uma grande enchente aconteceu em Araranguá naquele período e destruiu a ponte na qual passaria a estrada de ferro, fazendo com que os planos de continuação dos trilhos fossem abandonados (HOBOLD, 1994). Em janeiro de 1927, foi inaugurado o transporte de passageiros que ligava Araranguá até Imbituba e, em 1928, dá-se o início ao novo ciclo de transporte de cargas. Ainda segundo este mesmo autor, o transporte ferroviário veio substituir o fluvial (pelo rio Araranguá), que não oferecia mais condições de navegabilidade. E por quarenta anos, este foi o principal meio de transporte que ligava Araranguá às demais cidade.

Durante este período de quarenta anos, Araranguá sofreu diversos desmembramentos de seu território, ocasionando declínio populacional e também alterações econômicas. Em 1925, houve o desmembramento de Criciúma, região de crescente prosperidade econômica e populacional em virtude da intensa exploração carbonífera. É importante observar que, ainda durante todo este período de quarenta anos, além das atividades primárias e extrativas serem a principal fonte econômica da região, a população de Araranguá também era essencialmente rural. O trabalho no campo dependia exclusivamente de mão-de-obra, o que justifica também o pequeno crescimento urbano da sede municipal, ou da cidade propriamente dita. Pelos dados do IBGE, a partir de 1940, constatamos a predominância de 91.48% de população rural. O equilíbrio entre a população rural e urbana só aconteceria na década de 70, tendo ainda como predominante, a população rural.

Entre os anos de 40 e 50, houve o desmembramento da localidade de Turvo (1948), que apresentava, já em 1940, uma população de 6005 habitantes. Em 1953, ocorre a emancipação de Sombrio, o que explica

o considerável declínio populacional, pois, em 1950, este município tinha 11.205 habitantes.

Em 1940, o setor industrial (de extração e transformação), caracterizado principalmente pelas fábricas de banha, empregava 988 pessoas, enquanto no setor secundário (comércio e serviços) era representado

MARK-UP MULTIPLICADOR	
(***) Preço de venda (em %)	100,00%
(--) ICMS s/ Vendas	-17,00%
(--) COFINS	-2,00%
(--) CSL/TRPJ	-----
(--) PIS	-0,65%
(--) Comissões s/ Vendas	-3,50%
(--) Descontos p/ negociação	-10,00%
(--) Índice de custos indiretos	-6,66%
(--) Lucro desejado (conforme a mercadoria)	-5,00%
SOMA (100% menos deduções em %)	55,19
MARK-UP MULTIPLICADOR (100 : SOMA)	1,811922

por 3.331 trabalhadores, e o setor primário (pecuária e agricultura), por 15.590 trabalhadores¹². Esta característica só irá modificar a partir do processo de industrialização e urbanização que a cidade sofrerá, a partir da década de 50, movimento este estimulado pelo governo federal em todo o país, buscando a expansão industrial e causando a expansão rodoviária – aceleração da circulação e do comércio de mercadorias entre cidades e estados, ampliando vertiginosamente a rede de ligação entre elas.

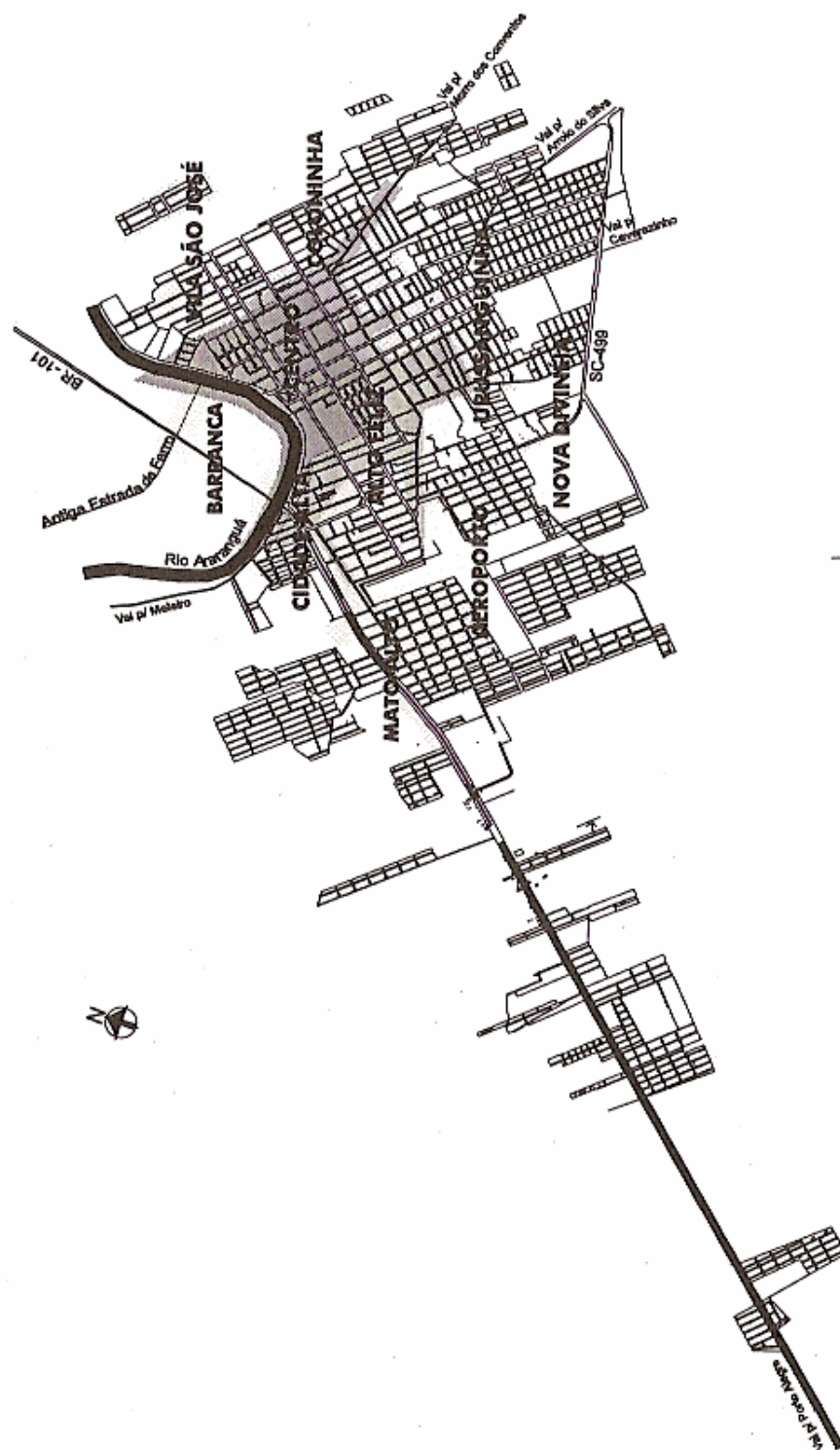
Como parte do plano de ação para o desenvolvimento econômico, o governo estadual, a partir de 1947, iniciou as obras para desenvolver a estrutura rodoviária no estado. Este sistema garantiria o rápido escoamento dos produtos e uma melhor comunicação entre as cidades. Inicialmente, foi construída a BR-2, atual BR 116, e mais tarde, “com muitas interrupções”, foi construída a segunda integração em nível nacional – a BR 101, ligando SC aos demais estados. Os demais sistemas de transporte, ferroviário e fluvial são praticamente esquecidos. No caso de Araranguá, a estrada de ferro é simplesmente retirada, como afirmam alguns moradores, “sem dar qualquer satisfação”.

A configuração urbana de Araranguá

Apesar de a economia estar voltada para produção das atividades primárias, as casas comerciais e de prestação de serviços também iriam se desenvolver significativamente neste período, tendo

¹² Dados estatísticos do IBGE, senso de 1940.

Mapa de Evolução Urbana



Legenda

UNISUL - Universidade
do Sul de Santa Catarina

Arquitetura e Urbanismo

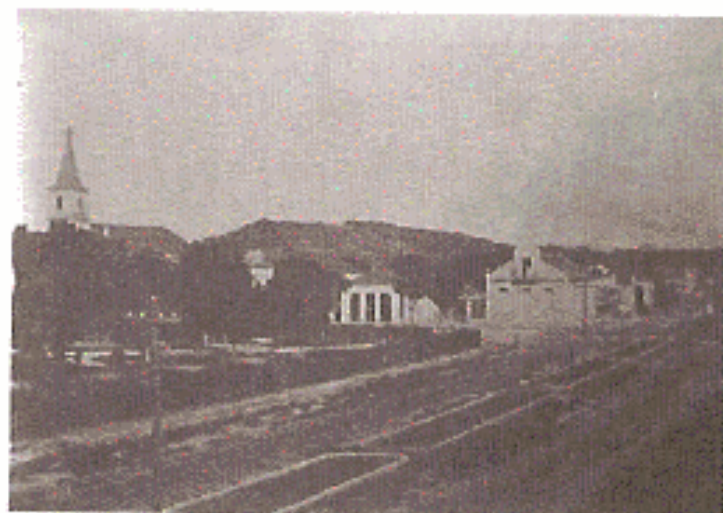
Contribuintes:
Prefeitura Municipal de
Araranguá

Ano: 2002 5/100000

da fundação até 1938
de 1938 a 1957
de 1957 a 1979

em vista a facilidade de comunicação que a cidade tinha com Tubarão e com Laguna, trazendo cada vez mais variedades de produtos e serviços. Em um jornal da época - "Jornal da Manhã", algumas notas sobre acontecimentos dos anos 30 até 70 foram registrados. Num destes artigos comenta-se que, em Araranguá, na década de 30, havia um comércio razoável de ferramentas, fazendas, chapéus, remédios e mantimentos.

A população, nesse período, era de 50 mil habitantes. Desde 1926, almejavam a construção de um Hospital, o qual inicialmente seria instalado em um prédio comprado pela prefeitura, até que as obras fossem concluídas, muitos anos mais tarde, em 1951. Hoje, neste prédio, funciona a atual unidade de Saúde Bom Pastor.



Vista aérea da Praça Central - década de 30

É na década de trinta, também, que se verifica a instalação de luz elétrica nas principais áreas públicas da cidade:

Tenho um caso para contar quanto à implantação de energia elétrica em Araranguá. Foi ideada pelo Padre Antônio Luiz Dias, português. Foi começada com máquinas a vapor. O padre dizia que ia dar muito lucro... Iniciou a vapor aí no DNER. Mais tarde passaram a hidroelétrica em meleiro....quando houve a implantação do moinho de trigo do Walter Belinzoni e da fábrica de tecidos do França Guilherme Hahn e outras indústrias que se planejava iniciar, conseguiu-se que viesse a energia elétrica da Siderúrgica (início da década de trinta). (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. João de Souza Machado).

No que diz respeito, ainda, aos serviços de urbanização durante a década de 40, foram calçadas as primeiras ruas e avenidas da cidade, ainda com paralelepípedo. Também neste período, foi registrada, em nota de Jornal, a necessidade de pavimentar a Av. Getúlio Vargas, para

facilitar o acesso e o transporte à praia, em virtude do “florescimento do Turismo”.

O segundo levantamento aerofotogramétrico da cidade, de 1957, revela a expansão da cidade na direção sul, local que seria denominado futuramente de Bairro Alto Feliz e, para a direção sudeste, o Bairro Urussanguinha. As antigas estradas que conectam a cidade até Meleiro (margem direita do Rio) e até Sanga do Marco (margem esquerda) já aparecem bastante ocupadas (em função das diversas atividades desenvolvidas nas margens do rio, como o transporte, a pesca, usos domésticos, etc). A partir destas estradas, surgiram as primeiras ramificações viárias do futuro Bairro da Cidade Alta (margem direita), que se caracterizaria, na década de 60, como um bairro industrial.

A BR 101, antes chamada de BR 59, encontrava-se (na região de Araranguá, durante a década de 60), ainda em construção. Prevvia-se sua conclusão para o final do ano de 1965. Pelo



Vista parcial - década de 40

levantamento aerofotogramétrico de 1957, observa-se que o trecho sul, a partir do rio (ligando Araranguá a Torres) já estava aberto, assim como a ponte que atravessa o rio Araranguá já estava concluída. Naquele ano, a estrada avançara poucos metros além da ponte. O Jornal da cidade, “O Sul”, de 1964, comentou sobre a dificuldade dos habitantes em atravessar as margens do rio por existir somente a ponte federal, passando na altura do bairro Cidade Alta.

Quando passou a federal eu tomava conta de catorze lotes de terras do Gustavo Rocha. Havia muita mata. Foi derrubada. Aí o dono tinha preferência e depois os outros....era aqui no banhado, para os lados de Maracajá. Aquilo era um banhado perigoso. Consumiu muitas toneladas de terra... (DALL'ALBA, 1997 in Relato do Sr. João de Souza Machado).

A abertura da BR 59 (futura BR 101), “margeando a cidade”, certamente estimulou a instalação de indústrias e comércio. O transporte aéreo também marcou historicamente e espacialmente a cidade de Araranguá. Antes de se abrir a pista do aeroporto, já pousavam sobre o rio Araranguá, os hidroaviões. Isto desde a década de 20. A pista do aeroporto, construída na década de 40, veio estimular a expansão urbana nesta região, para a formação das primeiras ruas do Bairro Nova Divinéia e Lagoa, mas não funcionou por muitos anos.

Depois, sim, organizaram um aeroporto muito bonito que está ali... funcionou um tempo. Por questões econômicas, a companhia cortou esta linha. O povo doou as terras ou vendeu, mas quase de graça. Era um dos melhores aeroportos do sul de Santa Catarina.

Em 1957, seria construída a nova Igreja Matriz. As linhas de ônibus que circulavam pela cidade ligavam as localidades de Mato Alto, Casa de Saúde Dr. Ângelo, Cidade Alta até o Centro da Cidade. A avenida 7 de Setembro não estava concluída, pois comenta-se em outra nota do Jornal, que na década de 70 vários terrenos haviam sido desapropriados para se dar continuidade de abertura nesta via.

Este foi um período de crescimento urbano e econômico muito significativo para Araranguá, notadamente a década de 50, em que se verifica um salto de 20% de crescimento da população urbana, característica esta que irá mudar “a cara” da cidade. Araranguá manter-se-á como pólo econômico do extremo sul apesar dos diversos desmembramentos sofridos ao longo deste período, reforçando cada vez mais esta característica ao longo dos anos que seguirão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Características peculiares de Araranguá

O crescimento da malha urbana de Araranguá se configurou pela forma concêntrica até a década de 60, e ainda, predominantemente

pela margem direita do rio araranguá. Esta forma concêntrica se caracteriza pela expansão de novas localidades e bairros sempre em torno do Centro da cidade, aproximando sua forma ao círculo. O relevo daquela localidade, onde se implantou o centro da cidade – numa planície, livre das enchentes do rio, foram fatores naturais que certamente contribuíram para este tipo de crescimento, assim como os demais bairros que se constituíram cronologicamente, ocupando inicialmente as áreas mais altas e evitando os baixios – (entre Mato Alto e Cidade Alta, por exemplo). A exceção a esta regra é o bairro da Barranca, que se desenvolveu em uma baixada e sofre periodicamente com as inundações do rio. Hoje, podemos constatar que a localização ou a forma de implantação da linha férrea e sua estação não foi ideal, pois além dos investimentos da própria construção que foram prejudicados com as cheias, estes equipamentos atraíram muitas famílias para o local, estimulando a moradia em uma área considerada hoje, de ocupação de risco.

Até a década de 50, a cidade não havia ainda experimentado o salto de crescimento econômico e populacional que marcaria uma nova fase na expansão de sua malha urbana. Por isso que os dois primeiros períodos históricos se caracterizam pela densificação da área central com alguma expansão urbana, sempre em torno do Centro. No final da década de 50, denota-se o reflexo da expansão do sistema rodoviário nacional – a BR 101, que iria estimular a alteração da forma concêntrica de crescimento da cidade para a forma linear, alongando a malha viária em direção sudoeste, para se fazer o acesso com a BR (ver no mapa, a linha do atual perímetro urbano). Começaram a ser construídos os primeiros loteamentos urbanos que formaram os bairros de Alto Feliz, Cidade Alta e Mato Alto. O crescimento concêntrico não é totalmente desfigurado, pois os bairros Vila São José e Urussanguinha, também através de loteamentos, serão formados a partir deste período.

Assim, a característica que qualifica Araranguá como “Cidade das Avenidas” até o final da década de 50 foi preservado. Seria a partir deste período, com a expansão da industrialização e de novos loteamentos, que o plano do Eng. Mesquita, de 1880, seria desvirtuado, esquecido ao longo do processo de expansão da malha viária da cidade. Apenas na área central o plano de Avenidas é marcante. As avenidas 7 de Setembro, Capitão Pedro Fernandes e Getúlio Vargas são

praticamente as únicas avenidas originárias no Plano que se estendem além do Bairro Central e que o interligam a outros bairros. Será no segundo período (a partir da dec. 60), que compreende a fase econômica da industrialização e a inversão da população (passando a ser predominantemente urbana), o que irá marcar definitivamente grandes alterações no espaço urbano de Araranguá.

REFERÊNCIAS

CABRAL, Oswaldo R. "História de Santa Catarina". RJ:Laudes, 1970.

HOBOLD, Paulo: "A História de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até o ano de 1930." Porto Alegre: PALMARICA/EST, 1994.

SENNA, Bernardino Campos e org por DALL'ALBA, Pe. João Leonir: "Memórias do Araranguá". Florianópolis: Lunardelli, 19.....

DALL'ALBA, Pe. João Leonir: "Laguna antes de 1880: documentário." Florianópolis: Lunardelli/UDESC, 1979.

CUNHA, Idaulo José: "Evolução econômica e industrial de Santa Catarina". Florianópolis: FCC, 1982.

LUCENA, Liliane M. F. de: "Laguna de Ontem a Hoje: Espaços Públicos e Vida Urbana". Dissertação de mestrado em Geografia. Florianópolis: UFSC, 1998.

PRADO JÚNIOR, Caio: "História Econômica do Brasil". São Paulo, Brasiliense, 1992.

PIAZZA, Walter F: **"Santa Catarina: sua História"**. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

SANTOS, Silvio Coelho. **"Nova História de Santa Catarina"**. 2ª ed. São Paulo: Símbolos, 1991.

ULYSSEA, Saul: **"A organização da Justiça e do Império e a História da Comarca de Laguna"**. Porto Alegre: Estab. Gráfico Stª Terezinha, LTDA, 1955.

GALVÃO, Manuel N. Fonseca. **"Notas Geográficas e Históricas sobre Laguna"**. Desterro: Desterro, 1884.

GOULART REIS FILHO, Nestor: **"Quadro da Arquitetura no Brasil"**. SP: Perspectiva, 1987.

PIMENTA, Margareth de C. Afeche: **"Araranguá: expansão e plano urbano"**. Artigo publicado na revista Geosul, Florianópolis: UFSC, jan/jun2000

Outras fontes

Relatório PIDSE: Programa Integrado de Desenvolvimento Sócio-Econômico. SEPLAN/SC, 1990.

Levantamentos Acrofotogramétricos de 1957 e 1979: SEPLAN/SC

Jornais municipais: **"O Sul"** - ano de 1964 e **"Jornal da Manhã"**- ano de 1998.