

## EVOLUÇÃO URBANA

### 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”<sup>1</sup>. Por isso, eram conhecidas pelos navegadores as “estações de aguada”<sup>2</sup> 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. E assim, naquelas três “estações de aguada” foram fundados os primeiros povoados, sendo o de Santo Antônio dos Anjos de Laguna (1684) o último povoado mais ao sul, por onde passava a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas.

A fundação da Colônia de Sacramento, em 1680, às margens do Rio da Prata (avançando assim sobre o território Espanhol), assegurava condições para exploração de minérios pelo interior do continente, e Portugal procuraria assegurar a manutenção desta colônia a qualquer custo. 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. A partir 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 para São Paulo. Também eram comuns as expedições enviadas para Sacramento, onde aconteciam freqüentes combates e efetuavam o reconhecimento e expansão do território.

Araranguá era, neste momento, apenas local de passagem obrigatória utilizada 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, 1994:31) O rio que atravessava esta região era o habitat privilegiado dos golfinhos, que imitiam sons estridentes, “iririn, iririn, iririn”, sendo denominado pelos índios de Iriringuá – bacia ou baixada dos golfinhos.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Selvagens, indígenas.

<sup>2</sup> Eram as baías, que pela constituição, formavam portos naturais. SANTOS, Silvio Coelho. “Nova História de Santa Catarina”. 2ª ed. SP: Símbolos, 1991.

<sup>3</sup> Em documentos oficiais posteriores, a região mais tarde receberia o nome de Araranguá.

\* LUCENA, Liliene M.F. “Laguna do Ontem a Hoje: espaços públicos e vida urbana”. Dissertação de Mestrado. Geografia, 1998.

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, 1987:44).

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 encontrado, 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 essa 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



Fonte: SANTOS, Sílvio Coelho. 1991.

concluído o “Caminho do sul” alcançando a localidade de Rio Negro.<sup>4</sup> 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. (GALVÃO,1884). Em 1732, começam a ser outorgadas as primeiras cartas de sesmarias (provisórias), entre Tramandaí e São José do Norte.<sup>5</sup> Domingos Antônio, que era negociante de Torres, foi por muitos anos responsável como arrematário\* e com direitos fiscais, pelas passagens dos rios Araranguá, Maptuba e Tramandaí. Ele mantinha em cada rio, duas balsas bem avantajadas e canoas para as travessias freqüentes 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. Esse 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 luar durou 150 anos (1732-1880). A estrada era 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 dessa povoação, que permeia entre os anos de 1727 e 1730, mas o uso contínuo desse caminho pelo tráfego das tropas, que necessitavam de paradas periódicas, acarretou a ocupação paulatina da área, com estâncias de gado, casas, abrigos para as cargas, tropeiros e outros viajantes. A planície junto ao rio favorecia o povoamento da região. Algumas casas ofereciam serviços e 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.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> PIAZZA, Walter Fernando. *A colonização de Santa Catarina*. Ed. Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul; 1982: 67

<sup>5</sup> Somente em 1752 é que se começou a conceder sesmarias em caráter definitivo.

<sup>6</sup> HOBOLD, Paulo. *A História de Araranguá*. Ed. Palmarinca/Est.-Prefeitura Municipal de Araranguá; 1994:50

*“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 do Sul. (GALVÃO, 1884:53) 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 dessa região era conduzida para o porto de Laguna (ULYSSEA, 1955). As intenções da Coroa Portuguesa eram de povoar a região e incrementar sua economia. Havia incentivos a agricultura e a 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,1994:61), 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 diminuiria 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

## A ECONOMIA DA COLONIA E SEUS REFLEXOS EM SANTA CATARINA

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 (1992:193), a expansão das atividades agrícolas e comerciais para exportação, agora desvinculadas do monopólio da Coroa foi um grande incentivo ao seu desenvolvimento. Mas o fato da economia ainda estar fundamentada no desenvolvimento do setor primário, destinado a exportação, não possibilitava competir em preço e em quantidade com os produtos manufaturados oferecidos pelas importações. Santa Catarina também recebeu incentivos para o 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 (1982:17) 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 PIAZZA (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 será 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 cederá 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 estabelecer 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 sócio-culturais da comunidade. (REIS FILHO: 1987)

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.

Não há dúvidas 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 Cangicas 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)**



Vista parcial da Área Central - década de 10

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. Essas 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 a 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 infra-estrutura 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. Buscavam acompanhar essas novidades, fossem elas de moda e costumes ou em melhorias com a aparência física e higiene da cidade. Essa mudança de comportamento era para a cidade e sua população, sinônimo de desenvolvimento econômico e sócio-cultural. Araranguá, de acordo com seu crescimento populacional e econômico, iria também implantar as novas condutas sócio-culturais e espaciais que aconteciam nas cidades maiores.

## O PLANO URBANO DE ARARANGUÁ

Em 1886, Araranguá recebeu um projeto de arruamentos desenvolvido pelo engenheiro Antônio Lopes Mesquita, a pedido da municipalidade de Laguna. A característica que diferencia este projeto das demais formas de ocupação das cidades de colonização portuguesa no Brasil, é que consistia em 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 Ouvidor<sup>7</sup>. 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 a 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 contínuos 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 doutra 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, ocorria com os demais povoados da colônia. Mantinha-se a “cultura portuguesa” quanto a organização da póvoa ou da Vila ao redor de uma Praça, onde instalava-se os poderes religiosos e civis. A praça era o espaço público utilizado para a concentração da população. Onde as declarações públicas, leis e manifestações políticas eram expostas, e 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 ficava com vista para o mar, lagoa ou rio, 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 a 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), essa 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 a 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.

<sup>7</sup> O Ouvidor era um juiz posto pelo donatário em suas terras, para cuidar dos diversos assuntos jurídicos. A elevação de um povoado a categoria de Vila era um título de reconhecimento (político e econômico) atribuído, que lhe possibilitava sua integração política e econômica com as demais vilas e cidades da colônia, e a instalação da Câmara de Vereadores trataria dos assuntos ligados a vida civil daquela comunidade.

*“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 lotes<sup>8</sup>, dos 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 sócio-culturais, também almejadas pela sociedade araranguense, começam a ser organizadas. Em 1894, como entretenimento social, havia sido fundada uma banda musical. Os Clubes Recreativos seriam 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 a 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 ainda estavam sendo vendidos para a construção do novo prédio da Prefeitura, que só seria concluído em 1923. O município foi elevado a categoria de cidade em 1921<sup>8</sup>, 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, 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 Isael 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 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 barra, 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 butiá....” (DALL’ALBA, 1997 in Relato do Sr. Pedro Marto Pereira)*

Percebe-se que também, na sociedade Araranguense havia uma preocupação com o embelezamento da cidade (símbolo de desenvolvimento), comentando-se sobre a falta de arborização nas ruas. O anseio da população ficara registrado em notas de jornais antigos, em ter as ruas e a praça arborizadas e alinhadas para o uso dos pedestres e dos demais transeuntes em veículos ou outros meios de transporte. Além do aumento da intensidade dos usos, pelo crescimento da população que agora vive na área urbana, novos interesses também se acercam da praça e das ruas, como as festas religiosas cada vez mais disputadas, relatadas por DAL’ALBA (1979) de Nº Sª dos Navegantes nos dias 03 e 04/02, a Festa do Espírito Santo, no dia 22/05 e a Festa da padroeira, Nº Sª

<sup>8</sup> Segundo o Plano das Avenidas desenvolvido pelo Eng. Mesquita, de 1886.

<sup>9</sup> Dall’Alba, Pe. João Leonir: “Memórias do Araranguá”. Ed. Lunardelli.

Mãe dos Homens, no dia 02/06. Araranguá, muito lentamente, desenvolvia seus primeiros traços de urbanidade.

### 3º PERÍODO (1926-1960)

## 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 Mundiais<sup>10</sup>. 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 predominava 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 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 que aconteceu em Araranguá naquele período destruiu a ponte na qual atravessava 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 pluvial (pelo rio Araranguá), que não oferecia mais condições de navegabilidade. E por quarenta anos, esse foi a principal meio de transporte que ligava Araranguá às demais cidade.

Durante esse período, Araranguá sofreu diversos desmembramentos de seu território, ocasionando um declínio populacional e também



Vista aérea da Praça Central - década de 30

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 esse 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 acontecerá na década de 70, tendo ainda como predominante, a população rural.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE ARARANGUÁ								
	1940		1950		1960		1970	
<b>Urbana</b>	5.049	8.52%	5.663	14.55%	8.542	34.93%	12.494	47.67%
<b>Rural</b>	54.224	91.48%	33.260	85.45%	15.919	65.07%	13.717	52.33%
<b>Total</b>	59.273	100%	38.923	100%	24.461	100%	26.211	100%
Área Territorial	125.603 ha							

Fonte: IBGE

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 por 3.331 trabalhadores e o setor primário (pecuária e agricultura), por 15.590 trabalhadores<sup>11</sup>. Essa característica só irá se 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.

Mas como fator econômico importante para o setor primário do município, é relevante destacar que na década de 60 tem-se o início da plantação de arroz:

*“...fui dos primeiros plantadores de arroz. A turma dizia que não dava arroz naquele banhado (proximidades do rio negro). Eu dizia que dava. Arrendei o banhado para um fazendeiro do Rio Grande. Aí encaminhou. Era em 1960. Logo todo mundo começou a plantar arroz.” (DALL’ALBA, 1997 in Relato do Sr. João de Souza Machado).*

A partir de 1947, o governo estadual inicia as obras para desenvolver a estrutura rodoviária no estado, considerando ser esta a melhor maneira de incrementar a produção agrícola e industrial. O sistema rodoviário garantiria o rápido escoamento dos produtos e uma melhor comunicação entre as cidades. Inicialmente é construída a BR-2, atual BR 116, e mais tarde, “com muitas interrupções”, é construída a segunda integração à nível nacional – a BR 101, ligando SC aos demais estados. Os outros sistemas de transporte, ferroviário e fluvial foram praticamente esquecidos. No caso de Araranguá, a estrada de ferro é simplesmente retirada, como afirmam alguns moradores, “sem dar qualquer satisfação”.

As décadas de 50 a 70, em praticamente todo o país, constituem uma fase de transição econômica e populacional, com uma inversão abrupta de valores econômicos, sociais e espaciais. O processo de industrialização provoca um movimento de migração da população rural para o meio urbano, que buscam melhores condições de vida, com salários mensais (diferente do lucro por safra) melhores atendimentos à saúde e educação. Marca-se assim o início de um novo período econômico para o país e para Araranguá.

<sup>10</sup> PRADO JÚNIOR (1982).

## A CONFIGURAÇÃO URBANA DE ARARANGUÁ



Vista parcial da Praça Central - década de 30

Apesar da economia estar voltada para produção das atividades primárias, as casas comerciais e de prestação de serviços também irão se desenvolver significativamente neste período, tendo em vista a facilidade de comunicação que a cidade tem 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, e num destes artigos comenta que em Araranguá, na década de 30, havia um comércio razoável de ferramentas, fazendas, chapéus, remédios e mantimentos.

A população, neste período (sem emancipações, a exceção de Criciúma) 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.

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, registram em nota de Jornal sobre 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, onde que seria denominada 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 dessas estradas, surgem as primeiras ramificações viárias do futuro Bairro da Cidade Alta (margem direita), que se caracterizará, na década de 60, como um bairro industrial.



Vista parcial - década de 40

A BR 101, antes chamada de BR 59 encontrava-se, na região de Araranguá, durante a década de 60, ainda em construção; prevendo sua conclusão para o final do ano de 1965. Pelo 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 avançava poucos metros além da ponte. No Jornal da cidade, “O Sul”, de 1964, comenta da 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 especialmente 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 Lagoão, 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.” (op. cit.)*

<sup>11</sup> Dados estatísticos do IBGE, senso de 1940.

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 comentase em outra nota do Jornal, que na década de 70 vários terrenos haviam sido desapropriados para se dar continuidade de abertura nesta via. Esse 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% no 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 desse período, reforçando cada vez mais esta característica ao longo dos anos que seguirão.



Vista aérea - década de 40

#### 4º PERÍODO (1960-2001)

#### ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E EXPANSÃO URBANA

#### ARARANGUÁ: PÓLO URBANO E ECONÔMICO DO EXTREMO SUL

Em 1967, ocorre o desmembramento do município de Maracajá e em 1995 de Balneário Arroio do Silva. Os desmembramentos explicam os diversos decréscimos populacionais sofridos pelo município. É importante observar que a inversão da população, de rural à urbana acontece após a década de 70, quando a política econômica nacional era de industrializar e urbanizar o país.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE ARARANGUÁ								
	1970		1980		1990		2000	
<b>Urbana</b>	12.494	47.67%	25.308	75.14%	33.519	83.05%	45.052	82.36%
<b>Rural</b>	13.717	52.33%	8.377	24.86%	6.841	16.95%	9.654	17.64%
<b>Total</b>	26.211	100%	33.685	100%	40.360	100%	54.706	100%
Área Territorial					412Km2		298 Km2	

Fonte: IBGE

As variações econômicas que observamos na tabela seguinte também são projeções da situação econômica que acontece no país. A análise econômica de um município requer a compreensão das modificações globais, para então poder explicar o local. A economia de Araranguá, conforme consta no levantamento histórico, estava integrada no século XIX a economia colonial através do transporte do gado para a região das minas. Mesmo após Laguna ter deixado de ser o porto de escoamento de charque, esta Vila no extremo sul de Santa Catarina, continuou sendo utilizada como último ponto do litoral a receber o gado dos Pampas Gaúchos.

Por isso, a ligação da cidade com o gado e seus derivados sempre foi muito ‘íntima’. Assim, no início do século XX, a cidade já beneficiava o couro do gado para a produção de sapatos e roupas para vaqueiros e na segunda metade do mesmo século Araranguá passa a intensificação da produção de calçados e produtos de couro, integrado a Sombrio e ao Vale dos Sinos, no Rio Grande do Sul.

Os dados do IBGE demonstram o crescimento nas taxas do pessoal ocupado no setor secundário e terciário, face à redução na agricultura: esta passou de uma ocupação de 47,45% do contingente de trabalhadores em 1970, para 12,41% em 1989.

Atualmente, o setor primário é o menos significativo de Araranguá. Segundo o IBGE, desde 1985 a estrutura fundiária de Araranguá se caracteriza por minifúndios (propriedades de até no máximo 50 ha), representando 93% do total. Nestas propriedades, predomina-se a utilização de culturas de alto rendimento por hectare, normalmente associadas a bovinocultura leiteira e/ou criação de animais de pequeno e médio porte, que representam uma renda suplementar para o agricultor, em muitos casos. Nas grandes propriedades restantes, a tendência é o emprego de culturas extensivas (arroz) e principalmente a bovinocultura de corte e/ou leiteira.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA ARARANGUÁ <sup>12</sup>							
	1970	1980	1989	2000	Taxa Média Geométrica de Crescimento Anual %		
					1970-80	1980-89	1989-00
<b>Primário</b>	3.535	2.280	1.862		-4.29	-2.22	
<b>Secundário</b>	1.054	3.386	4.484		12.38	3.17	
<b>Terciário</b>	2.867	6.535	8.655		8.58	3.17	
<b>Total</b>	7.456	12.201	15.001		5.04	2.32	

Fonte: Fundação IBGE – Censo Demográfico de SC.

O parque industrial araranguense está, desde a década de 80, estruturado na sua maioria, de estabelecimentos de micro e pequenas empresas. Pelos dados da tabela (PEA), observa-se que no período de 1970-80, o número de estabelecimentos aumentou a uma taxa média geométrica de 1,95%

ao ano e no período de 1980-1989, regrediu a uma taxa média de 1,62%, demonstrando uma instabilidade quanto ao número de estabelecimentos. Esse crescimento configurou-se pelo surgimento de indústrias de vestuários, calçados e artigos de tecidos, destacando-se até 1989, quando ocupava 55% da mão de obra do setor secundário.

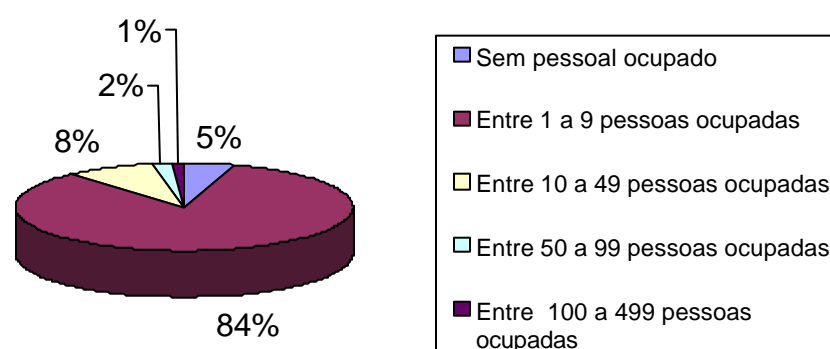
**Tab.01 Empresas por ano de fundação - ARARANGUA**

	total de empresas
Ano de 1969	31
Ano de 1970 a 1974	33
Ano de 1975a 1979	53
Ano de 1980 a 1984	106
Ano de 1985 a 1989	251
Ano de 1990 a 1994	546
Ano de 1995 em diante	707

Fonte: IBGE

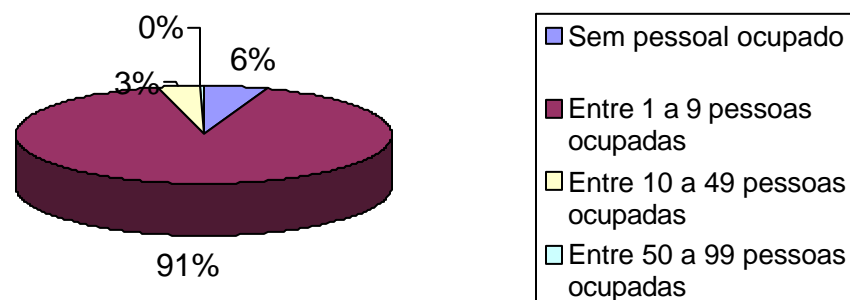
Em 1971, a administração municipal aprovou a Lei nº 503, de 3 de novembro de 1971, concedendo uma série de benefícios a quem instalasse indústrias no município (estímulo ao desenvolvimento industrial), tais como a isenção do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) e do Imposto Sobre Serviço (ISS), das taxas de licenças municipais, retorno de até 50% da participação da Prefeitura Municipal no Imposto sobre

**Gráfico 01-Araranguá: Empresas por pessoal ocupado-1989**



Fonte: IBGE, 2000.

**Gráfico 02- Araranguá: empresas por pessoal ocupado 1990 a 1994**



Fonte: IBGE, 2000 - SINE

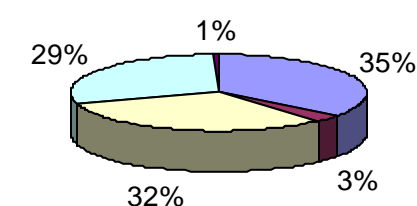
Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), recolhido pelo estabelecimento beneficiado. Essa lei permanece em vigor até a atualidade. Os prazos de isenção duram de 3 a 10 anos, arbitrados pelo chefe do executivo municipal. As indústrias de Araranguá se encontram organizadas na ACIVA – Associação Comercial e Industrial do Vale de Araranguá. O setor terciário – comércio e prestação de serviços é o mais importante na economia do município (destacando-se o setor de serviços), ocupando em 1989 um contingente de 3.713 trabalhadores. Este setor, também caracterizado por pequenas e médias empresas, atende além das necessidades da população de Araranguá, os municípios vizinhos também.

Mas, como aconteceu em todo o país, os setores econômicos de Araranguá entram em crise após a adoção do Plano Real. As mudanças econômicas mundiais e a imposição de um governo que adotasse a política neoliberal nos levam a abrir o mercado a importações. Nenhum setor da economia foi poupado. Além disso, o Plano Real, colocado em vigor em 1994, instituindo entre outras coisas a equivalência dessa moeda frente ao dólar. Essas resoluções levaram muitas empresas a duas decisões associadas ou não: modernizar ou se retrair. No caso de Araranguá fica visível a existência desses dois casos.

Diante do desemprego, aos trabalhadores restam também duas alternativas, montar seu próprio negócio ou procurar novos postos de trabalho. O primeiro caso justifica o que verificamos nos dados da tabela 01, em que a partir de 1994 houve um grande crescimento de empresas com de pessoal ocupado de até 9 trabalhadores (gráfico 2 e 3).

Atualmente, as atividades econômicas desenvolvidas na comunidade são todas ligadas a atividades urbanas. As agropecuárias são pouco representativas na economia de Araranguá, pelo menos nos dados oficiais de trabalhadores registrados. Conforme os dados do **gráfico 02**, podemos analisar que os setores: indústria, comércio e serviços, são responsáveis por 96% dos empregos do município. O setor das

**Gráfico 03- Araranguá-População Ocupada por Setores econômicos-2000**

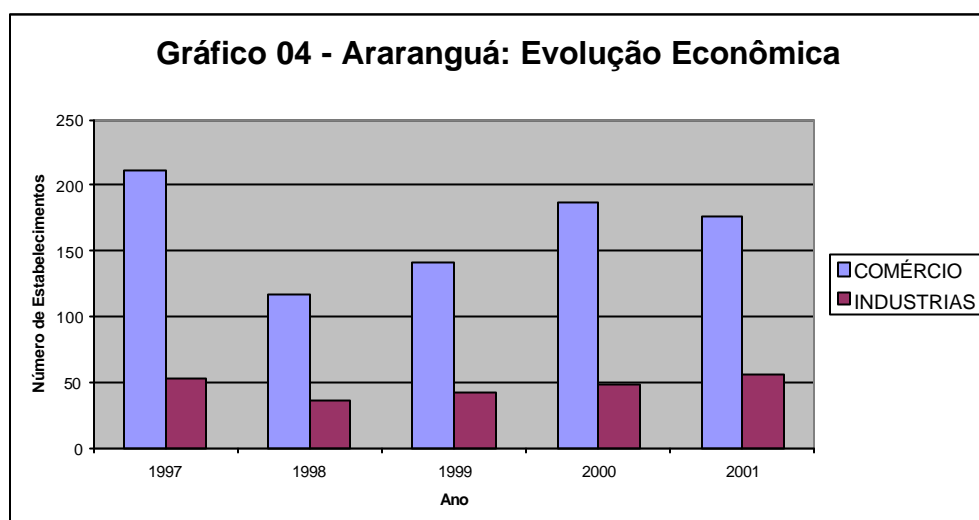


Indústria  
Construção civil  
Comércio  
Serviços

Fonte: IBGE, 2000

<sup>12</sup> População Economicamente ativa (PEA) compreende as pessoas de 10 anos ou mais, durante os doze meses anteriores a data do censo, tenham exercido trabalho remunerado em dinheiro, produtos ou mercadorias.

indústrias, com 35% de pessoal ocupado em sua maioria é formado por empresas fundadas entre os anos de 1990 até 2000 (ver tabela 01). Sendo este período responsável pelo surgimento de 1.253 indústrias na sua maioria de até nove empregados e ligadas ao setor de confecção.



Portanto a cidade de Araranguá possui nas pequenas e médias empresas a base da sua economia. Essa interpretação pode ser reafirmada com os dados de 1989, onde as empresas por pessoal ocupado nos mostram que o município tem a maior parte do pessoal ocupado trabalhando ou sendo empreendedor de algum pequeno negócio. Se considerarmos as empresas sem pessoal ocupado e as empresas com 1 a 9 pessoas elas formavam em 1985, um total de 89% da população ocupada. Sabemos que estas empresas utilizam-se de produção com pouca modernização e têm na confecção a sua maior produção. No gráfico 02, que reflete os mesmos dados, só que num período mais recente, (1990 a 1994), alguns dados bem característicos do Brasil, isto se dá através do processo de abertura econômica e a necessidade de concorrência das empresas com um número maior de empregados, gerando um processo de desaparecimento dessas atividades e o surgimento de empresas chamadas familiares.

**Gráfico 05 – Araranguá: Empresas por ramo de atividade total**

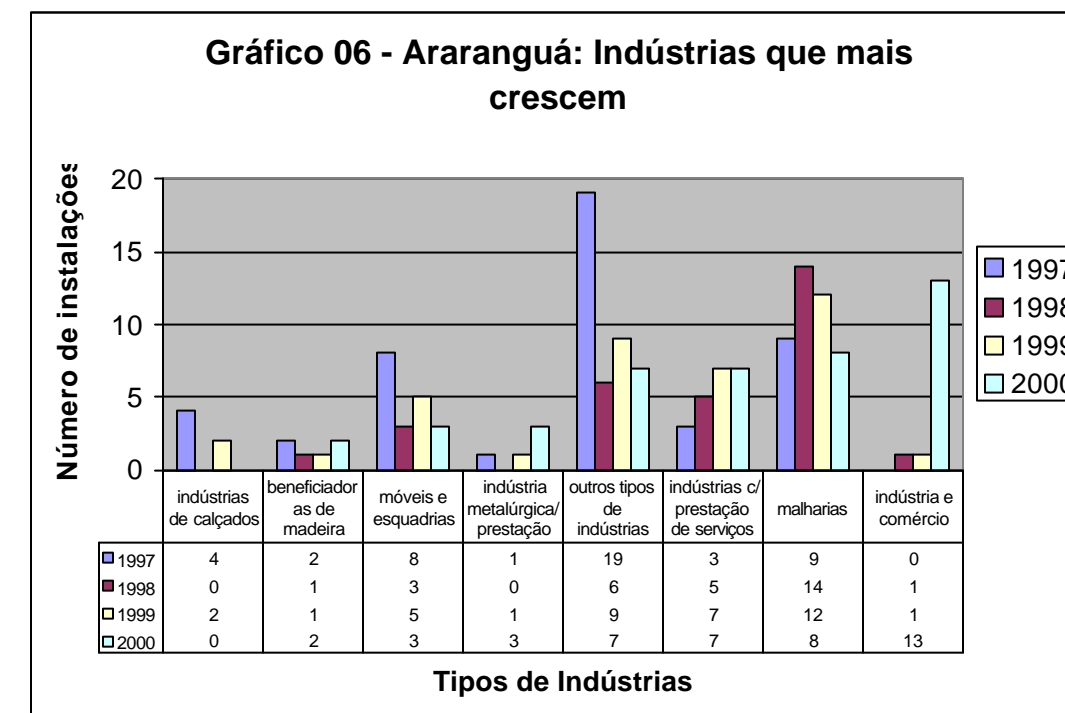
Confecção, peças do vestuário de malhas e couro	128
Artigos automotivos	8
Calçados e couro	28
Construção civil e artefatos	14
Fabricação de metais e adjacentes	6
Fabricação de móveis e subprodutos de madeira*	52
Produtos alimentícios	8

As demais empresas não foram enquadradas em nenhuma forma de classificação.  
 \*- neste setor foi incluído fábrica de móveis, artefatos de madeira, serragem e desdobramentos de madeira e esquadria de madeira – alguns setores por não ter representatividade não foram citados.  
 Fonte IBGE.

Dessa forma a comparação dos dois gráficos demonstra que no gráfico 01 havia empresas 2% das empresas com 50 a 99 pessoas ocupadas, e 1% com 100 a 499 trabalhadores. No gráfico 02 estes dados já desaparecem, sendo que as empresas que não possuem pessoal ocupado e as que possuem

até nove passam a somar 97% das atividades industriais da cidade. Isto significa a necessidade de readequação do poder público para dar suporte a esses pequenos empresários, evitando que aconteça a falência da maioria, nos primeiros anos de funcionamento, conforme informações do SEBRAE.

Segundo dados da prefeitura de Araranguá, atualmente o setor econômico do município está caracterizado pelas seguintes empresas:



Por isso é que Araranguá ainda hoje, é o pólo econômico da região que compõe a AMESC – Associação dos Municípios da Região de Araranguá. Os comerciantes do município estão organizados, em classes, através do Clube de Diretores Lojistas – CDL, onde conta com a ajuda do Serviço de Proteção ao Crédito - SPC, que vem contribuindo para o fortalecimento deste setor.

**Número de estabelecimentos regulamentados pelo município**

COMÉRCIO	1997	1998	1999	2000	2001	2002	total
Produtos veterinários	1	1	1	5	3	0	11
Vidraçarias	0	1	0	0	0	0	1
Comércio de móveis e eletrodomésticos	4	1	0	5	6	0	16
Comércio de artigos vestuários e calçados e tecidos			12	28	25	30	157
Comércio e representações em geral	3	5	5	11	17	4	45
Agências de viagens	1	0	2	3	1	1	8
Associações e instituições públicas	3	0	0	0	0	1	4
Associações comerciais	1	0	0	0	0	0	1
Corretores de seguros	0	0	0	1	0	0	1
Empresas Transporte coletivo	1	0	0	0	0	0	1
Outras empresas de prestação de serviços	3	1	8	5	3	6	26
Planos de Saúde	0	0	0	0	0	1	1
Sociedades sem fins lucrativos	5	1	0	0	8	1	15
Locação de bens móveis	3	1	2	3	1	1	11

Floricultura	3	1	0	1	0	0	5
Comércio de veículos usados	1	0	0	1	2	2	6
Transportadoras	7	1	3	1	6	1	19
Comércio eventual ou ambulante	1	0	0	0	0	1	2
Transportadora Com. e prest. Serviços	2	0	1	1	1	2	7
Hotéis/motéis/pensões e similares	0	1	0	1	1	0	3
Camping	2	0	0	0	1	0	3
Estabelecimento Ensino	4	0	2	0	1	1	8
Oficinas de consertos em geral	3	0	0	0	0	0	3
Retífica de motores	0	1	0	0	0	0	1
Construtoras	3	2	1	4	2	2	14
Filmagens, produções e locadora	3	0	0	1	0	0	4
Cine foto	0	0	1	1	0	1	3
Auto-Escola	0	0	1	0	0	0	1
Cobrança	0	0	0	1	0	0	1
Administradora de consórcio	1	0	0	0	0	0	1
Jogos eletrônicos, fliperama	0	0	0	1	0	3	4
Imobiliária	1	0	0	0	0	0	1
Abatedouro	1	0	0	0	0	1	2
Armarinhos	2	0	3	0	0	1	6
Próteses	2	0	0	0	0	0	2
Laboratórios (análises)	0	1	0	0	0	1	2
Serigrafia, letreiros e painéis	1	0	0	0	0	0	1
Posto de Distribuição de gás	1	2	0	0	0	0	3
Auto-elétrica	1	2	0	1	0	0	4
Empresa de comunicação	1	0	0	0	0	0	1
Farmácia e drogarias	1	0	0	0	0	0	1
Joalherias e óticas	1	0	1	0	1	1	4
Bancas de jornais e similares	1	0	0	0	0	0	1
Padaria e confeitaria	0	3	8	7	6	2	26
Livraria e papelaria	2	1	3	1	0	2	9
Máquinas e implementos agrícolas	0	0	0	2	0	1	3
Comércio de materiais de construção	7	3	4	10	7	3	34
Comércio atacadista de produtos	4	9	3	11	11	3	41
Outros tipos de comércio	22	36	32	29	37	23	179
Armazéns	17	2	1	7	8	1	36
Açougue	1	1	0	0	0	0	2
Peixaria	0	0	0	1	0	0	1
Peças e acessórios	2	2	1	8	6	3	22
Comércio de veículos e prestação de serviços	0	4	7	6	3	0	20
Agências de publicidade	0	0	1	1	4	0	6
Comércio de discos e fitas	0	0	1	0	0	0	1
Funerárias	1	0	0	0	0	0	1
Distribuidora de bebidas	1	0	1	0	0	1	3
Sociedades civis	1	0	3	0	0	0	4
Despachantes	2	0	0	0	0	0	2
Escritórios de contabilidade	0	0	1	0	0	1	2
Assessoria e consultoria programas e posse de dados	1	2	3	0	2	9	9
Casas lotéricas	0	0	0	0	0	1	1
Oficinas mecânica e chapeação e pintura	8	1	5	3	1	1	19
Comércio c/ assistência técnica	2	3	1	0	1	0	7
Salão de beleza	0	1	0	0	0	0	1
Barbearia	1	0	0	0	0	0	1
Clínica médica	2	1	0	2	0	2	7
Promoção de espetáculos artísticos	0	0	0	1	2	0	3
Bar/restaurante/lanchonetes	21	5	1	9	6	4	46
Outros tipos de estabelecimentos diversos	0	0	1	0	0	0	1
Boate	2	1	0	0	0	1	4

Empreiteiras: e incorporadoras	5	2	4	2	3	2	18
Supermercados	8	4	2	1	3	0	18
Posto de serviço para veículos	0	0	1	1	0	0	2
Posto de abastecimento	2	2	0	2	0	1	7
Borracharia	1	1	0	0	0	0	2
Renovadora/recauchutadora	0	0	0	1	0	0	1
	211	117	142	187	177	116	950
<b>INDUSTRIAS:</b>							
Indústrias c/ prestação de serviços	3	5	7	7	8	1	31
Outros tipos de indústrias	19	6	9	7	7	2	50
Engenho/beneficiadora de mandioca/trigo	1	0	1	0	0	0	2
Serralheria	0	1	2	2	0	0	5
Gráficas	4	1	0	0	0	0	5
Malharias	9	14	12	8	13	5	61
Móveis e esquadrias	8	3	5	3	2	2	23
Indústrias de alimentos	0	1	0	2	1	0	4
Indústrias de calçados	4	0	2	0	1	0	7
Indústrias cerâmicas	1	0	0	1	0	0	2
Indústria e comércio	0	1	1	13	18	12	45
Indústria metalúrgica/prestação de serviços	1	0	1	3	2	0	7
Indústria de plásticos	0	1	0	0	0	0	1
Indústrias de artefatos de cimento	1	1	1	0	1	0	4
Beneficiadoras de madeira	2	1	1	2	1	0	7
Beneficiadoras de cereais	0	1	1	0	2	1	5
Total Indústrias	53	36	43	48	56	23	259

Fonte: Prefeitura Municipal de Araranguá, 2002.

## A EXPANSÃO URBANA

O traçado da BR 101 influenciou decisivamente na forma da expansão urbana de Araranguá. Pela comparação entre as fotos aerofotogramétricas dos anos de 1957 e 1979, a área que mais se expandiu neste período foi ao longo das margens da BR 101, concretizando os bairros Cidade Alta, Mato Alto e Alto Feliz. São efetuados, a partir deste período, diversos loteamentos na periferia da cidade que hoje estão consolidados e formaram com outros loteamentos e desmembramentos, novos bairros. O



Foto de 2002: Açude Belinzone

Bairro Urussanguinha, já em formação na década de 50, encontra-se no ano de 1979 consolidado. Outro bairro que vem a se formar, fazendo limite com este último é o da Coloninha. Enquanto estes últimos bairros possuíam uma característica predominantemente residencial, os primeiros citados –

Cidade Alta, Mato Alto e Alto Feliz, eram bairros que diferenciavam-se pela presença de Indústrias, Galpões de serviços e armazenagem. O Açude Belinzoni está situado no Bairro Alto Feliz. Em 1979 esta região era considerada de periferia da cidade, onde, também ali, estavam implantadas algumas indústrias como registram as ruínas da antiga fábrica de beneficiamento de produtos agrícolas. Atualmente, este açude é administrado pelo poder municipal – a SAMAE, e ainda é o principal manancial que abastece a cidade de água. É bem marcante na foto de 1979 o imenso vazio urbano existente entre os bairros Centro, Urussanguinha, Cidade Alta e Alto Feliz. Esta área caracteriza-se por uma imensa baixada, freqüentemente inundada pelo rio Araranguá. Outra área que sofre com o problema das enchentes fica na localidade da Barranca. Apesar dos riscos que a população corre, de doenças, perdas matérias e até mortes; novas ruas e residências são construídas até hoje, dificultando o trabalho do poder público, que não encontra forma de resistir à ocupação. Na barranca, bairro ocupado por uma população de média e baixa renda, também algumas indústrias se instalaram na década de 60 e 70, como a antiga indústria de produtos químicos, utilizada atualmente como galpões de armazenagem de fumo. Em 1979 o Bairro Lagoão também estava em formação. Pelas observações feitas sobre a foto aérea de 1979, havia sido aberta uma rua que partia do Bairro Alto Feliz traçada para direção sul depois para o interior, mudando para a direção sudoeste, alcançando a BR 101. Atualmente estas ruas formam parte do anel viário e do perímetro urbano da cidade. A Vila São José também estava em formação, caracterizado por um bairro residencial. Em 1991 foi sancionada a lei municipal que delimita o perímetro de todos os bairros existentes.

O que caracteriza o crescimento urbano de Araranguá a partir da década de 70, como receptora do grande movimento de migração do campo, foi o volume de loteamentos que trouxeram um novo desenho à cidade, ignorando completamente o traçado inicial proposto no final do século passado, pelo Eng. Mesquita. Os loteamentos permitiram a ocupação urbana a baixos custos. Segundo PIMENTA (2000) “*O Plano Diretor aprovado em 1981, tenta controlar o processo de planejamento do solo, com vistas a recuperar a lógica urbana, preocupando-se com a conciliação dos novos empreendimentos com a malha já existente*”; Assim, diferentemente das demais cidades, o centro urbano de Araranguá apresenta uma malha muito mais ampla e prospectiva do que as expansões posteriores. A herança viária, que deu a denominação de “cidade das avenidas” foi esquecida ao longo do seu processo de crescimento urbano, marcado pela ausência de uma continuidade do Planejamento e por isso com total liberdade de exploração imobiliária.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS:

### AS CARACTERÍSTICAS PECULIARES DE ARARANGUÁ

#### A Malha Urbana

O crescimento da malha urbana de Araranguá se configurou pela forma concêntrica até a década de 70 aproximadamente, 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. O final da década de 50, denota-se o reflexo da expansão do sistema rodoviário nacional – a BR 101, que irá 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. Começam a ser construídos os primeiros loteamentos urbanos que formarão 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. Sem dúvida que o acesso rápido a BR estimulou o crescimento econômico e populacional da cidade, fortalecendo sua vocação inata de pólo econômico do extremo sul.

O último período, o qual se vivencia atualmente, é uma continuidade do período anterior, no que diz respeito a tendência de crescimento, ou seja, linear – acompanhando a BR 101, e concêntrica, densificando algumas localidades onde já existia alguma ocupação e infra-estrutura: Jardim das Avenidas, Coloninha e Urussanguinha. Parece haver neste período um fortalecimento da ocupação da estrada que liga a cidade ao Morro dos Conventos. No entanto, nestas últimas décadas se verifica uma expansão extraordinária do limite da área urbana (em 1989); além da sanção da lei que cria a delimitação dos bairros (em 1990); cujos novos loteamentos são construídos ao longo da BR 101, muito isolados de qualquer infra-estrutura urbana já existente – Polícia Rodoviária, Sanga da Areia, Sanga da Toca,... o que ocasiona no encarecimento da infra-estrutura urbana para o poder público.

#### Patrimônio urbano e arquitetônico históricos na área central da cidade.

A área central da cidade de Araranguá – constituída pela Praça e quadras adjacentes mantém sua característica histórica de ocupação urbana que merece ser valorizada. Não apenas a disposição

da malha viária em forma xadrez e a localização da Igreja, de frente para a praça e estas de frente para o leito do rio (características urbanas de colonização portuguesa), mas também quanto a forma de ocupação destas quadras, em terrenos estreitos (de fita), que ocasionam na construção de edificações “coladas” nas laterais dos lotes, sem afastamentos. Outra característica que chama atenção nesta área é a predominância de dois a três pavimentos, principalmente nas quadras adjacentes a praça, dando um aspecto de compacidade e homogeneidade (de altura) a região (características predominantes nas cidades de colonização portuguesa do séc. XIX e início do séc. XX). As edificações ali encontradas são de datas de construção muito variadas, quase todas não constituem mais as primeiras edificações que ocuparam estas quadras. A maioria registra traços arquitetônicos da década de 40 e 50. Muitos dos imóveis tiveram suas fachadas alteradas. O destaque é para a construção do edifício de esquina, onde hoje funciona o Centro Cultural da Cidade, no estilo pré-modernista e algumas edificações em estilo eclético, na mesma quadra da Igreja. Estes aspectos merecem maior aprofundamento de pesquisa e desenvolvimento de propostas que venham valorizar a história urbana e a identidade cultural da cidade.

#### Sistema Viário original

A característica que qualifica Araranguá como “Cidade das Avenidas” foi se perdendo ao longo da sua história. O Plano do Eng. Mesquita, de 1880, foi esquecido ao longo do processo histórico de constituição 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. Não houve uma continuidade no Planejamento do Sistema Viário que conduzisse a expansão da malha viária, de forma que os novos loteamentos respeitassem o plano. Nota-se claramente uma descontinuidade da malha urbana, com a redução da dimensão das ruas e quadras residenciais.

#### Vazios urbanos

São áreas públicas (federal e municipal), áreas de risco de inundações, áreas particulares e de preservação.

Como área pública federal, destaca-se o antigo **Aeroporto**. Constata-se na área o início de uma ocupação por famílias de baixa renda. O Açude Belinzoni é outra área de preocupação, pois atualmente está inserida na malha urbana, a qual não é contemplada ainda com um sistema de coleta de esgoto para águas servidas. A preocupação se procede por haver possibilidade de contaminação do lençol freático que resce inviabilizaria a utilização desta água.

As **áreas urbanas** inundáveis também deveriam receber restrições quanto a ocupação, tanto pelo perigo que acerca aos moradores, quanto pelo maior dispêndio econômico para implantação e manutenção de infra-estrutura urbana nestas áreas de baixios.

Os Morros, atualmente considerados como áreas de preservação permanente, poderiam ser utilizados por órgãos (governamentais ou não governamentais) que desenvolvessem projetos educativos e de pesquisa e preservação, como Hortos e Zoológicos, de modo a ter um uso compatível e ao mesmo tempo fiscalização para evitar ocupações clandestinas.