

Araranguá: expansão e plano urbano

Margareth de Castro Afeche Pimenta*

Resumo

Araranguá sempre se colocou, de alguma forma, como ponto de centralização do sul catarinense. De centro de abastecimento de tropas militares de área litigiosa entre Portugal e Espanha, passa a ser lugar de conexão na rota do gado entre Morro dos Conventos e Curitiba a caminho do ciclo aurífero mineiro. A pequena vila recebe, na perspectiva de se transformar em cidade, o plano urbano do engenheiro Mesquita, concebido como composição de idéias urbanísticas entre os traçados ortogonais da colonização portuguesa e o novo espírito conceptivo de generalização das grandes perspectivas, preconizado no final do século passado. Ao longo de sua história, um movimento contraditório entre coerência morfológica e especulação imobiliária fragmentam a malha urbana sem, no entanto, conseguir destruir, integralmente, os traços originais da estruturação urbana. A cidade das avenidas necessita, atualmente, buscar a reconciliação com sua história, no sentido de recuperar sua memória identitária, nitidez espacial e o próprio sentido da vida urbana.

Abstract

Araranguá has always, by some means, being detached as a centralizing point of the southern region of Santa Catarina. Originally a supply center of the military troops of the litigious area between Portugal and Spain, the city passed to be a point of connection amidst the cattle route between Morro dos Conventos and Curitiba, following the route of the auriferous cycle of the State of Minas Gerais. In view to be turned into a city, the small

* Professora do Departamento de Arquitetura e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC.

Geosul, Florianópolis, v.15, n.29, p.79-109, jan./jun. 2000

village receives the urban planning of Engineer Mesquita, conceived as a composition of urbanistic ideas originated from the orthogonal design of the Portuguese colonization and the new conceptual spirit stating the generalization of large perspectives, as professed in the end of the last century. Along its history, a contradictory movement between morphological coherence and estate speculation splits the urban mesh, not fully disintegrating, however, the original traces of the urban structuration. The city of the avenues demands, today, a reconciliation with its history, in order to recover its identity memory, spatial vividness and the whole sense of urban life.

Introdução

Cada cidade possui sua própria história, no entanto, como se parecem! As cidades brasileiras, dotadas de determinações estruturais oriundas dos diferentes períodos que perpassaram o tempo de nossa formação sócio-espacial, quando tomadas à primeira vista, possuem características formais semelhantes. Os altos edifícios espalharam-se um pouco em toda a parte, não pouparam nem mesmo os centros urbanos. Os espaços públicos amesquinham-se com o passar do tempo. Os serviços e as áreas comerciais concentraram-se e são observáveis somente em localizações privilegiadas. Os contrastes ampliaram-se, tornando mais visíveis as características da segregação.

Para o cidadão comum que compartilha destes espaços, estas características gerais marcam o ritmo e o estilo de vida cotidianos. No entanto, as particularidades de cada cidade não são menos relevantes, pois fazem parte dos ingredientes que constituem a característica da totalidade local, interferindo na qualidade de vida e na possibilidade do exercício da cidadania.

Uma cidade comum, banal, espaço para a vida cotidiana, pode ensinar a ver as cidades, as outras cidades ou um pouco de todas as cidades. Reconstituir sua história, seus elementos de permanência ou a violência dos processos de renovação, permite

uma reflexão sobre a interferência entre as relações formais e morfológicas e a qualidade de vida das populações no espaço concreto.

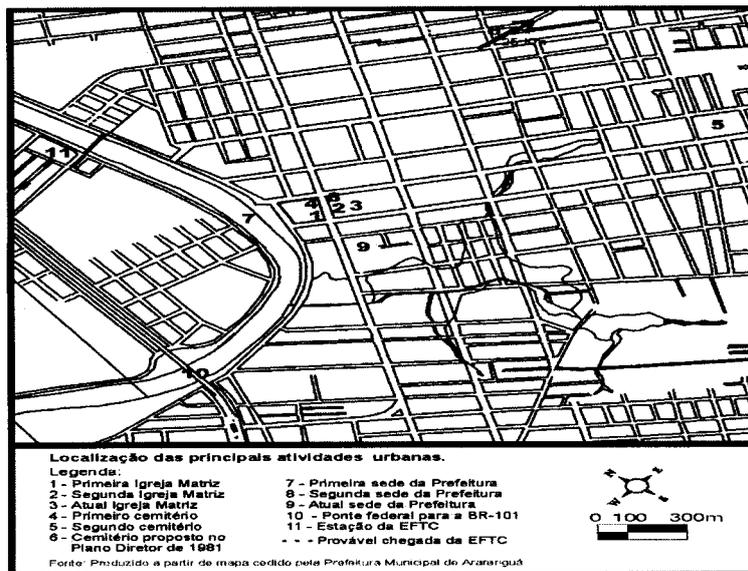
Araranguá, diferente de muitas cidades, foi dotada, nos seus primórdios, de um plano urbano. A percepção dúbia de moradores e políticos sobre sua existência fizeram reter, ao longo de sua história, alguns componentes ligados mais diretamente ao sentido popular de modernidade vigente. As lembranças reais de sua arquitetura tradicional foram desfeitas na paisagem urbana. A história se encarregou de marcar, para o observador atual, os elementos de resistência do plano original e a força do processo renovador.

Araranguá pode agora ser pensada como resultado de um processo contraditório entre tradição do plano urbano herdado e os sucessivos fatores de indução a movimentos renovadores. Este constitui o desafio deste trabalho que, baseado em pesquisa direta, entrevistas e fragmentos de informações e documentos, pretende montar a cidade de Araranguá de trás para a frente, questionando a força das idéias estruturais contidas no plano urbano e como elas se compuseram com a tradição das cidades coloniais.

Os sucessivos processos econômicos alteraram, durante muito tempo, a morfologia urbana para, talvez, hoje, Prefeitura e órgãos planejadores buscarem a reconciliação entre a história do plano urbano e o crescimento especulativo do solo. Para tal, faz-se necessário recompor e colocar sob análise criteriosa a evolução percorrida, para obter-se, a partir de um processo seletivo que leve em conta a construção do sentido social, os referenciais da história vivida que devem ser revalorizados no espaço da cidade.

As origens da cidade de Araranguá

A antiga região de Araranguá, que deve seu nome ao rio homônimo, ou o Rio Iriranguá dos índios carijós, abrangia o território compreendido entre as bacias hidrográficas de Urussanga e Mampituba, entre o Oceano Atlântico e os contrafortes da Serra Geral.



Espaço de transição entre as áreas das duas coroas, tornou-se área de disputa territorial, palco de conflitos entre Portugal e Espanha por 3 séculos. A última capitania do sul do Brasil constituía-se pela área localizada entre Paranaguá e Laguna, denominada Terras de Sant'Anna e criada em 1534. O Tratado de Tordesilhas de 1494, definia claramente o limite português entre Belém do Pará e Laguna, destinando ao domínio espanhol, as terras situadas a oeste desta linha imaginária. Somente em 1801, pelo Tratado de Badajós, toda a imensa área meridional tornou-se de posse portuguesa. Até esta data, Araranguá desempenhou um dúbio e instável papel de centro de abastecimento das tropas militares.

A região de Araranguá era produtora de mercadorias agrícolas (açúcar mascavo, farinha de mandioca, tonéis de aguardente), oferecidas às tropas militares e às famílias açorianas de colonização, graças às facilidades do transporte terrestre. A nucleação originária da vila de Araranguá constitui-se como resultado do caminho percorrido pelo gado e conseqüente abertura da estrada entre o Morro dos Conventos e Curitiba entre 1726 e 1727. O Capão da Espera, como era então conhecida a futura cidade de Araranguá, era “*pouso obrigatório para as tropas vindas do sul, antes de enfrentarem a íngreme e perigosa escalada ao Planalto da Serra do Mar*” (HOBOLD, 1994: 51), conduzindo o gado destinado aos centros consumidores vinculados ao ciclo de exploração do ouro mineiro.

Ao longo dos caminhos de condução do gado, iam surgindo lugares de pouso para abrigar tropeiros e suas cargas ao fim das jornadas diárias¹. A partir da função relacionada ao tropeirismo, Araranguá transforma-se de centro de pouso a local de moradia. O pequeno comércio desenvolve-se para atender às necessidades imediatas da população instalada e de passagem. O serviço religioso dependia das viagens de párocos advindos de Laguna que circulavam pela região, de vilarejo em vilarejo. A recepção de uma capela própria local significava a autonomização em relação à sede paroquial e a possibilidade de desenvolvimento da vida religiosa e social.

“Quando em 1815, Dom José Caetano da Silva Coutinho, Bispo do Rio de Janeiro, a quem Araranguá, como as Províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul estavam subordinadas, fez aqui em trânsito para Torres, a sua visita pastoral em fins de setembro e inícios de outubro do citado ano, e a população solicitou-lhe construir uma capela, para assim a mesma se livrar da dependência de viagens à

¹ O caminho do gado deu origem a inúmeras nucleações, tais como: São Joaquim, Lages, Curitibanos, Bom Retiro, Canoinhas, Mafra, Porto União e outras adjacentes a estes lugares. HOBOLD, 1994:52.

distante sede da paróquia de Santo Antônio dos Anjos, em Laguna, a que pertencia.” (HOBOLD, 1994: 214)

Araranguá possuía então cerca de 400 habitantes, o que justificava tal empreendimento. A capela teve como orago São Domingos devido à colaboração decisiva do comerciante Domingos Antônio, “*arrematante dos direitos fiscais da passagem dos rios Araranguá, Mampituba e Tramandaí*” . (HOBOLD, 1994: 214) De volta de sua viagem para o Rio de Janeiro, em 1816, o bispo autorizou a construção da capela que ficava fora da localidade da atual cidade de Araranguá, na atual Hercílio Luz.

Em 1848, a decisão da localização da sede da Freguesia Nossa Senhora Mãe dos Homens transfere para Campinas, hoje Araranguá, o centro da vida civil e religiosa. Em 1864, tomou posse da paróquia o primeiro vigário, em cuja gestão foi erigida e inaugurada a capela.

“Era feita de táboas toscas, e tendo uma dimensão de 10,30 metros de comprimento, 6 metros de largura, e ao lado uma pequena torre com um sino. Serviu ela ao culto por aproximadamente sete lustros”².

A freguesia constituía o elo que congregava todos os cidadãos, o centro da vida social. Na missa publicavam-se os roubos e os achados, e quaisquer notícias de interesse da comunidade. Com a instalação da freguesia, os habitantes encontraram junto a si, além da assistência religiosa, os serviços fundamentais de nascimentos, casamentos e óbitos.

“A Igreja local era a grande promotora da formação e do progresso de uma comunidade, e por isso o governo exigia a sua presença, indispensável por comodidade para a organização e execução da vida político-administrativa.” . (HOBOLD, 1994: 58)

Pelo juízo eclesiástico eram julgados muitos crimes. Os registros eram feitos no foro eclesiástico. Por exigência governamental, os enterros eram feitos em cemitérios eclesiásticos,

² Jornaleco n.6. Araranguá, 10 de agosto de 1994.

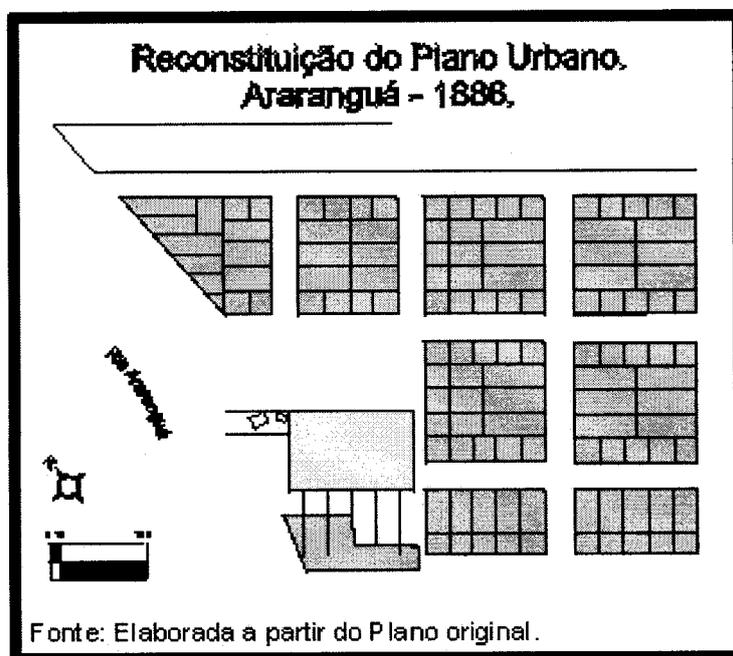
para controle de possíveis crimes e assassinatos. Os poderes públicos utilizavam-se do templo religioso como auxiliar de quaisquer atos políticos e administrativos, como os de inscrição para o serviço militar e eleitoral. Na capela funcionava, também, a junta paroquial de alistamento militar. A capela constituía, assim, o local de concentração das atividades civis, militares e religiosas, confundindo-se as atribuições até a cidade e o município possuírem um número mínimo de habitantes que justificassem as diferentes construções especializadas. O poder local, neste período, dependia da autoridade religiosa.

A praça central, ainda precariamente delimitada de maneira formal, começava, no entanto, a se configurar e a se constituir em elemento aglutinador das atividades e de organização no núcleo inicial. A animação urbana precede assim, sua formalização e a justifica. A Igreja e seu pequeno largo dariam origem à praça central que, se não foi claramente concebida no plano urbano, impôs-se a ele, talvez pela força da tradição, caracterizando o espaço da centralidade urbana.

O Plano Urbano

Embora a Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens tivesse sido aprovada em maio de 1848, o que lhe outorgava a almejada autonomia da gestão administrativa, a Lei Provincial que a criou, não designou o local de sua sede. Foi formada, então, uma comissão de senhores designados pela Câmara Municipal de Laguna, a qual estava subordinada, para a escolha do local mais adequado à implantação desta sede. Foi designada a localidade de Campinas, nome sucessor de Capão da Espera, cuja situação física natural lhes parecera oferecer as melhores condições para servir como sede da região.

Em 1880, a freguesia Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araranguá eleva-se à categoria de município, cuja sede será coincidente com a freguesia, agora transformada em Vila, com a denominação de Vila de Araranguá.³ Com a emancipação político-administrativa, o município de Araranguá abrangeria um vasto território ao sul de Santa Catarina, desde Urussanga, acompanhando o rio do mesmo nome até o Oceano Atlântico, a oeste a Serra Geral e ao sul, o rio Mampituba, fronteiro ao Rio Grande do Sul.



³ No Brasil-colônia, a cerimônia de instalação consistia na ereção, dentro da praça principal, do pelourinho, símbolo da justiça e dos negócios públicos. Tudo leva a crer, no entanto, que o pelourinho não foi montado em Araranguá, pois tal já não era feito antes mesmo da Independência,

A vila exigia a realização da vida política, instalando-se as Câmaras Municipais que, dando continuidade à tradição administrativa da Metrópole, tinham jurisdição em assuntos administrativos locais. Os juizes almotacéis, nomeados diretamente pela Câmara tinham a atribuição de fazer cumprir o Código de Posturas, a imposição e arrecadação de multas, fiscalização do comércio, aferição de pesos e medidas, do estado sanitário dos alimentos.⁴ Nos distritos menos populosos eram presididas pelos juizes ordinários, que anteriormente haviam prestado serviços como vereadores eleitos. O juiz interinário tinha por tarefa a contenção dos crimes contra a vida e a propriedade. Com a evolução, as funções da Câmara foram se restringindo cada vez mais ao campo administrativo. A primeira Câmara de Vereadores de Araranguá foi instalada em 1883, a partir da eleição de 1881⁵, voltando sua atenção, principalmente, para os assuntos administrativos do município.

Instituída como sede do município, tratava-se, então, de dotar a vila de um plano de ordenamento territorial condizente com sua nova condição, o que foi demandado a seguir ao Engenheiro Antônio Lopes de Mesquita em 1886.

O plano elaborado pelo Engenheiro propunha uma malha em xadrez ao longo da curva do Rio Araranguá, respeitando a escolha do sítio anterior de localização do centro da vila. Além do traçado das ruas, o plano proposto orientava o parcelamento do solo, dividindo as quadras em lotes regulares.

“Surpreende o traçado em o engenheiro não transformar indiscriminadamente velhos caminhos, como de hábito na época, em ruas ou avenidas nutridas de muitas e audaciosas curvas, com o só fito

⁴ Os juizes almotacéis correspondem à transposição de tradições criadas nas cidades européias da Idade Média. Ver PIRENNE, 1973:146

⁵ Já em 1890, os Conselho de Intendentes Municipais substitui as Câmaras de Vereadores, por resolução do Governo Estadual. Em Araranguá foi nomeado pelo primeiro governador republicano, engenheiro Lauro Severiano Muller, o coronel João Fernandes de Souza, reeleito por 4 mandatos e duas vezes como deputado estadual. HOBOLD, 1994: 67.

de consolidar vinculações entre áreas de interessados e que, no futuro, poderiam constituir entrave a quaisquer projetos de loteamento.” (HOBOLD, 1994:81)

Esta estrutura bastante regular, na verdade, não apresentava nada de novo em relação aos planos urbanos implantados pelos europeus, principalmente nos países coloniais, quer seja a partir dos modelos das “bastides” francesas ou das “poblaciones” espanholas. Os tratados renascentistas concebiam, também, modelos da cidade ideal, segundo os princípios racionalistas baseados na regularidade e na geometrização, atuando no sentido da formação de todo um ideário na forma de pensar e organizar as cidades.

“Estas regras derivam seja da tradição medieval (as novas cidades fundadas no século XIII e na primeira metade do século XIV - as “bastides” francesas, as “poblaciones” espanholas,...- difundidas em todos os campos europeus), seja da cultura renascentista dos textos dos tratados (Vitruvius, Alberti, etc.) e do espírito de regularidade geométrica, que agora se tornou um hábito comum e uma exigência primária na técnica produtiva.” (BENEVOLO, 1983:488)

Essa racionalidade idealizada será, no entanto, implantada, principalmente, nos países coloniais. As cidades da América espanhola submeter-se-iam à imposição do modelo colonizador, enquanto a América portuguesa apropriar-se-ia de seu princípio norteador, incorporando, porém, adaptações ao sítio urbano. As cidades européias partiriam, no entanto, da resistência de suas estruturas orgânicas medievais para, incorporando as novas perspectivas do traçado barroco e o movimento renovador do final do século XIX, definirem praticamente suas estruturas urbanas atuais. As modificações efetuadas no século XIX pelos grandes planos urbanísticos não apagaram as marcas estruturais das antigas muralhas medievais e ampliaram os eixos viários e os espaços abertos, sem um conflito marcante com o ideário formal do período anterior. Para as cidades coloniais, tratava-se da importação de um modelo superado em termos europeus.

“Na América do Sul, as novas cidades coloniais eram traçadas de antemão, de acordo com os princípios estabelecidos nas Leis da Índias, modificadas em 1523, ao tempo da conquista do México. Mas aquelas cidades olhavam para trás, não para a frente - pois seguiam o padrão do modelo de Bastilha e levaram ainda mais longe aquela padronização, criando um fórum, ou plaza, idealmente de 120 por 180 metros, no centro da cidade, tendo de um lado uma igreja dominante e deixando vazia a própria plaza. Os quarteirões de moradia eram rigorosamente regulares na forma e as ruas largas; tanto assim, segundo Robert Smith, que o bispo italiano Gerardini, ao chegar a Santo Domingos em 1520, elogiou as ruas, considerando-as mais largas e mais retas que as de sua antiga Florença. Embora as cidades coloniais portuguesas fossem, muitas vezes, mais irregularmente edificadas e se achassem mais próximas do modelo orgânico medieval, em parte alguma se encontra algo que corresponda a um esquema barroco ideal, como se verifica em Palma Nuova.” (MUNFORD, 1965:427)

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 da praça central, o que resultaria numa área bem mais generosa. Segundo descrições da época, em 1894, Araranguá possuía apenas uma pequena praça onde se localizava a capela, tendo à sua frente o quartel e a municipalidade, que dava costas para o Rio.

“Possuía na época a localidade de 28 casas, sendo umas 20 cobertas de telhas, 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 à mesma, numa casa de estuque e palha

*instalava-se o quartel, e pouco atrás em outra maior, a municipalidade”*⁶.

A primeira festa do Divino Espírito Santo, realizada em 1895, sob os auspícios do comerciante Carlos Hoepcke - a título de cumprimento de promessa realizada para o bom andamento de sua linha regular a vapor entre Araranguá e Florianópolis -, que inicia uma tradição de festas religiosas associadas ao largo da capela-matriz, realiza-se, ainda, na primitiva capela local. (HOBOLD, 1994: 241)

O processo de renovação da localidade central de Araranguá inicia-se com a transferência do cemitério municipal - que será efetuada em 1899 - para um lugar maior e mais elevado, onde está instalado até hoje, liberando a lateral da igreja.

Compondo-se os fatos históricos, percebe-se sucessivos atos no sentido da renovação da área central. A Cúria Paroquial de Curitiba autoriza, em 1901, a demolição da capela e a venda do material para as obras da nova matriz situada, desta vez, na frente imediata de uma quadra perpendicular ao rio, que constituirá posteriormente a praça principal.⁷

A construção da nova matriz significa resgatar a idéia da praça da matriz e estruturá-la no sentido de desempenhar as novas funções da centralidade urbana. Somente agora, o modelo tradicional das cidades baseadas nas Leis das Índias (REIS FILHO, 1966:128), poderá enfim ser implantado quase em sua totalidade.

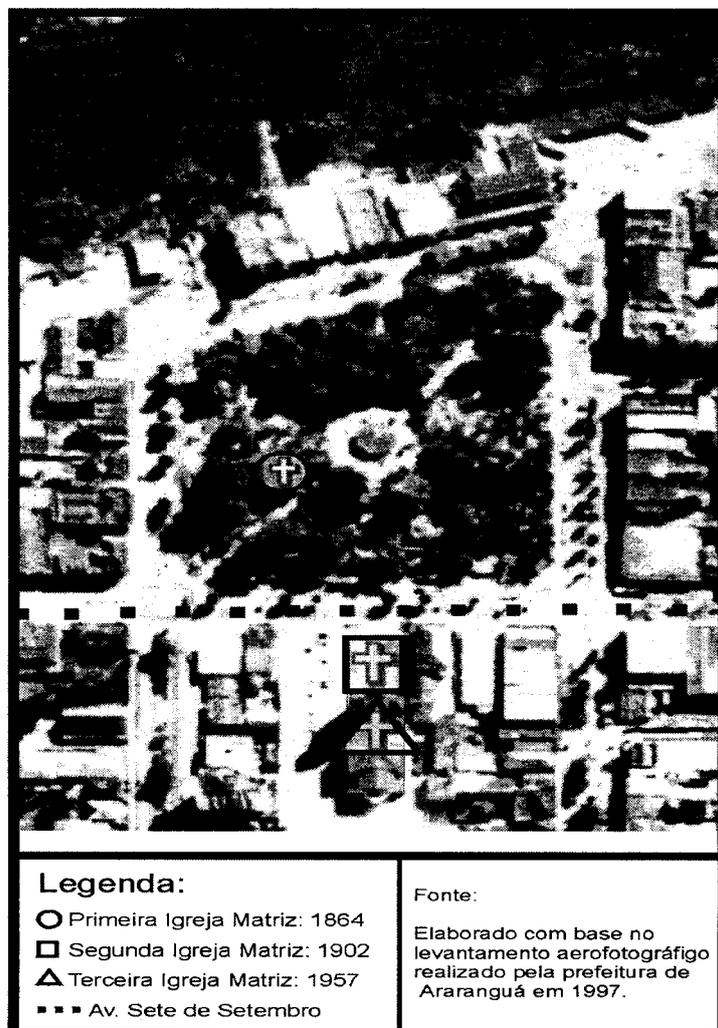
⁶ SENNA, Bernardino de Campos: Diário de família, in HOBOLD, 1994:64.

⁷ Relato de Herman Becker sobre a contratação da obra da matriz de Araranguá em 1896 e instalação de olaria para fabricar tijolos para a obra que seriam transportados por lancha.



Atual Igreja (Fundos) e a antiga, primeira de tijolos, hoje demolida.
Foto da década de 1950. Fonte: Fundação Cultural de Araranguá

“As novas cidades seguem um modelo uniforme: um tabuleiro de ruas retilíneas, que definem uma série de quarteirões iguais, quase sempre quadrados no centro da cidade, suprimindo ou reduzindo alguns quarteirões, consegue-se uma praça, sobre a qual se debruçam os edifícios mais importantes: a igreja, o paço municipal, as casas dos mercadores e dos colonos mais ricos.” . (BENEVOLO, 1983:487)



O início do século XX trará novos ares urbanos para o desenvolvimento de Araranguá, que seriam incorporados de maneira lenta e gradativa. Em 1915, o estado das finanças municipais não permitiu a contratação do fornecimento de energia elétrica, autorizado, então, pela lei municipal, o que seria logo implantado. Em 1919, o município de Araranguá contava com 36

mil habitantes. Em 1921, a sede do município, a vila de Araranguá, foi elevada à categoria de Cidade, abrangendo a circunscrição municipal de 40.180 habitantes. (HOBOLD, 1994: 68)

Os anos 20 significam investimentos municipais no sentido da consolidação da vida urbana. Os elementos de representação ganham importância. Discute-se a construção de um palacete para abrigar a sede do governo municipal, o que seria realizado a partir da venda de lotes urbanos. O antigo edifício ganharia uma nova função, pois seria destinado ao Mercado Público. Inicia-se também a construção do Grupo Escolar e do Fórum Público. Medidas de infra-estrutura e serviços (coleta de lixo, limpeza das ruas) tentam seguir o espírito higienista da época. O município orgulha-se do seu estado sanitário, onde não há enfermidades endêmicas.

O desenrolar da vida urbana orienta-se no sentido de desenvolvimento do plano urbanístico original acrescido, felizmente, da ampliação da área pública destinada ao espaço da centralidade urbana. (LEFEBVRE, 1969:119)

A praça recebe agora, a nova Prefeitura, inaugurada em 1927, próxima à Igreja matriz, ao lado do Salão Paroquial. A cidade começa a projetar seus esforços no sentido da formação de sua centralidade, podendo permitir a realização da vida urbana.

“Não pode existir realidade urbana se não existe um centro, quer seja em se tratando de um centro comercial (que reúne produtos e coisas), do centro simbólico (que reúne e torna simultâneas determinadas significações), como o centro de informação e de decisão, etc..” (LEFEBVRE, 1976:69)

Embora baseado, como todos os planos urbanos das cidades coloniais, em idéias defasadas em relação ao seu período de implantação, o plano do Engenheiro Mesquita assimilava a idéia da escala das vias barrocas, amplamente difundida nas intervenções renovadoras do final do século passado, projetando em vez de ruas, amplas avenidas, que certamente condicionaram a evolução da malha urbana. Tratava-se, somente, de um projeto de

arruamento “*com amplo logradouro público, avenidas e ruas largas, simétricas e retilíneas.*”⁸

O traçado inicial restringia-se às quadras centrais que circundavam a praça vaga e indefinidamente projetada, mas que foi realizada de fato em intervenções consecutivas. Este traçado, no entanto, pelo que tinha incorporado de inovador, as avenidas, foi o elemento indutor da estrutura urbana. A municipalidade tenta obedecer este traçado inicial que, ao longo do tempo, será ampliado, ameaçado inúmeras vezes de fragmentação, mas não transformado decisivamente, mantendo o conceito urbanístico inicial.

A integração regional

Araranguá deve sua origem a sua posição geográfica centralizadora. Por ser centro de passagem das tropas de muares e local de comércio, constitui-se, desde seu início, em local de captação e distribuição de toda a área circundante produtora de gêneros agrícolas. O caminho do gado deu origem a muitas nucleações, que resultaram em cidades-pólo de suas microrregiões. Tal ocorreu com Araranguá que organizava toda a faixa litorânea meridional catarinense, devido ao fato de ter sido, inicialmente, o ponto de apoio entre Morro dos Conventos e Curitiba, numa região litigiosa entre Portugal e Espanha.

Transformada em Município em 1880, Araranguá organiza uma série de distritos sob sua jurisdição. Em 1896 Araranguá possuía, além da sede, os seguintes distritos: Meleiro, Morretes (hoje Maracajá), Passo do Sertão (hoje São João do Sul), Sombrio, Turvo, Volta Grande (hoje Jacinto Machado) e Criciúma (desmembrado em 1925).

⁸ Jornal Preto no Branco. Encarte especial: Administração - 2 anos de governo. Araranguá, maio de 1991.

O rio Araranguá oferecia na época as condições necessárias para o transporte de mercadorias e pessoas, organizando não somente o escoamento de seu *hinterland*, mas também mantendo contatos regulares por barco com Florianópolis. O rio possibilitava acesso ao Mar, através da barra do Morro dos Conventos, alavancando o progresso da cidade, pois seu leito era, até então, o melhor caminho rumo aos grandes centros.

O rio Araranguá conduzia as embarcações até a barra na desembocadura do rio, atualmente nomeada Barra Velha. Oferecia grandes condições de segurança em razão de sua profundidade e largura. A sede do município, a vila de Araranguá concentrava, então, a atividade comercial fluvial.

A construção da Estrada de Ferro D. Francisca vai significar um novo reforço na centralidade de Araranguá sobre sua área circundante. Em 1870 já eram conhecidas as reservas e já era feita a concessão da lavra do carvão regional. Em 1876 foi então constituída a empresa Theresa Christina Railway Company Limited, graças às gestões do Visconde de Barbacena, interessado na exploração carbonífera no sul do Estado, em associação com os capitais ingleses. Partindo de Imbituba, os trilhos atingem, por fases, Laguna, Tubarão e Criciúma em 1923 para, logo em seguida, dirigir-se para Araranguá. A ferrovia significa a introdução do progresso técnico e de comunicações, trazendo atrás de si a estação telegráfica e a agência postal para Araranguá.

O papel da ferrovia intensifica-se na medida em que o assoreamento do Rio Araranguá transforma as condições fluviais.

“Em vista de a barra do Rio Araranguá não ter mais oferecido segurança de navegabilidade, esse ramal férreo conjunto com os Portos de Laguna e Imbituba, foi de suma utilidade, possibilitando por aproximadamente 40 anos um transporte seguro e eficiente, de ida e volta no mesmo dia, caso se quisesse.” (HOBOLD,1994:92)

Inserida numa região em franco processo de desenvolvimento devido à exploração carbonífera, Araranguá estreitaria relações regionais e nacionais, implantando vôos

periódicos para as excursões turísticas vindas do Rio de Janeiro, na década de 1950, com o objetivo de visitar o Morro dos Conventos.

Este antigo aeroporto, tornou-se posteriormente o Campo de Aviação que, hoje desativado, transforma-se num obstáculo à expansão e ao planejamento da cidade de Araranguá, pois encontra-se totalmente inserido no perímetro urbano.

Essa sucessão de etapas das relações estabelecidas através dos diferentes acessos à cidade não atingem, certamente, a dimensão e a escala das modificações ocorridas na década de 1970, oriundas não somente da aceleração do processo de integração do território nacional, mas também do auspicioso ciclo de crescimento econômico em grande parte responsável pelo processo de urbanização brasileira. (SANTOS, 1993)

A evolução da cidade de Araranguá e de sua microrregião

Desde sua fundação até o período posterior à Segunda Guerra Mundial, a expansão da cidade de Araranguá ocorreu com o prolongamento da área central. Vinculada inicialmente ao transporte fluvial, a cidade permaneceu durante algumas décadas debruçada sobre seu rio. A implantação da estação da estrada de ferro, coincidente com o local onde se situava o porto fluvial, continuou a reforçar o espaço central. Somente o aeroporto constitui o contraponto da evolução da malha no sentido oeste até a década de 1950.

Este lento desenrolar de evolução da malha urbana corresponde, sem dúvida, a um período caracterizado por um moroso processo de desenvolvimento microrregional.

Se Araranguá constitui, nos primórdios da colonização o local de centralização do sul catarinense, por se tratar de ponto de convergência e de irradiação, seu potencial vai se reduzindo à medida em que se efetuam os desmembramentos meridionais. A perda mais significativa foi, certamente, o desmembramento da região produtora de carvão, assim que este novo ciclo começa a tomar porte e ganhar importância primordial no desenvolvimento regional. Em 1925, a microrregião de Criciúma, detentora das

minas carboníferas separa-se de Araranguá, transformando a sua sede, no principal pólo de desenvolvimento urbano.

A chegada dos trilhos em Araranguá (1924), por si só, não seria capaz de reverter esta tendência com a perda imediatamente posterior do vínculo com as áreas carboníferas.

Este processo promove uma nova reorganização do sistema urbano, separando a microrregião de Araranguá de toda a rica área polarizada por Criciúma. Durante algumas décadas, Araranguá sofre um processo de estagnação, pois ao declínio do ciclo anterior não corresponde o surgimento de uma forte economia substitutiva.

Injunções políticas e espírito empresarial tentaram fazer Araranguá se reerguer pelo desenvolvimento da atividade turística ligada à atratividade dos Morros dos Conventos. Algumas incursões de viajantes do Rio de Janeiro na década de 50, não puderam evitar que os investimentos feitos na construção do aeroporto, deixassem de apresentar rentabilidade a longo prazo. Em seguida, utilizado como Campo de Aviação, o aeroporto serviu para promover o processo de ocupação de suas áreas vizinhas, na década de 50, com os funcionários e os serviços de apoio desta atividade.

Araranguá teve que esperar a década de 1970, para ver o espraio de sua malha urbana. A retomada de seu crescimento coincide, certamente, com o próprio processo de expansão da economia nacional e do mercado interno.

Organizando uma região agrícola, importante produtora de arroz, Araranguá consolida um setor terciário, fornecedor de serviços diretamente produtivos ou ligados à reprodução da força de trabalho (hospitais, escolas, etc..).

No setor industrial, Araranguá conhece, após 1970, um auspicioso ciclo exportador calçadista, assim como o crescimento do setor confeccionista, ambos em declínio após a adoção do Plano Real, seguindo a tendência que se generaliza por todo o país. As restrições impostas ao mercado consumidor e as dificuldades enfrentadas pelo setor exportador devido à política cambial e monetária adotada após Plano Real, abalaram, profundamente, a indústria de bens de consumo. Apesar da tendência geral de

arrefecimento da atividade produtiva, em Araranguá, estes dois ramos industriais são predominantes no setor secundário, responsável ainda pelo emprego de 30% da população economicamente ativa em 1989.⁹

Os anos 70 constituem, sem dúvida, o ponto referencial de compreensão da estrutura atual da malha urbana, pois foi a década de maior crescimento urbano. Enquanto no ano de 1970, Araranguá possuía 52% dos seus habitantes no meio urbano, em 1980, esta proporção eleva-se para 75% (em 1991 são 82% em meio urbano). Neste mesmo período, a população total do município passa de 26.211 para 33.685 habitantes, significando um incremento de 3% ao ano, enquanto a população rural decresce de 13.717 a 8377 habitantes. No entanto, a população urbana cresce a 7% ao ano no período. Na década seguinte, a população urbana ainda continua crescendo significativamente, mas a um ritmo um pouco menos acelerado (4% ao ano).¹⁰

Toda a microrregião de Araranguá conhece um processo contínuo de perda de população rural a partir da década de 70, acompanhando o movimento campo-cidade das populações brasileiras. Exceção feita a Sombrio e a Turvo que aumentam suas áreas urbanas, embora em menor proporção, todas as demais cidades da microrregião permanecem praticamente inalteradas.

Araranguá foi a grande receptora desse movimento migratório microrregional, seguida somente por Sombrio.¹¹ Araranguá concentra cada vez mais as atividades relacionadas ao setor de serviços - que emprega 60% de sua população economicamente ativa em 1989 -, reforçando sua característica de pólo microrregional.

O modelo perverso de urbanização brasileira traz para as cidades, grandes quantidades de trabalhadores agrícolas sem terra, em busca de novas alternativas ocupacionais. O mesmo ocorre em

⁹ Dados do PIDSE da AMESC, 1990.

¹⁰ Cálculos a partir de dados do IBGE: Censos Demográficos.

¹¹ A cidade de Sombrio possuía 3742 habitantes em 1970; 7040 em 1980 e 15065 em 1991. A cidade de Turvo praticamente dobra sua população, partindo de 2296 em 1970 para 4695 em 1991. Dados do IBGE

Araranguá, configurando um perfil de expansão e ocupação urbanas vinculadas ao crescimento das áreas periféricas, apoiado, inúmeras vezes, por investimentos diretos ou indiretos estatais.

Crescimento urbano e fragmentação do espaço

A economia brasileira entra em sua fase expansionista a partir do final dos anos 60, para atingir o período do “Milagre Econômico” no início da década seguinte. O desenvolvimento do mercado interno, aliado à política de apoio ao setor exportador deram impulso ao crescimento do setor produtivo, a partir do aproveitamento de uma enorme capacidade ociosa do parque industrial instalado.

O estímulo à demanda foi dado já a partir de 1967, através de políticas monetária, econômica e creditícia que se tornariam gradativamente mais expansionistas. A concessão de isenções fiscais e juros favorecidos ao setor agrícola, aliada a um maior volume de crédito tinha, entre outros objetivos, o propósito de aumentar a oferta de alimentos e estimular a exportação de produtos primários. O rebaixamento do custo da reprodução da força de trabalho favoreceria, também, o setor produtivo em geral.

As estratégias do Plano Estratégico de Desenvolvimento de 1967 apontavam para a concentração dos investimentos estatais em infra-estrutura (energia, transporte e comunicações), siderurgia, mineração, habitação, saúde, educação e agricultura, evitando-se uma pressão excessiva sobre o setor privado e promovendo-se a redução progressiva do setor público no investimento global. Tais metas são complementadas pelo documento “Metas e bases para o a ação do Governo, de 1970 e pelo Iº Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) de 1972-74. . Modernizou-se a agricultura, através de programas de mecanização da produção. Criaram-se incentivos à exportação, reduzindo-se os entraves burocráticos para a exportação de produtos manufaturados, principalmente têxteis e calçados. O dinamismo do setor industrial

no período deveu-se, no entanto, fundamentalmente, à demanda interna.

Um dos pilares da política de desenvolvimento do período foi constituído, certamente, pelos investimentos efetuados no setor da construção civil, com forte capacidade de geração de efeitos de encadeamento.

"A indústria da construção teria claros efeitos de arrasto ("linkages") sobre a indústria da transformação, notadamente sobre a indústria de cimento, sobre a produção de materiais de construção e de equipamentos e sobre a produção siderúrgica." (LAGO, 1989:240)

A criação do BNH em 1964 tinha como objetivos principais a definição de uma estratégia de geração de empregos e a resolução do problema habitacional brasileiro, exigindo que *"promovesse a difusão da casa própria entre as populações urbanas de baixa renda e até eliminasse o enorme "déficit habitacional" que aflige as cidades brasileiras."* (BOLAFFI, 1993:63)

Recursos significativos foram destinados ao Sistema Financeiro da Habitação -SFH, que seriam repassados ao BNH que, a partir de 1966 contaria, também, com recursos de FGTS. Criam-se as Sociedades de Crédito Imobiliário (SCIs) e os Bancos de Investimento (BIs) e em 1967, as Associações de Poupança e Empréstimos (APEs). Iniciou-se em 1971 o Programa de Integração Social, cujos recursos seriam inicialmente administrados pela Caixa Econômica Federal. (SILVA, 1981:36) . A área da construção civil e da habitação passou a contar, então, com fartos recursos do BNH, das SCIs e das APEs, bem como uma fração significativa dos recursos das caixas econômicas.

Além de propriamente uma política habitacional, os investimentos estatais na construção civil provocaram um processo de ocupação das áreas urbanas determinante, quer seja pelo volume de recursos concentra.

c.). A destinação das áreas urbanas longínquas e destituídas de infra-estrutura para a população de baixa renda significava, conseqüentemente, um enorme custo social, com a

deterioração progressiva da qualidade de vida urbana (dificuldade de acesso, custo do transporte, perda de longos períodos em transporte cotidiano, falta de condições de higiene, degradação da saúde pública, etc..)

Sem se contrapor à lógica especulativa de apropriação do solo urbano, mas investindo de maneira servil no processo de constituição das cidades brasileiras, a política estatal em seus diversos níveis deixou como herança uma somatória de problemas de administração municipal, que poderiam ter sido evitadas se tivesse havido alguma preocupação com o planejamento das cidades.

Araranguá conheceu um processo semelhante. A década de 70 delineou todo o perfil do perímetro urbano em vigor até hoje, com um processo de ocupação periférica e aprovação de loteamentos de forma precária que, apesar de não atenderem às necessidades da população, conformou toda a estrutura da malha de maneira bastante determinante.

O crédito fácil, quer seja para a compra de terrenos ou materiais de construção, permitiram a ocupação urbana a baixos custos. Os lotes afastados do centro contribuía ainda mais para transformar a demanda existente em demanda solvente ou efetiva. Como agravante, neste período, os loteamentos eram aprovados praticamente sem infra-estrutura alguma.

“Nessa época, os loteamentos eram aprovados praticamente sem infra-estrutura alguma, sem que cumprissem a lei. Um loteamento era aprovado da seguinte forma: um mapa bem bonito, a escritura era obrigado a ter tudo bonitinho, ...e umas ruas traçadas. Começa a vender com as ruas traçadas, nem compactadas elas não eram. Cada um colocava um poste e eles mesmos faziam o esforço para construir as suas casas, porque existia uma carência na época. Hoje já tem muito mais oferta do que procura.”¹²

¹² Entrevista concedida por Pierre Cardoso de Oliveira, proprietário da Imobiliária Coseval, 13/3/98.

O Plano Diretor, aprovado em 1981, tenta controlar o processo de parcelamento do solo, com vistas a recuperar a lógica da estrutura urbana, preocupando-se com a conciliação dos novos empreendimentos com a malha já existente.

Os processos de incorporação de terrenos ao espaço urbano, tanto anteriores como posteriores ao Plano Diretor, conseguem, no entanto, burlar essa vigilância, através da utilização do recurso dos desmembramentos. Com estes, as grandes avenidas herdadas do passado são ignoradas. Parte-se das propriedades constituídas em geral por “tiras” de terra estreitas e alongadas, com testada voltada, principalmente, para o rio ou para os caminhos agrícolas e fragmenta-se, em sentido inverso, formando-se pequenos lotes cujo acesso é possível somente a partir de uma servidão que não ultrapassa 3 ou 4 metros.

*“Por exemplo: as famílias recebem de herança um lote de 20 X100 m. Se eles possuem dez filhos, como vão distribuir esse terreno? Normalmente são feitas ruelas de 3 metros para dar acesso aos terrenos. Enquanto fica em família, tudo bem. Mas chega a hora em que alguns começam a vender seus terrenos e, então, começa a complicar...Na realidade, eles ficam na clandestinidade...”*¹³

Muitos bairros apresentam esta configuração de parcelamento irregular do solo com inclusão das servidões, tais como: Alto Feliz, alguns na Vila São José, Coloninha, Mato Alto próximo ao Aeroporto, Lagoão. Mato Alto e Lagoão, tendo o tecido rompido pelo aeroporto, obedeceram à lógica da herança familiar da estrutura fundiária, invertendo a orientação das ruas no sentido perpendicular à BR-101, contrária à articulação com a malha central.

A década de 70 trouxe, também, o início do processo de verticalização. O primeiro edifício construído nesta época possuía somente 3 pavimentos. Paradoxalmente, o Plano Diretor de 1981

¹³ Entrevista com o Arquiteto Paulo Ricardo da Silva. Prefeitura Municipal de Araranguá, 27/10/97.

ratifica este processo ¹⁴, permitindo 8 pavimentos na área central, o que facilitou, certamente, os investimentos do setor imobiliário. *“Como não existiam loteamentos, porque não tinha empreendedores que fizessem loteamentos, começaram a surgir os prédios de apartamento.”* ¹⁵

Referindo-se, ainda à década de 1980, o proprietário da maior e mais antiga imobiliária local, destaca o papel do sistema financeiro e de empreendimentos de grande envergadura, comandados pelo setor profissional imobiliário:

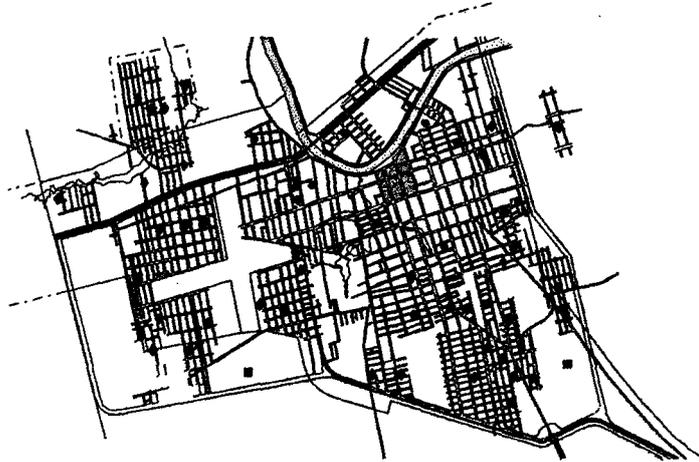
A maior expansão foi exatamente nesse período que o BNH financiava, além de outros agentes financeiros, com o qual nós negociamos: Bradesco, Itaú, Caixa Econômica e os bancos que havia aqui na época. Neste período existiam também cooperativas habitacionais, que contribuíram com o “boom” imobiliário. Aqui em Araranguá foram feitos dois ou três conjuntos residenciais através de cooperativa habitacional: o conjunto Asteca, por exemplo com 96 unidades, localizado na Avenida Sete de setembro na Cidade Alta, esquina com a Porfirio Lopes de Aguiar..” ¹⁶

¹⁴ *“O Plano Diretor permite até 8 pavimentos na área central. Essas alterações acabaram criando um eixo comercial na Sete de Setembro (área central).”* Entrevista com o Arquiteto Paulo Ricardo da Silva. Prefeitura Municipal de Araranguá, 27/10/97.

¹⁵ Entrevista concedida por Pierre Cardoso de Oliveira, proprietário da Imobiliária Coseval, 13/3/98

¹⁶ Entrevista concedida por Pierre e Luciano Cardoso de Oliveira, proprietários da Imobiliária Coseval, 27/10/97.

EXPANSÃO DOS LOTEAMENTOS MUNICÍPIO DE ARARANGUÁ



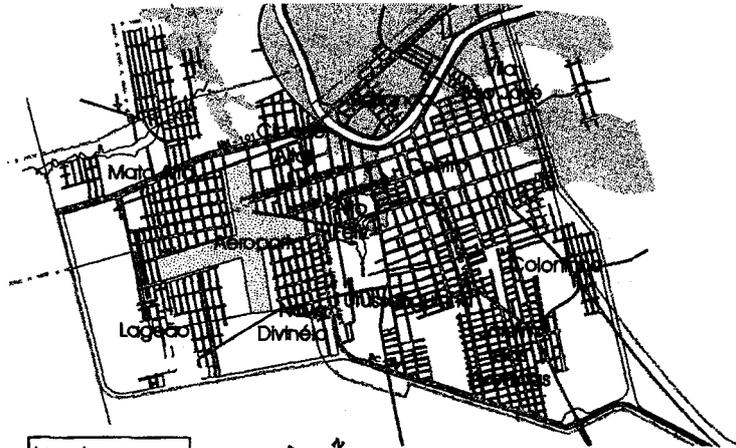
Legenda:

- Núcleo Inicial (1888)
- Loteamentos Déc. 1950
- ◆ Loteamentos Déc. 1970
- ★ Loteamentos Déc. 1980
- Loteamentos Déc. 1990



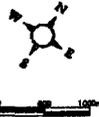
Elaborado com base no Mapa e na listagem de loteamentos, fornecidos pela Prefeitura Municipal de Araranguá

A Cidade de Araranguá.



Legenda:

- Áreas Inundáveis
- Eixo Viário Principal
- Perímetro Urbano



Fonte: Elaborado com base no Plano Físico Territorial de Araranguá

Analisando-se a descrição dos loteamentos efetivados em 1980, percebe-se que a sua quase totalidade foi realizada na década anterior, ou seja, houve abertura periférica da malha urbana e uma grande estocagem de terras pois, até hoje, ainda existem lotes à venda em terrenos intermediários. O próprio setor imobiliário confirma esta versão, segundo palavras de Pierre Cardoso de Oliveira, proprietário da maior imobiliária local: *“Foram tantos loteamentos nessa época, no auge, que até hoje existem lotes nesses loteamentos para vender.”*¹⁷

A criação de vazios, que serão preenchidos apenas parcialmente nas décadas subsequentes acarreta, além do encarecimento dos serviços públicos, a ruptura da malha urbana que perde gradativamente a sua lógica e a sua unicidade.

Como resultante deste processo, tem-se uma malha composta por um plano inicial relativamente generoso e racionalista, com ruas largas e amplas avenidas, onde a clareza da organização espacial alia-se à possibilidade de criação de um desenho mais elaborado dos espaços públicos. Seu desenvolvimento posterior, no entanto, foi realizado através de uma somatória de loteamentos e desmembramentos, que não se subordinaram coerentemente à lógica de crescimento da cidade. Nota-se, então, fragmentos de malha mesquinamente recortados, com pequenos lotes justapostos, que fizeram a cidade caminhar no sentido inverso de sua clara formalização: paradoxalmente, o centro urbano do século XIX apresenta uma malha muito mais ampla e prospectiva do que as expansões posteriores. Diferentemente de outras cidades, onde a intervenção planificadora costura o emaranhado do tecido herdado, em Araranguá, ao plano urbano precocemente construído, permitiu-se o acoplamento de arruamentos aos retalhos, superpondo os desígnios da iniciativa privada às possibilidades de composição de um espaço urbano singular e historicamente definido.

¹⁷ Entrevista concedida por Pierre Cardoso de Oliveira, proprietário da Imobiliária Coseval, 13/3/98.

Recompondo a cidade real

Um dos grandes fatores de direcionamento da expansão urbana em Araranguá foi, sem dúvida a pavimentação da BR-101, que cruza a cidade no sentido noroeste-sudeste a partir da década de 1970. Acrescente-se, aqui, a expansão da área central, interrompida pelo Campo de Aviação que criou um verdadeiro “vazio” urbano no espaço central, bastante propício ao uso público, principalmente levando-se em consideração que Araranguá só possui duas praças!

O processo de crescimento das cidades brasileiras, concomitante ao ciclo expansivo da economia oriundo nos anos 70, ignorou a cidade como *locus* de vida urbana, pois ateu-se, somente, ao uso intensivo da terra, como possibilidade de renda e de captação de recursos financeiros.

A cidade esquecida começa a ser repensada. Como repensá-la? Juntando os fragmentos do passado à lógica de desenvolvimento presente, visando construir uma sociedade e seu espaço.

Novos fatores de crescimento justapõem-se neste momento. A retomada dos investimentos turísticos e a revalorização do balneário Morro dos Conventos estão influenciando o desenvolvimento da malha urbana no sentido sudeste, coincidente com o local de implantação da Universidade UNISUL. Obstáculos ao pleno desenvolvimento da malha estão presentes, como as áreas inundáveis, o Campo de Aviação e a própria BR-101, que ao mesmo tempo em que permite as interações à distância, rompe o tecido urbano, repartindo-o em dois lados de difícil transposição. A forma atual de Araranguá expande-se, então, em direção às praias, afastando-se da BR-101 e saltando as áreas inundáveis ou bloqueadas por algum obstáculo resistente.

A herança histórica das grandes avenidas desempenha um dúbio papel em relação à espacialidade atual. O grande surto de expansão urbana, resultante da justaposição de loteamentos e desmembramentos, ignorou qualquer estruturação anterior do espaço da cidade. As áreas periféricas obedecem somente à lógica das antigas estruturas rurais e dos interesses dos proprietários

fundiários. A maior parte da cidade foi sendo acrescida sem a preocupação com a inserção na malha urbana já definida, a não ser de maneira absolutamente funcional, por um pequena ligação que constituía um tímido canal de circulação e de escoamento.

A área contígua ao centro, no entanto, sofre a influência direta do plano tradicional e subordina-se, integralmente, à continuidade do sistema proposto. O potencial de indução do plano urbano resultou, além do alongamento das antigas avenidas, na repetição de uma série de vias similares àquelas originariamente projetadas. O sistema viário ganha, assim, algumas avenidas importantes paralelas ao rio Araranguá. Estas são decorrência da expansão da área central, mas, sobretudo, do efeito de irradiação do plano urbano original.

A partir do final da década passada, a necessidade de repensar a cidade enquanto tal, recoloca a questão da fragmentação do espaço urbano. Recupera-se, então, com saudades, a memória do traçado urbano que volta a ser referencial, não somente no sentido morfológico de reprodução formal do modelo original, mas como elemento simbólico de valorização do espaço de vida urbana.

Devolver à cidade sua fluidez, a capacidade das pessoas poderem usufruir de seu espaço enquanto totalidade, significa reverter o processo de configuração da malha segundo a lógica dos interesses privados, sobretudo rentistas, impondo a possibilidade da realização dos direitos urbanos.

“Em condições difíceis, no seio dessa sociedade que não pode opor-se completamente a eles e que no entanto lhes barra a passagem, certos direitos abrem caminho, direitos que definem a civilização... Esses direitos mal reconhecidos tornam-se pouco a pouco costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de

encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais, etc.).” (LEFEBVRE, 1969:131)

Algumas intervenções estão sendo pensadas, abrindo grandes avenidas, quer seja dando continuidade àquelas vinculadas diretamente ao plano original, saltando inclusive obstáculos (como o Campo de Aviação), quer seja reagrupando o tecido fragmentado, ou ainda, incorporando as novas tendências de desenvolvimento no sentido sudeste.

Reconstituir a malha sugere recuperá-la. A cidade construída consecutivamente através de muitas gerações deve incorporar a sua história. Uma vez desarticulada, retoma-se o passado para interagi-lo com as necessidades do presente.

“A cidade é portanto um lugar artificial de história. ... E a beleza de uma cidade, o seu poder ser “arte” deriva exatamente desta contradição existente entre o propósito inicial (o motivo porque se ergue o monumento) e a realidade mutável do uso dessa herança (como de todas as heranças)” (AYMONINO, 1984:11)

Em todos os sentidos, trata-se de recuperar o legado da malha histórica. Se a hierarquia do sistema viário é o ponto de partida, ela traz em si, a discussão sobre sua articulação com as praças, que por sua vez sugerem a ocupação dos vazios urbanos. Repensa-se a cidade com espaços públicos, espaços para todos. Repensa-se o sentido da cidade enquanto espaço público, para tal, faz-se necessário que o Estado - neste caso - os órgãos municipais de planejamento - garantam o caráter público da esfera pública.

“Se o mundo deve conter um espaço público, não pode ser construído apenas para uma geração e planejado somente para os que estão vivos: deve transcender a duração da vida de homens mortais... Mas esse mundo comum só pode sobreviver ao advento e à partida das gerações na medida em que tem uma presença pública. É o caráter público da esfera pública que é capaz de absorver e dar brilho através dos séculos a tudo o que os homens venham a

preservar da ruína natural do tempo.” (ARENDDT, 1993:65)

O plano urbano inicial renasce enquanto realidade consciente. Devolver a cidade aos habitantes subentende partir de sua história. Retoma-se, assim, o fio rompido.

Referências Bibliográficas

- Dados do PIDSE da AMESC, 1990. ARENDT, Hanna (1958): *A Condição Humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.
- AYMONINO, Carlo: *O Significado das Cidades*. Lisboa: Editorial Presença, 1984.
- BENEVOLO, Leonardo: *História da Cidade*, São Paulo: Perspectiva, 1983.
- BOLAFFI, Gabriel: “A gestão urbana: produção de habitações, construção civil e mercado de trabalho”, in *Novos Estudos Cebrap*, vol. 2, n.1, abril de 1993.
- HOBOLD, Paulo: *A História de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até o ano de 1930*. Porto Alegre: Palmarinca/Est, 1994.
- LAGO, Luiz A. Correa do: “A retomada do crescimento e as distorções do Milagre”, in *A Ordem do Progresso*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1989.
- LEFEBVRE, Henri: *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- LEFEBVRE, Henri: *Espacio y Política*. Barcelona: Ediciones Península, 1976.
- MUNFORD, Lewis: *A cidade na História*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1965.
- PIRENNE, Henri: *As Cidades da Idade Média*. Publicações Europa-América, 1973.
- REIS FILHO, Nestor Goulart: *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo: Editora Pioneira; USP, 1966.
- SANTOS, Milton: *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.
- SILVA, P.A.: *Desenvolvimento Financeiro e Política Monetária*. Rio de Janeiro: Interciência, 1981.