



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Adilson de Souza Moreira

Anamnese Urbana: A Ferrovia na Forma da Cidade da Laguna, S.C- Brasil

Florianópolis

2019

Adilson de Souza Moreira

Anamnese Urbana: A Ferrovia na Forma da Cidade da Laguna, S.C- Brasil

Tese submetida ao Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de
Santa Catarina para a obtenção do título de Doutor em
Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo, História e
Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Sérgio Torres Moraes, Dr.

Florianópolis

2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Moreira, Adilson de Souza

ANAMNESE URBANA : A Ferrovia na Forma da Cidade
da Laguna, S.C- Brasil / Adilson de Souza Moreira ;
orientador, Prof. Sergio Torres Moraes, 2019.
381 p. p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós- Graduação em
Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2019.

Inclui referências

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Laguna . 3. Anamnese.
 4. Morfologia Urbana. 5. Cidade e Ferrovia.
- I. Moraes, Sergio Torres. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
III. Título.

Adilson de Souza Moreira

Anamnese Urbana: A Ferrovia na Forma da Cidade da Laguna, S.C- Brasil

O presente trabalho em nível de Doutorado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof^a Dra. Isa de Oliveira Rocha- Membro Externo
Universidade do Estado de Santa Catarina- UDESC

Prof. Dr. Almir Francisco Reis- Membro Interno
Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC

Prof. Dr. Luiz Eduardo Fontoura Teixeira- Membro Interno
Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina.

Prof. Dr. Fernando Simon Westphal

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Prof. Dr. Sérgio Torres Moraes

Orientador

Florianópolis, 31 de Outubro de 2019.

Dedico esta Tese aos meus pais, o ferroviário Abilio Dolvino Moreira (In memorian) e à minha mãe Rosa de Souza Moreira, Dona Rosinha. Agradeço ao Prof. Sérgio por sua orientação e contribuição ao presente trabalho. Por fim, agradeço à vida pelos trilhos que conduziram um ateu taoista a encontrar o caminho.

APRESENTAÇÃO

A presente Tese resulta dos anos de convivência com a ferrovia, entre a infância e a adolescência, e aos anos de estudos relacionados à forma urbana, particularmente aos núcleos originados da atividade portuária.

Filho de ferroviário, nascido em 1963 na Cidade de Siderópolis no seio da exploração das jazidas de carvão, convivi com os trilhos e a possante locomotiva deslizando pelo caminho de ferro em frente a casa de ferroviários, a casa de turma geminada onde morei. A imponência da máquina ferroviária causava temor e espanto.

No ano de 1967, fui morar às margens da Lagoa de Santo Antônio, terra de origem de meus pais na Enseada do Bananal, Cidade de Laguna, onde o trem era presença constante, agora mais distante ao passar sobre a ponte de concreto no Canal de Laranjeiras. A distância espantava o temor e despertava a admiração pela majestosa visão da locomotiva arrastando o comboio sobre a pujante ponte na paisagem magnífica da Laguna.

Neste período em passeios para “a Cidade da Laguna” no DKV (DKW-Vemag), a urbe ainda com a presença dos trilhos se revelava, porém não despertava maiores curiosidades, os trilhos e a estrutura ferroviária eram um elemento cotidiano desde que nascera. Mas, as imagens deste período ficaram registradas e se tornaram componentes primordiais para o desenvolvimento da presente Tese.

Na Cidade de Tubarão, a partir de 1971, ingressei na escola construída com tábuas de vagões e a inscrição “Estrada de Ferro Dona Thereza Christina- RFFSA” na Rua Princesa Izabel. O trabalho de meu pai se alternava entre as oficinas de máquinas e de vagões, esta convivência incitou a inquietação pelo contínuo contato com a cidade e sua relação com a estrutura ferroviária. O Bairro Oficinas cortado pela linha do trem e planejado por engenheiros ferroviários se constitui em símbolo emblemático da relação cidade e ferrovia.

Este trabalho resgata a história e a importância da ferrovia para o sul catarinense e, particularmente, à Cidade da Laguna, exigindo muita pesquisa e perspicácia associada às memórias da estrada de ferro, ciência e empirismo num resgate da percepção da forma da Cidade em sua relação com a via férrea.

Em 05 de fevereiro do ano de 1979, eu e meu pai nos encontrávamos na estação ferroviária de Tubarão, já transformada em rodoviária, e ao ser indagado por um colega de trabalho que lhe perguntou para onde estávamos indo, lhe disse: “estou levando meu filho pra capital, vai ser doutor”. Ainda naquele dia, eu estaria matriculado na Escola Técnica Federal

de Santa Catarina, o doutorado estava distante, havia um longo percurso, dois cursos técnicos, três graduações e dois mestrados.

No segundo ano do doutorado, agosto de 2015, uma aventura onírica me fez percorrer de trem o Ramal de Laguna, onde a cidade se apresentava num misto de passado e presente, passando pela Estação da Bifurcação, percorrendo o Campo de Fora até a Estação na Orla Central, seguindo ao Porto Carvoeiro do Magalhães. Ao acordar, tudo parecia um devaneio onírico, pois, até então, a informação levantada era de que a Thereza Christina havia chegado em Laguna somente à margem norte da Cidade.

Ao retornar, percebi que se tratavam de memórias remanescentes de minha infância entre 1967 e 1971, pouco antes de os trilhos do Ramal da Laguna serem erradicados. A experiência onírica trouxe de volta a memória pouco precisa, tal qual se encontra a relação ferroviária e forma da cidade na Laguna, condição que conduz a uma ANAMNESE URBANA.

Um exemplo impressionante do tamanho da força simbólica natural que pode ter as inovações técnicas são os trilhos da estrada de ferro, com o mundo onírico peculiar e inconfundível que a eles se associa (BENJAMIN, 2007, p. 194).



Seríamos atingidos por uma modernidade que, até então, estava restrita a partes da Europa ocidental, mas que em breve se imporia como referência obrigatória em relação à qual nossos relógios nacionais deveriam ser ajustados (ORTIZ, 1991, p. 08). Diante de tais testemunhos, ó seita progressiva, vangloriemo-nos do poder da locomotiva, vangloriemo-nos do vapor e das estradas de ferro (HOBSBAWM, 1982, p. 187).

Das lembranças mais remotas, a ferrovia era representada pela cobra dragão, botando fogo pelas ventas num misto de temor e encantamento. Depois, virou o dragão de ferro possante e desafiador, arrastando a imensa cauda. Por fim, já era o trem das memórias eternas na paisagem marcada pelas oficinas da ferrovia e pela poeira de carvão rarefeita nos trilhos de minha infância e adolescência (Aranha, Nov./ 2019).

RESUMO

Esta Tese aborda a temática relacionada à construção da forma da Cidade da Laguna a partir da introdução de uma inovação tecnológica nos meios de transportes, a ferrovia, fruto da Revolução Industrial. A partir da caracterização do contexto geográfico, histórico, cultural e social, discorre-se sobre a evolução e o avanço da estrutura ferroviária, a influência sobre a forma da orla do histórico núcleo central e seus apêndices, os bairros Campo de Fora/Progresso e Magalhães, a configuração do Plano Urbano, as vias urbanas relacionadas à ferrovia, a construção do espaço e o desenho urbano em sua abrangência. A ferrovia surgiu concomitantemente ao desenvolvimento da técnica de construção em estrutura de ferro, símbolo emblemático da modernidade, produzindo espaços renovados no entorno das estações e ao longo da estrutura ferroviária. Prescinde, o presente estudo, dos princípios impulsionadores e norteadores de uma cidade ideal fundada na ideologia do progresso e que se reflete na forma da cidade pela busca em ascender a um novo tempo, através da implantação de um equipamento inovador e funcional. Adotou-se como base conceitual e metodológica, o método de análise sob o ponto de vista da Teoria e Método Conzeniano em sua abordagem histórico-geográfica que se adequou perfeitamente ao objeto de estudo. Laguna no auge de seu desenvolvimento comercial receberia a ferrovia no início da década de 1880, apresentando o seu núcleo urbano original plenamente desenvolvido em sua configuração urbana, o que balizaria adequadamente o fim de um Período Morfológico Histórico e o início de um Período Morfológico Evolutivo com a introdução de uma inovação tecnológica, a ferrovia e seus maquinismos no advento da modernidade. Considerando a influência da ferrovia sobre a forma urbana, três regiões morfológicas foram estabelecidas, as quais em suas especificidades poderiam ser divididas em sub-regiões para uma análise mais aprofundada da constituição do tecido urbano, o que poderá ser alvo de outros estudos. O objetivo geral foi perseguido pela identificação dos elementos da estrutura ferroviária no tecido urbano e a importância à sua configuração. Desta forma, o trabalho de campo contribuiu significativamente para a percepção das transformações dos espaços ao longo do traçado da linha férrea e no entorno das estações e pátios de manobras, mesmo em décadas após a erradicação dos trilhos, o que conduziu à análise histórica e evolutiva do espaço urbano relacionada à via férrea. Na visão tripartite preconizada por Conzen (2004), o padrão de uso do solo se mostrou como o elemento com maior capacidade de mutação, respondendo de forma mais rápida às inovações com a implantação dos modais de transportes. Nas regiões morfológicas em estudo, o Plano Urbano se configura pela organização do espaço aplicada à lógica de ocupação do território sobre topografia plana com a regularidade plenamente adaptada às características naturais do sítio com o traçado dos trilhos determinante na expansão e forma urbana.

Palavras-chave: Laguna 1. Anamnese Urbana 2. Cidade e Ferrovia 3.

ABSTRACT

This thesis approach the theme of the construction of the shape of the city of Laguna from the introduction of a technological innovation in the means of transportation, the railroad, the result of the Industrial Revolution. It discusses the evolution and the advance of the railway structure, the historical central nucleus and its appendices, the morphological regions Campo de Fora/Progresso and Magalhães, the influence on the configuration of the Urban Plan, the urban roads, the evolution of the means of transportation. transport, the characterization of the historical and social context, the construction of space and urban design induced by the road axis supported by innovations. The railway arose concurrently with the development of the technique of construction in iron structure, emblematic symbol of modernity, producing renewed spaces around the stations and along the railway structure. It precedes the present study, the driving and guiding principles of an ideal city founded on the ideology of progress and reflected in the shape of the city by the quest to ascend to a new time, through the implementation of innovative and functional equipment. It was adopted as a conceptual and methodological basis, the method of analysis from the point of view of the Conzenian Theory and Method in its historical-geographical approach that was perfectly adapted to the object of study. Laguna at the height of its commercial development would receive the railroad in the early 1880s, presenting its original urban core fully developed in its urban setting, which would adequately mark the end of a Historical Morphological Period and the beginning of an Evolutionary Morphological Period with the introduction of a technological innovation, the railroad and its machinery in the advent of modernity. Considering the influence of the railroad on the urban form, three morphological regions were established, which in their specificities could be divided into subregions for further analysis of the constitution of the urban fabric, which may be the subject of other studies. The general objective was pursued by identifying the elements of the railway structure in the urban fabric and the importance of their constitution. Thus, the fieldwork contributed significantly to the perception of the transformations of the spaces along the eradicated track of the railway line and around the maneuvering stations and courtyards, even in decades after the eradication of the tracks, which led to the historical analysis, the evolution of the urban space related to the railway. In the tripartite view advocated by Conzen (2004), the land use pattern proved to be the element with the greatest capacity for mutation, responding more quickly to innovations with the implementation of transport modes. In the morphological regions under study, the Urban Plan is configured by the organization of space applied to the logic of occupation of territory over flat topography with regularity fully adapted to the natural characteristics of the site with the layout of the trails determining the expansion and urban form.

Keywords: Laguna 1. Urban Anamnesis 2. City and Railroad 3.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Área de Estudo no Contexto da Implantação ferroviária na Cidade de Laguna.....	31
Figura 2 - Mapa Regiões Morfológicas sob influência da Ferrovia na Cidade da Laguna.....	32
Figura 03 - Mapa de Localização com os Municípios Limítrofes.....	39
Figura 04 - Fotografia Aérea 1956, destaque para o Canal e a Foz do Rio Tubarão.....	43
Figura 05 - Carta Batimétrica Canal de Acesso ao Porto e Traçado da Ferrovia, 1946.....	44
Figuras 06; 07 e 08 - Farol Santa Marta, Vistas Norte, Noroeste e Sudoeste.....	48
Figura 09 - Centro e Bairros da Área Urbana Contínua, o Traçado Erradicado da Ferrovia...	50
Figuras 10; 11 e 12 - Sequencia visual Molhes da Barra, Vista Oeste. Noroeste, Leste.....	51
Figura 13 - O Traçado da Ferrovia na Planície Arenosa.....	52
Figura 14 - Mapa de Fácies Sedimentares.....	52
Figuras 15;16;17 e 18 - Área Urbana Contínua e traçado dos trilhos. Vistas Sudeste; Leste; Norte; Noroeste.....	53
Figura 19 - Linha Tronco da Ferrovia, cruzando a Ponta da Cabeçuda e a margem oposta..	54
Figura 20 - Fundações Vicentistas em Santa Catarina.....	57
Figura 21- Embarque de Italianos para o Brasil - Porto de Genova, 1884.....	65
Figura 22 - Dragagem Secção Porto da Laguna à Jaguaruna do Canal “Laguna-Araranguá”..	74
Figuras 23 - As Estradas de Ferro D. Thereza Christina e D. Pedro I e o Canal D. Afonso...	77
Figura 24; 25 - Cais do Porto de Laguna em 1906.....	85
Figura 26 - O Cargueiro Max. C. 1920.....	85
Figuras 27; 28 - Obras dos molhes da barra em 1880; (1903/1941).....	86
Figura 29 - Os molhes da barra (1941).....	86
Figura 30; 31 - Porto Carvoeiro no Magalhães em atividade no fim da década de 1940...	88
Figura 32 - Diagrama da Linha do Tempo da Laguna.....	128
Figura 33 - Organograma dos Períodos Morfológicos da Laguna.....	129
Figura 34 - Orla Central Portuária. Gravura de J.B. Debret, C. 1824.....	135
Figura 35 - Mapa das Regiões Morfológicas.....	141
Figura 36 - Plano Urbano da “Cidade da Laguna” em 1880.....	142
Figura 37 - Planta da Villa da Laguna. Primeira Metade do Século XIX.....	144
Figura 38 - Área do Plano Urbano e Pontos Notáveis.....	146
Figura 39 - Igreja e Porto. Gravura de J. B. Debret, C. 1824.....	151
Figura 40 - Visão “Direita” (reta) da igreja à praia, C. 1933.....	151

Figuras 41; 42 - Esquema das Vias Estruturantes.....	152
Figura 43 - Eixos de expansão, 1880.....	153
Figura 44 - A Rua Direita, atual Raulino Horn, C. 1920.....	153
Figura 45 - O Tecido Edificado por Volta de 1880.....	155
Figura 46 - Conexão das Praças e Espaços Públicos, 1880.....	157
Figuras 47; 48; 49 - Casa Câmara e Cadeia, 920, 1970, atual Museu Anita Garibaldi.....	159
Figura 50 - O Arranjo Espacial na Praça de Câmara e Cadeia à Fonte.....	160
Figura 51 - Eixos Funcionais, as Camadas de Murallas.....	162
Figura 52 - Igr. Rosário ao fundo, Cpo Manejo 1º plano, 1897.....	163
Figuras 53; 54 - Rua da Praia, casário geminado. C. 1900.....	163
Figura 55 - Mapa Geral e com detalhe, Campo de Fora. Início Séc. XIX.....	165
Figura 56 - O Plano Urbano do Campo de Fora, 1880.....	166
Figura 57 - Região Morfológica Magalhães, 1880.....	168
Figura 58 - Mapa das áreas e Vetores de Expansão no Magalhães.....	170
Figura 59 - Rua da Paixão, atual Calheiros da Graça, Acesso ao Magalhães. C. 1900.....	171
Figura 60 - A Locomotiva “The Rocket”.....	182
Figura 61 - A Locomotiva Texas transportando farinha de mandioca.....	198
Figura 62 - Mapa da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina em 1965.....	206
Figura 63 - Mapa da Thereza Christina em 1984.....	208
Figura 64 - Funcionários no pátio de manutenção da “Thereza Christina” no ano de 1910..	216
Figuras 65; 66 - O Corte no Morro das Laranjeiras.....	216
Figuras 67; 68 - Trabalhadores e Locomotivas desembarcando no Porto de Imbituba.....	217
Figura 69 - Alojamento engenheiros ingleses, construção da Estrada de Ferro.....	219
Figura 70 - Ferroviários “Viaduto” da Cabeçuda. C. 1920.....	219
Figuras 71; 72 - Trabalhadores, Palmeiras-Orleans. C. 1940.....	219
Figura 73 - Tipologia Típica da Vila Mineira.....	220
Figuras 74; 75 - A Vila Operária do Porto de Imbituba.....	220
Figura 76 - Instalações Orleans (França), meados séc. XIX.....	221
Figura 77 - Instalações das Oficinas em Tubarão, C. 1910.....	221
Figura 78 - Fundos da Oficina Central, máquinas. C. 1908.....	222
Figura 79 - Oficina Central, situação atual.....	222
Figura 80 - Vila dos Ferroviários em Tubarão (Década1980).....	223

Figura 81 - Vila dos Ferroviários (Dez/2016).....	223
Figura 82 - Casas Gemin./M. Fumaça.....	224
Figura 83 - Casas Gemin/Barranca.....	224
Figura 84 - Casas Ferrov. Indiv./Jaguaruna.....	224
Figura 85 - Casas de Turma na Bifurcação.....	224
Figuras 86; 87 - Casas Ag. Ferrov. M. da Fumaça e Criciúma (1970).....	224
Figura 88 - A Ferrovia na Margem do Rio Tubarão.....	226
Figuras 89 - A Ponte da Passagem sobre o Rio Tubarão.....	227
Figuras 90; 91 - Pontes Gêmeas em Orleans, tomada pelas águas em 1974.....	228
Figura 92 - Estragos da enchente, 1974.....	228
Figura 93 - A Estação de King's Cross, Londres, 1850.....	233
Figura 94 - O Palácio de Cristal, Inglaterra, 1851.....	233
Figura 95 - Obra do Túnel de Siderópolis.....	234
Figura 96 - O túnel em final de obra.....	234
Figura 97 - O Túnel, atualmente.....	234
Figuras 98; 99; 100 - Trabalhadores da Ponte Henrique Lage em Construção.....	236
Figura 101 - Conclusão Obras, 1884.....	237
Figura 102 - Abertura vão móvel, C. 1900.....	237
Figura 103 - Comboio fracionado. C.1920.....	237
Figura 104 - Extensão à Cabeçuda.....	238
Figura 105 - Cabeçuda à Laranjeiras.....	238
Figura 106 - Sobre o vão móvel à Laranjeiras.....	238
Figura 107 - Obras iniciais. C. 1936.....	241
Figura 108 - Ponte Ferroviária de Concreto. C. 1942.....	241
Figura 109 - Ponte Concluída em 1946.....	241
Figura 110 - Duas técnicas, três pontes.....	242
Figura 111 - Passeio Orleans- Lauro Müller, déc. 1950.....	244
Figura 112 - Vagões de Passageiros da Thereza Christina, 1959.....	244
Figura 113 - Localização das Estações Ferroviárias da Thereza Christina em Laguna.....	248
Figura 114 - Estrutura Ferroviária em Imbituba. C. 1900.....	251
Figuras 115; 116 - Estação da Thereza Christina/Imbituba, s/d.....	251
Figuras 117, 118, 119 - Primeira Estação do Campo de Fora; Tubarão e Pedras Grandes...	252

Figura 120 - Estação Tubarão Renovada.....	253
Figura 121 - Estação Pedras Grandes, C. 1950.....	253
Figura 122 - Pedras Grandes, Museu da Cidade.....	253
Figura 123 - Posto Telegráfico (1890).....	253
Figura 124 - Estação e Ponte Férrea, C. 1901.....	253
Figura 125 - Estação da Cabeçuda, C. 1901.....	253
Figura 126 - Estação Palmeiras. C. 1930.....	254
Figura 127 - Estação Lauro Müller. C. 1919.....	254
Figura 128 - Estação Barranca/Araranguá. C. 1925.....	254
Figuras 129; 130 - Estação de Orleans, C. 1950.....	255
Figura 131 - Estação Orleans, C. 1970.....	255
Figura 132 - Estação da Estiva dos Pregos.....	256
Figura 133 - Estação da Bifurcação.....	257
Figura 134 - Situação atual.....	257
Figura 135 - Estação Jaguaruna. C. 1950.....	258
Figura 136 - Estação Morro da Fumaça. C. 1960.....	258
Figura 137 - Estação Criciúma. C. 1930.....	258
Figura 138 - Estação Orla da Laguna, recém inaugurada em 1930.....	259
Figura 139 - Estação Orla da Laguna, abandono. C. 1947.....	259
Figura 140 - A Estação Lauro Müller em “evolução” tipológica. C. 1926.....	260
Figura 141 - Frente da Estação de Tubarão. Final anos 1940.....	261
Figura 142 - Renovação da Estação de Tubarão, atualmente.....	261
Figura 143 - Fundos da Estação de Tubarão. C. 1930.....	261
Figura 144 - Renovação da Estação de Tubarão, Fundos, atualmente.....	261
Figura 145 - Estação Roça Grande, 1943.....	263
Figura 146 - Estação Roça Grande. Década de 1960.....	263
Figura 147 - Estação Rio do Pouso, 1943.....	263
Figura 148 - Estação Esperança, 1949.....	263
Figura 149 - Estação Cabeçuda, Final de Obras. C. 1940.....	264
Figura 150 - Estação Cabeçuda, situação atual.....	264
Figura 151 - Estação de Capivari de Baixo. C. 1960.....	264
Figura 152 - Estação Campo de Fora. C. 1943.....	265

Figura 153 - Estação Campo de Fora, Plataforma pronta. C. 1943.....	265
Figura 154 - Estação Campo de Fora, situação atual.....	265
Figuras 155; 156 - A Moderna Estação de Criciúma Construída em 1950.....	265
Figura 157 - Demolição da Estação de Criciúma(1975).....	265
Figuras 158; 159; 160 - Usinas Termoelétricas de Laguna, Tubarão e Imbituba.....	270
Figura 161 - Sede do Banco Sul do Brasil na Rua Cons. Mafra em Florianópolis.....	272
Figura 162 - Representação Esquemática dos Projetos Siderúrgicos na Laguna.....	272
Figuras 163; 164 - Instalações do Lavador de Capivari.....	281
Figuras 165; 166 - O avanço do Porto de Imbituba. C. 1920 e 1950.....	204
Figura 167 - Porto, Convergência Viária e Urbanização no entorno do Porto de Imbituba..	285
Figuras 168; 169 - O avanço do Porto de Imbituba. C. 1920 e Atual.....	286
Figura 170 - Gráfico do Movimento de Passageiros.....	299
Figuras 171; 172 - Depósitos Carvão no Caís Sul e Norte Orla Central, C. 1940.....	301
Figura 173 - Gráfico do Movimento de Bagagens e Encomendas nas Ferrovias Catarinenses.....	302
Figura 174 - Caís Norte do Mercado na década de 1910.....	304
Figura 175 - Depósitos de Carvão, Caís Sul do Mercado 1925.....	304
Figuras 176; 177; 178 - Construção do Porto Carvoeiro do Magalhães. Décadas de 1930, 1940 e 1950.....	307
Figura 179 - Mapa Regiões Morfológicas e configuração da linha da orla no período anterior a Ferrovia. C. 1880.....	316
Figura 180 - Quadro dos Tempos da Evolução Urbana do Campo de Fora/Progresso.....	319
Figura 181 - Os Assentamentos Perimetrais à Linha do trem, ano de 1933.....	320
Figura 182 - Mapa do Traçado da Ferrovia no Campo de Fora/Progresso.....	321
Figura 183 - Traçado da Ferrovia e Mancha Urbana na Região Morfológica Campo de Fora/Progresso em 1969.....	323
Figuras 184; 185 - Traços Paleotécnicos do Progresso, Fotografias Aéreas 1956 e 1978..	324
Figura 186 - O Projeto da Ferrovia e os Aterros sobre Terrenos de Marinha.....	327
Figuras 187; 188 - Projeto da Fachada da Estação Ferroviária do Campo de Fora (1943); Situação atual.....	329
Figura 189 - Vista lateral, Plataforma/Armazém da estação Cpo de Fora. Situação atual...	329
Figura 190 - Armazém e Estação, situação atual.....	329

Figuras 191,192,193 - Panorama da Orla Portuária e a Herança Ferroviária, Implícita.....	330
Figura 194 - Pr. Potreiro/Morro N ^a .S ^a . C. 1900.....	332
Figura 195 - Planta, Ferrovia no Potreiro.....	332
Figura 196 - Panorama atual.....	332
Figura 197 - Mapa Traçado da Ferrovia contornando a Malha Urbana até a Orla Central.	333
Figuras 198; 199 - Construção Caís Norte, a Locomotiva e a Primeira Estação. C. 1909...	334
Figura 200 - O Caís, o Pátio, o Mercado e Ferrovia, C. 1925.....	335
Figura 201 - Estação e o Pátio de Manobras. C. 1932.....	335
Figuras 202; 203 - O Carro “Vagão-Estação”. C. 1924.....	337
Figura 204; 205 - O Projeto para a implantação da Estação e Pátio Ferroviário, 1925.....	338
Figura 206 - Estação, Pátio e o Mercado em 1932.....	339
Figura 207 - Estação, Pátio e Igreja do Rosário em 1932.....	339
Figuras 208; 209 - Pátio Ferroviário e o Mercado, frente à Rua da Praia. Visada Norte-Sul e Sul-Norte. C. 1930.....	340
Figura 210 - A ferrovia, os aterros e a inserção no Plano Urbano pioneiro.....	342
Figura 211 - Caís Sul, C. 1922.....	344
Figura 212 - Mercado e Caís Central, Estação ao Fundo. C. 1935.....	344
Figura 213 - Centro e Lagoas do Campo de Fora. C. 1920.....	344
Figura 214 - Centro e Aterro sobre as Lagoas. C. 1939.....	344
Figura 215 - Panorâmica de Laguna, os depósitos de carvão e o Porto, 1940.....	346
Figura 216 - Trem, Caís e Mercado, C. 1927.....	347
Figura 217 - Rua da Praia, Pátio, Estação e Mercado em ruínas. C. 1940.....	347
Figura 218 - O Cine-Mussi, o Mercado demolido e a Estação Ferroviária. C. 1950.....	347
Figura 219 - Orla Central, Aterros consolidados. C. 1951.....	349
Figura 220 - Orla Central, visão longitudinal. C. 1952.....	349
Figuras 221; 222 - A Estação Rodoviária em construção e conclusão, ano de 1945.....	350
Figura 223 - Posto Gasolina, Rodoviária e Cine Mussi. C. 1955.....	351
Figura 224 - O Novo Mercado. C. 1975.....	351
Figuras 225; 226 - Ônibus na passagem pela balsa no Canal da Barra. C. 1946 e 1950...	352
Figuras 227 e 228 - A Rodoviária e a Rua da Praia no início dos anos 1960.....	352
Figuras 229; 230 - Aterros ao Sul da Orla Central em direção ao Magalhães, 1906/1940...	353
Figuras 231; 232 - Trapiche do Magalhães. 1910/1920.....	355

Figuras 233; 234 - Porto Carvoeiro, C. 1945/1950.....	355
Figura 235 - Mapa do Traçado da Ferrovia Contornando o Magalhães.....	356
Figura 236 - O Plano Urbano do Magalhães e a Ferrovia.....	357
Figura 237 - Planta do DNPVN /Porto Carvoeiro, 1946.....	359
Figura 238 - Planta de 1953 com o Deslocamento dos Trilhos.....	359
Figuras 239; 240 - As Três Regiões Morfológicas da Laguna.....	360
Figuras 241; 242; 243; 244 - Curva do Caminho de Ferro, Magalhães, 1940 e atual.....	361
Figura 245 - Os trilhos e o Sistema Viário Principal do Magalhães.....	362
Figura 246 - A Carta do IBGE (1969) com os trilhos.....	363
Figura 247 - A Fotografia Aérea de 1978.....	363
Figura 248 - Monumento aos Trabalhadores da Extração de Carvão, inaugurado em 1943..	365

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da População de Laguna.....	40
Tabela 2 - Primeiros Fluxos de Migração.....	67
Tabela 3 - Crescimento das Ferrovias no Brasil no período de 1900 a 1960.....	207
Tabela 4 - Fases Administrativas da Thereza Christina.....	213
Tabela 5 - Estações Linha Tronco no trecho Imbituba-Tubarão/Ramal da Laguna.....	249
Tabela 6 - Períodos Tipológicos e Fases Administrativas.....	250
Tabela 7 - Fatos Relevantes e o Mov. p/ Categoria Transportada (1910-1960).....	297
Tabela 8 - Quantidade principais Mercad. Transportadas por Ferrovia/S.C (1910-1960).....	300
Tabela 9 - Passag., Bagagens e Mercad. Transportadas na EFDTC (1910-1960).....	301
Tabela 10 - Exp. Ferrov. e o Movimento por Categoria transportada (1917-1921).....	303
Tabela 11 - Estação na Orla da Laguna e o Incentivo ao Consumo do Carvão (1929-1933).....	305
Tabela 12 - Porto Carvoeiro e Extensão dos Trilhos ao Magalhães (1937-1941).....	306
Tabela 13 - Estação Cpo de Fora e Ponte de Concreto Canal das Laranjeiras (1943-1947).....	308
Tabela 14 - Ponte Rodoviária no Canal das Laranjeiras (1956-1960).....	309
Tabela 15 - Fases da Estação Orla Central da Laguna.....	341
Tabela 16 - Edifícios Notáveis na Orla Central da Laguna.....	348
Tabela 17 - Regiões Morfológicas e Visão Tripartite.....	367

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONAMA Conselho Nacional do Meio Ambiente
CBCA Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá
CEPCAN Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional
CSN Companhia Siderúrgica Nacional
DNPVN Departamento Nacional de Portos e Vias de Navegação
EFDTC Estrada de Ferro Dona Tereza Christina
EFSPRG Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande
FTC Ferrovia Teresa Cristina
IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PML Prefeitura Municipal de Laguna
RFFSA Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SEPLAN/SC Secretaria de Planejamento de Santa Catarina
SIDERSUL Siderúrgica Sul Catarinense
SIDESC Siderúrgica do Estado de Santa Catarina
SOTELCA Sociedade Termoelétrica Capivari
SUDEPE Superintendência de Desenvolvimento da Pesca
UDESC Universidade do Estado de Santa Catarina
UFSC Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	25
1.1	DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO.....	30
1.2	JUSTIFICATIVA DO ESTUDO PROPOSTO.....	33
1.3	PERGUNTA E HIPÓTESE.....	34
1.4	OBJETIVOS.....	34
1.4.1	Objetivo Geral.....	34
1.4.2	Objetivos Específicos.....	35
1.5	ESTRUTURA DA TESE.....	35
2	COMPOSIÇÃO GEOGRÁFICA, HISTÓRICA, ECONÔMICA E CULTURAL NA FORMA URBANA DA LAGUNA.....	38
2.1	ABORDAGEM GEOGRÁFICA DA FORMA URBANA DE LAGUNA.....	39
2.1.1	A Área Urbana Contínua de Laguna em seus Aspectos Naturais.....	49
2.2	ASSENTAMENTO HISTÓRICO DA LAGUNA- LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICO- PORTUÁRIA.....	55
2.3	A OCUPAÇÃO EUROPEIA DO SUL CATARINENSE NO SÉCULO XIX..	64
2.4	PROJETOS DE VIAS DE INTEGRAÇÃO NO SUL CATARINENSE EM FINS DO SÉCULO XIX.....	68
2.4.1	O Canal de Navegação D. Afonso- Junção Laguna-Porto Alegre.....	69
2.4.2	Estrada de Ferro D. Pedro I- Ligação ferroviária com o Rio Grande do Sul.	75
2.4.3	Epílogo.....	79
2.5	DECLÍNIO PORTUÁRIO DA LAGUNA.....	80
2.5.1	Epílogo.....	88
2.6	A CIDADE NA “ENCRUZILHADA”- A UTOPIA DO PROGRESSO.....	89
2.6.1	Cidade Região- A Utopia da Cidade Desejada.....	90
2.6.2	A Utopia da Laguna.....	95

2.6.3	Epílogo.....	102
3	METODOLOGIA Á ABORDAGEM HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DA FORMA URBANA DA LAGUNA.....	103
3.1	FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS.....	104
3.2	METODOLOGIA(S) DA PESQUISA.....	116
3.3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	118
3.3.1	Pesquisa de Campo.....	118
3.3.2	Fases da Pesquisa.....	119
3.3.3	Fontes de Pesquisa.....	119
3.3.4	Estratégias, Materiais e Técnicas.....	120
3.4	FORMA URBANA E PERÍODOS MORFOLÓGICOS EM LAGUNA.....	125
3.4.1	Períodos Morfológicos.....	127
3.4.1.1	Linha do Tempo.....	128
3.4.1.2	<i>Período Morfológico Histórico da Forma Urbana da Laguna (1676- 1882)....</i>	<i>129</i>
3.4.1.3	<i>Período Morfológico Evolutivo Ferroviário da Forma Urbana da Laguna....</i>	<i>130</i>
3.4.1.4	<i>Período Morfológico Evolutivo Rodoviário da Forma Urbana da Laguna.....</i>	<i>131</i>
3.5	EPÍLOGO - ANÁLISE MORFOLÓGICA HISTÓRICO- GEOGRÁFICA TEMPORAL.....	131
4	PERÍODO MORFOLÓGICO HISTÓRICO- A FORMA URBANA DA LAGUNA DESDE A FUNDAÇÃO ATÉ A FERROVIA.....	135
4.1	LAGUNA- A GÊNESE DA FORMA URBANA.....	136
4.1.1	A Tradição Luso-Brasileira na Forma Urbana da Laguna.....	138
4.2	REGIÕES MORFOLÓGICAS DO ASSENTAMENTO PORTUÁRIO DA LAGUNA.....	140
4.2.1	Região Morfológica Orla Central da Laguna.....	144
4.2.1.1	<i>O Plano Urbano.....</i>	<i>145</i>

4.2.1.2	<i>Consolidação do Plano Urbano- Provimentos do Ouvidor Rafael Pardino...</i>	148
4.2.1.3	<i>A Geratriz do Plano Urbano na Laguna- Ruas da Matriz, da Praia e da Fonte...</i>	151
4.2.1.4	<i>Largos e Praças.....</i>	157
4.2.1.5	<i>Um Edifício Notável- A Casa de Câmara e Cadeia.....</i>	158
4.2.1.6	<i>A Cidade Fortaleza.....</i>	161
4.2.2	Região Morfológica Campo de Fora.....	165
4.2.3	Região Morfológica Magalhães.....	167
4.3	O CICLO DE PROGRESSO DA CIDADE DA LAGUNA.....	171
4.4	EPÍLOGO.....	174
5	A INOVAÇÃO FERROVIÁRIA.....	175
5.1	A GÊNESE FERROVIÁRIA- INOVAÇÃO TÉCNICA, ESPAÇO E TEMPO...	176
5.2	A FERROVIA NOS TRILHOS DO MUNDO.....	181
5.3	OS TRILHOS DA FERROVIA NO BRASIL.....	185
5.4	A GÊNESE FERROVIÁRIA- DAS MINAS DA INGLATERRA ÀS DO SUL CATARINENSE.....	192
5.4.1	A Construção da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina.....	194
5.4.2	Porto, Ferrovia e Carvão: A Expansão Ferroviária no Sul Catarinense.....	200
5.5	A FERROVIA SOB DOMÍNIO DA UNIÃO, A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A (RFFSA).....	205
5.6	FASES ADMINISTRATIVAS DA ESTRADA DE FERRO DONA THEREZA CHRISTINA.....	209
5.6.1	Primeira Fase- Administração por Capitais Ingleses na Ferrovia (1876-1902)	209
5.6.2	Segunda Fase- Encampamento pelo Governo Federal (1902- 1910).....	210
5.6.3	Terceira Fase- Arrendamento E. F. São Paulo- Rio Grande (1910-1918).....	210
5.6.4	Quarta Fase - Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (1918-1940)	211
5.6.5	Quinta Fase- Encampamento pela União (1940- 1957).....	211

5.6.6	Sexta fase- A Administração Rede Ferroviária Federal S.A	
	(RFFSA)- (1957-1997).....	212
5.6.7	Sétima Fase- Administração da Thereza Christina	
	iniciativa privada (1997- Atual).....	212
5.7	TRABALHADORES FERROVIÁRIOS: OS LABORES NA LINHA DO TREM.....	214
5.8	AS ENCHENTES- ÁGUAS NO CAMINHO DE FERRO.....	225
5.9	AS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS.....	228
5.9.1	Os Túneis nos Cômoros da Laguna e no Ramal de Treviso.....	231
5.9.2	A Transposição do Canal de Laranjeiras na Laguna.....	235
<i>5.9.2.1</i>	<i>A Ponte Férrea Thereza Christina- O “Viaduto” da Cabeçada.....</i>	<i>236</i>
<i>5.9.2.2</i>	<i>A Henrique Lage- Duas Pontes de Concreto.....</i>	<i>239</i>
5.10	AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS.....	242
5.10.1	Fases Administrativas, Categorias e Tipologias das Estações em Laguna...	247
5.11	A CIDADE DE LAGUNA E O COMPLEXO CARBONÍFERO.....	267
5.11.1	Minas, Ferrovia e Siderurgia- A Organização Henrique Lage	
	e o Sul Catarinense.....	268
5.11.2	Laguna e o Projeto Siderúrgico.....	275
5.11.3	A Batalha Portuária- Uma Luta entre dois Portos.....	282
5.12	EPÍLOGO.....	287
6	PERÍODO MORFOLÓGICO EVOLUTIVO- A FERROVIA NA FORMA	
	URBANA DA LAGUNA.....	289
6.1	FERROVIA E CIDADE- A THEREZA CHRISTINA NA LAGUNA.....	290
6.2	CICLOS MORFOLÓGICOS DE CURTA DURAÇÃO NA FORMA	
	URBANA DA LAGUNA.....	296
6.2.1	Análise dos Ciclos Morfológicos de Curta Duração.....	303
6.3	ANÁLISE DO TRAÇADO URBANO DA LAGUNA PELA INFLUÊNCIA	

	DA FERROVIA.....	312
6.4	REGIÕES MORFOLÓGICAS NA ANÁLISE SOBRE A FERROVIA E FORMA URBANA DA LAGUNA.....	314
6.4.1	Região Morfológica Campo de Fora/Progresso- A Cidade avança para os “Areaes”.....	317
6.4.1.1	O Plano Urbano do Progresso.....	319
6.4.1.2	<i>A Estrutura Ferroviária do Campo de Fora - Os Trilhos, o Pátio e a Estação</i>	327
6.4.2	Região Morfológica Orla Central.....	330
6.4.2.1	<i>Estrutura Ferroviária na Orla central- Os Trilhos, a Estação e o Pátio.....</i>	<i>335</i>
6.5	REGIÃO MORFOLÓGICA MAGALHÃES.....	355
6.6	EPÍLOGO DO PERÍODO MORFOLÓGICO FERROVIÁRIO DA LAGUNA...	367
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	371
8	REFERÊNCIAS.....	378
8.1	FONTES PRIMÁRIAS.....	378
8.1.1	Leis e Decretos.....	378
8.1.2	Mensagens e Relatórios do Governo de Santa Catarina.....	381
8.1.3	Biblioteca Pública de Santa Catarina- Jornais.....	382
8.1.4	Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina.....	383
8.1.5	Casa da Memória Fundação Franklin Cascaes.....	383
8.1.6	Museu Ferroviário de Tubarão.....	383
8.2	FONTES SECUNDÁRIAS.....	383
8.2.1	Acervo Bibliográfico; Teses e Dissertações; Setor de Documentos Raros...	383
8.3	FONTES ICONOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS EM MEIO ELETRÔNICO DIGITAL.....	392

1 INTRODUÇÃO

Resquícios de um mundo onírico, a utilização dos elementos do sonho no despertar é o caso exemplar do pensamento dialético. Por isso, o pensamento dialético é o órgão do despertar histórico (BENJAMIN, 2007, p. 51).

Ao incursionar pelas ruas históricas e peculiares da Cidade da Laguna¹, desfaz-se a apatia e, de forma lenta ou repentina, as intrigantes formas revelam os signos de um passado no presente pelas possibilidades inesgotáveis das cenas urbanas em meio às marcas visíveis e latentes. Contornando o tecido urbano consolidado, a ferrovia surgiu imponente, destacando-se na forma preexistente com os trilhos e equipamentos da estrutura ferroviária. O maquinismo e a racionalidade técnica no desenvolvimento dos meios de transportes da era moderna alcançariam Laguna com a ferrovia interligando porto e minas de carvão nas áreas de colonização sul catarinense.

A Anamnese², trazer de volta à memória, se revela por reminiscências, recordação pouca precisa sobre a Forma Urbana da Laguna relacionada à ferrovia. Em “Uma luz na Cidade”, Bolle (apud MORAES, 2014. p. 55) faz referência à “memória involuntária, aquela devida à experiência, que tem “acesso à essência do passado”, enfatizando que a memória não aparece como um fato voltado ao passado e, sim, como uma relação dinâmica entre passado e presente”.

Em uma observação apurada do todo, a forma alongada da área urbana contínua, mesmo oculta, revela a influência da linha férrea e dos equipamentos erradicados sobre o espaço ocupado. Desde o Canal da Barra no Magalhães, extremidade Sudeste da Cidade da Laguna, até o Progresso no limite Norte da Cidade, passando pela Orla Central, a ferrovia deixou suas marcas, delineando a forma urbana, contornando o Plano Urbano original e ampliando o traçado já existente.

Durante 91 anos na Cidade da Laguna, o Ramal da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, ou simplesmente a “Thereza Christina”³ como era conhecida, foi ampliando seu percurso, construindo e renovando as estações, deixando como legado o traçado de vias, quadras, expansão e origem de bairros. Atualmente, ainda encontram-se materialmente

¹ Neste caso específico, o termo “Cidade da Laguna” faz referência ao núcleo urbano central e seus apêndices, o Campo de Fora e o Magalhães. De outra parte, quando nos referirmos à dimensão municipal como um todo, expressaremos por município, território, Laguna ou “Cidade de Laguna” (Nota do Autor).

² Para Platão o conhecimento é *Anamnese*, ou seja, é uma forma de recordação do que já existe, processo de rememoração ou trazer de volta à memória. (Nota do Autor).

³ A grafia original foi mantida por não alterar a pronúncia. Da mesma forma, popularmente e nos meios de comunicação, “Thereza Christina” era a referência comum quando se tratava da ferrovia, assim ainda ocorre nos dias de hoje. (Nota do Autor).

presentes duas das quatro estações de passageiros, marcos monumentais à invocação da memória sobre a passagem da ferrovia em território lagunense.

O conhecimento, enquanto anamnese, revela a perspicácia na observação sobre a cidade, sua condição geográfica, histórica, a arquitetura, a urbanística e o desenvolvimento econômico reconstituem os fatos, possibilitando uma leitura da forma urbana no espaço e no tempo. A erradicação da ferrovia, gradativamente, ofusca e afasta quase por completo a percepção da importância que constituiu a estrutura ferroviária sobre o espaço, seus significados e os ideais de sociedade construídos, embora nele impresso.

A investigação histórica focada sobre a forma urbana se materializa em um suporte imagético ao longo da pesquisa, abrindo amplas possibilidades de análise. Sobre a forma urbana está impressa a história, as ações humanas no uso e ocupação do espaço, a vida econômica e social. A chegada da ferrovia em fins do século XIX gerou expectativas de fomento na economia e a geração de um novo período de prosperidade no sul catarinense. A estrada de ferro, sob o pretexto da inovação tecnológica destinada ao transporte do carvão, representava o fator primordial para investimentos na melhoria da condição portuária, tanto na Enseada de Imbituba, quanto no porto da Cidade da Laguna.

O contexto histórico reflete um sentimento de continuidade da herança de um passado glorioso com seus valores da vida coletiva, elementos do processo civilizacional grafado sobre um organismo que se ajusta e se renova de acordo com as circunstâncias de cada período. Neste processo, as marcas deixadas ao longo do tecido urbano revelam o tempo e as transformações da sociedade. A leitura da forma urbana constitui-se em um suporte na defesa da cidade, enquanto permanência, objeto eterno.

Primeira ferrovia em solo catarinense, a “Thereza Christina” representou para a Cidade da Laguna a concretização dos anseios de prosperidade contínua, prometendo maior velocidade a um período de franco progresso, ensejando a concretização dos projetos de desenvolvimento acalentado pelos ideais republicanos em ascensão. O Período em que foi implantada a ferrovia se caracterizou pelos projetos de transportes e comunicação voltados à construção de hidrovias, portos e ferrovias.

A invenção da locomotiva a vapor, proporcionando maior acessibilidade ao transporte e a sensação de transpor a relação espaço-tempo, acelerou a ideia de progresso contínuo. Neste sentido, este estudo busca resgatar e identificar os registros da ferrovia no território urbano da Laguna, constatando o principal legado da estrutura ferroviária

relacionado ao estabelecimento e ao desenvolvimento de bairros ao longo da via férrea, bem como o traçado urbano a partir das vias originadas na linha dos trilhos erradicados.

O desenvolvimento econômico e social que a Thereza Christina proporcionou à Laguna e núcleos de colonização da região conectados à linha do trem com a geração de empregos diretos e indiretos relacionados à ferrovia e a atividade de exploração carbonífera contribuíram para a formação de uma cultura urbana vinculada às práticas laborais ferroviárias e da mineração. A existência das jazidas carboníferas catarinenses e a construção da estrada de ferro impulsionaram a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a especialização do Porto Carbonífero de Imbituba, a construção do Lavador de Capivari e da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda na cidade de Tubarão, atual Capivari de Baixo.

A ferrovia ao entrar em operação alcança a margem norte da Laguna, junto à porta de entrada do núcleo central por via carroçável, prolongando-se posteriormente ao Caís do Porto. Com a retomada da exploração do carvão e a expansão da malha ferroviária até o vale do Araranguá, atendendo as áreas carboníferas, a Cidade dinamiza-se e o Porto da Laguna especializa-se no embarque do carvão com a construção de aterros ao longo da orla portuária. Contudo, a demanda crescente por carvão tornaria este espaço exíguo e as instalações obsoletas às novas exigências, exigindo a construção de um moderno porto adequado ao embarque do carvão.

Uma série de acontecimentos, cujo marco inicial está balizado pela instalação do Porto Carvoeiro às margens do Canal da Barra e a retirada da estação ferroviária com o retorno para o ponto original em novas, modernas e amplas instalações, estabelecem o ponto de inflexão entre os períodos de avanço e retrocesso da estrutura ferroviária no território da Laguna. Este momento marca claramente a transição entre distintos Períodos Morfológicos Evolutivos, a substituição acelerada do modal de transportes e a gradativa ocupação dos espaços onde anteriormente operava a estrutura ferroviária em solo lagunense.

Laguna gerou uma safra de intelectuais, historiadores, políticos, fotógrafos e jornalistas, os quais produziram e registraram valiosas informações descritivas tendo como referência autores como Cabral (1987); Ulysséa (1943); acervos fotográficos como o de Dalmo Faísca, Foto Bacha; além das publicações jornalísticas periódicas iniciadas a partir da segunda metade do século XIX, destacando-se os periódicos “A Verdade”, “A Actualidade”, “O Dever” e “O Albor”, os quais retrataram os aspectos relativos aos períodos que antecedem e acolhem a penetração da estrada de ferro no espaço urbano da Laguna. Atualmente, valiosos

registros fotográficos vêm sendo realizado pelo fotógrafo Ronaldo Amboni e publicados no *facebook*, os quais contribuíram significativamente à comparação e análise com os registros dos períodos anteriores, proporcionando ângulos inéditos à leitura da forma urbana da Laguna.

Embora a erradicação dos trilhos seja um fato relativamente recente, parte significativa da população desconhece a influência das estações e dos trilhos na forma da cidade. Uma parcela, ainda menor, tem uma memória muito esparsa do domínio do transporte ferroviário, dos espaços gerados e da importância deste modal no desenvolvimento da cidade e região. Consequentemente, para a realização desta pesquisa em sua condição de ineditismo, alguns conceitos permeiam a narrativa, como: anamnese, cidade e modernidade, os quais contribuem à sustentação teórica do trabalho.

Sem um olhar aguçado, torna-se impossível perceber, grosso modo, a existência da ferrovia na Laguna, ignorando-se a influência da estrutura ferroviária na forma da cidade. Mas, o tecido urbano guarda impresso a memória dos tempos da “Maria Fumaça”, dos navios a vapor e depósitos de carvão na margem lagunar, do movimento e da multidão no entorno da estação.

O carvão e o ferro, agentes propulsores da indústria, adquirem papel axiomático no processo de industrialização e construção da civilização moderna. A ferrovia, interligando mina e porto, tornou-se elemento indissociável da paisagem sul catarinense. O carvão, fonte primordial de energia térmica na produção industrial, se faz necessário à produção de máquinas e que, movidas por este combustível, fomentariam o consumo do mineral.

A modernidade no transporte com a invenção do trem impôs uma velocidade que aproximava os lugares pela transposição do espaço em menor intervalo de tempo, aguçando nos homens da era moderna a ideia de progresso, a sensação de transpor a dimensão espaço-tempo pela presença extraordinária da estrutura ferroviária, alongando a cidade.

Pensando sobre a Morfologia Urbana, o trabalho de Conzen (2004) oferece uma estrutura abrangente para o estudo e compreensão do desenho urbano. A percepção da forma urbana e a classificação em **Períodos Morfológicos** configuram a base da investigação morfológica conzeniana e podem ser observados em campo através de uma visão que compreende três elementos primordiais: o **Plano Urbano**, o **tecido edificado** e o padrão de **uso e ocupação do solo**.

Em Laguna, a predominância do transporte hidroviário desde a sua fundação até a chegada da ferrovia impõe um longo período de desenvolvimento que, dentro da análise morfológica proposta por Conzen (2004), se caracteriza como **Período Morfológico Histórico**. A implantação ferroviária como agente inovador dos meios de transportes, alargando a expansão do perímetro urbano, rompe a dinâmica anterior e inicia o **Período Morfológico Evolutivo** que vai deixando suas marcas à medida que os trilhos avançam contornando a orla até alcançar o Canal da Barra.

Originalmente, as formas produzidas na Cidade da Laguna encontram-se intrinsecamente ligadas às atividades portuárias, determinando, a partir dela, a forma de ocupação do espaço. Este trabalho de pesquisa parte do princípio de que a morfologia urbana estuda essencialmente os aspectos do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a forma urbana, elucidando sua estrutura pelo cruzamento de diferentes leituras e informações que se apresentam e podem explicar a complexidade da forma da cidade.

Portanto, considerando que a Morfologia Urbana estuda a forma que assume o fato urbano, expostos nas partes materiais latentes ou visíveis, os Períodos Morfológicos se mostram na forma de produção do espaço e sua transformação no tempo.

Esta divisão em períodos morfológicos permite sistematizar a pesquisa e análise sobre a forma urbana pelo reconhecimento dos agentes de transformação e sua ação no tempo. O **plano urbano** se constitui no ponto de partida de onde se origina e expande a estrutura morfológica sob influência dos fatores geográficos, históricos e culturais que atuam sobre o **tecido edificado** e o padrão de **uso e ocupação do solo**. A identificação de distintos padrões de ocupação produzem indícios materiais que permitem definir a época em que foram construídas as formas por seu conteúdo cultural.

Os elementos morfológicos, acrescidos à Orla Central da Laguna e bairros adjacentes no período compreendido entre a implantação e erradicação dos trilhos, estão diretamente relacionados às ações da ferrovia, induzindo a forma, determinando usos ao espaço, orientando as vias de transportes, os eixos de expansão da cidade. O uso determinado ao espaço imprime à dinâmica dos agentes atuantes que tem crucial importância em sua produção.

A implantação do transporte ferroviário na Cidade da Laguna deu sobrevida à atividade portuária, possibilitando o deslocamento de grandes quantidades de minérios, cargas diversas e passageiros. O minério de carvão, fonte de energia primordial na produção de ferro,

tornou-se com os incentivos governamentais ao seu consumo a carga principal embarcada no porto da Laguna. Durante este período, a locomotiva chegando e saindo do porto, serpenteando entre os vales do Tubarão e Araranguá em direção a região carbonífera, reinou absoluta na cena urbana da Laguna.

A retirada da Estação Ferroviária e a inauguração do Terminal Rodoviário, concomitantemente, junto ao Caís, assim como a instalação do Porto Carvoeiro às margens do canal, concluído ainda na primeira metade do século XX, e a sua conseqüente desativação colocam-se na fronteira da transição entre dois Períodos Morfológicos Evolutivos, cujo ponto de inflexão está marcado pela transposição rodoviária sobre o Canal de Laranjeiras, quando predomina um novo Período Morfológico que se estende até os dias atuais.

Os Períodos Morfológicos Evolutivos originados na inovação dos transportes, a regressão do modal ferroviário e o avanço rodoviário, distinguem claramente o ponto de transição entre tais Períodos pela caracterização específica da forma imposta na transformação do espaço. Perdendo importância o transporte ferroviário pela desativação das funções portuárias, os trilhos do Ramal de Laguna são erradicados, deixando seus registros no tecido urbano, determinando o traçado de ruas e quadras, consolidando sua contribuição na formação de novos bairros e interferindo sobre os já existentes.

Portanto, a ascensão do modal rodoviário de transportes e a decrescente trajetória da ferrovia em solo lagunense tem valor significativo na configuração da forma urbana. A partir da transposição rodoviária do Canal de Laranjeiras, o Bairro Cabeçuda ganha impulso pelo deslocamento do trânsito rodoviário inter-regional. Concomitantemente, avança lentamente a expansão urbana, a partir da área central, ocupando os espaços deixados pela subutilização e abandono da estrutura ferroviária do Ramal da Laguna.

Ainda, nesta presente seção, apresentar-se a delimitação do objeto de estudo, a justificativa e a relevância do estudo inédito da forma urbana da Laguna sob o foco da ferrovia do qual resulta a **Pergunta, Hipótese e os objetivos** que buscam dar coerência à metodologia, a pesquisa de campo, técnicas e procedimentos metodológicos adotados.

1.1 DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Esta pesquisa está focada em estabelecer a relação entre ferrovia e forma urbana da Cidade da Laguna. A Estrada de Ferro Dona Thereza Christina alcançaria as jazidas carboníferas sul catarinenses ainda na última década do período imperial, percorrendo, a partir

de então, períodos marcados por distintos ciclos políticos e econômicos que dinamizaram a ocupação do território e deram as características atuais, tão peculiares, às formas das cidades sob influência da ferrovia.

Figura 01- Área de Estudo no Contexto da Implantação ferroviária na Cidade de Laguna



Fonte: Googleearth (Marcações do Autor)

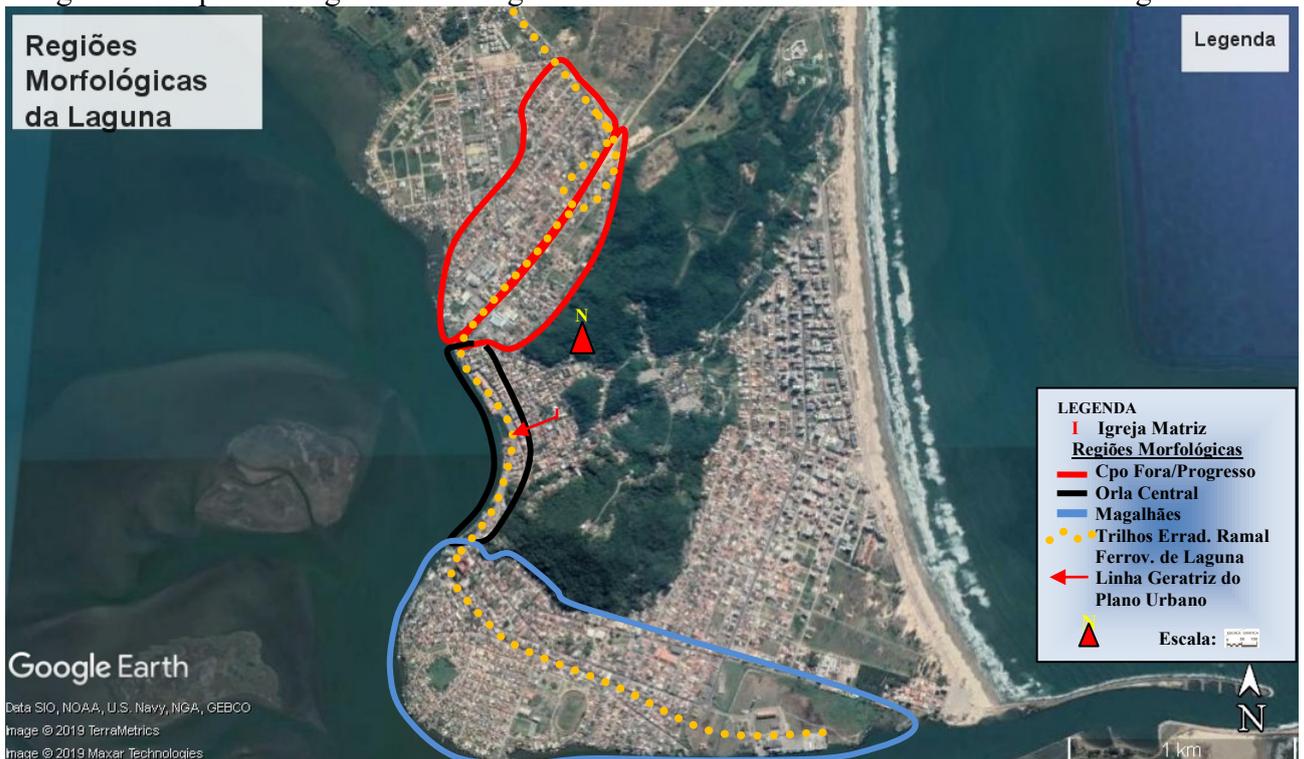
O Ramal Ferroviário de Laguna com toda a estrutura ferroviária envolvida, desde a instalação até a retirada dos trilhos, destaca-se pela indução do traçado de ruas, quadras e bairros contíguos a área central. De outra parte, Cabeçuda e Barbacena, núcleos urbanos originados a partir de estações ferroviárias estabelecidas em pontos estratégicos da linha tronco, se expandem gradativamente pelo vazio urbano em direção à formação de uma área urbana contínua em Laguna. As citadas comunidades recebem na contemporaneidade um olhar voltado à evolução das vias regionais de transportes, o momento atual com a reestruturação viária da BR 101 Sul e obras complementares.

Nesta pesquisa, os pontos de baliza correspondem aos marcos estabelecidos pela estrutura ferroviária do Ramal da Laguna e sua relação com a expansão urbana, tendo por referência o plano urbano pioneiro que juntamente com a linha da orla lagunar, os trilhos e a mancha urbana **demarcam** a área de estudo, uma mostra pequena, porém significativa. Portanto, o ponto de partida está intrinsecamente relacionado ao plano urbano e ao

estabelecimento portuário, estendendo-se posteriormente ao trecho percorrido pelos trilhos entre a Estação Ferroviária no Campo de Fora e o Porto Carvoeiro estabelecido no Bairro Magalhães, dois pontos estratégicos no traçado urbano, vetores do cone de expansão da área urbana da Laguna.

Desta forma, o núcleo urbano pioneiro e seus apêndices, o Campo de Fora e o Magalhães que se desenvolveram concomitantemente, formaram pioneiramente uma área urbana contínua impulsionada pela implantação ferroviária que orientou o traçado e a expansão urbana, caracterizando distintas **regiões morfológicas** que tiveram origem à medida que a estrutura ferroviária avançava, conforme se pode observar no mapa a seguir: O Ramal Ferroviário de Laguna com toda a estrutura ferroviária envolvida, desde a instalação até a retirada dos trilhos, destaca-se pela indução do traçado de ruas, quadras e bairros contíguos a área central.

Figura 2- Mapa das Regiões Morfológicas sob influência da Ferrovia na Cidade da Laguna



Fonte: Googleearth (Marcações do Autor).

A implantação ferroviária ao atingir a Cidade da Laguna no auge de seu desenvolvimento comercial impulsiona a expansão, contornando o tecido preexistente e configurando o desenho urbano, vindo a encerrar um longo Período Morfológico Histórico,

caracterizando regiões morfológicas com características peculiares pelos distintos momentos em que a ferrovia as coloca sob sua influência.

Destaca-se, neste estudo, o Período Morfológico Evolutivo compreendido no lapso temporal referente a implantação das estações, a instalação e a erradicação dos trilhos do Ramal Ferroviário de Laguna pela importância determinante na configuração e expansão da forma de bairros preexistentes, na indução do aparecimento de novos bairros e a forma impressa nos mesmos pela estrutura ferroviária.

Ao dissecar a forma da Cidade da Laguna e desvendar a sua relação com a ferrovia, pretende-se caracterizar este meio de transporte como elemento crucial na configuração e determinação da forma urbana.

1.2 JUSTIFICATIVA DO ESTUDO PROPOSTO

Os traços da ferrovia, levemente visíveis, deixam a vaga lembrança daquilo que um dia contemplou a alma da cidade. Laguna em sua fama, prestígio e riqueza foi tomada pelo esquecimento no que se refere as marcas e a relevância da via férrea. Portanto, trata-se de um processo de Anamnese que consiste em trazer à lembrança aquilo que já existe implícito na forma urbana.

O movimento urbano voltado para o porto teve forte impulso com a chegada da ferrovia efervescendo o movimento de cargas e passageiros. A atividade ferroviária na orla central tem seu desfecho com o desenvolvimento do modal rodoviário de transportes e o fim das atividades do Porto Carvoeiro no Bairro Magalhães, bloqueando a possibilidade de recuperação e ascensão econômica vinculada à atividade portuária em Laguna.

Com o tráfego sendo desviado do Centro da Laguna e a construção do Porto Carvoeiro em Imbituba, a atividade portuária entrou em derradeiro declínio, fatores determinantes e que levariam a erradicação dos trilhos do Ramal Ferroviário da Laguna, abrindo espaço para a expansão da cidade e deixando seus registros na composição do tecido urbano.

O estudo proposto permite múltiplos olhares sobre os diferentes tempos da ferrovia em Laguna e possibilita uma narrativa ainda não realizada: a cidade, a história, a memória e a forma urbana da Laguna orientada ao longo dos trilhos e suas estações. Esta multiplicidade de campos de análise fornecida pela ferrovia remete tanto à ocupação e produção do espaço

urbano, quanto nas possibilidades de acesso aos espaços de uso público, os lugares sociais, imprimindo um significado particular, símbolo emblemático da modernidade.

Adotando-se como ponto de partida a área urbana central da Laguna e os bairros contíguos, a observação com o foco voltado aos reflexos na forma urbana conduz a uma análise sobre a articulação do plano urbano original com a malha urbana em expansão e a evolução dos meios de transportes.

Este olhar sobre a cidade possibilita o estudo inédito em uma análise sobre a forma urbana relacionada à estrutura ferroviária em Laguna, o adensamento no entorno da estrutura ferroviária, o traçado urbano e viário delineado pela linha herdada dos trilhos que outrora percorreu a cidade longitudinalmente. A ferrovia ao contornar a malha preexistente estabeleceu núcleos próximos e dispersos distribuídos ao longo dos trilhos que pela expansão urbana veio a constituir uma malha contínua.

Diante da compreensão de que a morfologia urbana se concentra nos fenômenos que dão origem à forma da cidade, justifica-se a abordagem concentrada no período de atuação da ferrovia aos fatos característicos deste tempo da cidade e sua relação recíproca com a forma que assume. A estrutura ferroviária entra na composição da cidade bicentenária, emoldurando a forma, contribuindo em sua expansão.

1.3 PERGUNTA E HIPÓTESE

Para conduzir o presente trabalho, estabeleceu-se uma **questão central**, objetivando orientar a investigação do objeto proposto:

- Como a ferrovia influenciou a forma e expansão da malha urbana e qual foi sua contribuição à formação da área urbana contínua da Laguna?

Consequentemente, a presente Tese tem como **hipótese** condutora do estudo proposto que: “a ferrovia deixou marcas indeléveis na forma urbana da Cidade da Laguna, orientando o traçado viário principal e a configuração dos bairros contíguos à Orla Central”.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo Geral

Trazer à memória a recordação pouco precisa sobre a influência da ferrovia na expansão e forma urbana da Cidade da Laguna, Santa Catarina, Brasil. Objetiva-se demonstrar como a estrutura ferroviária induziu a configuração urbana tendo por diretriz o traçado dos trilhos e as estações no espaço sob sua abrangência.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Definir os Períodos Morfológicos dentro do processo de construção da forma urbana, determinando as características histórico- geográficas, econômica e cultural da forma e as transformações geradas no lapso temporal de atuação da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina na Cidade da Laguna;
- Determinar e caracterizar as distintas regiões morfológicas da Cidade da Laguna em sua dinâmica a partir da introdução da inovação tecnológica nos meios de transportes;
- Relacionar o desenvolvimento urbano da Laguna no contexto da expansão ferroviária e exploração carbonífera no sul catarinense;
- Estabelecer a relação entre Evolução Urbana e Ciclos de Desenvolvimento Econômico, fundamentado em análises comparativas a partir da fotointerpretação;
- Compreender o contexto da evolução e declínio do porto lagunense e sua relação com a expansão e erradicação da ferrovia, identificando as formas geradas neste processo;
- Localizar e identificar o traçado da via férrea, os espaços criados e edificados, as marcas e importância da ferrovia no traçado urbano, as transformações com a erradicação do ramal ferroviário, as permanências e o uso atual, tombamentos, ações e usos previstos;
- Detalhar a forma urbana a partir da influência da ferrovia no traçado das vias, na configuração dos bairros e quadras, apontando novos vetores de expansão da malha urbana;
- Verificar de que forma as Vias Regionais de Transportes influenciaram o crescimento e estagnação econômica, a relação com a evolução da forma urbana na Cidade da Laguna, enquanto contribuição à formação de uma área urbana contínua pelo desenvolvimento e declínio dos modais de transportes;

1.5 ESTRUTURA DA TESE

O presente Trabalho de Tese está organizado de acordo com uma apresentação estrutural que se orienta pelo estabelecimento de um aporte teórico e metodológico à compreensão dos procedimentos utilizados e orientados pela sequência temporal dos períodos morfológicos na Forma Urbana da Cidade da Laguna. Procura-se com isso comprovar os

pressupostos da pesquisa e atingir os objetivos propostos. A Estrutura do Trabalho de Pesquisa, distribuída em Capítulos, busca contextualizar a forma urbana da Cidade da Laguna, a região sul, a época e as características da relação espaço temporal dos fatos distribuídos no tecido urbano pela implantação da ferrovia no território.

Os capítulos compõem partes que em sua sequência e soma permite chegar à compreensão lógica do todo. Para tal, a estrutura temática da pesquisa se apresenta da seguinte forma:

A presente seção compreende o **Capítulo 1/Introdução**, onde se apresentam a problemática e tema, pergunta e hipótese da pesquisa, justificativa e relevância do estudo proposto, a delimitação do objeto de estudo, os objetivos da Tese, tanto geral quanto específicos e, por fim, apresenta a estrutura do Trabalho, conforme segue.

O **Capítulo 2**, num esforço concentrado sobre o estudo morfológico, procura estabelecer uma visão holística à compreensão da composição da forma urbana da Cidade da Laguna. O arranjo espacial e temporal repercute a construção de uma ideia de cidade em sua representação espacial, nela contida o desejado status de cidade região que permite a compreensão contextual da evolução e declínio do porto lagunense e sua relação com os projetos de vias regionais de integração impressa nos caracteres dos Períodos Morfológicos. Conclui-se com a introdução temática da relação entre a inovação ferroviária e forma urbana, contornando a “Utopia”.

O **Capítulo 3**, Metodologia à Abordagem Histórico-Geográfica da Forma Urbana da Laguna discorre sobre os pressupostos teórico-metodológicos, buscando sustentar a abordagem Conzeniana sobre a forma da Cidade da Laguna, a questão espaço-tempo como agente morfológico e a ascensão de novas tecnologias como indutor de transformações na forma urbana. Ao se caracterizar os períodos de tempo impressos sobre a forma, torna-se perceptível a divisão entre Período Histórico e Evolutivo. Para tal, busca-se estabelecer parâmetros de comparação que permitam distinguir os Períodos Morfológicos e a caracterização das regiões morfológicas em suas particularidades.

O **Capítulo 4**, Período Morfológico Histórico da Laguna, trata da dimensão temporal e a consolidação do Plano Urbano da Cidade, suas linhas gerais e diretrizes. A abordagem está concentrada sobre as regiões morfológicas que compreende a Área central e os bairros contíguos Campo de Fora e Magalhães. Trata-se de um tempo lento nas transformações que ganhariam vulto com a introdução de uma inovação no meio de transportes. Este Capítulo

aborda o desenvolvimento inicial da forma urbana, tratando das características naturais e culturais determinantes do assentamento e a configuração do Plano Urbano original da Laguna, indicando as possibilidades de expansão que viriam a se concretizar com a inovação ferroviária.

O **Capítulo 5**, A Inovação Ferroviária, introduz a importância do carvão ao avanço da sociedade industrial e a construção da estrada de ferro à exploração das jazidas carboníferas no sul catarinense. A abordagem enfatiza as técnicas e o meio natural, a importância do labor cotidiano voltado à linha férrea, as obras de arte especiais, as estações em sua arquitetura monumental, uma estética representativa da modernidade à composição e construção da paisagem cultural. Por fim, destaca-se a grande construção do projeto ferroviário, o Porto de Imbituba e suas implicações à dinâmica urbana de Laguna pelo deslocamento da atividade portuária.

O **Capítulo 6** aborda a importância da implantação ferroviária e sua contribuição à expansão da área central historicamente consolidada e seus apêndices, os bairros contíguos. Ao caracterizar as **regiões morfológicas** sob influência da ferrovia na forma urbana da Laguna, este capítulo descreve os espaços ocupados e abertos pela estrutura ferroviária na cidade, estabelecendo uma ocupação contínua no tecido urbano. Focando a atenção na ferrovia e sua evolução ao longo do tempo, este Capítulo procura reconhecer e demonstrar dentro da área urbana analisada a influência do traçado da linha férrea e da estrutura ferroviária na forma urbana presente.

Por fim, as **Considerações Finais** colocam as limitações da pesquisa, elencam as prerrogativas preliminares, os resultados obtidos e esperados. Ao abordar a construção da cidade histórica associada à leitura da forma como procedimento de análise e método de investigação, considera-se que a problemática da produção da forma da cidade é em primeiro lugar um problema de composição espacial e que permite compreender o significado da Morfologia Urbana como expressão representativa dos processos de produção que a determinaram.

2 COMPOSIÇÃO GEOGRÁFICA, HISTÓRICA, ECONÔMICA E CULTURAL DA FORMA URBANA DA LAGUNA

Compreender os fatores geográficos e históricos de nossas cidades é o primeiro estágio da compreensão do presente, é uma etapa indispensável de qualquer tentativa de previsão científica do futuro, para que se evitem os perigos da utopia (GEDDES, 1994, p. 77).

A compreensão dos aspectos geográficos, históricos, econômicos e culturais permite tecer a trama da composição da forma da Cidade da Laguna, um esboço do imaginário social representado no espaço. Portanto, tendo por pressuposto a premissa de que o estudo da forma possibilita ler concretamente os movimentos de transformação urbana, adotar-se-á como ponto de partida a Descrição dos aspectos supracitados para decifrar, a partir da imagem presente, os caracteres impressos na malha e tecido urbano da Laguna. Prosseguindo na abordagem da Escola Conzeniana, procura-se estabelecer um arcabouço teórico fundamentado em bases sólidas à compreensão da forma urbana.

A forma urbana da Laguna se sustenta na escolha do sítio e suas particularidades físicas, na cultura de implantação do estabelecimento em sua relação com o meio natural, no contexto histórico da expansão meridional portuguesa, nas inovações e no tempo como fator das transformações, nos movimentos migratórios e na introdução de novos valores e instrumentos culturais. O arranjo espacial e temporal repercute os lugares sociais, a construção de uma ideia de cidade e sua representação espacial, nela contida o desejado status de cidade região, a construção de uma utopia urbana e social.

Num primeiro momento, a abordagem geográfica e histórica se constitui em um sistema funcional determinante para o entendimento da forma urbana. Para tal compreensão, portanto, busca-se estabelecer uma base para a leitura proposta. Inicialmente, cabe lançar um olhar minucioso e com rigor científico sobre os aspectos do meio físico natural e o contexto histórico. As condicionantes naturais, o tempo histórico e suas conjunturas permitem a compreensão contextual da evolução e declínio do porto lagunense e sua relação com os projetos de vias regionais de integração.

À implantação de uma arquitetura da cidade resulta, portanto, da inter-relação entre as condições Geográfica, Histórica, Econômica e Cultural impulsionadas pela ação de agentes públicos e privados na introdução de inovações tecnológicas que acabam por determinar a evolução do uso do solo, composição da forma em sua relação com o espaço construído, conduzindo a leitura da forma presente.

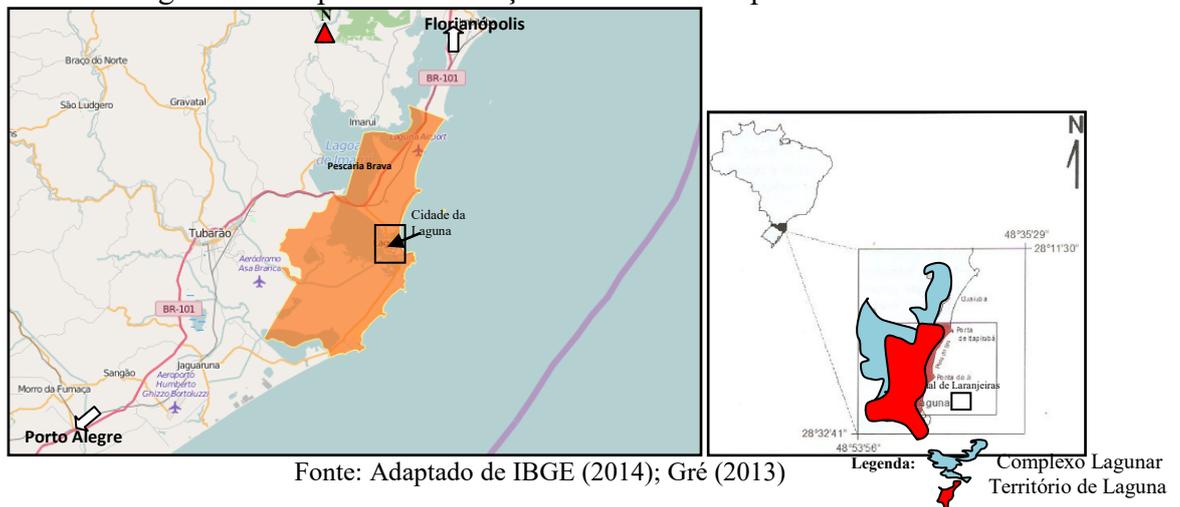
2.1 ABORDAGEM GEOGRÁFICA DA FORMA URBANA DE LAGUNA

As estruturas intra-urbanas encontram-se em diferentes estágios de um mesmo percurso histórico. Este movimento só será captado se juntarmos a geografia e a história, tal como estamos tentando fazer aqui (VILLAÇA, 2001, p. 133).

A Cidade de Laguna, situada em quase sua totalidade ao longo da planície costeira⁴, apresenta uma área superficial de 336.396 km² por onde se distribui, segundo o censo IBGE (2016), uma população estimada em 44.982 habitantes. Localizada em latitude aproximada de 28°28'54" Sul e longitude 48°46'56" Oeste, sua área urbana contínua apresenta forma alongada no sentido Sudeste- Sudoeste, moldada pelas condicionantes naturais, desde a Ponta da Barra no canal de acesso ao oceano até a Ponta da Cabeçuda, junto ao Canal de Laranjeiras que comunica as lagoas de Santo Antônio e Imaruí. O litoral, contornado por dunas e morrarias, apresenta a extensão de 28.706 metros, destacando-se na extremidade norte a Ponta do Itapirubá e ao sul o Cabo de Santa Marta.

O Município faz divisa a Leste com o oceano atlântico; pelo Sul divisa com o Município de Jaguaruna, a Sudoeste com os Municípios de Tubarão e Capivari de Baixo, a Oeste com os municípios de Pescaria Brava e Imaruí; e ao Norte com o município de Imbituba.

Figura 03- Mapa de Localização com os Municípios Limítrofes



⁴ Esta Unidade Geomorfológica, segundo Hermann e Rosa (1991), constitui uma extensão de terrenos planos ou muito pouco dissecados, onde os processos de geração de formas de relevo estão intrinsecamente relacionadas às variações do nível do mar. Sendo possível reconhecer nesta unidade três compartimentos: o praiado, o eólico e o compartimento colúvio-aluvionar.

O Município de Laguna, elevado à categoria de vila em 1714, incluía a Ilha de Santa Catarina desmembrado da Laguna em 1726⁵, ao sul se estendia até o pampa sulino e a oeste até a serra catarinense na divisa com Lages que pertenceu à Província de São Paulo até 1820, quando foi anexada à Santa Catarina⁶. Do Território de Laguna desmembraram-se os Municípios de Tubarão (1870) e Araranguá (1880), antes da construção da ferrovia e, posteriormente, Imaruí (1890) e Imbituba (1958)⁷, este último embora tenha obtido a emancipação política em 30/08/1923, foi reanexada ao Município de Laguna em 1930, voltando a ser município independente em 21/06/1958⁸. O último município desmembrado do território lagunense foi Pescaria Brava, emancipado em 2003 e instalado em 2013⁹.

Conforme as séries censitárias realizadas pelo IBGE¹⁰, a população de Laguna se mantém relativamente estável nas últimas décadas.

Tabela 1- Evolução da População de Laguna

Ano	População
1816	5.983 ¹¹
1820	9.000 ¹²
1860	33.452 ¹³
1872	24.189 ¹⁴
1900	16.451
1920	27.573
1940	33.218
1950	38.189

⁵ Silva (In: Rocha 2013, p. 22), “o Terceiro Município é Nossa Senhora do Desterro, atual Florianópolis, desmembrado de Santo Antônio dos Anjos da Laguna por Carta Régia em 1726”.

⁶ Conforme Silva (In: Rocha, p. 23), “em 1820, D. João VI determina que a vila de Lages, dentre outros motivos, por se achar distante de São Paulo, ficasse subordinada à jurisdição de Santa Catarina, configurando-se, assim, o quarto município catarinense”.

⁷ Conforme Atlas Geográfico de Santa Catarina, respectivamente, pelas Leis nº 635 de 27/05/1870; nº901 de 03/04/1880; Decreto nº 22 de 27/08/1890 e nº 348 de 21/06/1958 (SILVA, In: ROCHA, 2013, p. 24); (CABRAL, 1987, p. 368).

⁸ Em 30/08/1923, pela Lei nº 1.451, Imbituba era emancipada político-administrativamente da Laguna. Em 21/06/1958, através do Decreto nº 348, Imbituba emancipa-se da Laguna pela segunda vez, passando a denominar-se município “Henrique Lage”. Pela Lei nº 446/59, de 06/10/1959, passa a denominar-se novamente “Imbituba” (GUEDES JUNIOR, 1994, pp. 48-49).

⁹ Pescaria Brava criado pela Lei 12.690, de 25/10/2003, instalado em janeiro de 2013.

¹⁰ O Brasil realizou recenseamentos nos anos de 1872, 1890, 1900, 1920, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000, 2010 (<http://memoria.ibge.gov.br/sinteses-historicas/historicos-dos-censos/censos-demograficos>).

¹¹ A Vila da Laguna e seu termo contem uma população de 5.983 almas (BRITO, 2008, p. 95).

¹² Segundo Saint-Hilaire (1936, p. 198).

¹³ Segundo Araújo Brusque, “População da Província de Santa Catarina em 1860”.

¹⁴ Segundo Galvão (1881, p. 13).

1960	29.305
1972	35.042
1980	39.531
1991	44.862
1996	43.870
2000	47.568
2007	50.179
2010	51.562
2014	44.316
2015	44.650 ¹⁵
2016	44.982 ¹⁶
2018	45.500 ¹⁷

Fonte: Plano Diretor Municipal 2009; IBGE (2010; 2014; 2015; 2016)

Conforme se observa, a população entre 1816 e 1860 salta de 5.983 habitantes para 33.452 habitantes, ou seja, Laguna apresentava em 1860 quase a mesma população que apresentaria 110 anos depois em 1970, 35.042 habitantes. A população de 1860 representava amplamente a maior entre os municípios do Estado, acompanhada pela Capital com 19.945 habitantes. Neste referido ano, além de Imbituba, o território lagunense ainda incorporava a população de Tubarão e as localidades pelo vale do rio acima. Em 1872, a população lagunense decresceu para 20.418 habitantes, devido a emancipação da vila de Tubarão. Na segunda metade do século XIX, quando o território de Laguna se estendia desde a Enseada de Garopaba até o Rio Mampituba, contendo em seu território os atuais municípios de Imbituba, Imaruí, Tubarão, Jaguaruna e Araranguá, por exemplo, a população do Estado entraria em forte ascensão, duplicando entre 1872 e o fim do século¹⁸. Ao entrar o século XX, a população de Laguna apresenta decréscimo com a emancipação de distritos, passando a ter 16.451 habitantes. Em divisão administrativa do ano de 1911, o Município é constituído de 5 distritos: **Laguna**; **Pescaria Brava**, hoje Município homônimo; **Vila Nova de Santana**, **Mirim**, compreendem o atual Município de Imbituba; **São Brás**, atual Ribeirão.

¹⁵ Estimativa da População Residente no Município de Laguna com Data de Referência em 1º de Julho de 2015. Disponível em: ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa.pdf. Acesso em 12/11/2015.

¹⁶ Idem.

¹⁷ População Estimada, segundo <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/laguna/panorama>. Acesso em: 16/11/2018.

¹⁸ Em 1872 a população do Estado era de 159.802 habitantes, atingindo 320.289 habitantes em 1900 (CABRAL 1987, p. 253).

Em 1950, ano em que Santa Catarina apresentava uma população de 1.560.502 habitantes, tinha a Capital, Florianópolis, 67.630 habitantes. Neste ano, na denominada “Zona do Litoral de Laguna”, conforme classificação do IBGE, destacava-se o Município de Tubarão com a maior população, análoga a da Capital, com 67.045 habitantes. O Município de Laguna, neste mesmo ano de 1950, apresentava 38.189 habitantes com uma população urbana de 9.459 moradores, observando-se que houve um decréscimo entre os anos de 1950 e 1970, apresentando acentuada queda no índice populacional no ano de 1960. Neste último ano, dois fatos devem ser considerados, o declínio acentuado na atividade portuária e a emancipação dos Distritos da Vila Nova, então denominado Henrique Lage, e Mirim, formando o Município de Imbituba em 1958 que, segundo o Senso do IBGE, apresentaria uma população de 15.724 habitantes dois anos depois. Ou seja, a população de Laguna com 29.305 habitantes somada a do Município de Imbituba recém-emancipado¹⁹, resultaria em 45.029 habitantes em 1960.

Logo, a transição entre as décadas de 1950 e 1960 configura-se como o momento em que Laguna atinge o seu auge e estagna-se em seguida. Somente em 1980, a cidade voltaria a ultrapassar a população que tinha em 1950, atingindo a marca de 39.531 habitantes. Percebe-se pelos dados populacionais da tabela que no período entre 1980 e 2000, a população oscilou entre acréscimos e decréscimos, apresentando um crescimento pífio com 47.568 habitantes no ano 2000. Ou seja, um acréscimo de 8.037 habitantes em 20 anos.

Entre 2000 e 2010, o crescimento manteve-se estável, apresentando acréscimo de 3.986 habitantes ao findar esta década e um decréscimo de 6.912 habitantes em meados da década seguinte, ou seja, em 2015. Entretanto, deve-se considerar nos dados populacionais de 2014 e 2015 em que a cidade perdeu cerca de 20% de seu contingente populacional com a emancipação e instalação do Município de Pescaria Brava²⁰. Laguna que possuía 05 distritos em 1955 (Laguna, Henrique Lage²¹, Mirim, Pescaria Brava²² e Ribeirão Pequeno²³), chegaria

¹⁹ Segundo o Censo do IBGE (1960), o recém emancipado Município de Imbituba apresentava a população de 15.724 habitantes.

²⁰ Pescaria Brava possui uma população estimada em torno de 9 761 habitantes (estimativa do IBGE para 2014).

²¹ Pela Lei Estadual n.º 328, de 09-11-1949, o Distrito de Imbituba passou denominar-se Henrique Lage.

Disponível em: <http://www.laguna.sc.gov.br/historia.php>. Acesso em: Dez./2016.

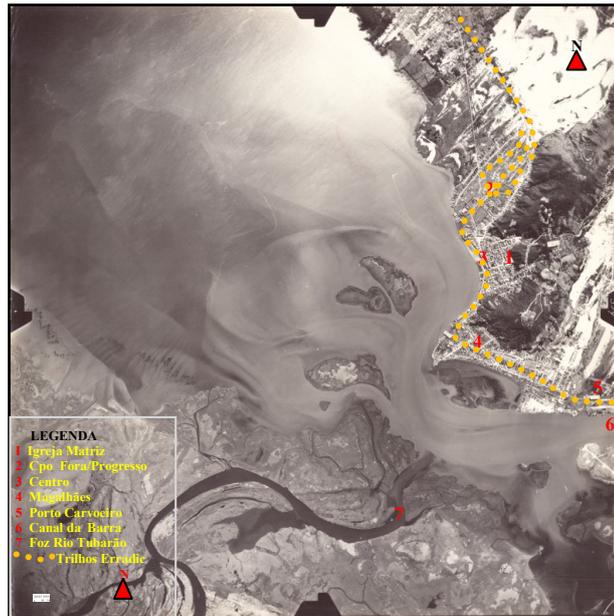
²² Pelas Leis Provinciais n.º 437, de 15-05-1857, e n.º 759, de 14-05-1875, é criado o distrito de Pescaria Brava e anexado ao município de Laguna. Disponível em: <http://www.laguna.sc.gov.br/historia.php>. Acesso em: Dez./2016.

²³ Pela Lei Municipal n.º 235, de 09-03-1911, é criado o distrito de São Brás e anexado ao município de Laguna. Pelo Decreto-Lei Estadual n.º 941, de 31-12-1943, o distrito de São Brás passou a denominar-se Ribeirão Pequeno. Disponível em: <http://www.laguna.sc.gov.br/historia.php>. Acesso em: Dez./2016.

em 2014 com apenas 02 distritos (Laguna e Ribeirão Pequeno). Mesmo assim, o Município ainda está entre os de maior população no Litoral Sul do Estado.

O Rio Tubarão, principal contribuinte fluvial do Complexo Lagunar, depois de percorrer 120 Km, desemboca em traçado meândrico na Lagoa de Santo Antônio, depositando sedimentos, principalmente arenosos, no fundo da “laguna”²⁴ e canal de maré.

Figura 04- Fotografia Aérea de 1956, a cidade com destaque para a Foz do Rio Tubarão



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado de Santa Catarina (Marcações do Autor).

O Tubarão desemboca com a foz em delta na laguna, transportando grande quantidade de carga sólida que se deposita na planície deltaica espreada em campos com densa vegetação herbácea a cobrir a borda por onde se prolonga, formando uma grande superfície plana conhecida como banhado. A construção da foz de um rio em delta ocorre pelo depósito de sedimentos trazidos pelas correntes fluviais e que, excedendo em quantidade aos que são erodidos e transportados pelas ondas e correntes, se acumulam ao desembocar no mar, promovendo consequentes perturbações.

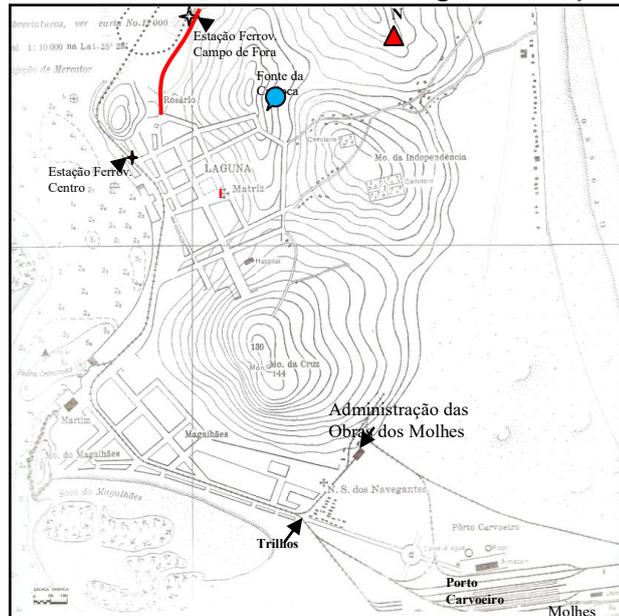
Portanto, não havendo correntes marinhas que transportem os detritos trazidos em suspensão em massa pelo rio, forma-se um cone de sedimentação que avança lentamente pelo mar ou lago adentro. Neste caso, segundo Leinz e Amaral (1972, p. 140), “com o crescimento irregular do delta e com a formação de barras, formam-se frequentemente lagos, do que

²⁴ Suguio (1998, p. 399) define laguna como “um corpo de águas rasas e calmas situado em planície costeira, em geral mantendo uma conexão restrita com o mar aberto”.

resulta a formação de depósitos lacustres também entrosados junto às demais camadas do delta”.

Para se ter uma ideia das condições de assoreamento e da dificuldades de acessibilidade ao porto da Laguna promovida pelos depósitos sedimentares, convém a observação do Levantamento Batimétrico apresentado em 1946.

Figura 05- Carta Batimétrica Acesso ao Porto da Laguna e Traçado da Ferrovia, 1946



Fonte: Depto Nacional de Portos e Vias Navegáveis (Setor de Cartografia da UFSC) (Marcações do Autor)

A Carta Batimétrica demonstra que a profundidade entre a área do antigo cais no centro e a entrada da barra varia de 2 a 8 m, apresentando variações no percurso ao longo do canal entre 7 e 5 m, reduzindo para 2 m no antigo cais do porto na área central. Na entrada da barra a profundidade oscila entre 6 e 8 m de fundo. Na carta, ainda se pode observar a área que se estende a partir do canal da barra, acompanhando a praia de mar aberto, representada por dunas²⁵, impondo limitações à ocupação que constituem a transição entre os sistemas marinho e terrestre.

Objetivando a franca navegabilidade, a SUDEPE (superintendência de Desenvolvimento da Pesca) executou diversos estudos realizados de forma mais intensa entre 1941 e 1969, cujos Relatórios detalhavam as “Características Batimétricas do Canal de

²⁵ Duna: unidade geomorfológica de constituição predominantemente arenosa, com aparência de cômodo ou colina, produzida pela ação dos ventos, situada no litoral ou no interior do continente, podendo estar recoberta, ou não, por vegetação. (Resolução CONAMA nº 303 de 20 de Março de 2002, Par. 2º, Inciso X).

Acesso Oceano-Molhes-Porto-Cidade”. Destaca-se a descrição do canal e da bacia de deposição:

pelo canal se intercomunicam com o oceano as lagoas Santo Antônio, Imaruí, Mirim, Santa Marta e o Rio Tubarão que desemboca no próprio canal. O Rio Tubarão transporta grande quantidade de carga sólida. O resultado é um assoreamento intenso em todo o percurso do canal, também resultante da Plataforma Continental. As correntes marinhas e o trabalho das ondas tendem a se depositar na entrada da barra e daí são sugadas para o interior do canal pela maré de enchente²⁶.

Na Carta Batimétrica percebe-se o Porto Carvoeiro da Laguna e a estrutura ferroviária com os trilhos contornando a área urbana até seu ponto terminal às margens do Canal da Barra. Nas cabeceiras do Tubarão foram encontradas amostras de carvão no início do século XIX, junto ao Passa Dois nas encostas da Serra Geral, antiga localidade de Minas, atual Município de Lauro Müller, sendo embarcadas as cargas de minério pelos portos da Laguna e Imbituba. A região sul catarinense possui a única bacia carbonífera do Estado e, de acordo com Kroetz (1975, p. 23), “apresenta dimensão máxima em torno de 80 quilômetros de comprimento e 20 quilômetros de largura, ocupando uma área total de aproximadamente 1.050 quilômetros quadrados”.

O porto com sua operação constantemente prejudicada pelos depósitos de sedimentos, acentuado durante as cheias, exigia continuas dragagens na entrada da barra e canal pela limitação de acesso às embarcações de médio e grande calado. Este fator foi determinante para a extinção da atividade portuária de embarque e desembarque de cargas e passageiros, primeiramente junto ao Centro Histórico da Laguna e, posteriormente, no Porto Carvoeiro instalado às margens do canal.

De outra parte, na orla marítima, os sedimentos litorâneos dão forma ao compartimento praiial que compreende todo o conjunto de formas de relevo associadas aos sedimentos transportados e depositados, configurando um perfil característico, incluindo-se as praias atuais, as planícies de sedimentação e os terraços marinhos, as planícies de restinga, planícies lacustres e as planícies de maré²⁷.

Este processo, formador das dunas, é provocado pela erosão ou transporte litorâneo de correntes marítimas devidas ao deslocamento do sistema onda-maré e, também, pela ação dinâmica das ondas impulsionadas pelos ventos. Esta ação, segundo Salles (2005, p. 32), “dá origem à formação de uma zona relativamente plana, delimitada de um lado pela linha de baixa-mar e, do outro, pela linha da costa, caracterizada por uma expressão geográfica local”.

²⁶ Apud Guedes Júnior (1984, p. 87).

²⁷ Conforme Hermann e Rosa (1991).

A planície costeira que comporta a maior parte do território de Laguna se origina em processos gravitacionais gerados por variações climáticas e relacionados às oscilações do nível marinho ocorridas durante o quaternário e ao trabalho eólico. Tal planície apresenta, na região em apreciação, uma estratificação discordante originada pelo transporte eólico, caracterizando-se por uma grande irregularidade, em virtude da variabilidade de direção dos ventos e da alternância da erosão e da sedimentação de origem marítima e lacustre.

Percebe-se a importância do Complexo Lagunar como referencial na paisagem pela descrição realizada em 1816 por Brito (2008, p. 83), relatando que, “a única lagoa considerável que há em toda a Capitania, é aquela geralmente conhecida pelo nome de Laguna, comunicando-se pelo seu extremo sul com a Lagoa de Santa Marta que comunica-se com a do Camacho e esta com a de Garopaba do Sul, por canais naturais em direção quase paralela à costa do mar”.

Tais lagoas que desembocam no canal de acesso à Barra, ao Sudeste do Centro Histórico por onde se estende a planície arenosa e costeira do Magalhães, formam um imenso corpo d’água contínuo que, a partir de pontos de estreitamento, recebem denominações próprias, no entanto, são tratadas em conjunto como a Grande Laguna. Este sistema que compõem a planície costeira do território sul catarinense, de acordo com Salles (2005, p. 29),

compreende um conjunto de quarenta e sete sítios aquíferos, entre os quais os mais significativos, ocupam uma área de 342 km². Do conjunto de lagoas, muitas são formadas na ligação com o rio Tubarão, na sua fase estuarial, sendo as principais a Lagoa de Santo Antonio com uma área de 33,85 Km², a Lagoa de Imaruí com área de 86,32 Km², a Lagoa do Mirim com área de 63,77 Km², Garopaba do Sul com 18,20 km² e do Camacho com 6,32 km².

Este sistema, por sua vez, apresenta a dinâmica das águas sujeitas às variações climáticas. O clima de Laguna, segundo a classificação de Köppen, por situar-se em zona subtropical, caracteriza-se como mesotérmico úmido, apresentando uma distribuição regular de chuvas durante o ano, resultado de sua latitude sob a influência amenizadora da maritimidade, proporcionando verões quentes e que não chegam a registrar temperaturas iguais ou superiores a 40°C. Os invernos, por sua vez, são amenos com temperaturas nunca iguais ou inferiores a 0°C. De acordo com Monteiro (1963), “devido à proximidade do mar, a amplitude térmica anual é pequena e a umidade relativa do ar oscila entre 70% e 82% e as chuvas atingem de 1.300 a 1.500 mm”. As estações do ano são bem definidas, o clima é

controlado, predominantemente, pela atuação das massas de ar intertropical (quente) e polar (fria), determinando o seu caráter mesotérmico²⁸.

Cabe observar a descrição realizada por Paulo Joze Miguel de Brito em 1816, sob o título de “Clima e Estações”, a qual de forma minuciosa apresenta aspectos pertinentes ao clima catarinense, conforme segue:

É muito benigno o clima desta Capitania, o ar aí é puro e saudável; e em toda ela se sentem distintamente as quatro estações do ano (...). A primavera é caracterizada pelo desenvolvimento da ceva do reino vegetal, (...), e mais sujeita a trovoadas, (...). Até fins de fevereiro o calor é intenso, (...). Já em março se distingue o outono, estação a mais regular e até deliciosa, os dias de abril e maio são verdadeiramente encantadores, (...). Em junho principiam a sentir-se o inverno durante o qual sopram com violência diariamente os ventos mareiros desde leste até sul, e a atmosfera torna-se então úmida, pesada e escura por muitos dias sucessivos; (...). Há, porém muitas exceções... (BRITO, 2008, pp. 85-86).

Tais características climáticas condicionam as formas de relevo, associadas à estrutura geológica, a formação litológica e os agentes erosivos que resultam do clima predominante. O litoral de Santa Catarina, desde seu extremo norte na Barra do Sahy Guassú, divisa com o Paraná, até ao Sul no Cabo de Santa Marta, apresenta um relevo modelado por enseadas e pequenas baías protegidas por formações montanhosas. Na Laguna, contornando a planície litorânea e a área central, os morros da Glória e da Passagem da Barra apresentam elevação em torno de 120 metros. Na margem oeste da Lagoa de Santo Antônio, o Morro do Bananal e Morro Grande apresentam elevações que chegam a 220 metros.

Portanto, o relevo da região de Laguna apresenta formações montanhosas na direção Oeste com elevações menores a Leste e extensa área plana no restante do território municipal, sendo dotada de características naturais e culturais peculiares que lhe confere identidade própria. Genericamente, toda região é caracterizada como o resultado das possibilidades ligadas a um determinado fato que lhe é peculiar e pode ser definida, segundo Conzen (2004, p. 22), como “a área ocupada por um sistema espacial e que consiste de componentes concretos, apresentando uma estrutura material com forma e fisionomia particular”.

Ao realizar “uma setorização prévia do litoral brasileiro”, Aziz Ab’Sáber (2006) define a região do complexo lagunar catarinense como **Setor Litoral de Laguna**, descrevendo-a como “pequenas lagoas no reverso dos maciços costeiros, entre feixes de restingas de antigas enseadas marinhas. Presença de campos de dunas subatuais, fixadas por

²⁸ Segundo dados da estação meteorológica de Imbituba, pertencente ao 8º Distrito de Meteorologia, a área de estudo apresenta uma temperatura média mensal de 18,1°C e distribuição regular de chuvas ao longo do ano, com ventos predominando do quadrante nordeste durante o ciclo anual.

vegetação rupestre semi-arbórea, de grande biodiversidade, a serem melhor protegidas” (p. 105).

Seguindo à margem meridional do canal, a partir das localidades da Ponta e Passagem da Barra, estende-se uma linha de morrarias, isolando as praias do Gravatá, Tereza, Ypuã e Galheta, formando, segundo Ab’Sáber (2006, p. 105), “praias sincopadas, entre esporões de maciços costeiros que foram paleoilhas”. Entre o dorso destes maciços e as lagoas forma-se a planície arenosa até o Cabo de Santa Marta com algumas comunidades rarefeitamente espriadas, destacando-se visualmente o Farol de Santa Marta construído sobre o último maciço rochoso à beira mar antes da região de Torres.

Figuras 6, 7 e 8- Farol Santa Marta, Vistas Norte, Noroeste e Sudoeste



Fonte: Fotos de Autoria de Ronaldo Amboni. Disponível no Facebook. Acesso em: 21/04/2016

Nas imagens, o Farol de Santa Marta, balizando a visão ao Norte, Noroeste e Sudeste, respectivamente, com a planície arenosa pontuada por lagoas. Em sua arquitetura imponente, o farol construído em 1891 é constituído em seu conjunto pela torre e pelas edificações contíguas em seu entorno, sendo utilizadas pela Marinha do Brasil que é responsável pela sua operação e manutenção.

Na margem oposta à zona costeira da Laguna, a Oeste do Centro Histórico, o território no sopé das serras constitui o registro da transgressão marinha que atuou sobre essa área, deixando atrás ilhotas, cujos flancos exibem, ainda, traços dos dismantelamentos que as isolou. Com a regressão marinha, o processo aluvionar ocorreu, segundo Peluso Jr. (1991b, p. 63), “pela formação da planície de restinga que uniu as ilhotas e isolou as lagoas; pela deposição, na lagoa, das aluviões trazidas pelo rio tubarão, que antes eram dispersadas pela ação marinha, mas que depois da construção das restingas, devido a proteção, formaram o delta lagunar”.

A formação arbórea originalmente reconhecida para o município de Laguna é composta pela Vegetação Litorânea e Floresta Tropical da Encosta Centro-Sul. Na faixa

litorânea, os agrupamentos vegetais são encontrados ao longo das planícies costeiras formadas por restingas²⁹, dunas móveis, semi-fixas e fixas, típicos de terrenos baixos. Klein (1978) refere-se à “vegetação de restinga como uma faixa estreita, influenciada pelo mar onde predomina o fator edáfico, formando dois agrupamentos predominantemente distintos, a vegetação das praias e das dunas”.

O entendimento sobre o clima e as características naturais se torna necessário pelas limitações e potencialidades que a localização oferece, pois “sobre a base do sítio e seu âmbito geográfico, repousa a composição da cidade” (POËTE, 1967, p. 93). O sítio, ainda segundo Poëte (1967, p. 78), “juntamente com o contexto geográfico a que está intimamente associado, explica o passado da cidade, podendo marcar fortemente o seu destino”.

Elemento permanente e determinante, o sítio dá forma e personalidade à cidade, influenciando a localização das atividades e a escolha dos locais de residência das distintas classes sociais, um elemento-chave e impactante na geografia social e, portanto, no tecido edificado. A cidade, à medida que se expande, vai rompendo as condicionantes naturais, forjando a sua forma ao se adaptar, transformar ou alterar o ambiente pré-existente, resultando em formas peculiarmente construídas.

Portanto, os aspectos naturais que caracterizam e contornam a Cidade de Laguna são fundamentais para o entendimento dos limites à expansão urbana e a área sob influência da ferrovia no município. O sítio está confrontado a Leste com o Oceano Atlântico acompanhado por um corredor de restinga e dunas. A orla marítima, partindo das praias do Mar Grosso e Gy, segue a Nordeste por onde se estende até a ponta do Itapirubá na divisa com Imbituba, formando um largo corredor na planície arenosa que encontra na margem oposta as lagoas de Santo Antônio, Imaruí e Mirim.

2.1.1 A Área Urbana Contínua de Laguna em Seus Aspectos Naturais

Laguna sofreu ao longo dos distintos períodos uma urbanização dispersa e fragmentada de forma pontual e que viria a conformar a atual área urbana contínua, direcionando o principal vetor de crescimento urbano entre as pontas da Barra e da Cabeçuda

²⁹ Restinga: depósito arenoso paralelo a linha da costa, de forma geralmente alongada, produzido por processos de sedimentação. A cobertura vegetal nas restingas ocorre em mosaico, e encontra-se em praias, cordões arenosos, dunas e depressões, apresentando, de acordo com o estágio sucessional, estrato herbáceo, arbustivos e arbóreo, este último mais interiorizado. (Resolução CONAMA nº 303 de 20 de Março de 2002, Par. 2º, Inciso VIII).

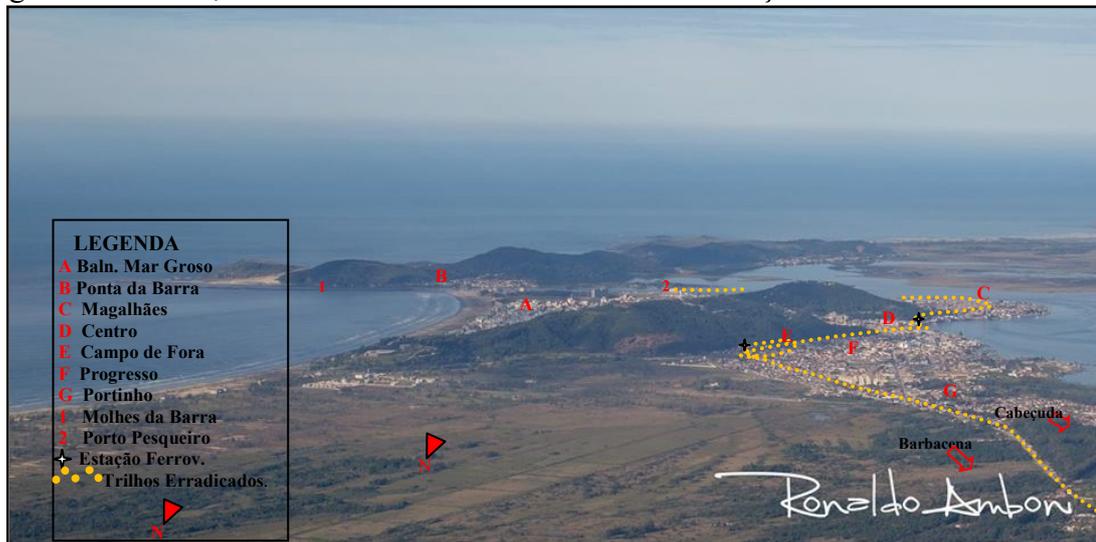
em sua característica peninsular, junto ao Canal de Laranjeiras que divisa as lagoas de Santo Antônio e Imaruí. Desta forma, a área urbana contínua forma um cordão alongado entre as citadas pontas.

A localidade de Cabeçuda, cujo nome deriva da ponta homônima, a Oeste do Centro Histórico, situa-se sobre a planície de restinga que segue desde os bairros Campo de Fora e Progresso, onde originalmente as águas da lagoa adentravam formando pequenas lagoas em terreno alagado com características em alguns pontos de um pequeno Manguezal³⁰, “pântano salgado, ramificado em canais anastomosados penetrados pelas correntes de maré em estuários e ambientes protegidos e prolongados pelas marismas” (CRUZ, 1998, p. 62).

Sobrepondo-se as dificuldades de sua formação natural, o processo de urbanização passou por distintos períodos adaptando-se às adversidades, destacando-se a área entre o núcleo central e a Ponta da Cabeçuda que gradativamente se expandiria até dar forma à atual área urbana contínua, avançando em direção ao vazio urbano.

A extensão do complexo lagunar ao Sul, assim como a área central e os bairros contíguos que já foram percorridos pela ferrovia, podem ser visualizados a seguir:

Figura 09- Centro, Bairros da Área Urbana Contínua e o Traçado Erradicado dos Trilhos



Fonte: Foto de Ronaldo Amboni. Out/2016 (Marcações do Autor).

³⁰ Manguezal: ecossistema litorâneo que ocorre em terrenos baixos, sujeitos à ação das marés, formado por vasas lodosas recentes ou arenosas, às quais se associa, predominantemente, a vegetação natural conhecida como mangue, com influência flúvio-marinha, típica de solos limosos de regiões estuarinas e com dispersão descontínua ao longo da costa brasileira, entre os Estados do Amapá e Santa Catarina (Resolução CONAMA nº 303 de 20 de Março de 2002, Par. 2º, Inciso IX).

Neste momento, ao se apresentar a extensão da malha ferroviária, pretende-se despertar a curiosidade sobre o objeto de estudo, a ferrovia e a forma urbana da Laguna, relação que será dissecada oportunamente. Conforme se constata pela imagem na visão de Noroeste para Sudeste, Laguna apresenta a urbanização contínua desde a Ponta da Barra acompanhando a orla lagunar em direção a Ponta da Cabeçada. A divisa Norte desta área é formada pela linha que contemplava o traçado da ferrovia, apresentando o trecho entre Barbacena e o Porto Carvoeiro do Magalhães no Ramal ferroviário erradicado de Laguna.

O território apresenta ao longo da área de ocupação e expansão urbana uma base de diversificação dada pelo relevo e o solo, distinguindo-se três principais categorias: planície arenosa, planície aluvial e encostas cristalinas.

Na concepção geológica, o conjunto de Lagunas que margeia a cidade compõe um complexo estuário que é apresentado, de acordo com o Glossário Geológico do IBGE (1999), “como uma porção litorânea de um sistema drenado por um vale, que recebe sedimentos de origem marinha e fluvial e contém fácies influenciadas por marés, ondas e processos fluviais”. Portanto, incluem-se, a foz de rios e suas conexões com as lagunas costeiras e o oceano.

O canal de maré conhecido como Canal da Barra, principal acesso das lagunas ao mar, exerce papel crucial à vida econômica lagunense vinculada à atividade portuária.

Figuras 10; 11 e 12- Sequência visual dos Molhes da Barra, Vista Oeste, Noroeste, Leste



Fonte: Ronaldo Amboni; <http://www.skyscrapercity.com>

Analisando as imagens da esquerda para a direita, tem-se a entrada da Barra da Laguna com o adensamento urbano dos bairros Mar Grosso e Magalhães contornando o Morro da Glória, em profundidade, à margem oposta da Lagoa, os Morros do Parobé e Ribeirão e a Foz do rio Tubarão. Ao centro, em detalhe, o farolete na entrada da Barra com o Bairro Mar Grosso e o Morro homônimo ao fundo. Na foto da direita, a entrada da Barra vista do Morro da Glória, à margem oposta do canal o Morro do Gravatá e a comunidade da Ponta da Barra.

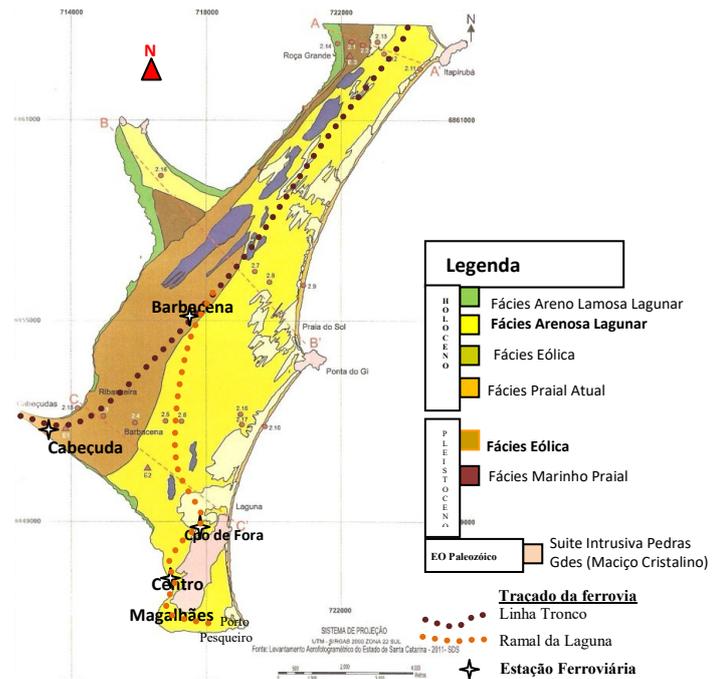
No território de Laguna encontram-se remanescentes de vegetação de restinga em considerável parte do território, destacando-se o trecho Norte cortado longitudinalmente pela BR-101, entre a Ponta da Cabeçada e Itapirubá. Sobre esta área de vegetação também foram implantados o trecho da linha tronco e o ramal Barbacena- Laguna da estrada de ferro. Tal sítio, situado sobre a planície arenosa, apresenta alta concentração do Butiá, árvore símbolo de Laguna³¹, constituída por palmeiras de 1 a 5 metros de altura, fixando as dunas “cobertas por gramados com capões e butiazais integrantes dos campos litorâneos” (GRÉ, 2013, p. 52).

Apesar do avanço da ocupação urbana, espaços vazios ainda são percebidos, mantendo ilhas de cobertura vegetal no meio urbano, destacando-se espaços na formação da área urbana contínua de Laguna entre em direção à Cabeçada e sobre a planície arenosa na direção da Barbacena.

Figura 13- Traçado da Ferrovia na Planície Arenosa Figura 14- Mapa de Fácies Sedimentares



Fonte: Adaptado de Cittadin (2010, p. 86)



Fonte: Adaptado de Gré (2013).

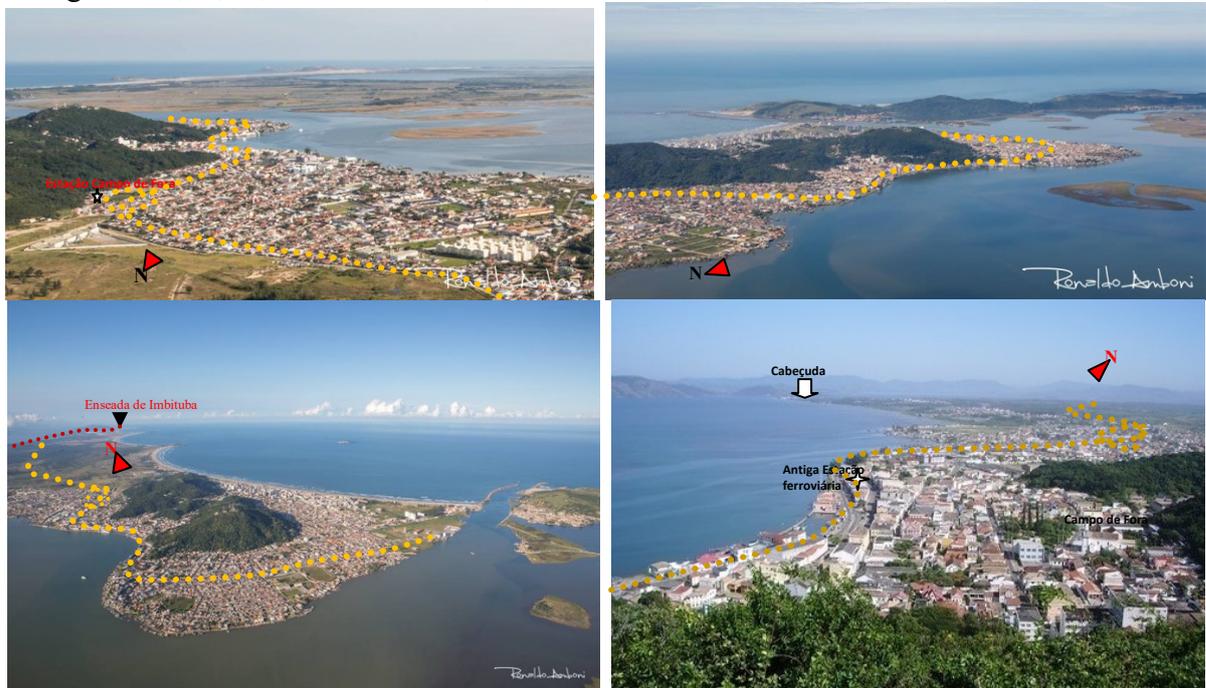
Analisando os mapas, observa-se a área urbana contínua disposta sobre terrenos caracterizados entre as fâcies Arenosa Lagunar Holocênica e a Eólica Pleistocênica. Identifica-se da mesma forma o traçado da estrada de ferro situado sobre terrenos

³¹ LAGUNA. Lei Ordinária nº 1121, de 30 de novembro de 2005, institui a Árvore Butiá como árvore representativa do meio ambiente do município de Laguna e dá outras providências. De acordo com Cittadin (2010, p.73), “essa formação encontra-se ameaçada pela expansão das áreas urbanas e introdução de espécies exóticas para fixação das dunas”.

compreendidos por estas fácies. Mais precisamente, a área cortada pela ferrovia no território de Laguna compreende fácies em sistemas deposicionais “formados pelas oscilações do nível marinho no Quaternário, onde são identificadas as fácies de barreira e as fácies de laguna” (GRÉ, 2013, p. 67). As feições sedimentares do tipo Laguna-Barreira que englobam o território de Laguna, ainda segundo Gré (2013, p. 43), “incluem lagunas costeiras, barreiras arenosas, dunas, praias e desembocaduras fluviais”.

Conforme se pode perceber no Mapa de Fácies Sedimentares, a Fácies Eólica Pleistocênica ocorre de forma contínua no traçado da ferrovia desde a localidade de Barbacena, em direção a sul, até atingir as margens da Lagoa de Santo Antônio e Imarui na localidade de Cabeçuda, abrangendo a linha tronco da estrada de ferro em toda a extensão do trecho em estudo (Barbacena-Cabeçuda). Por outro lado, na maior parte do ramal da ferrovia para Laguna até o Campo de Fora, estendendo-se até o Bairro Magalhães, predomina a Fácies Arenosa Lagunar Holocênica. Estas fácies, Arenosa e Eólica, formam barreiras que isolam as lagunas.

Figuras 15;16;17; 18- Área urbana, trilhos erradicados. Sudeste; Leste; Norte; Noroeste



Fonte: Ronaldo Amboni; <http://www.skyscrapercity.com> (Marcações do Autor). (••••) Traçado Errad. trilhos

A ferrovia percorre a área urbana contínua de Laguna contida entre as pontas da Barra e da Cabeçuda, deixando seus traços no tecido urbano pelo delinear dos trilhos e o traçado das vias carroçáveis acompanhando a linha férrea. Expandindo-se em distintos

momentos, a estrutura ferroviária com estações, pátios e trilhos determinam as linhas principais do traçado urbano, acrescentando novos elementos à malha urbana, ressignificando os espaços, conforme se pretende demonstrar.

Figura 19- Linha Tronco da Ferrovia, cruzando a Ponta da Cabeçuda e a margem oposta



Fonte: Ronaldo Amboni (Dez/2017)

Ao cruzar o Canal de Laranjeiras pela BR- 101, contornando o Morro homônimo e flexionando à esquerda, encontram-se as comunidades do Bananal, Morro Grande, Parobé e Ribeirão, junto ao maciço cristalino, unidade geomorfológica denominada Serras do Leste Catarinense, registram-se as Ponta das Laranjeiras (3), do Morro Grande (2) e do Daniel (1). Ao irromper tal percurso na foz do Rio Tubarão, formam-se pequenas lagunas, destacando-se as da Manteiga, Santa Marta, Garopaba do Sul (Barra do Camacho), Encantada e Jaguaruna, configurando-se uma forma particular de estuário³² com seu término na várzea da Madre, às margens do Tubarão, divisa entre Laguna e o município homônimo a este rio.

Na planície arenosa, à margem Leste do Canal de Laranjeiras, destaca-se a Ponta da Cabeçuda (4) contemplada pela estrada de ferro em ponto estratégico à transposição do referido canal, onde sobressaem-se as obras de arte especiais construídas com este intento. O Bairro de Cabeçuda, cujo nome deriva da ponta homônima, atualmente o terceiro mais populoso da cidade, concentra suas atividades comerciais em direção ao extremo peninsular e às margens da rodovia federal, predominando a venda e o processamento de pescados.

A Cidade de Laguna está situada, portanto, junto a um sistema costeiro abrigado, composto por lagunas que se formaram em uma depressão da zona costeira, estabelecendo comunicação com o mar por um canal de maré, relativamente estreito, desenvolvido sobre a

³² Fairbridge (1975, p. 27) define estuário como, “um braço de mar que atinge um vale fluvial tão distante quanto o limite superior da maré”.

barreira sedimentar que protege as lagoas das forças do mar. Tal condição oferece excelentes condições de abrigo às embarcações e abundante oferta de pescados, tanto no mar, quanto no interior do complexo lagunar, tornando-se crucial ao desenvolvimento do histórico núcleo urbano da Laguna.

2.2 O ASSENTAMENTO HISTÓRICO DA LAGUNA- LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA, A CIDADE PORTUÁRIA

É possível escrever a geografia histórica da experiência do espaço e do tempo na vida social, assim como compreender as transformações por que ambos têm passado, tendo por referência condições sociais e materiais (HARVEY, 1992, p. 293).

Laguna quando da chegada dos navegantes europeus era habitada pelos indígenas de origem tupi-guarani, denominados Carijós, adaptados às condições locais, formando sociedades organizadas e ambientadas ao Complexo Lagunar. Apesar da relevante contribuição aos colonizadores com a adoção de técnicas à adaptação na nova terra, a relação resultou no extermínio ou aculturação. Há evidências da existência de indígenas aculturados ainda no século XVIII, que transmitiram determinados traços culturais aos ocupantes da Laguna como a construção de canoas de um só tronco, o plantio e o manuseio de espécies nativas, resultando, por exemplo, no cultivo da mandioca e a adequação dos engenhos de trigo à fabricação de farinha, assim como a adoção de técnicas de pesca.

Objetivando a ocupação efetiva do território, ao longo do litoral brasileiro fixaram-se as povoações, a partir do descobrimento, consolidando as características da ocupação lusitana em locais com portos adequados às embarcações. As feitorias se localizaram junto ao porto e que, portanto, facilitavam o contato com outros assentamentos ao longo da costa e com a metrópole, além do fato de que o interior apresentava medo e insegurança relacionada às dificuldades de deslocamento por terra ocasionada principalmente pelo relevo acidentado.

O conhecimento da terra e o abandono por parte dos donatários³³, juntamente com a necessidade de estabelecerem postos avançados ao domínio territorial, levariam os bandeirantes a intentarem o estabelecimento de sítios de ocupação ao Sul da Capitânia de São Vicente³⁴. Para alcançar este intento, os Vicentistas fundaram sucessivas povoações ao longo da

³³ “Coube a Pero Lopes de Souza a denominada «Capitânia de Santo Amaro e Terras de Sant’Ana», que começava na baía de Paranágua e ia até a altura de Laguna, porém (...), não haviam se interessado pela região” (CORRÊA, 2004, pp. 35-37).

³⁴ De acordo com Santos (2004, p. 38), “os paulistas que vinham ao Sul caçar índios para vendê-los como escravos nos mercados de São Vicente e Bahia, aos poucos, foram se fixando no litoral de Santa Catarina”.

costa na Capitania de Sant'Ana. Neste sentido, foram fundadas as povoações de Nossa Senhora da Graça do Rio de São Francisco (1668) na ilha homônima e Nossa Senhora do Desterro na Ilha de Santa Catarina (1673), atual Florianópolis.

Seguindo a mesma determinação em desbravar novas terras, ampliado o domínio lusitano meridional, o bandeirante Domingos de Brito Peixoto aportaria em 29 de julho do ano de 1676³⁵, fixando-se na Laguna, junto à linha meridional divisória dominial entre Portugal e Espanha, estabelecendo uma posição estratégica para a expansão portuguesa nas terras ao Sul.

A necessidade de defender o território e o pleno domínio da navegação com a abundância de bons portos determinaram a ocupação ao longo da costa. Laguna apresentava esta condição pela localização na fronteira meridional do Tratado de Tordesilhas³⁶, além de abrir frente à expansão para as terras em direção ao Rio da Prata. Apresentando excelente porto, topografia plana e água em abundância nas proximidades³⁷, o sítio da Laguna apresentava-se adequado ao estabelecimento da povoação. A ocupação ocorreu à medida que as incursões bandeirantes avançavam em direção ao sul, permitindo um reconhecimento prévio do território, garantindo suporte ao assentamento³⁸.

O sítio já era frequentado como base para aprisionamento de indígenas³⁹. O local apresentava-se entre o morro e a margem lagunar em excelente posição para efeito de segurança, situando-se num ponto abrigado dos ventos e da visão de mar aberto, estando protegido pelos Morros do Mar Grosso, do Gy e do Magalhães (da Glória) que, sob vigília, proporcionava prévia segurança ao avistar com antecedência as embarcações visitantes. Laguna, terceiro núcleo estável fundado nas terras de Sant'Ana, marcava os limites extremos do domínio meridional português na América.

³⁵ “As referências a respeito da data de fundação de Santo Antônio dos Anjos da Laguna são imprecisas. Enquanto alguns autores afirmam ser 1684, Francisco de Brito Peixoto, filho do fundador, escreve que a fundação se deu em 1676” (SIMON, 2000, p. 47).

³⁶ Em 1494, os Reis de Portugal e Espanha assinaram o Tratado de Tordesilhas, estabelecendo um meridiano imaginário, situado a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde na costa africana. As terras a leste desta linha imaginária pertenceriam à Portugal. Tal linha colocava Laguna na extremidade meridional das possessões lusitanas, sendo erguido um monumento ao Tratado, localizado ao lado da rodoviária. (Nota do Autor).

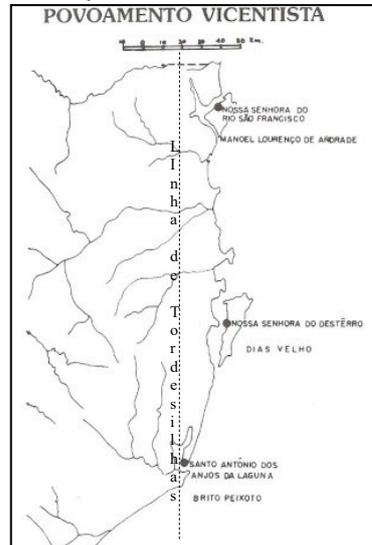
³⁷ No início da sua colonização, Laguna tinha três fontes de água que abasteciam a cidade. A Fonte da Carioca, a única preservada ainda hoje; a Fonte do Campo de Fora e a da Figueirinha (onde supostamente Anita e Giuseppe Garibaldi se conheceram). Disponível em www.laguna.sc.gov/noticias. Acesso em: 29/07/2016.

³⁸ De acordo com Santos (2004, p. 38), “os paulistas que vinham ao Sul caçar índios para vendê-los como escravos nos mercados de São Vicente e Bahia, aos poucos, foram se fixando no litoral de Santa Catarina”.

³⁹ Considerando-se que há exagero nos relatos, dois Padres Jesuítas designados para uma missão na Laguna em 1635, segundo Cabral (1987, p. 37), “acharam no seu porto 62 embarcações, sendo 15 navios de alto bordo e os restantes grandes canoas, ocupadas no infame negócio. Pelo porte das embarcações e mantimentos que levaram, esperavam os escravagistas levar mais de 12 mil Carijós”.

O mapa a seguir identifica o avanço das fundações Vicentistas no litoral catarinense.

Figura 20- Fundações Vicentistas em Santa Catarina



Fonte: Piazza; Hübener (2003, p. 38) (Marcações do Autor)

Assentamentos coetâneos, as povoads de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, assim batizando o fundador em homenagem ao Santo de sua devoção, e suas irmãs Nossa Senhora do Desterro e Nossa Senhora da Graça do Rio de São Francisco, segundo Evaldo Pauli (1987, p. 27), “são cidades bandeirantes e neste bandeirantismo encontram seu grande significado histórico”.

A primeira providencia efetiva de fixação do estabelecimento na Laguna consistiu na implantação de uma capela de pau a pique que foi substituída com a construção da atual igreja matriz iniciada em 1696. A importância da localização dos templos religiosos adquiriu papel relevante do ponto de vista social, econômico e cultural, de tal forma que supera, segundo Marx (1980, p. 28), “as de quaisquer outras instituições, incluindo as do governo local ou metropolitano”.

Portugal empreenderia esforços à ocupação efetiva das fronteiras meridionais, iniciando por volta de 1720 as primeiras expedições, visando a fixação efetiva da população e a expansão territorial para a conquista do Rio Grande, empreendimento que já havia recebido algumas iniciativas dos lagunenses, entusiastas da causa. Todavia, em Laguna, além da falta de um excedente populacional, não havia empreendedores com recursos para este avanço,

estando a população em condições de pobreza, vivendo de pescarias, habitando ranchos de pau a pique com cobertura de palha⁴⁰.

Tal preocupação primordial por parte de Portugal, a partir de fins do século XVII, em relação as vilas situadas em direção aos limites Sul do Brasil, deu-se devido a perda de praticamente todas as suas possessões orientais e africanas. Por sua vez, alijado daquelas bases de ocupação para a sua prática mercantil, o Brasil passou a ter maior atenção do reino, tornando-se o principal sustentáculo de sua economia.

Laguna tornou-se o principal porto ao sul da colônia com a expansão territorial ao Sul, a partir dela, e a criação de gado nos Campos de Viamão no Rio Grande, o qual era conduzido à Laguna pela praia até os campos verdes na localidade da Carniça, sendo abatido, salgado e embarcado para São Vicente e áreas de mineração no sudeste, impulsionando movimento ao porto.

Mas, a cidade perderia acentuadamente este movimento com a abertura do caminho para os campos de Lages, entrando nas proximidades de Araranguá, junto ao Morro dos Conventos e atingindo o planalto catarinense, conduzindo, a partir daí, por terra aos mercados consumidores do sudeste⁴¹. A partir de 1728, segundo Ulysséa (1956, p. 14), “são as tropas de gado desviadas de Laguna, no seu caminho para as feiras do norte, abastecedoras das zonas de mineração”.

Com o desvio das tropas de gado, o movimento portuário, conseqüentemente, sofreria queda e a vila se concentraria na produção de farinha de mandioca⁴² e no preparo do peixe seco salgado ao consumo interno e à exportação⁴³, ainda se dedicavam à produção local, “da cordoaria de cipó-imbé e, nas margens ocidentais da lagoa, leguminosas e cana de açúcar” (ULYSSEÁ, 1956, p. 14).

Para a efetiva ocupação e expansão territorial meridional foi criada a Capitania da Ilha de Santa Catarina (1737), sendo designado para governá-la o Brigadeiro José da Silva

⁴⁰ Conforme o Ouvidor Rafael Pires Pardini em 1720, “não havia na povoação uma só casa de pedra, nem ao menos coberta de telhas” (Apud, Dall’Alba, 1976, p. 96).

⁴¹ Cabral (1987, p. 53), relata que, “Cristóvão Pereira de Abreu entrou pelo caminho, com 800 cabeças de gado, indo sair, 13 meses depois, em São Paulo”.

⁴² A farinha de mandioca constitui-se no produto de maior expressão no comércio exportador da Província por todo o Séc. XIX, “dela vinham abastecer-se importadores desde o Rio Grande até Pernambuco” (CABRAL, 1987, p. 108).

⁴³ Na Laguna prepara-se muito bem o peixe seco, e nisto consiste a maior indústria dos seus habitantes (BRITO, 2008, p. 121).

Paes⁴⁴, ampliando-se as suas funções administrativas. À frente do governo no período de 1739 a 1748, Silva Paes deu início, de acordo com Cabral (1987, p. 60), “a grandes obras e empreendimentos que transformaram Santa Catarina de um ajuntamento de pequenas vilas sem maiores afinidades, entre si, numa verdadeira capitania”.

Atendendo a necessidade de consolidar a povoação, Laguna recebeu o aporte de colonos açórico-madeirenses em meados do século XVIII⁴⁵, entre 1748 e 1756, tais quais as povoadas de São Francisco e Desterro, assim como em outras localizações litorâneas. Este acréscimo populacional acarretou em consideráveis modificações na intensidade do uso da terra, hábitos e costumes das vilas litorâneas, contribuindo para imprimir novos caracteres culturais às localidades onde se estabeleceram. Laguna, assim como a “Ilha de Santa Catarina e a maior parte da região litorânea do território distinguem-se pelos traços culturais nela impressos pela população de origem açoriana” (REIS, 2012, p. 63).

Conforme expresso no edital expedindo a ordem para que se transportassem os colonos, Portugal tinha nas Ilhas dos Açores e Madeira, decorrente dos três séculos de ocupação⁴⁶, um excedente populacional que se transformara em um problema a ser resolvido. Por outro lado, havia na fronteira longínqua de seu domínio ultramarino, a necessidade de consolidar a povoação, garantindo a posse e a expansão do território com a produção de gêneros alimentícios para as tropas militares, além do fornecimento de recrutas para a guarnição, servindo desta forma como agricultores e soldados.

A ocupação da Laguna por colonos açórico-madeirenses deu-se junto ao porto e ao longo da costa das águas abrigadas do complexo lagunar. Respeitando as dificuldades do relevo, o assentamento procurou atender a Provisão Régia de 9 de agosto de 1747⁴⁷, regulando os atos relacionados ao estabelecimento dos colonos, estipulando regras para a distribuição dos casais. Tal modelo de ocupação territorial deveria pelos seus efeitos, no entendimento de Brito (2008, p. 73), “servir de norma para qualquer outra colonização, que se

⁴⁴ O primeiro Governador da Capitania de Santa Catarina foi o Brigadeiro José da Silva Paes, oficial hábil daqueles tempos, que se achava empregado em diferentes comissões no Rio de Janeiro (BRITO, 2008, p. 67).

⁴⁵ “El-rei Nosso Senhor atendendo as representações dos moradores das ilhas dos Açores, que tendo pedido, mande tirar delas o número de casais que for servido, e transportá-lo à América, donde resultará às ditas ilhas grande alívio em não ver padecer os seus moradores reduzidos aos males que traz consigo e indigência em que vivem, e ao Brasil um grande beneficio em povoar de cultores alguma parte dos vastos domínios do dito Estado” (FLORES, 2000, p. 39).

⁴⁶ A ocupação dos arquipélagos da Madeira e dos Açores ocorre ainda na primeira metade do século XV (TEIXEIRA, 2011b, p. 155).

⁴⁷ “No sitio destinado para o lugar se assinalará um quadrado para praça de quinhentos palmos de face, e em um dos cantos se porá a Igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de quarenta palmos, e por elas e nos lados da praça se porão as moradas...” (Apud, REIS, 2012, p. 65).

entende efetuar em outros lugares do Brasil, fazendo-se aquelas alterações que são próprias dos tempos, e das circunstâncias políticas atuais”.

Os colonos dedicaram-se à pesca e agricultura, buscando sítios adequados ao desenvolvimento dessas práticas, desbravaram com o auxílio de embarcações a linha costeira da Lagoa de Santo Antônio dos Anjos, destacando-se a Vila de Imaruí, Mirim e a região que vai do Bananal ao Ribeirão, passando por Parobé, margem oeste oposta ao porto da Laguna, encontrando locais adequados à pesca e ao cultivo do solo, além da acessibilidade ao porto situado no centro da Vila da Laguna.

Em fins do século XVIII, Laguna é interligada à serra, quando a própria custa, a Câmara da Vila deu prosseguimento à abertura na sequência dos caminhos que margeiam o rio Tubarão. Abriu-se uma estrada de tropas que subindo a inclinada Serra Geral pelas cabeceiras do rio Oratório, atual Serra do Rio do Rastro, deu passagem aos tropeiros que pelo porto da Laguna abasteceriam a cidade de Lages e os Campos de Cima da Serra.

A importância estratégica do porto levaria a próspera vila, em julho de 1839, a ser palco da Revolução Farroupilha, estabelecendo-se a “República Catarinense ou Juliana” com a tomada da Laguna pela necessidade de acesso ao mar, tendo em vista a tomada do Porto de Rio Grande e São José do Norte pelos Imperiais. Com o apoio do italiano Giuseppe Garibaldi os farrapos montaram uma tática para surpreender os imperiais, entrando pela Barra do Camacho e adentrando à Lagoa de Santo Antônio. Uma vez conquistada, Laguna é elevada pelos farroupilhas à condição de cidade, “a Cidade Juliana da Laguna, Capital provisória da nação catarinense” (DALL’ALBA, 1976, p. 170).

Nesta empreitada, Garibaldi conhece Ana Maria de Jesus Ribeiro, filha da terra e que viria a ser nominada Anita, tornando-se “a heroína dos dois mundos” pelos feitos heroicos em terras catarinense, rio-grandense e em solo italiano. Destaca-se a bravura de Anita nas batalhas navais na Enseada de Imbituba⁴⁸ em 04 de novembro de 1839 e na retirada da Laguna⁴⁹, quando no dia 15 de novembro do mesmo ano, após intensa batalha naval, entre a Barra e o Porto da Laguna, os republicanos são surpreendidos pelo avanço das forças imperiais, retirando-se da cidade. Oito anos depois da derrota republicana, por Lei Provincial

⁴⁸ Roguei-lhe que se abrigasse no porão, “sim irei mesmo até lá- disse-me ela-, mas para tirar de lá os poltrões que nele se esconderam”. Ela desceu e logo voltou, empurrando à sua frente dois ou três marujos, peçados por terem-se mostrado menos valentes que uma mulher (GARIBALDI, In: DUMAS, 2011, p. 94).

⁴⁹ “Em pé, afrontando as balas, Anita assumiu pessoalmente a tarefa de transportar os feridos e as munições dos barcos republicanos para terra e fez doze viagens” (MARKUN, 2003, p. 158). “Ela, de pé sobre a popa, no entrecruzamento dos tiros, surgia, ereta, calma e altaneira como uma estátua de Palas” (GARIBALDI, In: DUMAS, 2011, p. 99).

de 1847, Laguna perderia o anterior status de vila, sendo oficialmente elevada à categoria de cidade⁵⁰.

Protagonista do avanço da colonização lusitana nas terras meridionais do Brasil, Laguna se apresentava de forma diferente para quem chegava por terra ou por mar. Avistada por um viajante ao longe, em meio a uma paisagem desértica, após ter passado pelo Mirim e Vila Nova, a cidade aparentava a forma de um marco a balizar o fim de uma árdua jornada, um oásis no deserto. Por outro lado, avistada de uma embarcação, a cidade desponta a descortinar-se atrás do morro à medida que avança pela entrada da barra em sua pequenez e majestosa altivez.

A chegada por mar à Laguna, excetuando a pouca profundidade da entrada da barra, não apresentava maiores dificuldades de acesso à cidade, frente ao pequeno calado das embarcações, condição que proporcionaria um longo ciclo de desenvolvimento econômico, caracterizando-se como porto promissor. As categorias sociais estavam fortemente vinculadas a sua condição portuária, determinando os aspectos de sua ocupação territorial.

Ao mesmo tempo em que ostentava bom porto e boas condições de acesso por mar, à margem reversa o assentamento da Laguna apresentava-se contornado a sudoeste e a oeste pela imensa Lagoa e o dorso das montanhas, tendo ao Sul campos e alagados para transpor, após se descortina a imensa praia até os campos do Rio Grande. Ao norte banhados, dunas, restingas agrestes e morrarias em maciços rochosos, apresentando grandes dificuldades de acesso por terra.

Pelo Norte, partindo de Imbituba, tanto do distrito da Vila Nova quanto do Mirim, o acesso terrestre à Laguna se dava pela extensa praia de areia em um percurso de aproximadamente vinte e cinco quilômetros com sua monotonia quebrada ao meio do caminho pelo maciço da Ponta do Itapirubá, ao fim da praia na Ponta do Gi tem-se duas opções na chegada à Laguna.

A primeira, descrita pelo naturalista francês Auguste de Saint-Hillaire no ano de 1820, compreende o trajeto entre a Vila Nova e a Laguna realizado pela praia e, ao término, subindo o Morro de onde se avista os “fundos” da Cidade da Laguna pela chegada à Fonte da Carioca em sua descida no coração da urbe pela, então denominada, rua da Fonte.

Segundo SAINT-HILAIRE (1936, p. 196),

⁵⁰ Pela Lei Provincial nº 239, de 15 de abril de 1847, Laguna é elevada à categoria de cidade (ULYSSEÁ, 1956, p. 25).

segui por uma praia de areia compacta, sobre a qual era fácil caminhar. (...). Depois de contornarmos a Ponta de Tapiruva, achamo-nos numa segunda praia mais vasta que a primeira, (...) A ponta que limita a Praia Grande do lado sul chama-se Morro do Igi, (...), nenhum sinal da presença do homem. (...) encontramos uma pequena cadeia de montanhas denominada Morro da Laguna, que se estende paralelamente ao mar até a cidade. Contornamos o morro e chegamos a Laguna, situada na margem oriental da Lagoa que também tem o seu nome. (...). A lagoa denominada Laguna se estreita em alguns lugares, e as pontas de terra que causam estes estreitamentos têm vários nomes diferentes na região.

Ao sair para o sul em direção à Porto-Alegre, assim registrou Saint Hilaire (1936, p. 207), “no trecho coberto de relva que começa em Porto da Passagem inicia a praia tristonha e deserta, é tão reta como se tivesse sido traçada a régua, ela forma uma massa compacta, oferecendo ao viajante uma excelente estrada, até os limites da fronteira com o Rio Grande”.

A segunda opção de acesso por terra, vindo pelo Norte, ao sair da praia irrompe pelo areal ao sopé do morro e adentra pelo Campo de Fora, acesso realizado pelo médico alemão Robert Avé-Lallemant, radicado no Brasil, o qual realizou “Viagens pelas Províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)”.

Partindo do Distrito do Mirim, Lallemant (1980, p. 35) assim relata:

chegando a Laguna por terra, não se compreende como se tenha construído uma cidade no extremo de um deserto de areia. Mas, entrando, encontramos entre o verde dorso da montanha e a vasta lagoa com a ampla perspectiva das serras próximas e distantes e, então, não reconhecemos o lugar e julgamos estar numa região extremamente fértil. Em volta, o mar e a Laguna; do lado se encadeia intimamente o mar das dunas, de modo que só com dificuldades se vê uma entrada para a cidade.

Lallemant descreve minuciosamente os aspectos das localidades por onde passou. Durante sua estadia em Laguna, observou a cidade e ressaltou a sua condição de isolamento sem deixar de ressaltar suas possibilidades. Segundo suas impressões,

no fim desta longa língua de terra não há carruagens, nem terreno onde viajar de carro, nem arredores, as ruas, estreitas, não são calçadas. (...). O comércio e a pescaria são o elemento de Laguna, (...). As margens do outro lado da baía oferecem bela vista e aprovencionam não só a Cidade de Laguna como o Rio de Janeiro de víveres vegetais. Farinha de mandioca, diferentes espécies de feijão e milho são exportadas de Laguna em considerável quantidade e vendidas a bons preços no Rio de Janeiro (LALLEMANT, 1980, pp. 35-36).

A importância do porto para o desenvolvimento da cidade foi crucial, em uma época em que a principal ligação se dava pela via marítima, realizando o transporte de todo tipo de mercadorias e serviços, comunicando as cidades brasileiras, que a partir daí se desenvolveram, inicialmente ao longo da costa.

Conseqüentemente, o porto representava o órgão vital, o *core* da vida urbana. De tal modo que, segundo Lallemant (1980, p. 35), “a Rua da Praia causa melhor impressão; embora

não haja aqui especial vivacidade, sempre se vê algum movimento”. Corrobora com esta descrição o relato de Saint-Hilaire (1936, p. 200), “o porto tem bastante movimento. É ali que ficam não só as lojas principais, mas também as mercearias, que em geral são muito bem sortidas”.

Por sua vez, prosseguindo em sua detalhada descrição da Vila da Laguna e arredores, Saint-Hilaire (1936, p. 200) observa os aspectos naturais e o uso da terra, relatando ainda que:

As terras são cobertas de florestas exuberantes e produzem principalmente a mandioca, arroz, feijão, milho e favas e um pouco de trigo. A grande quantidade de produtos fornecidos pelos arredores de Laguna torna muito intenso o movimento comercial do porto. Os principais produtos exportados, em ordem de importância, são a farinha de mandioca, o feijão, o milho, as favas e uma certa quantidade de tábuas. O peixe salgado constitui também, na região, um ramo de comércio muito importante.

Concentrada na produção de víveres, a cidade se estabeleceu como parada quase obrigatória para os navegantes que circulavam pelo atlântico sul, pois a barra do Rio Grande nem sempre apresentava condições adequadas à atracação, protagonizando inúmeros naufrágios⁵¹.

Mas, o porto da Laguna sofria com as limitações de sua barra provocada pela pouca profundidade. Paulo Jozé Miguel de Brito em sua “Memória Política sobre a Capitânia de Santa Catarina”, datada de 1816, descreve que no porto da Laguna, “cuja barra é estreita; um banco de areia com alfaques a faz mui perigosa, e somente navegável para pequenas Sumacas, desde a barra até a Vila, o ancoradouro” (BRITO, 2008, p. 84).

Notadamente, pelo porto da Laguna realizava-se o deslocamento da produção do sul catarinense em direção aos mercados consumidores, além do constante movimento de imigrantes e passageiros com destino as cidades próximas, ao sul do território ou de passagem para o Rio Grande, Montevidéu e Buenos Ayres.

Os ciclos de prosperidade econômica em Laguna ocorreram simultaneamente ao alargamento da ocupação territorial pela sua condição portuária, porta à expansão para o Rio Grande e a chegada de imigrantes europeus no sul catarinense. Obviamente, a colonização por imigrantes refere-se aos açorianos, meados do século XVIII, e as “correntes migratórias” de europeus, principalmente italianos e alemães, entre o último quartel do século XIX e as três primeiras décadas do século XX.

⁵¹ Saint-Hilare (1974, p. 61), assim descrevia a barra do Rio Grande: “destroços de embarcações, semi-enterradas, lembram terríveis desastres e nossa alma enche-se pouco a pouco de melancolia e de terror, entre bancos de areia e espectrais restos de naufrágios”.

Na relação comercial fomentada pela navegação, a cidade estabeleceu as características do modo de vida da população, desde o atendimento as estadias necessárias para abastecimento e recuperação da tripulação até o comércio de exportação. O contínuo contato pela via marítima com outras cidades colocava Laguna em constante influência dos acontecimentos e hábitos oriundos da capital e outras províncias. O advento do declínio em seu movimento portuário ocasionaria em transformações na sua dinâmica urbana, limitando as alterações em sua configuração espacial.

O assentamento da Laguna apresenta similaridades com outras povoações, marcadas pelas atividades marítimas e portuárias, distribuídas ao longo da linha litorânea. Nas águas do complexo lagunar encontravam-se locais adequados à atracação, acrescentando-se a grande disposição de pescados, víveres e materiais para o reparo das embarcações. Através do porto comercializava-se a produção, complementava-se o abastecimento da população e, na função de principal entreposto comercial, Laguna ligava-se às demais localidades, comunicando-se também com os grandes centros do país e do exterior.

2.3 A OCUPAÇÃO EUROPEIA DO SUL CATARINENSE NO SÉCULO XIX

Os imigrantes marcavam, como construtores e habitantes, a arquitetura das cidades, de cuja população vinham participar (REIS FILHO, 2010, p. 154).

A colonização europeia em terras catarinenses no decorrer do século XIX teve início no ano de 1829, quando colonos alemães se estabeleceram no Município de São José, Distrito de São Pedro de Alcântara, hoje município. Posteriormente, as companhias de colonização empreenderam com mais intensidade alguns núcleos no Vale do Itajaí e Norte do Estado, intensificados a partir de 1860, destacando-se as colônias Itajahy-Brusque, Blumenau e Dona Francisca.

A saga europeia em terra sul catarinense teve prosseguimento a partir de 1873 com colonos alemães e em 1877⁵² por italianos quando, desembarcando no Porto da Laguna, seguem para as frentes de colonização no interior em direção ao vale do Rio Tubarão. Estes núcleos coloniais, por sua vez, produziram alimentos e outros produtos que seriam escoados pelo porto lagunense.

No sul catarinense, originalmente, os precários caminhos carroçáveis, os rios ou as praias eram os meios de comunicação, vias que conduziam primordialmente ao porto da

⁵² A imensa floresta litorânea, segundo Dall'Alba (1986, p. 15), “estava sendo colonizada pelos alemães, no Vale do Braço do Norte, desde 1873 e pelos italianos em Azambuja e Urussanga, desde 1877”.

Laguna, ponto de partida para a interiorização e o intercâmbio da pequena produção mercantil, circulação das notícias. A cidade da Laguna era o centro da expansão territorial.

Primordialmente, para se promover a colonização se fazia necessário, além das iniciativas empreendedoras das companhias colonizadoras, a existência de vias carroçáveis e, principalmente, o acesso à ligação ferroviária ou a existência de projetos para a execução das mesmas, possibilidades para o escoamento e fomento à produção.

Desde a entrada em operação da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina no ano de 1884, as campanhas de colonização europeia no sul catarinense ganharam impulso pela facilidade no transporte. Os colonos desembarcavam no porto da Laguna e seguiam de trem para o interior, percorrendo os trilhos o traçado ao longo do Vale do Rio Tubarão, interiorizando-se pelas trilhas às margens deste.

A colonização por imigrantes europeus no sul catarinense ganha impulso a partir de significativas levas de italianos, seguidos por alemães e poloneses.

Figura 21- Embarque de Italianos para o Brasil - Porto de Genova, 1884



Fonte: <http://www.fotosefatosdeorleans.com.br>

Ao chegarem, estes imigrantes encontraram constituídos na região os municípios de Laguna, fundado em 1676; Tubarão e Araranguá, respectivamente emancipados de Laguna em 1870 e 1880; além de Jaguaruna que viria a emancipar-se em 1891, encontrando outros pequenos núcleos rurais dispersos pela região. Passando pela capital, até então sob a toponímia Desterro, os imigrantes se deslocaram até Laguna e depois se interiorizaram subindo o vale do Tubarão, inicialmente por trilhas ou pela via fluvial e, a partir de 1884, pela ferrovia Thereza Christina até as Estações Pedras Grandes, Orleans e Minas estabelecendo-se ao longo ou próximos dos afluentes do Rio Tubarão, onde fundaram os primeiros núcleos coloniais.

Em ordem de estabelecimento, instalaram-se os núcleos de Azambuja (1877), Urussanga (1878), Criciúma (1880), empregando-se muitos destes colonos na construção ferroviária. Durante a construção da via férrea foi criada a Colônia Grão Pará (1882), após o término da ferrovia foram criados os núcleos de Cocal (1885), Nova Veneza (1890), Nova Belluno (1891), entre outros⁵³.

Importante núcleo colonial para o Sul de Santa Catarina, Azambuja estabeleceu-se no vale do rio das Pedras Grandes, afluente do Tubarão, no município deste mesmo nome. Atendido pela ferrovia a partir de Estação de Pedras Grandes, sua população inicial girava em torno de 800 habitantes⁵⁴. Em 1879, foram assentados 664 colonos em Azambuja⁵⁵, em 1881 somavam 1.477 colonos⁵⁶. Grande importância viria a assumir na região carbonífera a Vila de São José de Criciúma, fundada em 1880 por imigrantes italianos, alcançando 30 anos depois, em 1910, a população de 3.600 habitantes⁵⁷.

A Colônia Grão-Pará, fundada em 1882 em terras concedidas ao Conde D'Eu pelas núpcias contraídas com a Princesa Isabel, contornava as terras concedidas para mineração e vizinhas a Colônia Azambuja, sendo, portanto, contemplada e bastante estimulada pela construção da ferrovia então em curso. Estrategicamente, o núcleo colonial fora situado à margem do Rio Tubarão nas proximidades da linha do trem, entre as barras dos rios Oratório e Laranjeiras, sendo fundado em 1884, poucos meses após a inauguração da ferrovia. A sede da Colônia Grão Pará deu origem à cidade de Orleans.

Empregando na construção da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, entre 1880 e 1884, muitos destes pioneiros imigrantes, a ferrovia se tornou o elemento preponderante ao surto de desenvolvimento, influenciando diretamente as colônias de Pedras Grandes, Urussanga, Grão-Pará, Orleans e Nova Belluno, atualmente Treviso e Siderópolis.

Tais colônias foram estrategicamente situadas pela relação com a linha ferroviária, como foi o caso de Orleans em 26 de dezembro de 1884, à margem esquerda do rio e da ferrovia, antes de chegar às Minas. Nesta ocasião, o Conde D'Eu percorrerá de trem toda a extensão da Thereza Christina para estabelecer a sede da Colônia Grão-Pará e inaugurar a

⁵³ Conforme Goularti Filho (2002, p. 69); Dall'Alba (1986, p. 18).

⁵⁴ Conforme o Relatório do Governo da Província à Assembleia legislativa em 14 de fevereiro de 1878, p. 48 <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u932/000133>. Acesso em 12/11/2016.

⁵⁵ Conforme mensagem de abertura da sessão extraordinária da Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina em 2 de janeiro de 1880. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/965/000049>. Acesso em: 12/11/2016.

⁵⁶ Mensagem do Governo Provincial em 09 de março de 1882, p. 58, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u935/000058>. Acesso em 12/11/2016.

⁵⁷ Conforme Goularti Filho (2002, p. 72).

estrada de ferro quando, segundo Dall’Alba (1986, p. 92), “os engenheiros da ferrovia chamam a atenção do Conde, dizendo da violência das enchentes do rio Tubarão, pois o rio poderia arrancar as pontes, ficando sem as vias de comunicação”. De fato, o Conde D’Eu fundou a sede, ali mesmo, antes de cruzar o rio, à beira da estrada de ferro.

Em 1886, de um total de 442 colonos de diferentes países da Europa dirigidos à Santa Catarina, 207 foram para a Colônia Azambuja e apenas 73 para a Grão Pará⁵⁸. Em 1895, a Colônia Grão Pará atingiria a população de 462 pessoas⁵⁹. A posição próxima a sede das minas e a ferrovia com suas estações se tornariam os principais fatores de atração da população à Grão-Pará.

Tabela 2- Primeiros Fluxos de Migração

Ano	Colônia	Estação	Nº Imigrantes
1877	Azambuja	-	800
1879	Azambuja	-	664
1886	Azambuja	Pedras Grandes	207
1886	Grão-Pará	Orleans/Minas	73
1895	Grão-Pará	Orleans/Minas	389

Fonte: Relatórios em Mensagens do Governo do Estado; Dall’Alba (1987)

Com a comunicação a outras praças comerciais pela ferrovia e Porto da Laguna, principalmente com o Rio de Janeiro, justificava-se a estratégica localização das colônias. A chegada de imigrantes coincide de certa forma com a construção da estrada de ferro e seu ramal para laguna tornaram promissora não só a exploração das jazidas de carvão como da produção colonial, exaltando o clamor pelo surto de “progresso” que traz à Laguna com os aparatos técnicos advindos.

Ao findar o século XIX, Laguna ostentava em sua estrutura urbana a presença do cinema, teatro, jornais, sociedades musicais, clubes recreativos, instrução pública, biblioteca, hospital e mercado. Muitas destas construções em apurados etilos foram elevadas com a participação de imigrantes que, segundo Reis Filho (2010, p. 154), “marcavam, como construtores e habitantes, a arquitetura das cidades de cuja população vinham participar”.

⁵⁸ Conforme Relatório apresentado pelo Governo Estadual à Assembleia Legislativa Provincial em 11 de outubro de 1887, p. 296. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000296>. Acesso em 12/11/2016.

⁵⁹ Conforme Dall’Alba (1983, p. 40).

A colonização do interior sul catarinense e rio grandense, assim como ao longo dos vales litorâneos por colonos europeus na segunda metade do século XIX, incitaria aos projetos de integração viária dos dois Estados, objetivando a celeridade na circulação de mercadorias e relações comerciais, conectando com maior facilidade toda a região a outros centros.

Entre os grandes projetos ferroviários encontrava-se a ligação da malha ferroviária do Rio Grande do Sul ao Ramal da Ferrovia São Paulo-Rio Grande em São Francisco do Sul no Norte Catarinense. Mas, efetivamente, as ações ocorreram na construção do trecho ferroviário Enseada de Imbituba- Laguna- Minas com a construção da Thereza Christina e nas obras parciais do Canal de Navegação Laguna- Porto Alegre, o canal D. Afonso. Ambas, marcando fortemente o avanço tecnológico e a emergência do Primeiro Período Morfológico Evolutivo da Forma Urbana de Laguna.

2.4 PROJETOS DE VIAS DE INTEGRAÇÃO NO SUL CATARINENSE EM FINS DO SÉCULO XIX

Laguna atingiria o auge de sua condição de cidade comercial portuária por volta de 1880. Período em que surgem grandes projetos que a colocavam no centro da rota de integração comercial no sul do Brasil, dinamizando as múltiplas atividades econômicas como cidade polo regional pela conexão de fluxos entre os mercados. Os projetos se concentravam na construção de grandes obras ferroviárias e de navegação, além de melhorias na condição de atracação ao porto da Laguna, o que colocaria a cidade em plena ligação os grandes centros, ao norte pela navegação, ao sul por canal de navegação e a interiorização regional pela via férrea.

Órgão vital destes projetos, o porto se constituía no ponto de convergência e integração das vias, hidro e férreas. Além da boa condição de abrigo às embarcações, o extenso corpo lagunar e o longo percurso navegável do Rio Tubarão já se constituíam em fatores naturais e favoráveis ao seu desenvolvimento. A ligação destas vias navegáveis a um curso hídrico de grande extensão, ligando-as lagoas estendidas paralelamente a costa em direção à consolidada e florescente colonização rio-grandense conduziu o ímpeto à execução do projeto do canal de navegação Laguna-Porto Alegre.

Aliado a esta extensa via navegável, Laguna também estava contemplada no projeto de duas vias férreas que, uma vez construída, a alcançariam. A ferrovia D. Pedro I que pretendia realizar a ligação Porto Alegre ao Porto de São Francisco do Sul, mesmo passando paralelo a costa litorânea, seu traçado se afastava da orla, buscando o vale do Braço do Norte e Rio das Pedras, porém se comunicaria com a Thereza Christina e, por ela, ao porto da Laguna que daria suporte à colonização sul catarinense e à exploração das já conhecidas reservas carboníferas. Abandonado o Projeto da Estrada de ferro D. Pedro I, a Thereza Christina encamparia esta intenção pelo prolongamento até Massiambú próximo à Capital e seu prolongamento até São Francisco, assim como ao Sul, adquirindo o caráter de uma ferrovia litorânea.

Diante de tão promissores projetos, a sociedade lagunense se enchia de entusiasmo e auspícios de progresso que se refletiam em sua urbe, na arquitetura e na adoção de hábitos vindos de grandes centros pela sua conexão portuária. Laguna se integrava ao mundo moderno em construção e com ele construiria as suas utopias. Os caminhos de ferro se conectavam aos hidroviários pelo porto, legitimamente o coração da urbe pulsava pelo movimento de embarcações que chegavam e partiam.

Ainda em fins do Império, grandiosos projetos acalentavam o estabelecimento de ágeis vias de comunicação. Entre eles estava o “Canal Dom Afonso”, sistema de canalização que interligaria Laguna a Porto Alegre, pela conexão hidroviária entre o grande número de lagoas e rios que se estendem entre estas importantes cidades do Brasil meridional. A execução deste projeto colocaria Laguna na condição de porto onde se estabeleceriam as comunicações com os produtores do Rio Grande do Sul.

2.4.1 O Canal de Navegação D. Afonso- Junção Laguna-Porto Alegre

Tanto quanto deixar ver um rápido olhar, sem dúvida se poderia fazer de Laguna um belo porto, de onde se poderia viajar parte por terra, parte ao longo das lagoas de Torres e estabelecer uma boa linha de comunicação, evitando a barra do rio Grande. Seriam muito úteis (LALLEMANT, 1980, p. 36).

Os canais da navegação hidroviária pelas condições naturais se apresentam de fácil viabilidade, diferentemente das vias férreas que exigem apuradas soluções técnicas. O canal de junção Laguna-Porto Alegre se apresentava como obra estratégica pela promessa de agilidade e fluxo contínuo na comunicação entre seus pontos extremos, oferecendo a possibilidade de escoamento da produção para os colonos das áreas de colonização isoladas

pela distância e pelas dificuldades do relevo acidentado. Pela sua importância para a integração do Sul do Estado, o Canal D. Afonso prometia elevar em importância o Porto de Laguna, garantindo os contínuos investimentos em sua barra.

No Brasil, ao longo da segunda metade do século XIX, foram elaborados e apresentados aos governos vários planos de viação que privilegiavam a construção de linhas ferroviárias e a navegação fluvial e marítima na perspectiva de integrar as diversas regiões do país. Contudo, a distribuição dos manufaturados estrangeiros acontecia nas cidades costeiras, beneficiando regiões onde a produção agrícola era realizada em grande escala. Na tentativa de escoar a produção, fazendo-a chegar até os portos, alguns projetos de canais de navegação foram projetados.

Laguna, pela sua condição de isolamento, estava fadada ao declínio se não fossem utilizadas as suas potencialidades naturais. Antevendo este potencial, em 1858, o médico naturalista Robert Avé-Lallemant declarava que,

tanto quanto deixa ver um rápido olhar, sem dúvida se poderia fazer de Laguna um belo porto, de onde se poderia viajar parte por terra, parte **ao longo das lagoas de Torres e estabelecer uma boa ligação de comunicação, evitando a barra do Rio Grande**. Ainda, se fosse feita a estrada em Tubarão, sobre a serra, para Lages, seria atraída ao alcance da civilização uma bela faixa de terra e Laguna teria ante si importante futuro, se aqui penetrasse o vigoroso espírito da iniciativa e aproveitasse os muitos elementos que em grande massa oferece a natureza (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 36).

Estudos voltados à possibilidade da ligação hidroviária fluvial entre Laguna e Porto Alegre foram realizados ainda na década de 1860 e, embora algumas iniciativas tenham sido estimuladas nas décadas seguintes, procurando a realização da obra em território catarinense entre Laguna e o Rio Mampituba na divisa com o Rio Grande do Sul, a obra só teria andamento no início do século XX com as obras de abertura do Canal Laguna-Araranguá.

Em fins da década de 1870, propagava-se no que tange a projetos hidroviários que o Canal de Junção Laguna-Porto Alegre apresentava promissora perspectiva de realização pela possibilidade de unir a extremidade do complexo lagunar sul catarinense na Lagoa Mirim, passando pelo Canal de Laranjeiras que levaria ao estabelecimento de um vão móvel na ponte ferroviária da Laguna, percorrendo uma série de lagoas e rios navegáveis no intercurso até a Lagoa dos Patos no Rio Grande do Sul, “completando-se desta sorte a obra da natureza, utilizando-se de uma imensa região fluvial, até hoje completamente desaproveitada à navegação interior do país”⁶⁰.

⁶⁰ A VERDADE (Laguna, 03 de agosto de 1879).

O Complexo Lagunar com sua intensa movimentação favorecia a expansão hidroviária, segundo o Periódico “O Trabalho” ligado a correntes políticas liberais,

as colônias não tem outro meio de transportar os gêneros de sua produção, senão pela bahia da Laguna, com a qual comunica pelo rio Tubarão; fazendo atualmente, mesmo no estado rudimentar assaz importante por essa via fluvial (...) abundantes em cereais, milho, feijão, fava, polvilho, açúcar, água ardente, constituem a sua exportação, (...). Este comércio opera-se em grande parte, em embarcações de propriedade de lagunenses, que regulam de 200 toneladas para cima em barcos que em número considerável, sulcam a bahia e os rios do interior. Além destes navios, freqüentam anualmente este porto, navios que comerciam ao Sul do Império e no Rio da Prata, grande parte dos quais aqui refazem-se de víveres e demandam este porto como muito seguro e abrigado⁶¹.

Neste mesmo ano de 1883 que antecederia a inauguração da Thereza Christina, prossegue o Periódico “O Trabalho”, anunciando as esperanças futuras na execução do supracitado canal, alegando ser,

evidente que o sistema de canalização entre a Laguna e Porto Alegre, comunicando o grande número de lagoas e rios que se estendem entre estes dois importantes pontos, fato que tornará a Laguna o ponto apropriado para servir às comunicações da capital e de grandes centros produtores da Província do Rio Grande do Sul com o resto do mundo⁶².

Consecutivamente, também se enfatizava a importância desta obra e sua relação conjunta com ferrovia, considerando-a como algo irreversível, fazendo-se antever a grande prosperidade, a que está reservada no futuro a integração do sul do Estado a outros centros. Objetivava-se interligar uma sequência de lagoas e rios navegáveis situados entre o e Complexo Lagunar Sul Catarinense e a Lagoa dos Patos no Rio Grande do Sul, conectando os portos da Laguna e Porto Alegre.

Uma vez construída o canal de junção, conforme anunciava o engenheiro fiscal da Thereza Christina,

tudo faz antever a grande prosperidade, a que está reservada no futuro, a esta zona do sul do estado que, pelo Araranguá, e lagoas, que da Laguna (cidade) vão a Porto Alegre vai se fazer o canal de junção, ficarão estas colônias em uma zona cortada pelo lado do mar pelo canal, e, por outro lado pela Estrada de Ferro D. Thereza Christina⁶³.

No entanto, a concretização deste projeto precedia da desobstrução da barra e do Canal da Laguna, possibilitando a entrada de embarcações compatíveis como o avanço tecnológico. Neste sentido, obras de dragagem em maior escala foram realizadas nas três primeiras décadas do século XX, sempre realizadas com alegadas escassez de recursos,

⁶¹ TRABALHO, Periódico noticioso e comercial, Órgão liberal (Laguna, 16 de dezembro de 1883, p. 02).

⁶² O TRABALHO (Laguna, 16 de dezembro de 1883, p. 01).

⁶³ Conforme Ofício enviado pelo engenheiro fiscal da Estrada de Ferro D. Thereza Christina, João Caldeira D’Alvarenga Messeder, ao Governador do Estado em 23 de junho de 1890.

ampliando os molhes mar adentro e procedendo o aprofundamento da barra. De acordo com Ulysséa (1956, p. 27), “em 1903, iniciava-se a construção do quebra-mar que, dentro de pouco tempo permitiria à barra maior profundidade e, conseqüentemente, a entrada de navios de maior calado”.

Porém, efetivamente, somente em agosto de 1908⁶⁴ ganharam vulto os trabalhos do Canal de Junção Laguna a Porto Alegre⁶⁵ que atingiria, neste primeiro trecho, o emancipado município de Jaguaruna, obra tocada com recursos providos pela União e constantemente interrompida pela falta de repasses dos mesmos, frente ao déficit do Tesouro Nacional. Diante destas dificuldades, assumiu o Governo do Estado o custo da obra, transferindo para a execução desta os saldos destinados à construção do cais de Laguna⁶⁶.

A importância da execução de tal obra é confirmada pelo governo estadual ao relatar, neste mesmo ano de 1908 que,

a abertura de um canal entre Laguna e Porto Alegre tem merecido a atenção dos poderes públicos pela sua importância econômica e estratégica. Diversas concessões para esse melhoramento foram feitas quer no império, quer na República; porém, por circunstâncias especiais não foram levadas a efeito. Persuadido que o meio de assegurar transporte fácil e barato à produção da importante região do Sul do Estado, por meio do rosário de lagoas que se estendem ao longo dessa região, percorresse em seu trajeto localidades que atualmente não se desenvolvem por não poderem dar fácil escoamento à sua produção pela carestia de meios de transporte, por serem os fretes mais caros que o custo da mercadoria⁶⁷.

No entanto, o Estado alegaria, ainda no exercício de 1908, incapacidade financeira para arcar com os vultosos custos da execução de tão importante e decantado canal, recebendo do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas a concessão da Draga Desterro, deslocando-a das obras de dragagem da Barra da Laguna para a construção do referido canal. Mesmo em ritmo lento, o poder público estadual mantinha a afirmação da necessidade e importância da obra, facilitando assim “a execução de tão importante melhoramento que, uma vez realizado, mudará completamente a situação econômica e financeira dos municípios do

⁶⁴ O levantamento da planta do projetado canal que ligará esta cidade ao Araranguá, estão bastante adiantados devendo em poucos dias ser concluídos. (O Escudo, Laguna, 17 de janeiro de 1908).

⁶⁵ “A sua construção foi iniciada em 09 do corrente”, conforme Mensagem lida pelo Governador Gustavo Richard em 02 de agosto de 1908 ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina, p. 31. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u962>. Acesso em 22/12/2016.

⁶⁶ O Governo Estadual decretava que, “o saldo verificado na Caixa Especial e destinado à construção do Caes da Laguna sejam aplicados às obras do referido canal”. (idem, p. 31).

⁶⁷ Idem, p. 31.

Sul do Estado”⁶⁸. Mas, apesar das intenções, diante da falta de recursos, o governo estadual suspendeu provisoriamente, em 1909, as obras do canal⁶⁹.

Em 1912, o governo estadual anunciava a retomada e o avanço dos trabalhos realizados “no Canal da Laguna ao Araranguá, o qual terá largura de 8 metros e a profundidade de 1,60 metros. Assim este importante melhoramento, do qual depende, em grande parte, a prosperidade do sul do Estado, começa a produzir os seus benéficos efeitos”⁷⁰. Um ano depois, em 1913, manifestava-se o Governo do Estado sobre as vantagens que o trecho já construído proporcionava, alegando que, anteriormente, os colonos, “saíam da Vila da Jaguaruna e para chegarem ao Rio Tubarão despendiam 2,5 dias de viagem, enquanto agora embarcações com maior calado podem com o trajeto de 20,5 km, acima mencionado, fazerem o mesmo percurso em 16 horas no máximo”⁷¹.

Havia no sul de Santa Catarina no início do século XX uma integração do sistema de transporte conectado ao porto da Laguna, abarcando a navegação marítima, a ferrovia e o canal de navegação, lentamente em construção. A Thereza Christina, ligando originalmente as Minas de Lauro Müller, se estenderia, alcançando Araranguá, Criciúma, Urussanga, integrando comercialmente o porto da Laguna a toda a região de colonização com centros de produção e consumo distribuídos pela extensa costa atlântica.

Em meados da segunda década do século XX, no ano de 1914, as obras encontravam-se pouco avançadas e o serviço de dragagem no canal bastante demorado pelos constantes necessidades de manutenção consertos de que às vezes tem necessitado, o que tornaria difícil manter a draga longe das oficinas de reparos⁷².

Por fim, a partir de 1916, as sucessivas menções as obras do Canal D. Afonso desapareceriam das mensagens do governo, demonstrando o abandono de mais um projeto na quimera das intenções. Em agosto deste referido ano, anunciava o governo catarinense que,

⁶⁸ Conforme Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 1908, p. 31, “Desejo de contribuir na medida de nossos recursos para tão grande empreendimento, oficiei a utilizar a draga Desterro na abertura do referido canal, correndo as despesas dos custeios por conta do Estado”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u962>. Acesso em 22/12/2016.

⁶⁹ Conforme mensagem do Governador do Estado à Assembleia Legislativa em Governo Estadual em 16 de agosto de 1909, p. 29. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u963/000029>. Acesso em: 29/11/2016.

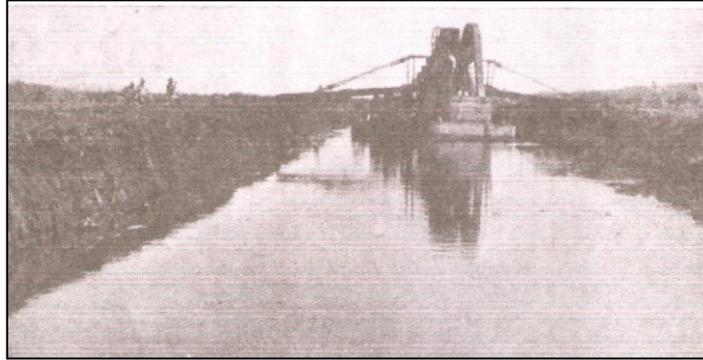
⁷⁰ Mensagem do Governador ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina em 23 de julho de 1912 (pp. 73-74). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em 15/12/2016.

⁷¹ Estado de Santa Catarina, Mensagem do Governador ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina em 24 de julho de 1913 (p. 59). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u967/000059>. Acesso em 05/11/2016.

⁷² Conforme Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 20 de junho de 1914, pp. 213-214, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em 15/12/2016.

“até o ponto denominado Pontão, no Rio Jaguaruna, as obras já estão quase concluídas. Assim, ficará completo, em suas linhas gerais, o sistema de viação do sul do Estado, não só dispondo dessas estradas, como da via férrea Dona Thereza Christina e do canal”⁷³.

Figura 22- Dragagem da Secção Laguna à Jaguaruna do Canal “Laguna – Araranguá”.



Fonte: IBGE (1949, p. 17).

Com as obras em andamento, comparando os extremos na Laguna e no Rio Mampituba, constatava-se a diferença de nível nas águas, entre ambos, configurando-se a execução de dois trechos isolados que jamais seriam interligados, desfazendo-se os anseios de tão vultosa e propagada ligação. Reduziu-se o projeto ao trecho entre Laguna e Araranguá por um canal, tendo o Departamento de Portos, Rios e Canais realizado os estudos e iniciado sua abertura⁷⁴. Concretamente, o trecho executado do canal de navegação fluvial ficaria restrito a um curto percurso, passando a operar de forma mais ativa, conforme Goularti Filho (2013, p. 105), “a partir dos anos 1920, quando foram concluídas as obras de dragagem e retificação dos rios e lagoas e utilizado durante a primeira metade do século XX”.

A região sul catarinense, embora apresentasse abundante produção de alimentos cultivados e pescados, cujo excedente era exportado pelo Porto da Laguna, era assistida por grande número de embarcações⁷⁵, conforme já relatado. O grande entrave concentrava-se nas dificuldades de acesso pela pouca profundidade da barra, apesar das constantes dragagens, constituindo-se em um dos motivos que também levariam a descontinuidade das onerosas obras do canal.

⁷³ Conforme Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 14 de agosto de 1916, p. 79. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u971/000078.html>. Acesso em: 12/03/2017.

⁷⁴ Conforme IBGE (1949). Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos1949.p.17>.

⁷⁵ Este comércio opera-se em grande parte, em embarcações de propriedade de lagunenses, que regulam de 200 toneladas por barcos que em número considerável, sulcam a baía e os rios do interior. Além destes navios, frequentam anualmente este porto, navios que comerciam ao Sul do Império e no Rio da Prata, grande parte dos quais aqui refazem-se de víveres e demandam este porto como muito seguro e abrigado (O TRABALHO, Periódico noticioso e comercial, Órgão liberal, Laguna, 16 de dezembro de 1883, p. 01).

2.4.2 A Estrada de Ferro D. Pedro I- A Ligação ferroviária com o Rio Grande do Sul

A demanda por colonizar o Sul Catarinense e Rio Grande, incitaria o projeto de integração ferroviária entre os Estados vizinhos. A interligação dos portos catarinenses aos do Rio Grande por malha ferroviária possibilitaria a circulação de mercadorias e fomentaria as relações comerciais, conectando toda a região com um sistema ferroviário anelar pela ligação litorânea através da futura Ferrovia São Paulo- Rio Grande pelo Ramal em São Francisco do Sul no Norte Catarinense.

No relatório de 1870, referindo-se à requerida concessão à implantação da ferrovia Thereza Christina, o governo catarinense afirmava que tal concessionário, até então, muito pouco realizara e que, a exploração das minas não logrará êxito, “enquanto a estrada de ferro projetada para o Rio Grande do Sul não for realizada”⁷⁶, referindo-se, obviamente, ao projeto da decantada Estrada de Ferro D. Pedro I.

Prossegue o supracitado relatório com argumentos que contrariavam as pretensões do Visconde de Barbacena em construir a Estrada de Ferro e explorar as minas do Passa Dois e enalteciam a construção da Ferrovia D. Pedro I, colocando que,

consta-me que ele tivera a ideia de construir uma via férrea entre a mina e a Enseada de Imbituba com o fim de facilitar a condução do material e exportação de carvão. Mas, é preciso não ter completo conhecimento da Enseada para não aquilatar de suas dificuldades, pois ela dá abrigo apenas aos ventos de Sudoeste, acrescentando que as águas ali tem uma correnteza tal, que é necessário estar o navio sobre 4 espias, além dos ferros, nem tão pouco ver que as estradas de ferro que se destinam à condução de uma única mercadoria só poderiam sustentar-se em países extremamente adiantados. A exploração desta e outras minas, quanto à mim, está dependente da construção da estrada de ferro deste porto à Província do Rio Grande do Sul⁷⁷.

Para a época e as dificuldades a serem vencidas, estas explosões de investimento “pareciam irracionais, por que de fato poucas ferrovias eram muito mais lucrativas para o investidor do que outras formas de empresa, a maioria produzia lucros bem modestos e muitas vezes nem chegavam a dar lucros”⁷⁸.

Originalmente, os estudos para essa obra, denominada D. Pedro I *Railway*, foram realizados pelo Engenheiro Sebastião Rodrigues Braga em sua passagem pela capital

⁷⁶ Relatório apresentado pelo 2º Vice Presidente da Província por ocasião da passagem do cargo ao Presidente em 03 de janeiro de 1870 (p. 17) Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u917/000017>. Acesso em 02/11/2016.

⁷⁷ Relatório apresentado pelo 2º Vice Presidente da Província por ocasião da passagem do cargo ao Presidente em 03 de janeiro de 1870 (p. 18) Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u917/000017>. Acesso em 02/11/2016. Idem (p. 18).

⁷⁸ De acordo com Hobsbawm (1977, p. 62).

catarinense no ano de 1857. Tal obra interligaria o porto da Laguna a outros centros como Porto Alegre e Desterro (atual Florianópolis) através da conexão com o Canal D. Afonso e, posteriormente, pela intersecção com a Thereza Christina⁷⁹.

Em 1869, o projeto para a construção da “D. Pedro I *Railway*” foi apresentado ao governo imperial por Sebastião Braga⁸⁰. O embrião para a concessão viria em 1870 por decreto imperial⁸¹, sendo concedida no ano seguinte a permissão para Companhia a ser organizada pelo citado engenheiro Braga⁸², sujeito a aprovação dos estudos definitivos e garantindo o privilégio exclusivo de operação por 50 anos.

Colocava-se a imposição de que a incorporação da empresa deveria ocorrer num prazo de até quatro anos, sendo que os trabalhos de exploração para determinação do traçado deveriam começar dentro de um ano e nos cruzamentos com as vias navegáveis seriam as obras de arte construídas sem oferecerem embaraço algum à navegação. Logicamente, fazia-se referência, principalmente, ao encontro desta via férrea com o decantado Canal de Navegação D. Afonso e o Rio Tubarão.

Entre os benefícios, concedidos pelo citado decreto, constava a permissão para a exploração de minério e de produtos químicos, dentro da zona privilegiada de 30 km de cada lado da ferrovia, entrando estes pontos em conflito com a Thereza Christina e a permissão de exploração das jazidas carboníferas do Sul de Santa Catarina pelo traçado tangente e que viria a intersectar-se entre Criciúma e Araranguá. Ainda estabelecia a concessão para assentamento de colonos, até 20 léguas quadradas de terras devolutas, seja na zona privilegiada, seja em outros lugares de qualquer das duas Províncias de Santa Catharina ou do Rio Grande do Sul, onde as houver⁸³.

⁷⁹ Já se falava, em outra ferrovia que surgiria mais tarde, ou seja, a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (SOUZA, 1987, p. 21).

⁸⁰ Conforme Goularti Filho (2013, p. 211).

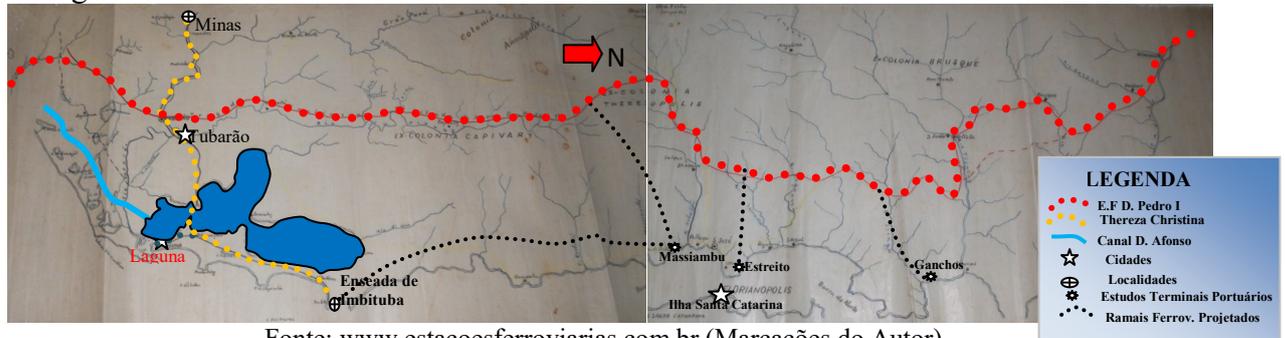
⁸¹ Decreto nº 1.864, de 12 de Outubro de 1870: Autoriza o Governo a conceder a quem melhores condições oferecer, permissão para a construção de uma estrada, que, partindo do melhor ponto marítimo da Província de Santa Catharina vá ter á Cidade de Porto Alegre (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1864>. Acesso em: 08/11/2016).

⁸² Decreto nº 4.689, de 10 de Fevereiro de 1871, Autoriza a construção de uma estrada de ferro entre as Províncias de Santa Catharina e de S. Pedro do Rio Grande do Sul, depois de aprovados os estudos definitivos. Attendendo ao que me requereu o Engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga, e de conformidade com a Lei nº 1864 de 12 de Outubro de 1870. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4689>. Acesso em: 08/11/2-16).

⁸³ Conforme o Decreto nº 4.689, de 10 de Fevereiro de 1871. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-4689>. Acesso em: 08/11/2-16).

A Estrada de Ferro D. Pedro I acabaria por se constituir em outro ambicioso e grande projeto que, apesar do detalhado levantamento para buscar o melhor traçado, nunca sairia do papel.

Figura 23- As Estradas de Ferro D. Thereza Christina e D. Pedro I e o Canal D. Afonso



Fonte: www.estacoesferroviarias.com.br (Marcações do Autor).

Passando a 20 km da Cidade de Laguna, o traçado da Estrada de Ferro D. Pedro I percorria o Vale do Capivari, enquanto a “Thereza Christina” percorria o Vale do rio Tubarão, Intersectando-se perpendicularmente. Embora corresse em linha paralela ao litoral, o distanciamento do mesmo visava atender as áreas destinadas à colonização. Uma descrição deste traçado é realizada em relatório do governo catarinense, atestando que, “todo o território será cortado de norte a sul, servindo por meio de ramaes as localidades que, como o Desterro, não se acharem na direção do traçado”⁸⁴.

O projeto de Sebastião Braga de ligação ferroviária, também era ambicionado pelo Visconde de Barbacena, idealizador da estrada de ferro para a exploração das jazidas de carvão, que viria a ser a Thereza Christina, colocando-se a possibilidade de um prolongamento da ferrovia de Tubarão até a cidade de Porto Alegre e de Imbituba à capital catarinense.

Idealizador e ansioso por concretizar seu ambicioso projeto, o engenheiro Braga, logo daria andamento às intenções de construção da ferrovia e para tal, de acordo com Souza (1987, p. 29), “estava assim formada, na Inglaterra, aos 24 de setembro de 1872, a “*D. Pedro I Railway Company Limited*”, aprovada no Brasil a 24 de março de 1873, através do Decreto n° 5237”.

⁸⁴ Mensagem do Governo de Santa Catarina à Assembleia Legislativa Provincial em 05 de fevereiro de 1884, p. 07 (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/969/000007.html>. Acesso em 01//10/2016).

Embora a inauguração dos trabalhos da Estrada de Ferro D. Pedro I tenha sido realizada em 19 de dezembro de 1883⁸⁵, este grande projeto de integração ferroviária, percorrendo paralelamente o litoral catarinense, atendendo a capital, até a sua integração com a malha ferroviária do Rio Grande do Sul, de fato não se concretizou.

Um ano depois, coincidentemente o ano de inauguração da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, o Periódico lagunense “A Verdade” anunciava que, estava rescindido o contrato, isto é, que ficará para as decantadas “calendas gregas” a construção dessa ferrovia⁸⁶. Efetivamente, a concessão de Sebastião Braga para a construção da Ferrovia D. Pedro I chegaria ao fim em 1885⁸⁷.

A partir de 1892 com a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e, posteriormente, seu Ramal para São Francisco do Sul iniciado em 1904, o projeto de ligação ferroviária prometia se estender pelo Norte do Estado, desta vez com o prolongamento Thereza Christina, o que colocaria fim ao crescente isolamento comercial de Laguna, sendo alvo de entusiasmo pelos comerciantes locais.

Outro projeto que ficou nas intenções políticas foi a Estrada de Ferro do Estreito, margem continental da Capital do Estado à cidade de Lages. Na perspectiva dessa realização, tentava-se estendê-la até a divisa com o país vizinho, propondo-se em 1908 um estudo para posterior construção da estrada de ferro central de Santa Catarina que, partindo do litoral fronteiro a Florianópolis, sirva os municípios de São José, Palhoça, Lages, Curitibanos, Campos Novos e siga por Palmas até a fronteira Argentina⁸⁸.

Em março de 1912, o Governo anunciava a assinatura do contrato para a construção da ferrovia do Estreito ao Chopin com a casa bancária Louis Dreyfus e Cia de Paris. Mas, tal contrato, estava condicionado a Lei do Orçamento da Despesa Geral da República⁸⁹. Não tendo sido levado a efeito o acordo, o Governo estadual, segundo o Periódico “O Dever”, tratou do projeto de prolongamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina até Florianópolis e para o Planalto, demandando o vale do Rio Uruguay⁹⁰, o qual também não seria executado.

⁸⁵ Conforme Souza (1987, p. 45).

⁸⁶ A Verdade (Laguna, 07 de Dezembro de 1884, p. 04).

⁸⁷ Conforme Souza (1987, p. 56).

⁸⁸ Conforme Mensagem do Governo do Estado de Santa Catarina em 1908, p. 46.

⁸⁹ Estado de Santa Catarina, Mensagem do Governador Vidal de Oliveira Ramos ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina em 23 de julho de 1912, (p. 75). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em: 15/12/2016.

⁹⁰ O Dever (Laguna, 09 de maio de 1920, p. 03).

Em Estudo Descritivo elaborado pelo Ministério dos Transportes em 1886, registrava-se que a linha da Estrada de Ferro D. Thereza Christina foi bem construída, e provavelmente haveria de trazer à E.F. D. Pedro I um tráfego considerável. Alertava ainda que, a Thereza Christina não tendo porto de importância para o desembarque, a região de colonização do sul catarinense seria muito beneficiada por uma estrada de ferro que entregasse as mercadorias nos portos do Desterro, Santa Catarina, São Francisco e Porto Alegre. Este relatório ainda calculava em 40.000 os habitantes que seriam servidos pela Estrada de Ferro D. Pedro I⁹¹.

Mas, o citado Estudo Descritivo de 1886 do Ministério dos Transportes alertava sobre as dificuldades de atender a Laguna, antevendo o escoamento para outros portos ainda fazia referências à E.F. D. Pedro I, alegando que, “em vista do estado atual Barra da Laguna e das dificuldades que ali enfrenta a navegação, a Estrada de Ferro D. Pedro I, há de, sem dúvida, colher proveito real da indústria dos habitantes destas duas colônias”⁹².

2.4.3 Epílogo

Tanto os projetos da Estrada de Ferro D. Pedro I, quanto o prolongamento da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina até o Rio Grande do Sul ou à capital catarinense e a Estrada de Ferro do Estreito ao Chopin (Capital-Lages) com sua extensão até a fronteira Argentina, assim como o Canal D. Afonso de Junção Laguna-Porto Alegre não se viabilizaram, este último teve suas obras iniciadas até a cidade de Jaguaruna, alcançando um resultado pífio ante as expectativas.

Iniciativa que lograria êxito à implantação ferroviária em solo catarinense, além da Thereza Christina, foi a Estrada de Ferro Santa Catarina no Vale do Itajaí, inaugurada em 1909, frente ao incentivo à colonização alemã⁹³. Esta ferrovia destinada ao transporte de passageiros, da produção das colônias e da extração de madeira seria erradicada em 1971. Dentro desta mesma política de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, dois anos depois, no sul catarinense seria erradicado o Ramal de Laguna da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina.

⁹¹ Brasil (1886, p. 427).

⁹² Brasil (1886, p. 440).

⁹³ Em 1904 foi assinado um Decreto Estadual que concedia autorização, à Companhia Colonizadora Hanseática, para a construção e exploração de uma via férrea no Vale do Itajaí (WITTMANN, 2001, p. 51).

Efetivamente, a exploração das minas de carvão do sul catarinense impulsionaria a construção ferroviária, exercendo um impulso descomunal à implantação da primeira ferrovia em solo catarinense, transportando colonos para os seus locais de assentamento, passageiros em direção ao porto de Laguna e entre as localidades atendidas. A produção das colônias desde o seu primórdio e, principalmente, o carvão extraído das minas em larga escala pelo fomento por parte do Governo Federal ao consumo deste mineral gerariam ciclos de prosperidade econômica no sul catarinense.

Para entender todo este processo, cabe lançar um olhar atento à evolução e declínio do porto lagunense e sua relação à inserção e erradicação do ramal ferroviário de Laguna, buscando compreender a forma como a estrutura ferroviária influenciou e/ou determinou o traçado urbano, focando na expansão da malha e traçado urbano da Laguna pelo olhar da relação com a estrutura ferroviária.

2.5 O Declínio Portuário da Laguna

O porto da Laguna no decorrer do século XIX promoveu acumulação de riquezas, criando uma próspera classe de comerciantes, armadores e agenciadores de navios voltados ao transporte de passageiros e do comércio de mercadorias diversas. A sua condição estava também diretamente relacionada à posição estratégica entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, duas das maiores cidades da América Meridional Atlântica. A importância de sua localização tornou a Cidade da Laguna uma das mais importantes vilas do Sul do Brasil, despertando na sociedade local anseios de progresso e modernidade.

No entanto, dificuldades de acesso ao porto já eram relatadas de longa data, apontando em sentido contrário ao desenvolvimento da navegação marítima com o consequente aumento do calado das embarcações⁹⁴. Durante as correições pelo Brasil Meridional, o Ouvidor e Corredor Geral da Província de São Paulo, Rafael Pires Pardini em 1720, já demonstrava preocupações em relação as limitações à navegabilidade no canal de acesso, determinando que,

a Câmara tivesse cuidados com a limpeza da boca do Rio Tubarão auxiliada pelo povo e embarcações, desviando as madeiras que as águas trouxessem, as quais

⁹⁴ Os primeiros estudos que resultaram em uma planta batimétrica da Barra da Laguna foram executadas em 1737, apontando para uma profundidade de dois metros, a qual futuramente comprometeria o acesso das embarcações, frente ao avanço tecnológico (Relatório de Estudos sobre a “Barra da Laguna” elaborado pela Repartição Hydrográfica da Marinha do Brasil e coordenado por Calheiros da Graça, emitido em 20 de Junho de 1882).

impediam sua correnteza e não iam direito à barra grande, para se abrir e fazer mais funda, sendo o dito Rio aberto para o Campo da Barra, para onde vai levando as areias, como pelo tempo adiante possa vir a fazer mal à Barra, deverá a Câmara reparar a margem do dito Campo para as águas não levarem as areias a fazerem seu curso para a Barra⁹⁵.

Decorrido um século, em 1820, Saint-Hilaire (1936, p. 200) relata que “o comércio de Laguna poderia desenvolver-se extraordinariamente se a entrada da lagoa não apresentasse tantas dificuldades à navegação”. Tal questão também foi apontada como obstáculo em 1858 por Robert Avé-Lallemant (1980, p. 36), ao afirmar que “a boca da barra mede apenas oito pés de profundidade⁹⁶, de modo que só dá entrada a navios de pequeno calado”.

Portanto, a principal dificuldade que a Cidade da Laguna teria de vencer para perpetuar a sua próspera condição de cidade comercial portuária concentrava-se no aumento de profundidade da barra. Nas últimas décadas do século XIX, o assoreamento provocado pelo banco de areia que se formava na barra impedia as embarcações de maior calado de chegarem ao porto, conduzindo a estudos oficiais realizados a partir de 1864.

Por esta época, a visão de um navio estrangeiro de grande porte contagiava a população lagunense. Em 1864, o jornal “O Pylilampo”, um quinzenário que circulava em Laguna e região, colocava os anseios diante deste tipo de presença no cais. Noticiava o periódico que, “nessa tarde, os lagunenses afluíram para a rua da praia em manifestação festiva com a presença da banda musical União dos Artistas; em todos os recantos da cidade vibrava a mais intensa alegria, pelo surto de progresso que a chegada do primeiro vapor inglês prenunciava para Laguna”⁹⁷.

Destaca-se a expressão “surto de progresso” emitida pelo cronista. Mesmo com as limitações de profundidade, o porto da Laguna consagrou a cidade como um centro regional, rivalizando com outros portos catarinenses, Florianópolis, Itajaí e São Francisco do Sul. Mas, melhorias no ancoradouro de Imbituba, impulsionariam a decadência do porto da Laguna, fato narrado detalhadamente pela imprensa e que será detalhado, adiante.

Laguna, berço de Jerônimo Francisco Coelho fundador da imprensa catarinense⁹⁸, estava representada por dois grupos políticos, os conservadores e os liberais, assumindo os

⁹⁵ Conforme Dall’Alba (1976, p. 94).

⁹⁶ Um pé corresponde a 30,48 cm, sendo oito pés, portanto, o equivalente a 243,84 cm (2,44 m) (Nota do autor).

⁹⁷ O Pylilampo- Laguna, 28 de junho de 1864, p. 01.

⁹⁸ Após montar as peças da impressora, cuja oficina se localizou no centro de Desterro, na própria residência de Jerônimo Coelho, o primeiro número de *O Catharinense* foi lançado em data de 23 de julho de 1831 (CORRÊA, 2006, p. 24).

jornais o papel de porta-voz destes campos ideológicos⁹⁹. Sobre o contexto em que surgiu a Imprensa em Santa Catarina, Pedro (1995, p. 19) afirma que, “nascia, assim, vinculado ao funcionalismo e, portanto, ao poder público o primeiro periódico do Desterro. Tal jornal contou com o apoio de alguns comerciantes locais, os quais faziam, em suas casas de comércio, a subscrição das assinaturas para “O Catharinense””.

Laguna foi o elo entre o extremo-sul e o centro-sul do país na economia colonial. A cidade, embora recebesse com determinada frequência os periódicos vindos do Desterro e do Rio de Janeiro, teria a tipografia do primeiro jornal impresso na cidade em 1878¹⁰⁰, consolidando a imprensa como principal articuladora dos projetos locais¹⁰¹, representando classes políticas, literárias, comerciais ou de trabalhadores, formando opiniões, propagando e difundido ideais. Os jornais, ao mesmo tempo, constituem-se em experiência cultural, produzindo memórias e evidenciando conflitos, demarcando a frequência social dos espaços, participando das disputas sociais, tecendo a teia das experiências que compõe a cidade.

Os periódicos em Laguna, desde o princípio, acompanharam continuamente as tentativas à melhoria do acesso no canal da barra, estampando as matérias de primeira página. Conforme já detalhado, os bancos de areia na entrada da barra se formavam devido aos depósitos sedimentares fluviais da bacia do rio Tubarão, composta por espessa e compacta camada de areia fina.

O “Relatório de Estudos sobre a Barra da Laguna” elaborado pela Repartição Hydrográphica da Marinha do Brasil e coordenado por Calheiros da Graça, emitido em 20 de Junho de 1882, mesmo ano em que a ferrovia chegava à Laguna, foi publicado em destaque pelo periódico “A Verdade”, alimentando a esperança dos lagunenses ao declarar que,

um detido exame de seu sistema hydrográphico faz desde logo reconhecer a possibilidade de torná-la praticável a navios mesmo de grande tonelagem, desde que algumas obras de arte venham dar um curso forçado às águas que das bacias interiores procuram o oceano. Com as formações fluviais, o depósito em questão será de uma eterna permanência, enquanto não se der uma conveniente direção às águas que o originaram, destruindo assim a causa produtora¹⁰².

⁹⁹ O jornal tinha grande importância na hierarquização das classes sociais: eles promoviam uma divisão entre os que sabiam ler e, portanto, podiam votar, possibilitando o acesso à ciência e à civilização, e aqueles limitados à cultura oral (PEDRO, 1995, p. 70).

¹⁰⁰ Em 1878, Prezalindo Lery Santos lança “O Município”, o primeiro jornal impresso na Laguna (ULYSSEÁ, 1956, p. 26).

¹⁰¹ Entre os periódicos, destacamos “A Verdade” que circulou no período de construção da ferrovia, acompanhando a execução da mesma, deixando de circular um ano após a inauguração da via férrea em 23 de setembro de 1885 (UNGARETTI, 2002, p. 157).

¹⁰² A Verdade- Laguna, 15 de Outubro de 1882, p. 04.

É fato, o declínio do porto deu-se devido a fatores de ordem operacional provocados pela pouca profundidade do canal da barra, impedindo a entrada de grandes embarcações, já no final do século XIX, as quais ampliavam seu calado pelo considerável avanço tecnológico, o que agravaria os sérios problemas da entrada em seu porto.

Um ano após a inauguração da ferrovia o periódico semanal “Commercial”, sob o título “A Estrada de Ferro Dona Tereza Christina e o nosso porto”, lançava o apelo à manutenção do porto de Laguna:

o interesse privado e o espírito campanário tem lançado mão de todos os meios para transviar a opinião do Governo e do país, a respeito dos melhoramentos da nossa barra, propalando que eles são impossíveis; (...). É verdade que confessam que a nossa cidade e seu centro pela população, indústria e commercio constituem um dos pontos mais prósperos do litoral brasileiro, porém tentam convencer que um porto natural e bom, que precisa de apenas alguns melhoramentos em sua barra, é coisa que se deve desprezar. Por que pode-se fazer uma estrada de ferro para expedir os produtos por outro porto artificial que se há de ainda construir?¹⁰³.

Apesar das dificuldades, o comércio de importação/exportação e representações, somando-se a ferrovia, contribuiu para um ciclo próspero às companhias de navegação que auferiam consideráveis lucros no transporte de mercadorias e passageiros, repercutindo de maneira geral em melhores condições à vida local. Em fins do século XIX, no porto da Laguna atracavam navios que, segundo o Periódico “Trabalho”, “comerciam ao Sul do Império e no Rio da Prata, grande parte dos quais aqui refazem-se de víveres e demandam este porto como muito seguro e abrigado”¹⁰⁴.

Contrapondo-se a estes augúrios de progresso o extenso banco de areia originado pela oposição de duas correntes em luta periódica, a do rio Tubarão transportando terras e detritos de toda espécie e a das marés de enchente com as ondas penetrando pela barra indômita. De acordo com o Periódico “A Verdade”, o engenheiro chefe da Thereza Christina declarava, ainda no ano de 1882, ser “possível vencer obstáculos naturaes, mas não aquelles que são originados por leis eternas, immutáveis. E, infelizmente é este o caso em que se acha o banco de areia da barra da Laguna. ninguém quererá empregar capitais em trabalhos com êxito duvidoso”¹⁰⁵. Por fim, afirmava que “o porto da Laguna jamais se prestará às necessidades de uma grande navegação”¹⁰⁶.

¹⁰³ Commercial- Laguna, 20 de agosto de 1885, p. 02.

¹⁰⁴ O Trabalho- Laguna, 16 de Dezembro de 1883, p. 03.

¹⁰⁵ A Verdade- Laguna, 08 de Outubro de 1882, p. 03.

¹⁰⁶ Idem.

Confirmando esta posição, o Relatório do Ministério da Viação e Obras de 1886 apontava para investimentos em outro porto. Tal relatório referia-se ao “estado atual da barra da Laguna e das dificuldades que ali encontra a navegação”¹⁰⁷. Com efeito, a pouca profundidade na entrada da barra se configurava como uma força persistente e contrária à manutenção do porto.

Mas, a importância estratégica comercial aos interesses da ferrovia na Laguna se reflete no apelo aos investimentos em seu porto e remete ao ano de 1890, quando o então engenheiro diretor da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, João D’Alvarenga Messeder, encaminhou relatório ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas com parecer favorável ao Porto da Laguna, contrariando seu antecessor, assim como outras opiniões, recomendando que,

seja abandonada, por inoportuna e prejudicial ao interesse público, toda e qualquer tentativa, por parte do Estado, de melhoramentos da enseada de Imbituba; Que seja realizado melhoramento do porto e barra da Laguna de acordo com o projecto apresentado, pelo meio que o governo julgar mais acertado; encaminhar a colonização estrangeira para os valles de Tubarão e Araranguá, abrindo, desde logo, vias de comunicação fáceis dos núcleos coloniaes para a estação de Pedras Grandes da estrada de ferro¹⁰⁸.

No limiar do século XX, o Semanário “O Crepúsculo” trazia um artigo sobre o tema e que seria matéria recorrente nas publicações da época, conclamando que “temos esperado muito e muito, e a barra cada vez mais se arruína. Embarcações de quatro palmos de calado têm ultimamente batido no banco”¹⁰⁹. Entretanto, com as intervenções na ampliação do molhe e dragagem no Canal da Barra, a cidade manteria boa movimentação portuária e passaria por um ciclo próspero.

Laguna, em relativa situação de isolamento por terra pela sua condição geográfica, ostentava o porto como porta de entrada e saída da cidade e do sul catarinense. A condição portuária fomentava as transformações urbanas com sua pretensão de almejado progresso de cidade polo comercial ou “Cidade-região”. A extensão do ramal da ferrovia Thereza Christina com os trilhos alcançando a orla, em 1908, gerou expectativas de fomento e consequentes investimentos em sua condição portuária, entre estes a retomada das obras do Canal D. Afonso, conforme já relatado.

¹⁰⁷ Brasil (1886, p. 43).

¹⁰⁸ Brasil (1890, p. 75).

¹⁰⁹ O Crepúsculo- Laguna, 28 de Setembro de 1902, p. 02.

Na Cidade da Laguna, a atividade marítima sempre fora intensa e a orla portuária fervilhava de embarcações ancoradas, fato que se refletia nos festejos à Nossa Senhora dos Navegantes. O movimento de embarcações pode ser observado pelas imagens, a seguir:

Figuras 24; 25- Cais do Porto de Laguna em 1906.

Figura 26- Cargueiro Max. C. 1920



Fonte: Imagens do Arquivo Público e Histórico de Tubarão.

As imagens 24 e 25 retratam a orla portuária dois anos antes da introdução da ferrovia junto à orla portuária, onde se percebe, por ocasião dos festejos de Nossa Senhora dos navegantes, a movimentação dos barcos¹¹⁰. Neste período, a intensa e rentável atividade portuária alçava a classe dos comerciantes lagunenses à destacada ascensão econômica e social¹¹¹, conferindo aos donos de barcos privilegiada posição econômica no seu meio, sendo categoria dominante na Capital e na Laguna, concorrendo em grau de importância com os altos funcionários do governo e militares de alta patente.

Nas primeiras décadas do século XX, apesar dos esforços para tornar a barra navegável, iniciavam os cancelamentos de viagens movidos pelo risco de abalroamento dos cascos no persistente banco de areia na entrada do canal da barra. Segundo matéria do Periódico “O Dever”, “O paquete Laguna, que tem feito dezenas de viagens a este porto, sem nunca ter lhe sucedido coisa nenhuma, vai suspender suas viagens”¹¹².

O avanço dos molhes no Canal da Barra pode ser observado nas imagens a seguir:

¹¹⁰ Festa dos Navegantes- “De toda parte afluíu gente em abundância. Todos os hiates da cabotagem da Laguna estavam no porto, juncado de embarcações. A concorrência foi calculada em 8 mil pessoas” (O Dever- Laguna, 08 de Fevereiro de 1920).

¹¹¹ Conforme destaca Ulysséa (1953, p. 18), “surge uma espécie de aristocracia local, formada pelos armadores. De regra, o armador de navios e também o comerciante exportador e importador, o homem abastado, cuja influência se estende, pela dependência de negócios, às zonas povoadas circunvizinhas”.

¹¹² O Dever- Laguna, 25 de julho de 1920, p. 02.

Figuras 27; 28- Obras dos molhes da barra, 1880; 1903; Figura 29- Molhes da barra (1941)



Fonte: Acervo de Alfredo Gariba Jr.

Estudos oficiais, realizados consecutivamente em 1864, 1882, 1890 e 1894, conduziram a obras de dragagem em maior escala nas três primeiras décadas do século XX, intensificando-se a partir de 1903 e realizadas com escassez de recursos, mas que ampliaram os molhes mar adentro, buscando o aprofundamento do canal e barra.

Os contínuos investimentos nas obras da barra mantinham a sua condição de navegabilidade em atendimento aos serviços do porto, no entanto, sem maiores possibilidades para uma solução permanente. Laguna não só pela sua posição geográfica como porto estratégico, mas também por estar mais próximo e apropriado para a exportação dos produtos da lavoura, seria a escolha mais adequada. No entanto, as dificuldades de acesso agravavam-se ainda mais com as oscilações das marés. Ao mesmo tempo, a descoberta de jazidas carboníferas em larga escala na região de Criciúma, a partir de 1917, imporia a necessidade do escoamento e embarque de grandes quantidades de carvão. Objetivava-se proporcionar novo impulso à atividade portuária, especializando-se no embarque deste mineral.

O engenheiro francês Edmund Fromaget, após estudos contratados pelo Governo de Santa Catarina para à realocação do porto na capital catarinense¹¹³, em 1919, visitou os portos do Sul do Brasil e, em uma prévia análise, ratificou a necessidade de investimentos no porto da Laguna. Segundo O Semanário “O Dever”:

Há poucos meses aqui estive o Dr. Fromaget, chefe das obras da barra do Rio Grande, e em palestra disse que bastariam apenas três mil contos para a nossa barra ficar completamente franca. Os trabalhos de dragagem na Barra continuaram, vagarosamente, é verdade, mas sempre, à proporção que as obras se adiantavam, demonstrando quão proficuos seriam aquelles melhoramentos se chegassem ao termo. Uma das primeiras cousas que se fizeram sentir, foi a profundidade da barra que, dos cinco pés que quase sempre mantinha, passou a ter dez¹¹⁴.

Durante muito tempo alimentaram-se as esperanças de que o porto nas águas abrigadas da Laguna, em detrimento de investimentos em outros portos em enseadas, seria o

¹¹³ Conforme Moreira (2013, p. 184).

¹¹⁴ O Dever- Laguna, 25 de julho de 1920, p. 02.

único que poderia satisfazer as necessidades de um porto carvoeiro. Transcorridas as duas primeiras décadas do século XX, o Semanário O Dever atestava que, “nunca, Imbituba e Massiambú, poderão dar abrigo aos navios, como o porto de Laguna, além de que consumirão muito mais dinheiro que as da nossa barra, sem com isto ficarem equiparadas a esta”¹¹⁵.

A Enseada de Massiambu, assim como a de Imbituba, necessitava da construção de quebra-mar, encontrando-se ainda mais distante da região carbonífera, portanto, exigia a extensão da Thereza Christina em terreno acidentado. Araranguá na foz do rio homônimo apresentava dificuldades semelhantes às de Laguna, tendo que aumentar a profundidade e exigir a construção de molhes.

Contrapondo-se a estes anseios, alguns fatores comprometiam a franca atividade portuária como a pouca profundidade do canal de acesso ao porto, aumento do calado das embarcações e a gradativa concentração dos investimentos na construção do porto carvoeiro na Enseada de Imbituba. A isto, soma-se o incentivo governamental ao transporte rodoviário que viria a apresentar maior eficiência a partir da década de 1930, desestimulando a navegação costeira de pequeno porte ou de cabotagem¹¹⁶. Como consequência, segundo Peluso Júnior (1991, p. 333), “o baixo setor da economia sofreu, pois a praia do mercado perdeu sua clientela e os homens que conseguiam ali ganhar algum dinheiro foram forçados a procurar outra atividade”.

Em 1948 com o porto de Imbituba ainda vinculado ao território lagunense, Ruben Ulysséa ao concluir seu “Panorama Histórico da Laguna” professava com esperança que a “desobstrução definitiva da Barra da Laguna, trabalho hoje praticamente concluído, foi, dos empreendimentos deste século, o que melhor atendeu às suas necessidades econômicas. Ela teve sempre o seu destino ligado ao mar e no mar sempre viu a segurança do seu futuro” (ULYSSEÁ, 1956, p. 28).

Mas, persistiam as limitações do canal da barra, situação que colocaria em rota decrescente, a efervescente e promissora trajetória de progresso da histórica cidade portuária da Laguna. Ao findar a primeira metade do século XX, a economia estagnaria e parte da população, aos poucos, migraria para outros locais em busca de oportunidades de trabalho.

¹¹⁵ O Dever- Laguna, 21 de setembro de 1919, p. 01.

¹¹⁶ Conforme lei federal nº 9432 de 8 de Janeiro de 1997, art. 2º em seu inciso IX, define a “navegação de cabotagem como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/tributario>. Acesso em: 06/06/2018.

Com o porto carvoeiro em atividade, às margens do canal da barra, a atracação de um navio estrangeiro atrairia a atenção da sociedade lagunense em fins da década de 1940.

Figuras 30; 31- O Porto Carvoeiro no Magalhães em plena atividade. C. 1948



Fonte: Acervo Dalmo Faisca. Disponível em: asmileumahistoriaslaguna.blogspot.com. Acesso em 20/06/2016.

A esfuziante recepção na chegada do último navio de grande calado no porto de Laguna é perceptível pela numerosa presença da população, já em meados do século XX. Em 29 de fevereiro de 1948, aportava no cais do Porto Carvoeiro no Magalhães, o navio de bandeira sueca “Si Brodin” de 91 metros, o maior navio estrangeiro a adentrar pelo Canal da Barra de Laguna, sendo motivo de acalorada recepção, uma clara demonstração dos anseios lagunenses pela manutenção da atividade portuária. Mas, este anseio não se concretizaria, os próximos anos até a metade dos anos 1950 já apontavam ao declínio da atividade portuária.

Laguna experimentaria num mesma década a esperança e a desilusão, o porto inaugurado em 1940, definharia na segunda metade desta mesma década e entraria os anos de 1950, praticamente desativado. Apesar das dificuldades em manter a barra da Laguna com profundidade para a entrada de navios com grande calado, as esperanças de um futuro promissor sempre estiveram vinculadas a manutenção do porto como fator preponderante ao desenvolvimento da Laguna.

2.5.1 Epílogo

Na segunda metade do século XIX, o complexo projeto para o sistema de transportes no Sul de Santa Catarina tinha como proposta a integração com o Rio Grande do Sul, conectando-se ao porto da Laguna, tendo como linha principal das ações a construção de ferrovias (Thereza Christina e D. Pedro I) e canal de navegação (Canal D. Afonso),

integrando estes modais à navegação marítima. Mas, a tão decantada limitação de profundidade do canal de acesso ao porto, juntamente com a modernização dos modais de transportes e restrições à navegação de cabotagem¹¹⁷ colocariam em condição obsoleta a importância do porto da Laguna como meio de transporte e comunicação.

Em fins do século XIX, muitos projetos de ferrovias e hidrovias foram elaborados no Brasil, uma pequena parte contemplava o território catarinense. Entretanto, os projetos mais vultosos nunca saíram do papel como a Estrada de Ferro D. Pedro I, ligando Porto Alegre a São Francisco do Sul e o Canal D. Afonso que visava realizar a junção hidroviária entre Laguna e Porto Alegre. Abandonados por falta de recursos ou comprovada inviabilidade econômica, frustraram as expectativas dos que apostavam nestes projetos como uma promessa de progresso e a construção da cidade desejada com seu porto em franca atividade.

2.6 A CIDADE NA “ENCRUZILHADA”- A UTOPIA DO PROGRESSO

Estou convencido de que uma parte importante de nossos estudos deveria ser dedicada à história da idéia de cidade, em outras palavras, à história das cidades ideais e à história das utopias urbanas (ROSSI, 1995, p. 05).

Situada na “Curva do Atlântico Sul”, Laguna apresentava franca comunicação por terra com os Campos de São Pedro, através da imensa e contínua praia com sua larga e compactada faixa de areia. Pelo Norte, as enseadas, morrarias e costões dificultavam o uso da praia para locomoção a grandes distâncias e os terrenos configuravam uma topografia com características variadas, montanhas, banhados, planícies de restinga, mangues, várzeas e rios. Logo, a ligação marítima pelos vapores de passageiros era a via usual na comunicação com a Capital e destinos ao Norte e Sul, assim como no transporte de cargas.

Tendo sido iniciada a abertura do caminho entre Lages e Laguna em 1771¹¹⁸, intensifica-se o fluxo de mercadorias, até mesmo pela utilização do trecho navegável do Rio Tubarão. Decorrido um século, por volta de 1880, Laguna apresentava intenso movimento comercial, exportando para vários portos, principalmente entre o Prata e o Rio de Janeiro¹¹⁹. A variedade e a quantidade de produtos movimentavam embarcações e trabalhadores

¹¹⁷ Decreto nº 2.304, 2 de julho de 1896, aprova o regulamento para a execução da lei de cabotagem. Esse tipo de navegação passa a ser feita em todo o país por embarcações nacionais ou estrangeiras devidamente nacionalizadas. Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br/web/index.php/costeira/190-a-regulamentacao-da-lei-de-cabotagem>. Acesso em: 12/07/2017.

¹¹⁸ Conforme Galvão (1884, p. 72).

¹¹⁹ Destacam-se a farinha com 40 mil e 132 toneladas; o milho com 36 mil e 158 toneladas, feijão com 3 mil 356 toneladas, carne (charque) com mil 101 toneladas, além da Cal com 157 mil e 753 metros cúbicos” (Dall’Alba, 1976, p. 61).

envolvidos nas lides do porto. Mas, as já decantadas dificuldades de profundidade na barra e canal de navegação se opunham a continuidade deste ciclo.

Mesmo diante da realidade que desmoronava os sonhos, sobressaía-se a construção de uma utopia sobre as ruínas de um porto de modo similar a construída pelo arquiteto Útopos, conforme a clássica obra de Thomás Morus, “A Utopia”. Ao adentrar a segunda metade do século XX, a Laguna almejada, espelhada na desejada utopia, submerge em um lento movimento sobre a consolidada cidade do passado, refletindo a utopia como o princípio para alavancar o progresso e o ensaio para um futuro melhor.

2.6.1 Cidade Região- A Utopia da Cidade Desejada

Essa visão encara as mudanças econômicas e culturais como progresso humano sem obstáculos (BERMAN, 2007, p. 163).

A utopia sugere a fuga para uma região aparentemente além do espaço e do tempo, num outro mundo além da consciência, explorando as condições ideais do passado em uma mentalidade utópica. Inspirado nos valores humanistas, Lewis Mumford em sua obra “*The Story of Utopias*” adverte-nos das derivas históricas susceptíveis de desfigurarem na prática os ideais mais sublimes. Como consequência da utopia, os homens passam a viver em dois mundos, o que, portanto, nos leva a ver a outra metade da história da humanidade.

Com as múltiplas inovações, entre o final do século XVIII e início do século XX, um mundo novo passa a existir com a energia derivada da força d’água e do carvão tomando o lugar da energia humana. Num intervalo de pouco mais de cem anos o mundo real e o das ideias foram transformados. A humanidade se viu envolta num contexto onde, segundo Mumford (1922, p. 09), “temos os nossos motores, nossos comboios ferroviários e nossas fábricas e não podemos nos livrar desses servos de ferro sem destruir a própria base da nossa civilização”.

Neste novo mundo de queda d’água e queima de carvão, os oitocentos avançavam pela velocidade das máquinas com estrondoso zumbido provocado pelos melancólicos êmbolos em movimento, regendo uma afinada orquestra onde a utopia ressurgiria florescente. Parece fácil perceber, de acordo com Mumford (1922, p. 115), “por que isso aconteceu, e por que cerca de dois terços de nossas utopias devem ter sido escritas no século XIX”.

Diferentemente das utopias modernas que se difundiram pelos continentes com a velocidade de um comboio ferroviário, as comunidades idealizadas por Platão e por Thomas Morus se constituíam em cidades-região. Semelhantemente com a Laguna, estas cidades

idealizadas, segundo Mumford (1922, p. 33), “estavam cercadas por terras suficientes para suprir a maior parte dos alimentos necessários aos habitantes; e convenientemente voltadas para o mar”. Assim como em Platão, a Utopia de Morus novamente ressurgiu como a **cidade-região**, a unidade representativa da vida política.

A dinâmica desta evolução adquire significados que se transformam ao longo do tempo, não havendo a adoção de uma única ideia de força transformadora, elegendando-se aquelas que emergem como agente promissor e visivelmente influenciam a tradição cultural. Com efeito, a partir da cidade sustentada na concentração industrial, surge outra dinâmica que, segundo Allain (2004, p. 25), “sustenta este processo, a da utopia que é, ao longo de toda a história, a busca pela forma urbana ideal”.

Pelo avanço da sociedade industrial, a utopia alcançou o patamar de uma comunidade mundial. Esta representação se manifesta de forma latente, traduzindo-se no espaço social e, portanto, na morfologia das cidades, principalmente pela ação da burguesia industrial e comercial no século XIX. Este movimento de construção de um imaginário da cidade fundada em uma nova ordem econômica, segundo Allain (2004, p. 35), “passa pelo filtro da utopia, entendido no sentido de que os atores, muitas vezes as categorias dominantes, são feitos da cidade e da arquitetura. A utopia é frequentemente expressa de maneira arquitetônica”.

O conceito de imaginário é intrínseco ao sentimento coletivo em sociedade e as transformações dos espaços simbólicos dão sentido ao processo de evolução social. Para Baczkó (1995, p. 313), “todas as cidades são, entre outras coisas, uma projeção dos imaginários sociais no espaço”. Portanto, é possível que as utopias de hoje venham a ser as realidades de amanhã, pois, segundo Mannheim (1954, p. 227), “muitas vezes as utopias nada mais são do que verdades prematuras”. Desta forma, ainda segundo Mannheim (1954, p. 191), “consideramos utopias todas as ideias transcendentais à situação que, de qualquer maneira, exercem efeitos transformadores sobre a ordem histórico-social existente”.

Toda época em sua contextualização induz a ideias e valores carregados de anseios originados em projetos anteriormente não realizados e que vão transbordar em desejos manifestos no imaginário que alimentam tendências ao resgate do que está perdido em uma época passada. Para Mannheim (1954, p. 191), “quando a imaginação não encontra satisfação na realidade existente, procura refugiar-se em lugares e períodos fantasiados de acordo com os nossos desejos”.

A representação utópica do espaço, ofuscando as contradições implícitas na organização urbana, cria a imagem da cidade ideal, desconsiderando muitas vezes a realidade econômica e social, materializando-se na imponência visual de seu conjunto urbano como monumento. Esta construção coletiva idealizada se afirma, segundo Giedion (2004, p. 46), “nas grandes obras-primas arquitetônicas. Mas, assim como em toda grande obra de arte, as imperfeições humanas que existem em todos os períodos se desfazem”.

A utopia moderna passa pelo viés de uma civilização única, cujas regras de ordem são as mesmas na Europa, América, Ásia e África, enfim até onde a locomotiva alcança, levando inovações de uma sociedade industrial em ascensão às quais os recônditos mais remotos almejam encontrar. Neste avanço civilizatório, de acordo com Le Goff (2003, p. 185), “no seio da aceleração histórica, na área cultural ocidental, simultaneamente por arrastamento e reação, aparece um novo conceito, que se impõe no campo da criação estética, da mentalidade e dos costumes: a modernidade”.

Portanto, o progresso traz em sua compreensão a ideia de transformação e, ou, a transposição de uma dada situação para outra ideal. A modernidade, por sua vez, trata da experiência do progresso através das ações de modernização, impulsionadas pelo ideal de uma classe hegemônica. O progresso e seu reflexo sobre a cidade, desenvolvido sobre a promessa de modernidade, segundo Harvey (1992, p. 190), “tendem a enfatizar a temporalidade, o processo de vir-a-ser, em vez de ser, no espaço e no lugar”. O conceito de progresso, para Benjamin (2007, p. 520), “deixou de ser usado como medida de determinadas transformações históricas para servir como medida de tensão entre um lendário início e um lendário fim da história”.

O moderno está intrinsecamente relacionado ao que se situa na esfera da inovação e do progresso na ciência, na técnica e nas complexas e imbricadas relações econômicas amalgamadas pela sociedade industrial numa fusão de matéria-prima, processo e produto que mudam padrões de comportamento num movimento em avalanche envolvendo pessoas em atividades distintas em um composto, um conjunto de ideias que se contrapõe ao tradicional ou antigo.

Em meados do século XIX, o par antigo/moderno transforma-se com o aparecimento do conceito de “modernidade” que, segundo Le Goff (2003, p. 173), “constitui uma reação ambígua da cultura à agressão do mundo industrial. A oposição antigo *versus* moderno se

situa fundamentalmente em nível cultural. Os antigos são os defensores das tradições, enquanto os modernos se pronunciam na inovação”.

Este impulso de um imaginário que se dá no âmbito do urbano com manifestação de progresso, em todos os sentidos, é uma utopia moderna onde a cidade se concretiza na conquista do lugar desejado, a utopia que, segundo Geddes (1994, p. 65), “é o lugar de efetiva prosperidade e bem-estar, de beleza gloriosa sem precedente”. A cidade, conforme enfatiza de Certau (1984, 95), “é simultaneamente o maquinário e o herói da modernidade”. Com efeito, a cidade, de acordo com Harvey (1992, p. 17), “é o lugar em que o fato e a imaginação simplesmente têm de se fundir”.

Ao se abordar o fator tempo na construção de uma história da cidade e, em particular, da sua história no tempo, surge o paradigma de seu caráter cíclico, claramente identificado pelo aspecto linear de sua orientação em direção aos valores tradicionais consolidados. Quanto aos fatores que impulsionam esta sociedade emergente, conforme enfatiza Le Goff (2003, p. 235) “há quem os situe no passado e quem os situe no presente ou num futuro, que muitas vezes se tingem de utopia”. Reforçando este conceito, em determinados períodos históricos, segundo Mannheim (1954, p. 191), “a realização do desejo efetua-se por meio de uma projeção no tempo, ao passo que em outros ocorre mediante uma projeção no espaço”.

Ao avançar o século XX, a concepção de moderno manifesta-se, principalmente, na construção de uma modernização¹²⁰ abarca os grandes centros europeus. Esta modernização que rapidamente se reflete pelo mundo carrega consigo, segundo Le Goff (2003, p. 204), “o campo da ideologia econômica isto é, do desenvolvimento e da aculturação, por imitação da civilização europeia”. Com efeito, conforme destaca Sevcenko (1989, p. 29), “acompanhar o progresso significava somente uma coisa alinhar-se com os padrões e ritmos de desdobramento da economia europeia”.

A necessidade de adotar a modernidade contemporânea em movimento na Europa estava intrinsecamente associada ao pensamento das classes de alta renda dispersas pelo globo, consumindo produtos e importando valores do velho mundo “desenvolvido”, operando uma aculturação em contraste entre o tradicional e o importado¹²¹. Neste sentido, o progresso por evolução retilínea, linear, afirma Le Goff (2003, p. 235), “privilegia o que se desvia da

¹²⁰ No século XX, o processo de modernização se expande a ponto de abarcar virtualmente o mundo todo (BERMAN, 2007, p. 26).

¹²¹ A consciência da modernidade, segundo Le Goff (2003, p. 175), “nasce do sentimento de ruptura com o passado”.

antiguidade, uns se baseiem na constatação de uma decadência, sobretudo no campo da moral; outros insistem por sua vez nos progressos da ciência, da técnica, da economia”.

As sociedades influenciadas pelos novos padrões europeus forjaram a seu modo o sentimento de moderno com a simples vivência de espaços implantados em meio a velha urbe contemplado por algum aparato mecânico produzido e difundido no bojo do capitalismo em ascensão, principalmente, a locomotiva e toda a estrutura ferroviária que a acompanha, ofuscando as rudimentares estruturas que a antecede. Portanto, o novo significa um esquecimento, uma ausência ou negação do passado. A modernidade, por conseguinte, segundo Harvey (1992, p. 22), “não apenas envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações internas inerentes”.

Neste contexto, o conceito de decadência entra em voga pela adaptação da cidade às novas realidades, fazendo-se refletir no campo da decadência dos costumes, das novas práticas na economia e dos comportamentos opondo-se a sociedade pré-industrial de onde emerge o conceito de decadência pelo contraste com o “moderno”¹²².

Ao mesmo tempo tudo o que se torna decadente, conforme Le Goff (2003, p. 411) “se transforma em promessa, uma fase necessária para a renovação, infinitamente manipulável para fins ideológicos, fugindo a todo e qualquer controle”. Tal sentença corrobora com a visão positivista de Auguste Comte (1983, p. 97), para quem, “na medida em que o curso natural dos acontecimentos caracteriza a grande crise moderna, ocorre a reorganização prévia das opiniões e dos costumes”.

Na proposta de progresso positivista inspirado nos princípios de Comte¹²³, a cidade moderna configura-se como a imagem simbólica da modernidade desejada. Na construção desta utopia urbana no Brasil de fins do século XIX, os agentes sociais dessas transformações, membros das camadas sociais urbanas em ascensão, segundo Reis Filho (2010, p. 145), “atuariam sob a influência do positivismo e do ecletismo arquitetônico”.

Com a abertura dos portos às nações amigas em 1908, fruto da vinda da Corte Portuguesa ao Brasil, novas influências surgiram nos detalhes da arquitetura e influenciaram as cidades brasileiras com materiais oriundos da Europa que foram representados na

¹²² O termo “moderno” assinala a tomada de consciência de uma ruptura com o passado. (LE GOFF, 2003, p. 178).

¹²³ A ideologia do progresso encontra, sem dúvida, a expressão mais acabada desta ideologia na filosofia de Auguste Comte. (LE GOFF, 2003, p. 259).

arquitetura eclética. Em meio a edificações luso-brasileiras, Laguna experimentaria um ecletismo tardio que, segundo Jaramillo (2016, p. 44) “veio carregado de influências neogóticas, neoclássicas e mesmo art-nouveau trazidas principalmente pelos imigrantes alemães e italianos que as reinterpretavam e as adaptavam aos novos costumes e à região”.

Em Laguna, a manifestação do eclético traz elementos alegóricos com motivações diversificadas que marcam e representam o período de seu auge econômico entre fins do século XIX e a primeira metade do século XX. O ecletismo em Laguna, conforme Jaramillo (2016, p. 179), “foi marcado pelo período da riqueza produzida pelo ciclo do carvão e manifestou-se tanto pelas renovações das fachadas das antigas edificações como pelas novas construções repletas de decorações das mais variadas influências de estilos arquitetônicos”. A herança do período histórico encontra-se refletida no espaço e, na arquitetura, emoldurada pelos traços dos períodos evolutivos, preservada pela estagnação que os sucedeu e atos de preservação, o tombamento pelo IPHAN viria a caracterizar a cidade da Laguna como “Cidade Documento”.

2.6.2 A Utopia da Laguna

A cidade não é tão má quanto o seu inferno, nem vai ser tão boa quanto a sua utopia (GEDDES, 1994, p. 79).

Em Laguna, um poderoso apelo desencadeado pela ideia de contínuo progresso, associado a um passado caracterizado como período histórico de acentuada ascensão econômica e social, tem seu reconhecimento na memória e identidade impregnada no sentimento coletivo em direção a um uniforme progresso e promissor futuro. A utopia se construía diante das ruínas de um porto, assim como na ficção homônima de Tomás Morus, o elemento utópico passa a ter um lugar definitivo na ideia de progresso, um sentimento de transformação ininterrupta no tempo, a evolução urbana por vocação natural.

A partir dos anos 1860, Laguna fervilhava em surtos de uma transformação modernizante nos discursos e anseios das elites, contagiando a população em geral. Tais anseios introduziam na cidade, de acordo com Bitencourt (1997, p. 68), “a construção, de uma atmosfera burguesa, com crítica do estado econômico da cidade, valorização da salubridade e civilidade, divulgação de hábitos polidos para uma sociabilidade urbana e, principalmente, perspectivas otimistas de progresso”.

O ideal de progresso e desenvolvimento, por parte dos comerciantes lagunenses, pode ser justificado pela variedade de mercadorias disponibilizadas devido a sua condição

portuária, acarretando no estabelecimento de grande quantidade de casas comerciais importadoras e exportadoras, de varejo e atacado, berço de armadores do transporte por navegação.

Porém, embora o processo de desenvolvimento precise caminhar no sentido de perpetuidade, onde quer que ele ocorra, conforme nos alerta Berman (2007, p. 98), “todas as pessoas, coisas, instituições e ambientes que foram inovadores e de vanguarda em um dado momento histórico se tornarão a retaguarda e a obsolescência no momento seguinte”.

Embasando a hipótese da construção de uma utopia em Laguna, remete-se à descrição da Ilha de Utopia na célebre obra de Tomás Morus (2012, pp. 67-71):

A Ilha de Utopia em sua parte média é mais larga, diminuindo depois progressiva e simetricamente para **terminar em ponta nas duas extremidades** separadas por um braço de mar. Embora se comunique com o mar aberto, o golfo, **protegido dos ventos por dois promontórios, assemelha-se mais a um grande lago de águas calmas**. Mas, **a entrada do porto é perigosa, por causa dos bancos de areia**, de um lado, e dos recifes, de outro. **As cidades de Utopia são construídas segundo o mesmo plano e têm o mesmo aspecto, na medida que o sítio o permite**, a distância entre elas jamais é tão grande que não possa ser percorrida em uma jornada de marcha. **Amaurota**, de acesso fácil a todos, **é considerada como uma capital e se estende em suave inclinação sobre a encosta de uma colina**. Sua **forma é aproximadamente quadrada**, o comprimento seguindo o rio é um pouco mais extenso, **na margem oposta há enseadas bastante frequentadas**. (Grifo nosso, **negrito**).

Um alerta, não, não estamos falando da Laguna, mas sim da Utopia de Morus. As semelhanças entre os aspectos físico-geográficos dos sítios da Ilha de Utopia e da isolada Laguna são no mínimo intrigantes, para além do fato de ter o arquiteto Utopus construído sua Utopia sobre as ruínas de um porto, assim como se tenta fazer em Laguna. O Plano Urbano nas principais freguesias de Laguna apresentam os mesmos princípios na medida em que o sítio permite, conforme a Provisão Régia para assentamento dos núcleos açorianos¹²⁴. O núcleo principal situado às margens plácidas de “um grande lago de águas calmas”, a Cidade da Laguna, apresenta a malha ligeiramente quadrada em suave inclinação e em maior extensão na linha de costa lagunar, tendo na margem oposta as comunidades rurais nas enseadas à beira da lagoa e na encosta do dorso das montanhas. O núcleo principal situa-se entre duas pontas, a da Cabeçuda e a da Barra, com a perigosa entrada do porto provocada pelos decantados bancos de areia. Sim, igualmente estamos falando da Laguna.

Para além das semelhanças físico-geográficas, considerando-se a construção de uma utopia em Laguna apesar da longa demanda para manter a franca atividade portuária, a

¹²⁴ Provisão Régia de 1747 de D. João V para assentamento dos colonos.

semelhança não se resume à mera coincidência, há um padrão se considerarmos as projeções de progresso contínuo e crescente grandeza, mesmo diante das dificuldades que se apresentava aos olhos. Neste sentido, para a compreensão da utopia urbana em Laguna, diante dos projetos já apresentados e não realizados, adotaremos o conceito de “utopia” na definição de Lefebvre (1969, p. 79) como, “uma imagem do futuro que permite sair do realizado para criticar e julgar o presente, às vezes sintoma de fracasso e de impotência na ação”.

Considerada por décadas possuidora de um dos principais portos comerciais do Brasil Meridional, a Cidade da Laguna assumiu grande importância econômica para o Estado e Região Sul. Toda novidade ou inovação que chegava ao sul catarinense passava antes pela Laguna. Em alguns casos, manifestava-se na cidade portuária pelo caráter monumental na expressão arquitetônica como a Prefeitura, a Matriz, o Mercado, o Cinema, o Teatro, o casario em sua variedade tipológica, mantendo por longa data o *status* de cidade pólo no campo econômico, enquadrando-se no conceito de Platão e Morus como uma “Cidade-região”.

Laguna, conforme já alertava Avé-Lallemant (1980, p. 36) em 1858, “muito afastada, lugar destinado a decair, teria ante si importante futuro, se aqui penetrasse vigoroso espírito de iniciativa e aproveitasse os muitos elementos que em grande massa oferece a Natureza”. Em fins deste mesmo século, Laguna experimentaria o ritmo da sociedade industrial. A Cidade, diante da intensa atividade no comércio de exportação/importação, vivenciava o que de mais moderno havia em estrutura de transportes, navios e ferrovia. O desafio se constituía em manter a atividade portuária e, por consequência, a ferrovia e o dinamismo de sua vida comercial.

Sempre existe uma cidade ideal inserida na cidade real ou sob a mesma. A cidade ideal está para a cidade real, assim como o mundo dos pensamentos está para o mundo dos fatos. A cidade ideal nada mais é que um ponto de referência em relação ao qual se medem os problemas da cidade real, ambas devem ser consideradas na investigação. Conforme Lefebvre (1969, p. 55), “estreitar a distância entre o que nasce e o que foi esperado, comporta uma parte da utopia”.

Para Argan, a ideia de cidade ideal está profundamente arraigada em todos os períodos históricos. De fato, a imagem da cidade-modelo aparece logicamente relacionada às culturas em que a representação-imitação é o modo fundamental do conhecer-se. Além de modelo de forma, a cidade é modelo de desenvolvimento, nos limites em que isso pode acontecer sem contradizer algumas premissas postuladas, segundo a lógica de um ritmo

evolutivo próprio. A cidade real jamais corresponde a formas idênticas às dos modelos ideais¹²⁵.

A cidade ideal, muitas vezes, reflete um pseudo-ambiente que substitui a realidade por um cenário inspirado em um mundo externo, uma espécie de casa de refúgio para a qual, segundo Mumford (1922, p. 15), “fugimos quando nossos contatos com a “dura realidade” se tornam muito complicados de carregar ou muito ásperos para enfrentar”. Esta dicotomia entre a cidade real e a ideal representa um problema político da cidade entendido, segundo Rossi, (1995, p.05), “como um problema de escolha, pela qual a cidade se realiza através de sua própria idéia de cidade”. Portanto, uma projeção de si para fora de si.

Em “*The Story of Utopias*”, Lewis Mumford em 1922 constrói uma obra singular pela análise das utopias históricas, penetrando nas obras clássicas da literatura que se constroem sobre as utopias. Destaca-se também a “Utopia” de Tomás Morus, resgatando e dando relevância à expressão grega “*ou topus*”, o não lugar ou lugar inexistente. Lefebvre (1999, p. 118), por sua vez, refere-se à utopia como, “o lugar daquilo que não acontece e não tem lugar”.

Em sua construção, o arquiteto Utopus, criado por Morus, inspira-se nos pilares dos valores humanistas para fundamentar sua Utopia. Assim como em Utopia, na Laguna a esfera urbana constitui-se em um ambiente permeado de narrativas de pertencimento e conhecimentos cotidianos, cercado de saudosismos e modernidade que viria pela perda de sua condição histórica de principal porto comercial do sul catarinense e pela representação de seu auge na arquitetura preservada, respectivamente. Com efeitos, entre todas as relações que a modernidade possa ter, segundo Benjamin (1975, p.17), “a relação com a antiguidade é a melhor. A modernidade caracteriza uma época; caracteriza simultaneamente a força que age nesta época e que faz com que ela seja parecida com a antiguidade”.

Mas, a superação dos conceitos de “progresso” e de “época de decadência” são apenas dois lados de uma mesma realidade. O progresso, conforme Benjamin (2007, p. 516), “não se situa na continuidade do curso do tempo e sim em suas interferências, onde algo verdadeiramente novo se faz sentir pela primeira vez, com a sobriedade do amanhecer”.

O século XIX foi o grande indutor da ideia de progresso. Na linha dos conhecimentos adquiridos, encontramos dentro desta ordem de pensamento que conduz ao positivismo, um sistema que coloca como meta fundamental e prioridade direta, o

¹²⁵ Argan (2005, pp. 73-75).

aperfeiçoamento universal¹²⁶. Para Comte (1983, p. 13), “o progresso provém da ordem e aperfeiçoa os elementos permanentes de qualquer sociedade”. A República no Brasil, sob ideais positivistas, focou as suas ações na transformação do espaço urbano, refletindo sobre as principais capitais e cidades brasileiras, impondo os princípios, conforme Pesavento (1999, p. 270), “da modernidade urbana e da organização disciplinada do espaço, de acordo com os ideais do progresso econômico e da ordem burguesa”.

Enquanto pensamento dominante na elite dirigente, o positivismo foi determinante para as ações fundadas na ideologia do progresso. Os partidários desta ideologia insistem, por sua vez, de acordo com Le Goff (2003, p. 235), “nos progressos da ciência, da técnica, da economia; daí a afinidade do conceito de progresso com o de desenvolvimento”. Com o positivismo, segundo Harvey (1992, p. 42), “a crença no progresso linear, nas verdades absolutas e no planejamento racional de ordens sociais ideais, sob condições padronizadas de conhecimento e de produção, era particularmente forte”.

O regime republicano traria em seu bojo a necessidade de transformar as feições urbanas, um artifício para superar o passado e criar a imagem de uma sociedade condizente com os ideais positivistas, através do aprimoramento estético das edificações e da forma urbana. Estas ações, aliadas ao apelo à adoção de novos comportamentos sociais, continham os princípios propagados por Comte da “ordem e do progresso”.

Para os positivistas, o progresso da humanidade só se sustenta na visão perspectiva dos avanços científicos. Esta ideia encontra-se representada em artigo do Periódico lagunense *O Dever* em 1920 ao reportar que “com os progressos e os inventos da ciência, caminhando a par com a civilização, a evolução da ciência será um bem que nos abrirá de par em par nas portas da felicidade, quando a civilização fizer desaparecer da face da terra os males que ella produz atualmente”¹²⁷.

Mesmo sob um ponto de vista superficial, as mudanças econômicas e culturais trazem a percepção de que o progresso oriundo das sociedades tecnologicamente avançadas se propagará sem obstáculos em uma sistematização real de todos os pensamentos humanos que, de acordo com Comte (1983, p. 97), “constitui a primeira necessidade social, igualmente conduzindo à ordem e ao progresso”. Nesta perspectiva resulta, segundo Meszarus, (2004, p. 254), que “a concepção original do cientificismo positivista está vinculada às grandes expectativas de um otimismo evolucionista um tanto simplório”.

¹²⁶ Comte (1985, p. 24).

¹²⁷ *O Dever*- Laguna, 08 de Agosto de 1920, n° 107.

Apesar das dificuldades que se apresentavam, círculos da elite comercial, intelectual e política lagunense, amparados por órgãos da imprensa, seguiam alimentando a construção de uma utopia. Mas, entre a realidade e o ideal, o desejo utópico se mostra impossível de ser alcançado dentro das exigências do cenário social e os seus significados de progresso, obstáculos se colocavam entre a cidade idealizada e a cidade real, distanciando-se dos planos utópicos e desenvolvimentistas.

Neste espírito de transformação que objetivava alcançar um desejado progresso que rompa com determinadas condições históricas está implícito que uma dada sociedade origina um sistema de ideias e imagens que a avalize e legitime na projeção de seu imaginário. A partir desta concepção de progresso, os homens, de acordo com Le Goff (2003, p. 184), “vão substituir a ideia de um tempo cíclico, que torna efêmera a superioridade dos antigos sobre os modernos, pela ideia de um progresso linear que privilegia sistematicamente o moderno”.

No entanto, a história não é um caminho em linha reta e diante da afirmação bem aceita de um progresso retilíneo da humanidade, segundo Benjamin (2007, p. 520), “uma reflexão mais prudente viu-se, há muito, obrigada a constatar que a história avança em espirais”.

De fato, a ideologia do progresso, fortemente difundida entre fins do século XIX e meados do século XX, marcou inconfundivelmente os ideais de continuidade de desenvolvimento histórico-econômico principalmente nas cidades polo de comunicação, caso da portuária Laguna. Nestes lugares submetidos as pressões econômicas do mundo moderno, conforme enfatiza Berman (2007, p. 98), “o processo de desenvolvimento precisa ele próprio caminhar no sentido de um perpétuo desenvolvimento”.

Em fins do século XIX, e de forma mais intensa à medida que se aproximava a passagem para o século XX, a difusão da técnica de construção em ferro exerceu enorme fascinação sobre as pessoas, os lugares atingidos por ela permitiam quantificar a ideia de progresso da humanidade nela contida, principalmente, quando contemplam vias férreas pátios e estações ferroviárias. Tal processo de modernização alcançado e vivenciado em seu cotidiano por vasta população conduz, conforme Benjamin (1985, p. 32), “a experiências únicas interpenetradas pelo novo e geradora da utopia que deixa o seu rastro em mil configurações da vida, desde construções duradouras até modas fugazes”.

A ferrovia, símbolo do progresso técnico do século XIX, acalentaria de forma impar o otimismo e as esperanças de progresso que impregnava a sociedade lagunense. No século

XX, à medida que novos aparatos tecnológicos se apresentavam, predominaria nas mentes o avanço irreversível com a cidade se adaptando e superando o obsoleto rumo à cidade ideal. Almejava-se entrar na era Neotécnica que constitui, de acordo com Geddes (1994, p. 65), “o alvorecer, da Idade Industrial, que pode gerar Eutopia (lugar aprazível), isto é, a versão realizada de Utopia (lugar inexistente)”. O primeiro requisito para se encontrar os “caminhos para a cidade Neotécnica” está, ainda segundo Geddes (1994, p. 77), em “uma concepção ideal de cidade”.

Com a Proclamação da República, ancorada na ideologia positivista do progresso, as cidades tentam em apresentar aspectos da civilização europeia. O positivismo se fundamenta, por um lado, na ideia de progresso amparada na aplicação da técnica alcançada pelo avanço da ciência, implicando na construção de uma cidade organizada e saudável, imprescindível à sociedade disciplinada.

Em fins do século XIX, Laguna preconizava uma utopia que irrompia pelo mundo, uma promessa que se propagara pelos avanços concebidos no velho continente, apontando à possibilidade de mudança de rumo na história diante de suas limitações físicas à continuidade do ciclo histórico de desenvolvimento. Dotada de formas arquitetônicas aprimoradas e de uma situação urbanística consolidada, apresentando espaços generosos de sociabilidade e integração social, a cidade pela sua trajetória histórica continha os traços típicos de uma sociedade tradicional, encravada no cenário urbano em evolução.

A ideologia de progresso marcou os ideais de continuidade da evolução histórico-econômica de Laguna. Apesar da persistente luta, entre a realidade e o ideal, o desejo utópico da continuidade do ciclo de desenvolvimento lagunense se mostrava impossível de ser alcançado, convivendo a cidade real e a cidade ideal, lado à lado, vistas cada vez mais como uma só em avanços consecutivos, não obstante, em processo de renovação. Com efeito, o idealismo e a realidade, conforme ressalta Geddes (1994, p. 32), “não estão afastados, são inseparáveis; mesmo guiados por ideais de direção inatingíveis”. Neste contexto, conforme com Mumford (1922, p. 22), “a utopia, é o princípio de todo o progresso, e o ensaio para um futuro melhor”.

As transformações da qualidade dos edifícios proporcionados pelo avanço econômico criam as condições para a construção de uma utopia, entendido que os agentes deste movimento, as categorias dominantes, refletem suas realizações na cidade e na arquitetura. Trata-se de manifestação de gostos que refletem a construção de um lugar

desejado, a utopia que, segundo Allain (2004, p. 35), “é frequentemente expressa de maneira arquitetônica, as teorias urbanísticas propõem modelos supostamente superiores aos dos períodos anteriores. Portanto, as cidades são um reflexo de culturas localizadas e um produto da história”.

2.6.3 Epílogo

Na Laguna, as duas últimas décadas do século XIX foram marcadas um vigoroso ciclo econômico, talvez o mais próspero que a cidade do sul catarinense, até então, experimentara. Este período se caracterizou pelos projetos de transportes e comunicação voltados à construção de canais, portos e ferrovias. Realidade concreta assumiu a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina ao deixar fragmentos, registros que se constituem em material de profundo interesse para analisar e compreender como a estrutura ferroviária foi implantada e incorporada à malha preexistente, expandindo e direcionando o sentido do crescimento urbano e o traçado das vias, tornando-se elemento fundamental do processo de expansão e delineador da forma da cidade.

Concomitantemente, a perda da importância do porto para o transporte de passageiros, a cidade foi modificando a sua percepção e sensibilidade em relação a relevância da ferrovia na construção e configuração do espaço urbano. A cidade associava o ideário de modernidade e o desejo de desenvolvimento integrado às ferrovias, elemento representativo na sensação palpável de modernização.

Contornando a malha oriunda da gênese portuária, a ferrovia surge em Laguna como elemento que favoreceu a evolução urbana e abriu espaços à expansão, a matriz urbana daí decorrente apresenta as características que lhe foram impostas pelos ciclos econômicos, estendendo-se pelos caminhos de ferro que influenciaram a forma atual da cidade.

A ferrovia, porta de entrada pra o mundo moderno, permite um olhar determinado pela historicidade sobre a forma urbana, configurando o lugar percebido nos fragmentos e determinações sobre o traçado urbano de cidades equipadas com trilhos e estações ferroviárias. Nestas cidades contempladas pelos caminhos de ferro, torna-se impossível a sua compreensão sem entender a sua relação com a ferrovia que fica impressa nas características estruturais, formais e simbólicas do espaço urbano, seja pela incorporação de seu antigo traçado pelo modal rodoviário, seja pela influência das estações no entorno urbano.

3 METODOLOGIA À ABORDAGEM HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DA FORMA URBANA DA LAGUNA

Os métodos variam conforme a natureza e a escala dos elementos estudados, mas também em função dos objetivos (ALLAIN, 2004, p. 52).

A Cidade da Laguna desenvolveu-se na intersecção dos caminhos, marítimo, fluvial, lacustre, luar, carroçável a tração animal, ferroviário e, por fim, automotor rodoviário, o que fornece um vasto material para estudar sua forma urbana a partir das consequências resultantes da evolução dos meios de transportes e de sua posição geográfica. A investigação sobre a forma urbana traz amplas possibilidades de análise. A chegada da ferrovia no sul catarinense, ainda no século XIX, fomentou a economia e a geração de um novo ciclo compreendido por períodos de ascensão e estagnação, manifestando-se peculiarmente na forma da cidade portuária da Laguna.

Nesta perspectiva, para compreender a relação ferrovia e forma da cidade em Laguna, buscou-se analisar como esse elemento adquiriu significado material no espaço urbano, tendo como ponto de partida o pioneiro núcleo central.

A toponímia “Cidade da Laguna” para efeito desta pesquisa pela continuidade ao primevo plano urbano e singulares conjuntos edificados importantes à compreensão da evolução urbana da Laguna compreende a região morfológica Orla Central Portuária e seus **apêndices**, as regiões morfológicas contíguas, o Campo de Fora/Progresso e Magalhães que se caracterizam pela permanência de uma arquitetura de transição entre períodos, cada qual com características particulares de períodos correspondentes ao seu desenvolvimento.

O estudo da forma urbana, focado no processo de construção da cidade, concentra-se nos aspectos teóricos que colocam em perspectiva temporal e espacial as formas produzidas e apreendidas na análise, evidenciando os fatores que constituem a história e as feições geográficas do lugar, palco dos fatos. Portanto, para entender a cidade como se apresenta aos nossos olhos, se faz necessário perceber a sua formação histórica, retomando a sua origem.

Para o desenvolvimento do estudo relacionado à ferrovia e a forma urbana da Laguna, reuniu-se o material histórico, desde o período anterior a estrada de ferro até a introdução e convivência com este meio de transporte, deixando seus rastros na passagem dos trilhos, delineando e demarcando com a sobreposição pelo traçado rodoviário a evolução da malha urbana em Períodos Morfológicos sucessivos.

Porém, antes de prosseguir, cabe lançar um rápido olhar sobre a diferenciação entre forma urbana e Morfologia Urbana. A Morfologia Urbana é o campo de estudo focado sobre a

forma que as cidades assumem, enquanto a forma é o objeto alvo deste estudo. Conceitualmente, a Morfologia Urbana se ocupa em descrever a forma que assume um fato urbano e que pode satisfatoriamente ser realizado mediante a observação do objeto com um olhar focado sobre a contribuição e importância do fato, em si, enquanto elemento compositivo na arquitetura da cidade. Portanto, o estudo morfológico é a chave para a compreensão da forma urbana.

3.1 FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Partir de um modelo teórico apresenta a vantagem de primeiro observar as leis gerais e as constantes que regem a organização dos espaços urbanos e evitar perder-se imediatamente na infinita diversidade de seus aspectos particulares. Mas, ao contrário do que se poderia pensar, entre todas as distribuições geográficas, a forma é uma das mais difíceis de medir (ALLAIN, 2004, p. 52).

A Morfologia Urbana, enquanto estudo da forma física que a cidade assume, trata de compreender a construção progressiva do tecido urbano e das relações recíprocas dos elementos que definem combinações particulares que produzem imagens urbanas peculiarmente representadas pela disposição, dimensão e traçado das vias em sua integração com a malha, ruas, quadras, edifícios, espaços públicos e privados.

Os estudos urbanos podem se voltar para uma abordagem funcional concentrada sobre a distribuição dinâmica de populações e atividades, fluxos de transportes ou políticas urbanas. Para o objeto em estudo, a descrição morfogenética se apresenta adequada, assim como a ênfase na representação geográfica. A reunião e apropriação destas análises, associadas aos campos da história, geografia, sociologia, arquitetura e urbanismo permite a compreensão da forma da cidade através de uma **abordagem morfológica**. Ambas as abordagens são, de acordo com Allain (2004, p. 05), “evidências complementares que colocam no centro de suas preocupações a questão das formas e da paisagem urbana, pois a forma é a manifestação visual e parcial do sistema urbano”.

A forma, elemento ativo do complexo sistema urbano, sofre transformações que se sobrepõem e apresentam ao longo da história a representação de uma ideia de cidade, imprimindo relações complexas que reúnem os significados de cada tempo no tecido urbano. Factualmente, a análise, focada sobre a forma, possibilita ler concretamente os movimentos da cidade em seus aspectos construtivos. De modo peculiar, a investigação direcionada à Morfologia Urbana possui a capacidade de demonstrar como se lida com um objeto de tamanha complexidade.

Uma cidade é constituída não só pelo plano, mas também pelo volume formado pelos edifícios e espaços, sejam públicos ou privados. Incorporar esta terceira dimensão, determinada pelo volume e arquitetura, se torna imprescindível à análise. O estudo da forma de organização dos diferentes elementos morfológicos possibilita uma clara leitura do espaço urbano, destacando-se o quarteirão, o traçado das ruas, a praça, edifícios, monumentos, a cobertura vegetal, o mobiliário.

O traçado urbano é o resultado da implantação padronizada ou espontânea de vias que se entrelaçam e, à medida que se desenvolvem em malha, delimitam espaços, impondo em sua formação a disposição das quadras e das edificações. A configuração do traçado urbano torna-se determinante ao tráfego de veículos e ao uso e ocupação do solo, definindo pela largura das vias e dimensão dos eixos longitudinais e transversais a delimitação dos quarteirões e o padrão das edificações entre ruas e avenidas.

Os traçados urbanos em suas características tipológicas podem ser caracterizados e classificados como: ortogonal (malha em quadrícula), irregular, e radio-concêntrico. O mais tradicional é o traçado ortogonal, classificado e dividido em três categorias: tabuleiro ou xadrez, apresentando malha em quadrícula; depois temos o traçado em grelha ou grade formado por malha com quarteirões retangulares; ou, ainda, traçado linear com quarteirões em dimensões e proporções similares.

O formato e a combinação dos traçados são mais perceptíveis em uma visão panorâmica. Porém, para aproximarmos do tema próprio da investigação, teremos de adentrar e desenvolver um método que, segundo Mannheim (1954, p. 200), “nos proporcione uma visão viva da matéria de estudo e a apresente como se nós mesmos a estivéssemos experimentando”.

Uma visão ampla da cidade, observada a distância e em linha horizontal como representação de uma secção de corte do volume urbano em comprimento, largura e profundidade, revela seu perfil ou “*skyline*”. Os pontos elevados, torres das igrejas, campanários e arranha-céus se constituem em elementos de referência e admiração aos moradores e visitantes das cidades. As silhuetas das cidades, de acordo com Allain (2004, p. 113), “são reveladoras dos tipos de sociedades, suas tradições e seus regramentos, seu maior ou menor dinamismo. O perfil é um elemento promocional de valor”.

De uma parte à outra, a cidade varia em escala pelas características fractais do objeto, constituindo-se a forma nesta capacidade de múltiplas partes, um fenômeno dos mais

difíceis de mensurar. A transição de uma escala para outra leva a uma mudança na natureza das formas e sua explicação passa pela densidade do espaço construído, a relação entre os edifícios e sua relevância na composição da malha urbana.

A evolução das cidades está intrinsecamente relacionada às condições geográficas e às decisões humanas favoráveis ao desenvolvimento econômico, as quais afetarão o seu grau de evolução e indicarão o vetor de expansão urbana. Logo, os assentamentos humanos expressam geograficamente as condições determinantes do seu desenvolvimento econômico e social. Com efeito, a vida da comunidade humana, conforme salienta Giedion (2004, p. 68), “depende da existência de períodos que favorecem seu crescimento, e de outros que o obstruem”. Portanto, de acordo com Allain (2004, p. 28), “a relação entre o sítio e forma urbana é complexa e deve sempre ser abordada por meio de sistemas locais (econômicos, políticos e sociais)”.

Perceber a transformação da forma urbana consiste na análise de um processo que trata da percepção do todo. Concebida como consequência processual, a forma da cidade resulta da relação dialética com as ações concretas que se manifestam nos aspectos físico-espaciais, históricos, políticos e econômicos que compõe as características específicas de determinada forma urbana, elementos intrinsecamente impregnados nas características da imagem que se apresenta. A forma é um todo e, conforme Lamas (2004, p. 46), “são as leituras que a seccionam e dela podem extrair ou evidenciar certos aspectos ou partes da sua estrutura”.

Seja qual for a escala de observação, cada ponto do espaço está relacionado aos demais em distintos momentos. Contudo, há que se optar pelos aspectos factuais pertinentes ao objeto de estudo e, conforme salienta Santos (2012, p. 97), “não se trata de utilizar todas as variáveis disponíveis, mas aquelas que, em cada período, sejam significativas e pertinentes à análise”.

Milton Santos em sua obra “Espaço e Método” discorre sobre esta interação entre os distintos elementos componentes da análise espacial, a que chama de totalidade do espaço, onde se encontram representados todos os processos sociais de uma sociedade que terminam por adquirir uma expressão territorial.

O estudo das interações entre os diversos elementos do espaço é um dado fundamental da análise, pois somente através da observação do conjunto é que se pode corretamente avaliar cada parte e analisá-la para, em seguida, reconhecer concretamente esse

todo em que cada estrutura evolui e a evolução de cada estrutura em particular afeta a da totalidade e assim demonstra que o espaço está em evolução permanente. Portanto, segundo Santos (2012, p. 106), “cada lugar é o resultado da combinação espacialmente seletiva de variáveis diferentemente datadas”.

Extremamente relevante torna-se a contribuição de Michael Robert Günther Conzen¹²⁸, fundamentando sua teoria em uma **visão tripartite** sobre a análise urbana, estruturando de forma abrangente o estudo e o desenho da forma física das cidades a partir do **Plano Urbano** em sua organização topográfica e que representa a estrutura morfológica e sobre ele se estabelece, assim como do **Tecido Edificado**, os edifícios e os espaços livres a eles relacionados em sua organização num sistema de ruas, as parcelas e sua agregação em quarteirões que, por sua vez, configuram o **Padrão de Uso e Ocupação do Solo**.

A abordagem Conzeniana pode ser caracterizada como morfogenética por enfatizar não apenas a estrutura primitiva da cidade, como também a dimensão temporal da evolução. O primordial na pesquisa sobre a morfologia urbana se concentra em reforçar, segundo Conzen (1960, p. 21), “a cooperação interdisciplinar em temas relevantes e, desta forma, criar a mais ampla base geográfica para comparação”.

Em uma abordagem histórico-geográfica, Conzen (2004) demonstra que, observando atentamente a cidade, torna-se possível identificar distintos ciclos de desenvolvimento, intervalos de tempo que representam características específicas da ocupação urbana, denominando-os de “**Períodos Morfológicos**”. Consequentemente, o desenvolvimento físico de uma área urbana leva à divisão dessa área em **Regiões Morfológicas**, considerando o tempo e as técnicas aplicadas à produção do espaço.

Dentro da concepção conzeniana que tem por eixo a visão tripartite pela observação do plano urbano, do tecido edificado e do uso e ocupação do solo, caracterizam-se como “**Regiões Morfológicas**” aquelas áreas que apresentam uma unidade em relação à sua forma e que a distingue das áreas envolventes. A região morfológica distingue uma área urbana, segundo Conzen (1960, p. 05), “pela homogeneidade da forma na característica peculiar do plano urbano, tipo de edificação e uso do solo, mas acima de tudo a nível gráfico, tornando-se distinta das zonas circundantes”.

¹²⁸ M.R.G. Conzen estudou geografia, história e filosofia na Universidade de Berlin entre 1926–1932. Em 1933, Conzen migrou para a Inglaterra, onde estudou na Universidade Victoria de Manchester, formando-se em Planejamento da Cidade e do Campo em 1936 e Mestre Graduado em Geografia-Histórica em 1942. Disponível em: <http://www.birmingham.ac.uk>. Acesso em 09/10/2016.

As regiões morfológicas variam pela sequência e conteúdo dos períodos culturais que lhe são peculiares. A percepção e, principalmente, a delimitação torna-se possível pelas franjas que formam “as fronteiras entre regiões, as quais variam em termos de robustez” (Whitehand, 2013, p. 48).

Contribuindo com esta abordagem, Rémy Allain¹²⁹ enfatiza os fatores econômicos e utópicos de uma dada sociedade como peças determinantes no entendimento das formas. Este autor destaca que, “entre os diferentes elementos do sistema da forma urbana que são o parcelamento do solo, a malha, o uso, o edifício ou a arquitetura existem interações sutis”. (ALLAIN, 2004, p. 112).

Tomando-se estes conceitos como base para a investigação morfológica, torna-se possível identificar os padrões temporais na formação da cidade. A organização do espaço em relação as características naturais do sítio dão forma ao plano urbano, orientado pelas condições favoráveis à ocupação.

Cada **Período Morfológico** se caracteriza como um “Período Cultural” que exerce uma influência distinta sobre toda a cidade ou sobre parte dela, detendo-se sobre padrões de uniformidade da área no que se refere a sua forma em relação a diferenciação do entorno. Os estudos de Morfologia Urbana, portanto, assumem uma importância fundamental para a compreensão da expansão da cidade a partir de tecidos urbanos historicamente consolidados.

Em sua abordagem histórico-geográfica, Conzen fundamenta a análise sobre a organização temporal das transformações urbanas, estabelecendo **períodos morfológicos** que se distinguem em períodos **históricos** e **evolutivos**. De acordo com Conzen (2004, p. 36), “os períodos históricos estão demarcados por fatos que permitem a delimitação de datas. Os períodos evolutivos, por sua vez, exigem para a definição de datas os registros documentais, iconográficos, cartográficos e/ou físicos que sirvam de base à investigação”.

Com ênfase na aceleração das transformações, decorrentes do tempo histórico, destacam-se os períodos morfológicos evolutivos, intervalos de tempo determinados pela introdução de inovações e que trazem à tona características econômicas, políticas, sociais e culturais onde se inscrevem a ascensão e o declínio de determinadas formas.

¹²⁹ Rémy Allain, Geógrafo, Doutor em Urbanismo e Planejamento Urbano, passando por um período na Escola de Arquitetura da Bretanha (1985-1999), leciona geografia urbana, morfologia urbana e prática de planejamento e urbanismo, formas e paisagens urbanas na Universidade de Rennes. Disponível em: <https://www.librairiedialogues.fr>. Acesso em 20/12/2017.

Baseando-se nos estudos de Conzen, o geógrafo britânico Jeremy Whitehand (2013) contribuiu com significativos estudos sobre a forma da cidade, aprofundando a análise dos ciclos de crescimento urbano e sua relação com a introdução de edifícios de caráter público institucional, marcando períodos econômicos na composição da forma urbana.

A abordagem conzeniana corrobora com os estudos de Lamas (2004), ao compreender que a Morfologia Urbana estuda as formas, interligando-as com os fenômenos que lhes deram origem, ou seja, estuda a forma da cidade ao longo do tempo relacionada aos fatos característicos destes tempos da cidade. Neste sentido, a Morfologia Urbana trata de aspectos do meio urbano e suas reciprocidades, dissecando a forma ao desvendar a sua estrutura, a partir dos elementos principais que a configuram: a natureza, o tempo, o território e o ser humano. Portanto, o estudo da forma das cidades (morfologia urbana) abarca todo território transformado pela ação humana, ou seja, no qual o ser humano interfere e/ou interferiu.

Tratando-se de uma realidade complexa, a morfologia urbana conduz a análise para diferentes níveis de escalas e múltiplas visões, percorrendo distintos campos disciplinares. Com efeito, conforme o entendimento de Lamas (2004, p. 37), “só o cruzamento de diferentes leituras e informações poderá explicar um objeto tão complexo como a cidade”.

Definindo e explicando a forma urbana em sua estrutura, produção e transformação no tempo, a Morfologia Urbana detém elementos de análise extraídos tanto da Geografia como da História, alçando-a ao patamar de uma das contribuições mais completas para o estudo da cidade. De acordo com Lamas (2004, p. 64), “não se pode falar de forma urbana sem lhe associar o suporte geográfico, porque a forma urbana é indissociável do seu sítio e do território”. Ao mesmo tempo, a acumulação do tempo histórico permite compreender a organização do espaço no presente, onde “a história urbana interessa de modo particular à urbanística e à arquitetura” (LAMAS, 2004, p. 133).

Em “A Arquitetura da Cidade”, Aldo Rossi estabelece que a compreensão dos fatos urbanos ocorre no âmbito da cultura urbana, dos aspectos sociais, políticos e arquitetônicos. Rossi (1995) descreve a cidade, concentrando sua atenção sobre a forma manifesta por um dado factual, uma experiência concreta que sustenta a construção de uma arquitetura da cidade.

Conclusivamente, a forma urbana pode e deve ser percebida por meio das transformações impressas pela atividade humana no território e pelas permanências das

formas geradas. As cidades conforme salienta Rossi (1995, p. 52), “crescem segundo a direção e com o significado de fatos mais antigos. Às vezes, esses fatos permanecem idênticos, são dotados de uma vitalidade contínua, às vezes se extinguem; resta então a permanência da forma, dos sinais físicos, do *locus*”. Com efeito, conforme Benjamin (2006, p. 528), “é a permanência da aparência que cria a continuidade”.

As formas produzidas pelas atividades humanas no processo de desenvolvimento e ocupação do território lançam as bases para o estudo da arquitetura da cidade, a construção dos espaços, as técnicas desenvolvidas e suas peculiaridades em cada momento histórico. Na construção deste conhecimento, segundo Rossi (1995, p. 57), “basta introduzir os elementos principais que emergem dessas questões para perceber a extrema importância do parâmetro tempo no estudo dos fatos urbanos”.

A análise morfológica contida no tratado de Rossi (1995) encontra conformidade com o pensamento de Marcél Poëte e Lavedan¹³⁰ ao reinterpretar os princípios da permanência, da individualidade e autonomia da arquitetura na constituição da cidade. Lavedan ofereceu uma grande contribuição à historiografia urbana¹³¹, classificando os três elementos que determinam a evolução das cidades: a geografia, cuja influência vai se atenuando com o progresso técnico; o indivíduo que se instala onde encontra segurança, conforto e meios de ganhar a vida mais facilmente; e o Estado, apresentando papel crescente no processo, atuando em nome do interesse coletivo.

Considerando o passado como a escola por excelência do urbanista e a melhor lição em matéria de compor a cidade, cuja vivência é uma experiência fundamental, o historiador do urbanismo Marcel Poëte (1967, p. 95) afirma que, “nenhum conhecimento pode ter preferência ao dos quadros urbanos que as diversas idades da cidade fazem passar diante dos nossos olhos”.

O estudo da história da cidade permite a percepção de elementos que não se modificam e persistem, elementos morfológicos que se constituem em permanências e possibilitam compreender a forma original da cidade. Os estudos de Poëte, segundo Lamas (2014, p. 114), “demonstram a permanência de motivos que asseguram a continuidade formal da cidade ao longo do tempo”.

¹³⁰ A obra de Poëte é prosseguida por outros autores como Pierre Lavedan, historiador e seu discípulo (LAMAS, 2004, p. 272).

¹³¹ As histórias do urbanismo são, aliás, pouco numerosas. Remetemos à de Pierre Lavedan, que é autoridade no assunto (*Histoire de l'urbanisme*, H. Laurens, 1926-1952).

Diante da importância do fato urbano, se faz necessário uma análise profunda dos fenômenos relacionados às vias no estudo da evolução da cidade, o que se justifica pela via em si, pela exploração econômica da localização ao longo de seu curso ou pelo relevo e tipo de solo da região que percorre. Conforme enfatiza Poëte (1967, p. 76), “as cidades nascem no encontro dos fluxos gerados, a cidade se forma no final da via ou, pelo contrário, em local de passagem ou em uma estação no percurso”.

Neste sentido, Poëte confirma que as localizações na composição da cidade devem ser estudadas de perto, assim como a de um ser vivo em constante evolução. Observado sob este ângulo, o organismo esboça um rastro que se tornará uma rua e que será traçada sobre os passos dos homens. O encontro de vários caminhos, por sua vez, se transformará em uma praça urbana que virá a servir como local de troca, de mercado, até chegarem as galerias cobertas ou um salão que abriga mercadores, compradores, mercadorias.

A análise da forma urbana exige uma compreensão bastante flexível para que se possa observar as transformações que estão implícitas no processo que envolve o constante fluxo de pessoas e cargas. Esta cidade que se forma deve proporcionar uma lição constante para os estudos de urbanismo que, no entendimento de Poëte (1967, p. 96), “deve assentar-se no profundo conhecimento da história urbana e na evolução da cidade como fato construído e procurar o futuro da cidade no seu passado e nos registros ainda presentes”.

O pensamento de Marcel Poëte, centrado sobre a morfologia urbana relacionada a evolução das vias de tráfego, complementa o tratado de Rossi (1995), permitindo formular respostas diretas para a forma da cidade ao tratá-la como um organismo vivo. O trabalho de Poëte evidencia as marcas do passado impressas pela configuração das vias, de modo que permite a clara identificação dos seus diferentes momentos de evolução.

Ao determinar a origem dos fatos, a pesquisa histórica desvenda os períodos que orientaram as mudanças de direção da economia e dos acontecimentos. De forma particular, a abordagem histórico-geográfica com foco na evolução econômica está diretamente ligada às possibilidades de desenvolvimento urbano e, a partir dela, constrói uma base auxiliar capaz de compreender a história e a forma resultante nas cidades.

Assim, cada período de tempo, marcado pela dinâmica das atividades econômicas, representa uma camada impressa sobre o tecido urbano, apresentando valores específicos associados a um determinado período na história da cidade, construído sobre um espaço geográfico com características peculiares culturalmente produzidas e acrescidas à forma

urbana. O uso acaba por determinar a forma do espaço e as características da ocupação, a diferenciação no padrão de uso e ocupação do solo produz indícios materiais que permitem definir a época em que foram erguidas as edificações por conterem aspectos culturais da sociedade e sua transformação no tempo, ou seja, sobre a forma urbana e seus resultados visíveis.

Ponto central para a Morfologia Urbana, de acordo com os estudos de Conzen (2004, p. 151), “é o conceito de paisagem cultural como uma espécie de palimpsesto, um registro acumulado, em parte apagado e reescrito, da história humana em um dado lugar”. Até mesmo porque, segundo Rossi (1995, p. 37), “a forma dos fatos urbanos adquire uma interpretação bastante convincente através do conteúdo social; nele há motivos e razões que têm grande papel na estrutura urbana”.

O conceito de “palimpsesto” permite, a partir da análise das várias camadas sobrepostas identificadas nos seus mais variados elementos materiais, estabelecer estágios temporais à forma urbana, uma relação intrínseca entre a imagem que a cidade assume e seus períodos de desenvolvimento econômico, permitindo a interpretação da imagem atual assentada sobre períodos temporais.

Referindo-se ao conceito de tecido urbano, Harvey (1992, p. 69) o classifica “como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas sobrepostas umas às outras e uma “colagem” de usos correntes”. Milton Santos, por sua vez, se refere a paisagem urbana como um Palimpsesto, “uma acumulação na qual algumas construções permanecem, intactas ou modificadas, enquanto outras desaparecem para ceder lugar a novas edificações” (SANTOS, 2008, p. 62).

O estudo morfológico, concentrado na produção da forma, considera os níveis ou momentos de produção do espaço, a articulação das partes do meio urbano (elementos morfológicos), entre si e com o espaço produzido, permitindo identificar os níveis de produção da forma urbana e as suas inter-relações. Com efeito, a Morfologia Urbana analisa as relações existentes entre os espaços públicos (praças, ruas, espaços livres) e as estruturas edificadas (instalações residenciais, comerciais e públicas).

Ao se analisar a evolução urbana, identifica-se as transformações da cidade que podem e devem ser estudadas e entendidas por meio da forma que assume. Partindo-se do primeiro Plano Urbano, percebe-se a evolução da malha urbana pela diferenciação do traçado,

padrão dos lotes, tamanho e geometria das quadras, aspectos construtivos e, principalmente, pela orientação do eixo viário principal.

Particularmente, o estudo comparativo das transformações urbanas torna-se mais relevante no contraste entre os períodos histórico e evolutivos, revelando as marcas do tempo no espaço pela forma urbana produzida com o avanço da modernidade com a inovação tecnológica e pelos monumentos construídos no tempo anterior, arquiteturas singulares que marcam uma dada época.

Materiais da memória, assim como os documentos, os monumentos são registros arquitetônicos, símbolos culturais materializados no espaço e por isso, segundo Le Goff (2003, p. 526), “se constituem na herança aparente do passado”. Já os documentos, por sua vez, ainda segundo o mesmo autor, “são uma escolha do pesquisador” (LE GOFF, 2003, p. 526). Portanto, os monumentos estão presentes aos olhos, enquanto os documentos devem ser buscados, encontrados e selecionados de acordo com o interesse do objeto de pesquisa.

Para entender a cidade do ponto de vista do processo de construção da sua forma, função dos espaços estabelecidos e a estrutura dos mesmos, cabe abordar alguns aspectos metodológicos relacionados à compreensão da evolução espacial, da expansão da malha urbana, em suma abordar a questão espacial submetida a um padrão metodológico.

Neste sentido, recorre-se também a Milton Santos em sua obra “Espaço e Método”, buscando-se desvendar os elementos que fundamentam e orientam a abordagem temática sobre a análise espacial, levando em consideração que forma, função, estrutura e processo devem ser estudados concomitantemente e vistos na maneira como interagem para criar e moldar o espaço. De acordo com Santos (2012, p. 68), “a compreensão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo”.

O conhecimento de um determinado aspecto da realidade urbana exige a análise da estrutura que a comporta, através das diversas articulações concretas ligadas a sua existência, forma e função. Para Milton Santos (2012, p. 95), “a estrutura interna, assim considerada, permite verificar as articulações do fenômeno estudado com outros fenômenos e com a totalidade dos fenômenos. Sendo, por isso, um bom método de trabalho”.

Este autor defende e justifica a classificação por partes como forma de isolar algumas variáveis, o que corresponde a uma preocupação analítica, enfatizando que sem esta análise

não há conhecimento concreto da realidade¹³². Consequentemente, o estudo das interações entre os diversos elementos do espaço é um dado fundamental da análise em uma visão holística, em que o todo se torna ainda maior que a soma das suas partes.

Portanto, a fragmentação possibilita uma forma de análise que, ao seu término, permite a reconstituição do todo. Desta forma, considera-se no curso da análise que cada elemento do espaço apresenta um valor diferente, intrínseco ao lugar em que se encontra. Para Santos (2012, p. 21), “cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular”.

Na construção da arquitetura da cidade se estabelece um vínculo visível entre a evolução técnica da sociedade e as formas que a cidade assume em distintos períodos, as épocas e suas caracterizações, constatando-se uma coerência que assegura a relativa continuidade na evolução urbana num contexto em que a localidade e a rede urbana são inseparáveis. Conforme nos alerta Santos (2008, p. 63), “a base técnica da sociedade e do espaço constitui um dado fundamental da explicação histórica, já que a técnica invadiu todos os aspectos da vida humana, em todos os lugares”.

Desta forma, considerando que a técnica constitui um elemento de explicação da cidade, na medida em que o trabalho humano tem como base a ciência e a técnica, e que estes elementos estão presentes nos momentos de construção do espaço urbano, Santos (2008, p. 58) afirma que “o conjunto de temporalidades próprias de cada ponto do espaço, não é dado por uma técnica tomada isoladamente, mas pelo conjunto de técnicas existentes naquele ponto do espaço”. Cada lugar, portanto, de acordo com Santos (2012, p. 24), “é uma combinação de técnicas qualitativamente diferentes, individualmente dotadas de um tempo específico, daí as diferenças entre lugares”.

Portanto, trata-se de focar sobre o espaço construído que representa a acumulação de ações localizadas em diferentes momentos, o que traz consigo um problema teórico, o de transferir as relações de tempo dentro das relações de espaço. Com efeito, considerando que a forma resulta do tempo e das ações, pode-se afirmar que, “a história da cidade é a das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo, e esse fato não pode escapar de nossa análise” (SANTOS, 2008, p. 68).

Para tal, as periodizações históricas se constituem em um procedimento realizado sob um olhar externo à realidade que se pretende descrever e que, portanto, obedecem aos

¹³² Santos (2012, p. 110).

objetivos do investigador na condução da análise. Conforme nos alerta Santos (2012, p. 67), “careceremos de um contexto em que possamos basear nossas observações, uma vez que a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos. E, conquanto se costume ignorar o seu passado, este continua a ser parte integrante das formas”.

O arcabouço teórico adotado se somará aos preceitos de Patrick Geddes (1854-1932), Botânico e sociólogo dedicado ao planejamento de cidades¹³³. Precursor da Escola de Chicago, Geddes acreditava que a cidade possuía uma organização física e uma ordem moral que interagiam mutuamente, moldando-se dentro das tendências biológicas e ecológicas contemporâneas. Assumindo uma postura voltada ao urbanismo humanista, Geddes propôs um sistema que unisse cidade e campo em um vasto conjunto, na escala da região, através de um organismo de múltiplos centros, funcionando como um todo polinucleado, na perspectiva de uma cidade regional.

Geddes estabeleceu neologismos que contribuíram de forma pontual para a compreensão da linha histórica desenvolvimentista. Na concepção deste autor, as cidades assumiram uma dimensão biológica semelhante à humana, sendo analisadas como seres vivos. Ao mesmo tempo, ao interpretar a evolução e transformação das cidades, realizava uma leitura que incorpora valores culturais e identitários, dando suporte ao mundo social, econômico, histórico e político.

Geddes preconiza que os complexos das minas de carvão, junto com a máquina a vapor e a maior parte da manufatura do gênero, pertenciam a ordem antiga e, portanto, torna-se essencial para a compreensão da situação atual de evolução das cidades, saber distinguir entre o que é característico da ordem industrial passada e o que é característico da ordem vigente. Sua atitude humanista permitiu uma avaliação mais precisa da cidade da “Era Paleotécnica”.

No livro “Cidades em Evolução”, a visão conceitual de Geddes é exposta pelo seu ideal de evolução urbana embasada na observação empírica e intuitiva, conciliando preceitos científicos, higiênicos, morais, éticos e estéticos como instrumento de planejamento territorial. Propôs que o desenvolvimento da cidade é apenas uma parte de uma rede mais ampla e que seu planejamento, portanto, não é apenas a relação entre as ruas e espaços públicos, mas também entre a cidade e a paisagem que a envolve. Em seu método, a pesquisa

¹³³ Entre 1914 e 1925, planejou cerca de 50 cidades, lecionou sociologia na universidade de Bombaim (Índia) no período de 1919 a 1924. Destaca-se o Plano para Tel Aviv elaborado em 1925 e fundamentado sobre os princípios da cidade jardim (GEDDES, 1994).

social auxilia a compreensão das razões pelas quais os espaços são apropriados e ocupados, também contribui para estabelecer na metodologia da pesquisa de campo os percursos urbanos investigativos.

O historiador da cidade e discípulo de Geddes¹³⁴, Lewis Mumford, se apropriou e deu aos ensinamentos de Geddes um formato consistente, enfatizando que a própria existência da cidade é inseparável da substância econômica que a torna possível. Mumford incorporou os neologismos conceituais como “conurbação”, “Era Paleotécnica” e “Era Neotécnica”, assim como a abordagem da evolução das cidades como um fenômeno cíclico pelas divisões do tempo histórico, bem como a adoção de expressões gregas como “acrópole” e “necrópole”, peculiares à obra de Geddes, além do termo “Coketown” adotado da obra “tempos difíceis” de Charles Dickens .

Enfatizando a importância dos estudos históricos na evolução das cidades, desde suas origens até o estágio contemporâneo, Lewis Mumford em sua obra “A Cidade na História” salienta que, “se quisermos lançar novos alicerces para a vida urbana, cumpre-nos compreender a natureza histórica da cidade e distinguir, entre as suas funções originais, aquelas que dela emergiram e aquelas que podem ser ainda invocadas” (MUMFORD, 2008, p. 01).

Portanto, para uma leitura do espaço a partir de seu processo de transformação no tempo, faz-se primordial apreender sua relação com a sociedade, pois nela está implícita a compreensão dos efeitos que determinam ao espaço a sua forma, pela função e estrutura que adquire, sendo estes elementos fundamentais ao entendimento de como o espaço se produz, considerando-se que o espaço constitui, por si, uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação.

3.2 METODOLOGIA(S) DA PESQUISA

O método científico se distingue pelo fato de, ao encontrar novos objetos, desenvolver novos métodos. Apenas exteriormente um tratado científico tem um e somente um método (BENJAMIN, 2006, p. 503).

Na persistência para compreender a relação entre ferrovia e forma da cidade, busca-se analisar como ficou materializado esse elemento estrutural de transportes no espaço urbano da Laguna, aplicando-se técnicas de pesquisa direta, amparadas na busca de fontes primárias e

¹³⁴ Geddes foi mestre de Lewis Mumford com quem estabeleceu correspondência entre 1915 a 1932, cujas cartas foram organizadas por F. Novak (Lewis Mumford and Patrick Geddes – the correspondence. London, New York: Routledge, 1995).

secundárias fidedignas para definir o tempo dos fatos em seu contexto e conteúdo, aceitando a fotografia como documento que traz aos olhos um tempo não mais presente. A fotografia permite um acompanhamento da evolução de uma rua ou de um determinado local no tempo. Mas, mapas e fotografias não falam por si. A compreensão da evolução de um tecido urbano ou, particularmente, de uma rua requer um trabalho persistente de pesquisa e reunião de documentação, levando em consideração que as chaves das leituras morfológicas mudam com a escala de observação.

Qualificada como uma técnica qualitativa, a reunião de iconografias em registro a diferentes momentos ou períodos, possibilita a análise das transformações em seu tempo e testemunho pela leitura realizada na comparação visual e suas possibilidades de interpretação auxiliadas na pesquisa de campo com o objetivo de observar *in loco* o fato urbano e sua materialização. Na comparação da iconografia histórica com a imagem atual pode-se estabelecer uma dinâmica temporal e dimensional às transformações.

Para comprovar a hipótese principal da presente Tese, usou-se a abordagem qualitativa, lançando-se a procedimentos de pesquisa com técnicas teórico-práticas, objetivando promover uma análise histórica do processo de ocupação da área urbana sob influência da ferrovia na Laguna amparada em fontes primárias, documentos, imagens, artigos de jornal, decretos, relatórios e mensagens da estrada de ferro e governamentais de forma a oferecer uma visão integral da expansão da cidade, sobretudo, focada na forma urbana.

Como elemento auxiliar à compreensão das transformações urbanas, realizou-se percursos urbanos pré-estabelecidos sob a ótica do Método de Análise Territorial, buscando com o auxílio das fontes supracitadas identificar os elementos estruturais da cidade. Objetivamente, procurou-se elaborar questionamentos complementares à compreensão da forma urbana em seu conjunto, revelando as transformações ao longo do tempo.

Com este objetivo, para entender o contexto histórico e a leitura social dos acontecimentos, a pesquisa em artigos de jornais coetânea aos fatos torna possível desvendar as articulações construídas entre os discursos e a realidade expressas nas disputas e nos projetos propostos para a cidade, apresentando-se como um suporte documental à pesquisa. Tal pesquisa permite construir uma base auxiliar para a compreensão histórica e a forma resultante à cidade.

Impõe-se a necessidade de conhecimento detalhado da área de estudo e da temática, identificando os elementos pertinentes à formulação de uma base empírica e teórica ao

entendimento dos períodos morfológicos e das transformações urbanas decorrentes. Neste sentido, para estudos mais apurados ou detalhados, conforme preconiza Allain (2004, p. 24), “nada substitui a observação direta com fotografias e anotações imediatas no local, desenhos e esboços”.

Necessariamente, parte-se da premissa de que a pesquisa de campo consiste no reconhecimento da área de estudo com efetiva contribuição à análise do objeto, consistindo, segundo Lakatos (1991), “na observação de fatos e fenômenos, tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que se presumem relevantes para analisá-los”.

Dentro do estudo proposto e seus procedimentos metodológicos, entende-se por metodologia, conforme define Minayo (2015, p. 14), “o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade”. Tais procedimentos que não se restringem a uma única abordagem na realização da pesquisa consideram que mais de um método pode ser utilizado concomitantemente a outro.

A questão central está focada sobre a estrutura ferroviária, o traçado da via férrea, a localização das estações e o significado destes elementos à forma urbana, tomando-se alguns conceitos fundamentais para a realização da pesquisa, como: transportes, traçado urbano, cidade, memória e registro. A pesquisa permeia a acessibilidade ao transporte com a invenção da locomotiva a vapor, a ideia de progresso contínuo, a sensação de transpor a relação espaço-tempo, contribuindo com a sustentação teórica.

3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Alguns procedimentos foram adotados de forma a sistematizar e dar organização lógica à pesquisa, conforme segue.

3.3.1 Pesquisa de Campo

Para realizar a Pesquisa de Campo em atendimento à metodologia e objetivos propostos, foram estabelecidas e desenvolvidas as seguintes tarefas:

- 1- Aferição dos pressupostos da pesquisa *in loco* para identificar os registros da ferrovia no território, os espaços submetidos a influência da estrutura ferroviária, o traçado dos trilhos e as estações.

- 2- Levantamento das fontes documentais, bibliográficas, históricas e iconográficas, junto aos órgãos públicos, biblioteca e arquivo municipal, relatórios e documentos cartográficos junto ao Museu Ferroviário de Tubarão, averiguando particularidades na implantação e atuação da ferrovia;
- 3- Identificação das vias orientadas pela influência da ferrovia, pontos determinantes na expansão e forma do espaço urbano de Laguna, a partir do mapa do Ramal Ferroviário da Laguna e Trabalho de Campo;
- 4- Verificação das áreas remanescentes da erradicação ou alteração de traçado da ferrovia dentro do perímetro urbano de Laguna, através da observação em Trabalho de Campo;
- 5- Registro das características dos espaços estabelecidos pela atividade ferroviária no tecido urbano.

3.3.2 Fases da Pesquisa

As fases da pesquisa estão divididas da seguinte forma:

- 1- **Fase Histórica:** análise das modificações que envolveram as estruturas analisadas. Buscou-se qualificar as transformações a partir do núcleo urbano original e compreender de que modo o entorno relacionam-se com as estruturas do conjunto. A compreensão da importância dos fatos históricos sobre a forma da cidade, palco dos acontecimentos, possibilita relacionar a forma ao tempo histórico.
- 2- **Fase Descritiva:** análise da formação do espaço urbano a partir de uma observação geral, realizando registros fotográficos, coletando dados, interagindo com os objetos relacionados à cidade e à ferrovia. Num primeiro momento, procedeu-se o percurso para identificar o traçado dos trilhos e da estrutura ferroviária na região morfológica Campo de Fora. Num segundo momento, o Trabalho de Campo concentrou-se na região morfológica Orla Central, identificando as transformações em decorrência da Implantação ferroviária. Por fim, percorreu-se o Magalhães com o objetivo de identificar a influência dos trilhos no sistema viário principal, o significado do Monumento aos Carvoeiros no contexto do Período Morfológico Ferroviário.
- 3- **Fase Analítica:** análise temporal desde a origem do assentamento até a situação atual, com descrição e datação, ou seja, progressiva e temporal da evolução urbana. Análise de fontes iconográficas, mapas e documentos na comparação com tecido urbano existente. Tal análise possibilita datações precisas sobre eventos de suma importância à compreensão da forma urbana da Laguna.

3.3.3 Fontes de Pesquisa

Para o desenvolvimento da pesquisa, os dados coletados provêm, basicamente, de dois tipos de fontes:

- a) **Fontes Primárias:** com o objetivo de fundamentar as etapas da pesquisa lançou-se mão de fontes documentais (primárias) através de pesquisas em arquivos públicos, acervo de museus, relatórios, documentos governamentais, acervos particulares, jornais, registros iconográficos, produtos audiovisuais; Exemplos tais como os Documentos obtidos junto aos órgãos de planejamento do Município de Laguna-S.C; Arquivo Histórico Municipal; Relatórios de Governo e da Rede Ferroviária; Arquivos do Museu Ferroviário; Séries de Fotografias Aéreas;
- b) **Fontes Secundárias:** Consistindo basicamente na Pesquisa Bibliográfica, recorreu-se aos conteúdos disponíveis em livros, publicações científicas em Periódicos, produções acadêmicas como Teses e Dissertações.

Portanto, dá-se a apropriação de técnicas de interpretação de fotografias aéreas, análise de fontes bibliográficas, documentais, iconográficas diversas e cartográficas de maneira a contemplar o objeto em sua ampla perspectiva de análise.

3.3.4 Estratégias, Materiais e Técnicas

Imprescindível tornou-se a utilização de técnicas de pesquisa direta apoiada em buscas documentais e bibliográficas com o uso de imagens, as quais permitem efetuar comparações, fundamentar e elucidar os questionamentos efetuados. Desta forma, pode-se distinguir e avaliar os traços, as permanências do registro da ferrovia no traçado urbano da Laguna, registros agregados ao fenômeno.

A estratégia de realizar percursos pré-definidos contribuiu para o registro de imagens pertinentes às percepções e observações desenvolvidas na análise do espaço sob influência da ferrovia na Laguna. Os percursos urbanos, Conforme Souza e Cabral (1992, p. 279), “permitem, a partir de uma ideia orientadora, estabelecer um trajeto dentro de uma determinada área específica, onde melhor se caracterizam os processos de evolução urbana a serem analisados”. Desta forma, estabeleceram-se roteiros que objetivam realizar o registro dos elementos mais significativos do traçado urbano impresso pela ferrovia em Laguna em seus distintos períodos.

Portanto, percorreu-se o trajeto ao longo do antigo percurso da linha férrea, conhecendo os pormenores do objeto, seus limites, realizando registros fotográficos. O trabalho de campo, a observação direta, surge da necessidade pelo contato com a natureza do objeto, os usuários do espaço e permite, de acordo com Andrade (1981, p. 20), “uma visão

mais realista e mais casuística dos fatos que marcam a paisagem e que exercem grande influência na organização do espaço”.

No caso deste estudo, tem-se o tempo que antecede a ferrovia e o registro da forma consolidada que a cidade adquiriu. A análise entre este tempo anterior e o tempo de atividade da ferrovia permite identificar a forma que ela imprimiu ao espaço preexistente e, por último, o tempo posterior marcado pela erradicação dos trilhos e a forma que se sobrepõe ao traçado deixado pelo caminho de ferro no tecido urbano. Portanto, este estudo se ampara na observação empírica e científica, considerando que a forma resulta do tempo e das ações.

Para o entendimento da expansão e forma urbana da Laguna relacionada a implantação da ferrovia e sua interferência na ocupação do espaço, tornou-se necessário descrever o território em seus aspectos geográficos e históricos. Primeiramente, optou-se pela descrição física como um suporte à compreensão do processo histórico de ocupação e evolução urbana, apropriando-se do conhecimento e registros deixados por uma safra de lagunenses composta por historiadores, políticos, fotógrafos e jornalistas, além da contribuição deixada por ilustres visitantes, os quais produziram e registraram valiosas informações descritivas que retratam os aspectos relativos ao período que antecede a penetração da estrada de ferro no espaço urbano de Laguna, anterior a 1884.

A análise de séries históricas de fotografias aéreas, a partir da década de 1930, permite a apreensão dos fatos urbanos relacionados a evolução de uma cidade e seu comportamento, também possibilita acompanhar as transformações e o crescimento de uma área através dos períodos de tempo. A fotogrametria e a fotointerpretação são técnicas largamente usadas, constituindo-se em um material de suma importância para o estudo de distintos aspectos da evolução urbana na medida em que permite uma visão ampla e geral da superfície terrestre.

As fotografias aéreas são ainda o melhor meio de aquisição de dados com alto grau de detalhamento, sendo adequadas para maiores intervalos de tempo. A interpretação das fotografias permite reconhecer visualmente as características da área e as modificações ao longo dos anos. Para o estabelecimento da escala de fotos, fotografias aéreas e mapas, foram coletadas medidas em elementos estáveis ao longo do tempo histórico. Elemento presente na maioria absoluta das imagens, considerou-se os **202 m em linha reta entre a porta da Igreja Matriz e o Caís do Porto**, a linha geratriz da malha urbana como a distância padrão para o estabelecimento de escala.

A partir das matrizes em meio digital foram feitas impressões que possibilitaram seu manuseio e a possibilidade da visão estereoscópica. Dentre as várias fotografias aéreas para cada série histórica, foram escolhidas aquelas nas quais a área de estudo estava mais centralizada. Ainda, o critério para a escolha das fotografias levou em consideração a nitidez das imagens e a qualidade da reprodução e identificação dos elementos pertinentes à análise.

A utilização de fotografias aéreas se tornou o elemento primordial ao desenvolvimento desta pesquisa. A possibilidade de se analisar o crescimento da área urbana de Laguna ao longo dos anos, através de fotografias aéreas, permite identificar as áreas de expansão urbana que, associada a presença física direta da ferrovia, possibilita melhor compreensão do objeto, considerando-se as interações entre os diversos elementos do espaço como um dado fundamental da análise.

O período de fins do século XIX até a década de 1950 conta com a contribuição de cronistas de matérias jornalísticas da imprensa local e autores coevos, registros bibliográficos, documentais, iconográficos e cartográficos referentes a presença e a influência da ferrovia em Laguna. Destacam-se os mapas e os dados de tráfego da estrada de ferro obtidos no Museu Ferroviário, bem como o rico acervo de material fotográfico como os do “Foto Bacha”, Dalmo Faísca, Andressa Miranda de Abreu e Ronaldo Amboni, além do resgate iconográfico realizado pelo “Projeto Memórias de Laguna” da Universidade do Estado de Santa Catarina e da página no Facebook, “as mil e umas histórias de Laguna”.

Após 1950, além das fontes citadas anteriormente, as informações podem ser interpretadas sobre levantamentos aerofotogramétricos realizados nos anos de 1956, 1969, 1978, 1995 e, mais recentemente, o levantamento aerofotogramétrico de 2014 que possibilitam uma análise contemporânea sobre os espaços. As séries históricas de aerofotografias permitem estudar cada momento e sua relação com as ações da ferrovia, possibilitando uma análise comparativa onde os distintos ciclos revelam as especificidades da expansão urbana relacionadas à ferrovia.

Conclusivamente, em atendimento à metodologia proposta e ao desenvolvimento de um instrumental metodológico, utilizou-se a interpretação de fotografias aéreas e convencionais, registros fotográficos diversos, coletando dados que permitam uma visão sinóptica e holística da forma urbana com a identificação das transformações das áreas submetidas a influência da estrutura ferroviária na composição e evolução do mosaico urbano através do tempo.

As fotografias aéreas da área de estudo foram obtidas junto a SEPLAN (Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina), órgão que detém os originais em meio digital. No estudo sobre a forma urbana em Laguna, as séries que compreendem o período entre 1956 e 1978 se apresentam de maneira a evidenciar a evolução urbana no auge da expansão ferroviária e no período posterior a erradicação dos trilhos que ocorreu em 1973, em particular, o levantamento aerofotográfico de 1978.

Realizou-se a comparação do resultado da fotointerpretação da área de estudo com a Carta do IBGE de 1976 realizada sobre as fotografias aéreas de 1969 com a elaboração de overlay, representando a estrutura ferroviária e a relação com a Forma Urbana. As fotografias aéreas de 1938, momento em que a estrutura ferroviária alcançava o porto carvoeiro do Magalhães, apresentam baixa resolução e serviram como auxiliar para a interpretação das imagens posteriores.

As fotografias aéreas de 1957, apresentando melhor nitidez, permitiram observar a ocupação urbana quando a Cidade da Laguna alcança o auge e os bairros contíguos apresentam-se delineados, aptos para a expansão urbana sobre a estrutura ferroviária subutilizada ou em abandono. Neste ano, na Ponta da Cabeçuda, a ponte de concreto e o aterro sobre o Canal de Laranjeiras avançam para deslocar o tráfego rodoviário de passagem que, até então, adentrava a Cidade da Laguna, corroborando para mergulhar a cidade em um período de estagnação.

A Carta do IBGE de 1976, elaborada a partir do aerolevanteamento de 1969, é bastante reveladora na representação do avanço da ocupação urbana ao longo do traçado dos trilhos. As fotografias aéreas de 1978, por sua vez, possibilitam verificar as transformações com a ocupação dos espaços deixados pela erradicação dos trilhos e o abandono da estrutura ferroviária do Ramal de Laguna. A implantação da BR 101 em 1969 promoveu o aparecimento de uma infraestrutura urbana voltada ao avanço rodoviário e de atendimento à demanda turística, tanto em direção ao Balneário Mar Grosso, quanto nas plácidas águas da lagoa em Cabeçuda.

Para auxiliar na evolução urbana, utilizar-se-á os Censos Demográficos realizados pelo IBGE nos anos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1996, 2000, 2010 e até o momento presente. A forma que assume a ocupação urbana, a orientação do traçado decorrente da expansão e os limites da urbanização trazem consigo consequências que devem ser demarcadas e estudadas com profundidade e seriedade.

Neste contexto, as técnicas de interpretação fotogramétrica sobressaem-se como sendo ferramentas de grande valor já que permitem a verificação da expansão urbana ao longo dos Períodos Morfológicos evolutivos que compreendem o estudo.

A fotografia, portanto, permite acompanhar a evolução da forma urbana de uma cidade, bairro, rua ou localidade específica através do tempo. Entretanto, a compreensão de um tecido urbano requer um trabalho paciente de fotointerpretação, pesquisa e documentação, exigindo a perspicácia do pesquisador na tessitura ou arranjo instrumental à compreensão do fato urbano a partir do material reunido.

Conzen estudou e desenvolveu uma categorização à metamorfose e evolução da malha urbana, identificando “períodos temporais” com a ocorrência de quatro processos morfológicos primordiais: transformação (substituição), adição, adaptação e estagnação (preservação)- definidos de modo geral como qualquer sequência aleatoriamente casual que conduza à definição ou alteração das características da forma urbana em sua complexa composição. Em seis processos morfológicos importantes identificados por Conzen (2004), dois atuam por adição e quatro por transformação, os quais são “crescimento em ascensão e formação de franjas periféricas, processos de **adição**; os demais, adensamento de edifícios, substituição de prédios, metamorfose no padrão das parcelas e renovação comercial central são processos de **transformação**” (**negrito**, nosso).

A composição se altera pela adição de elementos ao tecido preexistente, ao mesmo tempo em que se estende o prolongamento da malha, ocorre a sobreposição de traçados antigos e/ou a justaposição de novos a partir destes. A diferença substancial entre os processos está no fato de que o processo de transformação age por sobreposição, enquanto o processo de adição atua por justaposição. A sobreposição produz ainda a alteração da importância na relação entre elementos preexistentes.

Neste contexto, a análise preconizada pela Escola Conzeniana leva em consideração as camadas impressas no tecido urbano, onde podem ser observados os fenômenos de preservação, adaptação, adição e substituição das formas, realizando uma prospecção retrospectiva através de fotografias aéreas, mapas cadastrais e análise morfológica.

A **preservação** garante a manutenção de formas antigas, reconhecendo e valorizando o aspecto cultural impresso na mesma. A **adaptação**, bastante comum no estágio contemporâneo, é a mais usual e resulta em reformas, reestilização de estruturas existentes para o ajuste às novas exigências funcionais. A **adição** representa o acréscimo de novas

formas inseridas na paisagem urbana preexistente. A **substituição** consiste na destruição de uma forma anterior para dar lugar a uma forma urbana atualizada.

Categoricamente o plano urbano, sem desprezar os demais elementos compositivos da paisagem, apresenta grau mais elevado de percepção e importância pela persistência no processo temporal de construção da cidade. De maneira geral, existe uma gradação na persistência temporal relativa dos elementos sob a análise da “visão tripartite”, completudes que se articulam na composição da forma urbana. Para Conzen (2004), “o **plano da cidade** é o mais persistente, seguido pelo **tecido edificado**, enquanto o **uso do solo e o edifício** são os menos persistentes”.

Diante da necessidade de uma visão ampla do processo histórico, para melhor entender a produção do espaço urbano, torna-se indispensável estudar a influência dos fatores geográficos na sucessão dos acontecimentos históricos. Na análise proposta, também não se pode separar a caracterização do espaço geográfico do fator econômico, porque o espaço geográfico, por ser social, é econômico, e a questão econômica, pela exploração dos recursos que se localizam dentro de um determinado território, é geográfica.

O espaço urbano se constitui em história sedimentada. Através da sobreposição de mapas, cadastros e registros fotográficos de diferentes épocas e por um longo período se mostra bem adequado à decodificação da cidade, possibilitando uma análise comparativa que permite identificar as transformações, sobreposições de formas e a inércia do tecido urbano, as localizações de maior e menor dinâmica urbana.

A interpretação da forma da cidade a partir da identificação e estabelecimento de Períodos Morfológicos possibilita uma análise temporal bastante abrangente, abarcando a totalidade do movimento de construção da forma em ampla escala. Tal abordagem permite desvendar o impacto da implantação e desenvolvimento da estrutura ferroviária sobre a forma urbana preexistente e nos espaços construídos a partir do plano urbano da Cidade da Laguna em suas especificidades.

3.4 FORMA URBANA E PERÍODOS MORFOLÓGICOS EM LAGUNA

A **morfologia histórica**, uma espécie de **arqueologia urbana**, propõe-se a decompor as extensões, sedimentações e sucessivas modificações da cidade em função da sociedade para melhor entender o estabelecimento das formas atuais (ALLAIN, 2004, p. 20).

Observando a Cidade de Laguna nas primeiras décadas do século XX, por pontos balizadores na paisagem que distinguem um período de outro, observa-se bem demarcada a

passagem entre a cidade velha e a cidade nova que se estende pelos areais, banhados e lagoas por onde avança a via férrea, abrindo espaço à ocupação.

Laguna que surgiu do porto, a partir da melhor localização para o ancoradouro, receberia a ferrovia, percorrendo a orla da cidade que se estende pela pequena planície sobre a deposição colúvio-aluvionar com seu sistema de ruas buscando a regularidade no relevo ligeiramente irregular, apresentando-se o plano urbano gradualmente mais ordenado no centro da malha.

Uma análise detalhada sobre as transformações urbanas em Laguna deve passar pela avaliação da dinâmica das vias por onde se alimentaram e se alimentam as principais funções da cidade. O que conduz tal ação reside no fato de que a evolução urbana se baseia, de acordo com Poëte (1967, p. 37), “na manutenção das comunicações de longas distâncias, caracterizando-se o avanço e retrocesso como elemento essencial de progresso para a evolução da cidade”. Neste sentido, complementa Rossi (1995, p. 38), “associar o destino da cidade às vias de comunicação é, portanto, uma regra fundamental do método”.

O estudo em curso, sobre a configuração urbana herdada pela presença da ferrovia no espaço urbano da Laguna, se alinha com a ideia de procurar a forma atual da cidade no seu passado e nos fragmentos que fazem parte do presente: as permanências. O estudo da maneira como os diferentes elementos se organizam, possibilitam a leitura periódica do espaço pelos motivos permanentes que marcam a forma da cidade em seus distintos tempos.

Entre os elementos morfológicos do espaço urbano se pode destacar o quarteirão, o traçado das ruas, a praça, os monumentos, a cobertura vegetal, o mobiliário urbano. Os estudos de uso do solo urbano, traçado e ocupação permitem observar os elementos morfológicos que persistem, as permanências que guardam e revelam os traços da forma original da cidade. A observação das permanências, fatos urbanos que persistem no tecido consolidado e configurado ao longo do tempo histórico, são primordiais ao estudo da evolução das cidades.

Os monumentos edificados, facilmente perceptíveis, destacam-se no Plano pela sua condição de edifícios notáveis, atribuindo continuidade temporal aos fatos, um fragmento do passado no presente. Portanto, para Lamas (2004, p. 38), “é a justo título que a morfologia urbana se inscreve nas áreas do urbanismo, da arquitetura e do desenho urbano”.

As formas produzidas sobre a cidade revelam a maneira como os espaços são ocupados, o uso determinado ao espaço imprime a dinâmica dos agentes atuantes e sua crucial

importância nesta produção. Com efeito, considerando que a morfologia urbana estuda a forma que assume o fato urbano, expostos nas partes materiais exteriores ou visíveis, os elementos morfológicas se mostram pela sua forma de produção e transformação no tempo.

Portanto, a morfologia urbana estuda essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a forma urbana e a sua estrutura pelo cruzamento de diferentes leituras e informações que se apresentam e podem explicar a complexidade da forma da cidade, sua evolução registrada nos distintos Períodos Morfológicos.

3.4.1 Períodos Morfológicos

Extremamente relevante à análise da forma urbana em Laguna, conforme já mencionado, se tornam os estudos de Conzen (2004), cujo método permite atribuir uma classificação aos distintos ciclos de desenvolvimento, intervalos de tempo que representam características específicas da ocupação urbana, denominados **Períodos Morfológicos**. O estudo em foco, sobre a forma urbana de Laguna, possibilita uma análise que remete ao desenvolvimento e evolução das vias regionais de transportes, mostrando-se emblemático o avanço e retrocesso da estrutura ferroviária e a ocupação dos bairros contíguos a área central pelo traçado dos trilhos na expansão e desenho urbano.

A divisão estabelecida se orienta pelos períodos de predominância de um determinado modal de transportes no território da Laguna, considerando de extrema relevância para a configuração da forma urbana os momentos de expansão entre 1884 e 1939 e retração da ferrovia de 1943 a 1973. Cada período de tempo representa uma camada impressa sobre o tecido urbano, apresentando valores específicos associados a um determinado período na história da cidade, construído sobre um espaço geográfico com características peculiares e transformado por eventos relacionados à evolução dos transportes, os quais deixaram suas marcas na forma urbana. De fato, a observação dos quadros urbanos produzidos nos distintos períodos ou ciclos permite elaborar um conhecimento a partir dos elementos ou fragmentos ainda presentes, diante dos nossos olhos¹³⁵.

Este olhar focado sobre a forma que a cidade adquire em uma sucessão de períodos morfológicos reflete a evolução a partir das permanências e transformações, registrando

¹³⁵ Nenhum ensinamento tem preferência ao dos quadros urbanos que as diversas idades revelam diante dos nossos olhos (POËTE, 1967, p. 95).

marcas características identificadas na observação de três elementos conceituais básicos, debruçada sobre a evolução do plano urbano, do tecido edificado e do padrão de uso e ocupação do solo, ou seja, tripartite. A abordagem sob a perspectiva da Escola Conzeniana procura estabelecer as bases para um arcabouço teórico para a compreensão da Macroforma da Cidade da Laguna: o plano e a malha, o desenho das ruas, o volume urbano e o tecido construtivo, a expansão urbana.

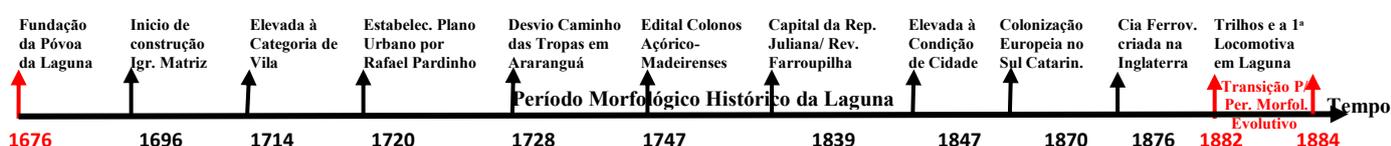
A forma urbana constitui-se no reflexo de camadas sobrepostas, fruto de decisões políticas, econômicas e culturais. No estudo da forma da Cidade da Laguna cabe compreender a complexidade determinada pelas relações estabelecidas entre o todo e as partes materializadas na forma urbana, através de uma leitura de suas características histórico-geográficas. Partindo do pressuposto de que o estudo da forma possibilita ler concretamente os movimentos de transformação da cidade, adotando-se como ponto de partida a abordagem defendida pela Escola Conzeniana, procurou-se as bases para estabelecer um arcabouço teórico para a compreensão da Macroforma da Cidade da Laguna.

Os **períodos temporais** na morfologia são analisados através da definição de componentes morfológicos e relações mútuas, dentro de uma perspectiva estruturalista. A leitura da forma urbana deve levar em conta o complexo de interações que resulta na sua transformação em uma sucessão de estágios. A adição de uma **inovação** impõe, enquanto componente dinâmico, uma perspectiva de aceleração temporal às transformações na evolução da sociedade, caracterizando um **período evolutivo**. Desta forma, pode-se compreender o processo implícito na morfologia urbana, através de uma abordagem explanatória, cognitiva.

3.4.1.1 Linha do Tempo

O Estabelecimento de uma linha de tempo contribui com a análise temporal e a passagem de um Período Morfológico Histórico para o Período Morfológico Evolutivo, assim como a transição entre Períodos Evolutivos.

Figura 32- Diagrama da Linha do tempo





Fonte: Cabral (1987); Zumblick; Ulysséa (1943); Teixeira (2011); Guedes Júnior (1994), entre outros.

O estudo sobre a introdução da ferrovia no plano urbano setecentista exige prévio conhecimento da história que a antecede, assim como dos distintos momentos da presença da ferrovia até a sua erradicação para entender a evolução da forma presente. Para a análise da forma urbana da Laguna relacionada à ferrovia e a evolução das vias regionais de transportes, se estabelecem três Períodos Morfológicos: o período pioneiro caracterizado como **Histórico** (1676- 1882) e os outros dois que sucedem, marcados pela introdução de inovações nos meios de transportes, caracterizando-se como **Evolutivos**.

Figura 33: Organograma dos Períodos Morfológicos da Laguna



Estes três períodos se distinguem em relação ao traçado das ruas, a forma das quadras e a dinâmica de crescimento da malha. A divisão em períodos torna possível organizar o estudo da forma urbana da Laguna em estágios cronológicos balizados pelos ciclos de desenvolvimento econômico e urbano.

3.4.1.2 *Período Morfológico Histórico da Forma Urbana da Laguna (1676- 1882)*

Destaca-se este período pela escolha estratégica do porto e a consolidação do primitivo Plano Urbano, considera todo o lapso temporal que compreende a fundação da

povoa em 1676, destacando-se os Provimientos do Ouvidor Geral Rafael Pardino em Correição no ano de 1720 em Laguna, quando estabeleceu as normas para o arruamento, disposição e localização dos edifícios e espaços públicos, detalhando o **Plano Urbano**. Este período percorre o tempo histórico desde a escolha do sítio, passando pelo desenvolvimento da cidade comercial portuária, enquanto porta de entrada no Brasil Meridional, até o auge econômico-portuário com a instalação da ferrovia na Cidade da Laguna, a partir do ano de 1882.

3.4.1.3 Período Morfológico Evolutivo Ferroviário da Forma Urbana da Laguna

Este Período tem sua ocorrência relacionada a chegada da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, compreendendo o lapso temporal entre 1882 e 1973. O estudo deste período aborda a implantação do Ramal de Laguna da ferrovia, alcançando a área urbana periférica, o Campo de Fora, sem chegar ao porto. O primeiro momento de expansão do ramal ferroviário ocorre em 1908, quando os trilhos alcançam a orla portuária e surge a demanda pelo estabelecimento de uma “moderna” estação para compor o espaço simbólico da histórica Laguna, intensificada a partir de 1919 com a retomada da exploração do carvão e a consequente ampliação da via férrea em direção ao vale do Araranguá. O embarque de carvão, em larga escala pelo porto da Laguna, culminaria na construção da decantada Estação Ferroviária no Centro (1930) e a execução da ligação rodoviária entre Laguna e a Capital (1932).

A extensão máxima da estrutura ferroviária ocorre com a linha férrea atingindo as margens do Canal da Barra e a instalação do Porto Carvoeiro no Magalhães em 1939. Posteriormente, realiza-se a desativação da Estação Ferroviária do Centro e a volta da estação para o Campo de Fora em 1943. Concomitantemente, ocorre a construção da Estação Rodoviária no Centro, junto ao caís do Porto, inaugurada em 1945, e a inauguração da ponte de concreto para a passagem do pesado comboio ferroviário transportando o carvão, coincidindo com o momento em que se dá a retração da estrutura ferroviária e o declínio derradeiro deste período com o avanço do modal rodoviário até a construção da ponte à transposição rodoviária do Canal de Laranjeiras a partir de 1958, tornando-se o **ponto de inflexão** do Período Morfológico Ferroviário em transição para o Rodoviário.

3.4.1.4 Período Morfológico Evolutivo Rodoviário da Forma Urbana da Laguna

Este Segundo Período Morfológico Evolutivo tem seu início caracterizado pelo avanço do transporte rodoviário, a estagnação econômica decorrente da queda da atividade portuária e a construção da ponte rodoviária sobre o Canal de Laranjeiras em 1958, desviando da área central da Laguna o tráfego rodoviário de passagem para o Sul. Diante da subutilização e da condição obsoleta que assume a ferrovia, a erradicação dos trilhos do Ramal de Laguna da “Thereza Christina” ocorre no ano de 1973, resultando na utilização do traçado dos trilhos para a implantação do principal eixo viário da cidade, a Avenida Perimetral, depois denominada Engenheiro Colombo Machado Salles, marcando o término do Período Morfológico Ferroviário da forma urbana da Laguna.

A erradicação dos trilhos foi proposta pelos estudos para a transformação do porto Carvoeiro em Porto Pesqueiro que viria a ser implantado em 1980, como proposta de aproveitamento da estrutura, anteriormente instalada. O desfecho deste período se dá com a expansão urbana às margens da BR 101 e o adensamento ocorrendo lentamente a partir da Ponta da Cabeçuda, atingindo a configuração atual e sua transformação com as obras complementares da duplicação da BR 101 Sul, convergindo à formação da área urbana contínua desde a rodovia federal até o Canal da Barra da Laguna.

3.5 EPÍLOGO- CONSIDERAÇÕES À ANÁLISE MORFOLÓGICA HISTÓRICO- GEOGRÁFICA TEMPORAL

A divisão temporal configura a base da investigação morfológica e pode ser observada em campo pelos traços estruturais impressos na forma urbana da Cidade da Laguna. O **Plano Urbano**, enquanto estrutura morfológica inclui o **tecido urbano** e o **padrão de ocupação do uso do solo**, revelando os distintos períodos de constituição da malha urbana. Os padrões de ocupação produzem indícios materiais que permitem definir a época em que foram construídas por conterem aspectos culturais da sociedade.

A relação temporal entre Períodos Morfológicos e processo tipológico contribui significativamente à execução do mapa das **regiões morfológicas**. Esse mapa fornece as bases para relacionar a forma urbana ao seu desenvolvimento histórico. O método concebido por Conzen para a execução do mapa incorpora claramente o pensamento de outros autores

citados para os quais o passado oferece lições para entender o presente e/ou prognosticar o futuro da cidade, levando em consideração os agentes que atuam sobre ela. O **mapa das regiões morfológicas**, segundo Whitehand (2013, p. 48), “é assim um elemento composto de diferentes mapas identificando diferentes áreas em termos de tipos de plano, tipos de tecido edificado e tipos de usos do solo”.

O princípio das permanências, fatos urbanos que se sobrepõe no tecido consolidado e configurado ao longo do tempo histórico são primordiais ao estudo da evolução da cidade de Laguna. A observação da permanência das formas urbanas se torna possível, segundo Lamas (2004, p. 114), “porque o contexto no qual essas formas foram produzidas não se modificou. As modificações da forma urbana são consequências da vitalidade social e econômica das sociedades”.

O estudo da forma urbana fundamentado no uso do solo urbano, o traçado e a ocupação permitem observar os elementos morfológicos que persistem na malha urbana da Laguna. As permanências possibilitam compreender a expansão da cidade a partir do contraste entre as formas. Em Laguna, o estudo da evolução da cidade, a partir do Plano Urbano e das formas produzidas, permite a percepção de elementos que não se modificam e persistem.

A Morfologia Urbana, ao se concentrar sobre a produção da forma, considera todos os níveis ou momentos de produção do espaço urbano. O modo como as partes do meio urbano se articulam entre si e com o espaço produzido, caracterizando os elementos morfológicos, o que permite identificar os distintos níveis de produção da forma urbana e as suas inter-relações. Surge desta observação a distinção entre as **regiões morfológicas** pela unidade que apresentam, diferenciando-se quando comparadas às áreas envolventes.

O espaço pode e deve ser estudado como um sistema complexo, formado e submetido à evolução das suas próprias estruturas numa sucessão que coincide com as transformações impostas pela sociedade técnica. Neste sentido, a instantaneidade e universalidade na propagação de certas modernizações, segundo Santos (2012, p. 45), “desmantela a organização do espaço anterior, daí a importância da dimensão temporal na consideração analítica do espaço”.

Pesquisar, estudar e interpretar a forma urbana da Laguna remete a observar a evolução da cidade associada aos elementos propagadores da modernidade capitalista. Compreender a forma resultante, presente aos olhos, requer a apropriação do conhecimento

histórico, juntamente à análise territorial, o que permite unir passado e presente, indicando vetores de expansão da cidade pela compreensão de cada momento em sua história. Ao mesmo tempo, exige uma análise dos processos econômicos e sociais do passado e atuais, intrínsecos a própria essência do emaranhado que envolve um conceito de complexa compreensão, o conceito de evolução, o qual possibilita refletir o presente a partir dos fatos ocorridos no passado.

As evoluções contemporâneas, frequentemente aceleradas, são mais difíceis de apreensão, sua análise envolve a comparação de planos, o exame de arquivos e um longo estudo de todos os documentos que permitem compreender as ações que determinam a forma urbana, a construção de um projeto de sociedade refletido sobre o espaço que se constitui como urbano, uma projeção da ideologia dominante.

Os avanços se refletem na organização espacial da cidade, melhorias urbanas e a adoção de apurados estilos arquitetônicos. A este processo é atribuído o significado de “espírito do tempo”, uma síntese das representações das classes dominantes que impõem seus modelos e suas concepções no urbano. Com efeito, de acordo com Allain (2004, p. 35), “as cidades são um reflexo de culturas localizadas e um produto da história”.

A herança do parcelamento do solo depende muito das características do sítio, já que as cidades se expandem adaptando-se a elas, redimensionando o espaço. Neste processo, as heranças urbanas desempenham um papel ativo, pois a cidade é uma estrutura formada por sucessões. Os legados de períodos anteriores, de acordo com Allain (2004, p. 28), “resultam de evoluções espontâneas mais ou menos regulamentadas ou sistemas urbanos”.

Para compreender, efetivamente, o processo que resultou na forma urbana da Laguna cabe lançar um olhar atento à evolução e declínio do porto lagunense e sua relação à inserção e erradicação do ramal ferroviário da Laguna, buscando compreender a forma como a estrutura ferroviária interferiu e/ou determinou o traçado urbano, focando na expansão da malha urbana e sua relação com a estrutura ferroviária.

Os Fragmentos de cada momento da expansão urbana, impressos no tecido, revelam a sucessão de períodos e o surgimento de franjas periféricas, hiatos no crescimento da cidade, responsáveis por pontos de descontinuidades na malha. Esta oscilação na dinâmica é caracterizada por momentos de estagnação e impulso promovido pela difusão de alguma inovação.

Particularmente, o estudo comparativo das transformações urbanas torna-se mais relevante entre o núcleo original e os espaços contíguos pelo contraste entre os períodos histórico e evolutivo. Por isso, partindo-se do pressuposto de que o estudo da forma possibilita ler concretamente os movimentos de transformação da cidade, adotar-se-á como ponto de partida a análise do Período Morfológico Histórico na abordagem da Escola Conzeniana, procurando estabelecer um arcabouço teórico fundamentado em bases históricas à compreensão da forma urbana da Laguna.

4 PERÍODO MORFOLÓGICO HISTÓRICO- A FORMA URBANA DA LAGUNA, DESDE A FUNDAÇÃO ATÉ A FERROVIA

Toda cidade, por menor que seja, conta uma abundante literatura relativa à sua topografia e história (GEDDES, 1994, p. 77).

A Cidade da Laguna, apesar de se desenvolver no encontro dos caminhos, se caracteriza pela condição de isolamento através do assentamento do núcleo original na planície colúvio-aluvionar¹³⁶ a partir do porto e da Matriz por sua condição de abrigo e defesa, protegida dos ventos e da visão na chegada pelo mar. As fontes de água abundante, a Igreja de Santo Antônio dos Anjos, a praça frontal e o porto, bem como o adensamento urbano na Praça da Câmara e Cadeia indicam o vetor que permite compreender a geratriz da configuração urbana e as condicionantes naturais que se opõem à continuidade da expansão.

O solo e o relevo do núcleo pioneiro da colonização da Laguna têm origem na deposição de sedimentos, formando terraço marinho recoberto por depósito colúvio-aluvionar em leque, configurando uma rampa coluvial a partir da erosão das encostas dos morros que a contornam. Assim, apresenta estabilidade edáfica que, associada ao porto com boas condições de atracação e a presença de fontes de água (Carioca¹³⁷, Figueirinha e Campo de Fora), favoreceu e foi fator determinante na escolha do sítio para o assentamento da povoação.

Figura 34- Orla Central Portuária. Gravura de J. B. Debret, C. 1824



Fonte: Jaramillo (2016, p. 136) (Marcações do Autor)

¹³⁶ Para Bigarella et al (1994), depósitos colúvio-aluvionares são aqueles em que prevalecem os processos de escoamento superficial das águas nas vertentes, assim como os depósitos em rampas topográficas, nas quais se torna difícil a distinção entre dois tipos de processos, colúvio e aluvionar. O colúvio recobre as seções médias e inferiores das vertentes, entrando em contato com o alúvio depositado pelo curso d'água no fundo do vale.

¹³⁷ A Carioca, fonte abundante foi descoberta por Brito Peixoto e motivou a localização da cidade (DALLA'ALBA, 1976, p. 65).

A primeira malha urbana da Cidade da Laguna, a Orla Central Portuária, se encaixa ao contorno dos Morros, distinguindo-se de seus **apêndices**, suas saídas ao Norte e Sul, os bairros contíguos do Campo de Fora e Magalhães, áreas pioneiramente com potencial de estender-se pela planície arenosa. O tecido urbano da Laguna é formado por ruas estreitas convergentes às duas pequenas praças, da Matriz e da Câmara e Cadeia, destacando-se na paisagem a arquitetura e as encostas que emolduram a forma urbana.

4.1 LAGUNA- A GÊNESE DA FORMA URBANA

O estudo do local onde está estabelecida uma cidade é complexo e deve ser destinado à reconstrução do estado original do lugar, mesmo que, na verdade, já não tenha mais a aparência que tinha, quando lá se estabeleceram os homens (POËTE, 1967, p. 79).

O Centro da Laguna, voltado para o porto e Lagoa de Santo Antônio, tem seus limites delineados pelo relevo entrecortado. Os morros do Mar Grosso e da Glória formam o contorno do leque colúvio-aluvionar em forma de um anfiteatro natural que protege o núcleo original, inicialmente adensado junto à Praça da Câmara e Cadeia. A área plana e restrita do núcleo central apresentava as condições ideais ao assentamento da povoação com um solo estável, uma fonte d'água abundante ao fundo e um bom porto de frente à ocupação.

A priori, o Porto da Laguna encontrava-se dotado de excelentes condições geográficas ao seu desenvolvimento, seguindo o preceito de Vitruvius (2007, p. 283) em que, “os portos prestarão naturalmente os melhores serviços se estiverem bem situados e possuírem espigões ou promontórios salientes, a partir dos quais, para o seu interior e segundo a natureza do lugar, sejam formados ângulos ou curvaturas”.

Na perspectiva de preservar os elementos morfológicos, esta abordagem mantém as toponímias originais das ruas, considerando que, além de serem eternas, fazem referência às características morfológicas de extrema importância para a cidade. Esta convivência da população com os locais de uso coletivo resulta em referências a forma da cidade nas toponímias peculiares das ruas, muitas vezes indicando os pontos de destino.

As nomenclaturas originais guardam um significado, mesmo sendo modificada a qualquer tempo para homenagear de forma oportunista algum “cidadão ilustre”, político, juiz, médico ou militar por razões momentâneas e ao bel prazer das correntes no poder como ocorreu em larga escala com a ascensão republicana. Para atender a estes interesses em

homenagear datas e personagens ilustres, as ruas Direita, da Matriz, da Praia, da Fonte, da Praça, da Cadeia, do Theatro, entre outras, adquiriram novas toponímias na Laguna.

De fato, no período entre a instalação e o fim da Primeira República, as principais ruas e espaços públicos da Laguna tiveram suas toponímias alteradas para homenagear políticos republicanos na mudança de regime. Conforme reporta e defende o Periódico “O Futuro”, no ano de 1892:

Um dos sentimentos mais nobres, que dá a justa medida do adiantamento moral de um povo é, sem dúvida alguma, o da gratidão, maiormente quando ela se manifesta por atos públicos como os que perpetuam no cunhal de uma rua ou no poste solitário de uma praça os nomes dos benemerentes deste povo. O Conselho de Intendência Municipal compreendendo exatamente este sentimento e cumprindo um dever pelo reconhecimento de quanto haviam sido eficazes na consecução do maior *desideratum* deste município, o melhoramento deste porto e barra desta cidade, resolveu dar o nome de Lauro Müller ao antigo **Largo da Carioca**; de Raulino Horn à **Rua Direita** e Coronel Gustavo Richard para à **Rua da Praia** (O Futuro, Laguna, 20 de Março de 1892).

A manifestação do desejo de representação espacial física de seus personagens maiores nos espaços citadinos, embora ainda vivos, se expressava de forma mais contundente na alteração toponímica e traz em si, segundo Benjamin (2007, p. 41), “a vontade de distanciar-se daquilo que se tornou antiquado, isso significa, do passado mais recente”. Neste intento, cabe considerar, ainda segundo Benjamin (2007, p. 558), “uma volúpia singular no mudar o nome das ruas”.

Portanto, ao referir-se à Rua da Praia, remete-se à atual Gustavo Richard; Rua da Matriz (Conselheiro Jerônimo); Rua do Theatro (15 de Novembro); Rua da Fonte (Tenente Bessa); Rua Direita (Raulino Horn); Rua do Ouvidor (Osvaldo Aranha); Praça da Matriz (atual Praça Vidal Ramos); Praça da Câmara e Cadeia (Conde D’Eu, Conselheiro Mafra, atual República Juliana); Largo do Rosário (Jerônimo Coelho); Rua da Paixão (Calheiros da Graça). A Rua do Campo de Fora permanecerá com a toponímia Rua Conselheiro Lamego pela antiguidade e permanência e, sempre que houver referência ao Campo de Fora, conseqüentemente, estará se referindo à via, propriamente dita, por ser um assentamento linear ao longo da rua.

A toponímia se expressa no alinhamento, na localização e nos pontos de destino das vias que se destacam na forma das primeiras cidades brasileiras, as quais foram impressas na denominação particular das ruas. Efetivamente, os elementos da composição do espaço representam a ação humana sobre os atributos geográficos de um dado sítio. Logo, a rua

adquire primordial importância, pois a cidade nasce num determinado lugar e as ruas a mantêm viva, imprimindo a dinâmica e marcando o cenário dos fatos urbanos.

4.1.1 A Tradição Luso-Brasileira na Forma Urbana da Laguna

Compreender a origem e os fundamentos da escola portuguesa de Morfologia Urbana traz uma contribuição primordial ao entendimento sobre a forma da Cidade da Laguna que acompanha a evolução e estrutura dos assentamentos coloniais lusitanos. As fundações urbanas brasileiras ocorridas desde o século XVI se caracterizam pelo uso da praça como articulador da malha urbana, um plano urbano que busca a regularidade e ortogonalidade adaptado à topografia e a uniformização de programas de arquitetura. Nas cidades de origem portuguesa, a padronização da ocupação estava fixada nas Cartas Régias ou em Códigos Municipais de Posturas, normas estabelecidas para compor uniformidade às fundações.

Intrínsecas à ocupação lusitana, o estabelecimento das feitorias em locais com portos adequados às embarcações foi primordialmente adotado nos estabelecimentos litorâneos portugueses. Os núcleos desenvolveram-se nos espaços contíguos às praias e próximos a(s) fonte(s) d'água, voltando-se à produção de víveres e às atividades de comércio e comunicação que se davam na ligação ao mar pelo atracadouro frontal. Estar perto de um porto se constituía na condição essencial e necessária para a sobrevivência de qualquer atividade econômica nos primórdios da colonização portuguesa.

Neste sentido, trechos da extensa costa brasileira foram escolhidos para as fundações urbanas em função da sua comunicação marítima, possibilidades de abrigo às embarcações e aos navegantes, além da ligação com o interior misterioso e desafiante. Laguna foi fundada seguindo a tradição e a mesma lógica das vilas quinhentistas que marcam a consolidação de uma tradição na composição das cidades de origem portuguesa onde, normalmente, o núcleo desenvolvia-se em áreas próximas as praias, as fontes d'água e as possibilidades de defesa.

Com os assentamentos buscando lugares estratégicos às melhores possibilidades de defesa e de onde se poderia controlar o território em baías amplas e abrigadas, águas profundas e boas condições de porto natural, as principais características das cidades de origem portuguesa se estabelecem, de acordo com Teixeira (2012, p. 39), “na relação do traçado urbano com as características físicas do território em que se implanta”.

O largo que viria a tornar-se a praça, orientando a diretriz que definiria a malha e a forma urbana, caracteriza-se como o elemento articulador do traçado. A praça concebida como o centro funcional, simbólico e geométrico, situava-se, de acordo com Teixeira, (2012, p. 41), “nos extremos das vias estruturantes, focos de confluência ou de inflexão, associados aos edifícios singulares que se implantavam nesses pontos notáveis, gerando espaços urbanos com características de centralidade”.

Na Cidade da Laguna, seguindo os moldes da escola portuguesa, a disposição das ruas, praças e edifícios, seguiu o sistema ortogonal, vindo a enquadrar-se aos moldes que seriam estabelecidos pela Provisão Régia de 1747, já citada, formando uma malha quadriculada com limites bem definidos. Regras que, segundo Reis (2012, p. 64), “no seu conjunto, configuram, de forma mais ou menos precisa, um modelo de ocupação territorial”.

Nas cidades de origem portuguesa sempre houve a preocupação em adaptar o plano em sua geometria às preexistências, fossem elas naturais ou construídas pelo homem. A componente técnica, **erudita**, se aplicava sobre a condicionante natural, **vernácua**. Assim, a cidade portuguesa caracteriza-se pela síntese destas duas componentes, harmonizando inteligentemente as formas de sua construção, constituindo-se na principal característica do urbanismo português. Em consequência disto, segundo Teixeira (2011b, p. 153), “os traçados urbanos portugueses raramente eram geometricamente rigorosos”.

Portanto, as técnicas de implantação na organização do espaço em sua relação com as características naturais do sítio, o relevo, dão forma ao plano urbano, determinado pelas condições favoráveis à ocupação do sítio. O Plano Urbano da Laguna apresenta em ampla escala as características que conduzem a aplicação das duas componentes, a **vernácua** e a **erudita**.

A componente **vernácua**, segundo Teixeira (2012, p. 13), “corresponde habitualmente às primeiras fases de implantação urbana em que se observa uma estreita relação do traçado urbano com as características físicas de seus locais de implantação”. Por outro lado, ainda de acordo com Teixeira (2012, p. 13), “quando prevalecem os fatores culturais, as morfologias resultantes são mais regulares, adotam padrões geométricos e são chamadas de **eruditas** ou planejadas”.

Neste sentido, nas cidades de origem portuguesa, ainda segundo Teixeira (2012, pp. 13-14),

sempre encontramos articuladas essas duas vertentes, que correspondem a duas concepções distintas de ordenamento do espaço urbano. Por um lado, uma

componente **vernácula**, herdeira da civilização mediterrânea, da qual Portugal ainda faz parte, que viria a reforçar-se na presença muçulmana e que se traduz na capacidade de a cidade se articular com o território em que se implanta. Por outro lado, uma componente **erudita** herdeira da cultura urbana romana, reformulada no Renascimento e que se traduz na regularidade e na geometria dos traçados. (Grifo nosso, **negrito**).

Seguindo estes princípios, a implantação dos modelos portugueses nos assentamentos no período de expansão marítima, a partir do século XVI, formaram malhas ortogonais que se adaptavam as características do território, caracterizando-se pela ligação de pontos de importância situados nos extremos, elegendo lugares com facilidades à defesa. A localização dos edifícios evidenciava os pontos notáveis e de segurança, afirmando-se a regularidade na junção dos percursos, tendo as praças como elementos articuladores e geradores da malha urbana.

Visível pela concentração da massa edificada, em Laguna a malha do núcleo central é **erudita** pela regularidade do traçado das ruas e **vernácula** pela adaptação ao relevo em leque colúvio-aluvionar emoldurado entre encostas e suas curvas de nível, adaptando-se ao espaço disponível, à medida do possível, de forma regular. Nesta junção das duas componentes, percebe-se um arranjo que atende às normas vitruvianas.

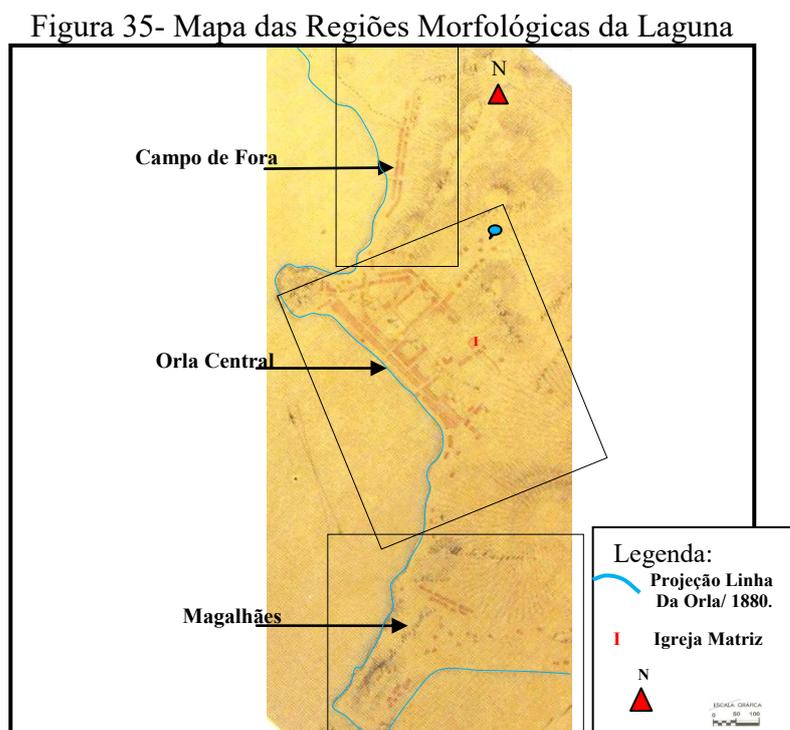
Adaptando-se a estes princípios, uma peculiar singularidade ganha a Cidade da Laguna pela secular práxis urbana de colonização com a adaptação ao relevo de modelos aprimorados em territórios diversos sob as componentes das vertentes vernácula e erudita que se associam na composição urbana, uma característica comum às cidades estabelecidas ao longo do litoral brasileiro durante o domínio colonial português e devidamente aplicado no assentamento extremo meridional da Laguna.

4.2 REGIÕES MORFOLÓGICAS DO ASSENTAMENTO PORTUÁRIO DA LAGUNA

A ocupação original, a **Orla Central** e seus apêndices, o **Campo de Fora** e o **Magalhães**, contornada pela frente d'água lagunar com o mar às costas e pontuada por acidentes naturais, os morros, o estuário do rio e o canal de acesso, além das dunas no quadrante norte, promovem uma mancha urbana alongada com a linha da ocupação acompanhando tais condicionantes, gerando assimetrias nas formas. Diante de tais condições que limitam a expansão urbana, segundo Allain (2004, p. 52), “o coração da cidade se estabelece junto ao primeiro ponto onde originalmente se fixou o assentamento”.

A extremidade da **Orla Central** pelo lado Norte, o **Campo de Fora**, originalmente estava limitada por área inundável pela maré onde se formavam pequenas lagoas, configurando-se o assentamento em uma ocupação linear acompanhando o sopé do morro em direção à porta da cidade por via terrestre, abrindo-se ao campo de dunas. Ao Sul, o **Magalhães**, contornando o sopé do morro, segue igualmente a planície arenosa se expandindo em direção à rota de navegação, o Canal da Barra. À margem oposta, após curta jornada, dá acesso à longa praia, caminho natural que se estende até o Rio Grande do Sul.

Uma vez estabelecido o assentamento, as condições de relevo determinariam as portas da cidade, ao norte pelo campo de Fora e ao Sul pelo Magalhães, assim como a Leste, subindo pelo Morro do Mar Grosso, após contornar a Ponta do Gi, característica comum e primordial à determinação das **regiões morfológicas**, a robustez.



Fonte: Adaptado da Planta da Villa de Laguna e arredores, apud Jaramillo (2016, p. 37).

A planta, sem data definida e que será a referência cartográfica para o período em foco, traz a ausência da Igreja do Rosário no Morro de Nossa Senhora, o que leva a concluir que retrata o início do século XIX, já que a referida igreja foi iniciada em 1845. Outro fator a ser levado em consideração é a denominação “Villa”, sabendo-se que Laguna foi elevada a categoria “cidade” em 1847. A linha da orla, devidamente definida pelas condicionantes naturais, apresenta-se sem acréscimos significativos de aterros.

Em Laguna, a escolha do local para o assentamento do núcleo pioneiro foi determinada em função da condição estratégica à defesa e atracação, decorrendo em limitações geográficas que impuseram dificuldades na possibilidade de expansão da malha urbana. Conforme destaca Allain (2004, p. 70), “Os fatores determinantes do processo coletivo e progressivo de constituição de uma malha espontânea são a lógica da centralidade e as limitações do sítio”.

A descrição da gênese morfológica remete à representação cartográfica explícita no plano urbano pela organização topográfica, contendo as parcelas que preenchem o quarteirão emoldurado pelas ruas que em sua organização formam o sistema de circulação viária. As peculiaridades agregadas neste sistema definem a região morfológica por sua distinção intra-urbana, cuja divisão dos lotes e o sistema das ruas apresentam influência marcante na sua caracterização. Tomando-se por ponto de partida o Plano Urbano da antiga cidade portuária gerado a partir das condicionantes naturais do sítio, busca-se demonstrar como a cidade evoluiu assentada em tal geratriz.

As condicionantes naturais se expressam na forma urbana original pela adaptação aos limites.

Figura 36- Plano Urbano da “Cidade da Laguna” em 1880



Fonte: Planta Villa da Laguna e imediações, Séc. XIX (Apud Jaramillo, 2016, p. 37- Marcações do Autor)

Na forma urbana da Laguna destacam-se as adaptações do assentamento às pontas de relevo junto à lagoa. Os morros do Rosário ao Norte e do Magalhães ao Sul compreendem grandes obstáculos que protegem o assentamento dos ventos predominantes de quadrantes norte e sul, comprimindo a cidade que assume limites bem definidos ao se encaixar às preexistências do relevo. Ao encontrar tais obstáculos, complementa Allain (2004, p. 52), “a mancha urbana é deformada, sendo esse obstáculo muito atrativo, o resultado paradoxal é localizar o assentamento urbano em seu limite mais brutal”.

Em um processo regularmente padronizado, o tecido urbano formado por quadras contidas dentro do traçado das vias contemplam a dimensão e o padrão dos lotes que apresentam um arranjo espacial pelo uso da técnica urbanística que se propõe em buscar a melhor composição, simetria e harmonia entre estas partes. O uso acaba por determinar a forma do espaço contido na malha, elemento que possibilita uma visão ampla da forma urbana, sendo constituída pelas estradas, rede de vias.

Destaca-se, desta forma, a malha geral que revela as linhas principais da estruturação da cidade e a malha de detalhes que forma uma malha mais fina a ser analisada na escala do bairro. Assumindo o caráter de suporte estrutural do tecido urbano, o Plano Urbano, de acordo com Allain (2004, p. 69), “é a primeira expressão da urbe e revela a arquitetura da cidade”.

Implantado gradualmente, o plano ostenta a marca do sítio, reflete a história da cidade, imprimindo a sua personalidade característica. A permanência mais significativa, conforme corrobora Rossi (1995, p. 52), “é encontrada nas ruas e quadras configuradas no plano urbano que permanece sob níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes se deforma, mas, substancialmente, não se desloca”.

Em sua **visão tripartite**, Conzen (2004) destaca os elementos primordiais da forma urbana e sua gradação de persistência ao longo do tempo. Conforme enfatiza,

o **plano urbano** é lento para mudar devido ao seu propósito corporativamente sancionado desde os primeiros tempos e a longa seqüência de investimento amplamente conformados de capital fixo, tanto público como privado. O **tecido edificado** também tende à persistência por razões semelhantes, mas é passível de destruição acidental por incêndio ou guerra e substituição parcial por mudança de propriedade ou exigências funcionais alteradas através de edifícios com maior capacidade de adaptação às necessidades em transformação. O **padrão de uso e ocupação do solo**, no entanto, responde mais prontamente a novos impulsos funcionais.

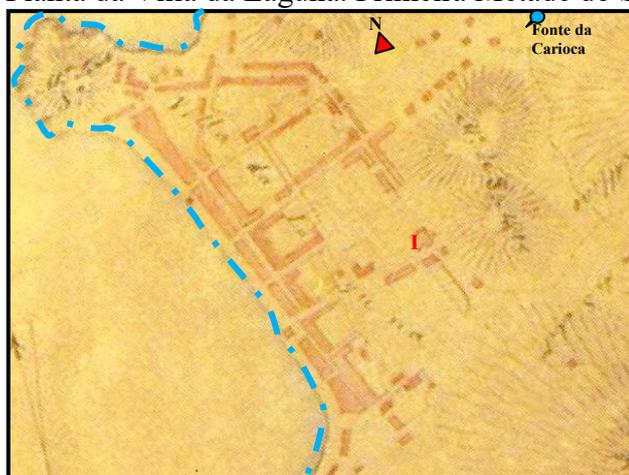
Substancialmente e aparentemente estática no espaço através do tempo, a permanência prontamente perceptível é o Plano Urbano com os monumentos edificados em seus pontos notáveis. Estes elementos em conjunto caracterizam uma composição que se

traduz na forma urbana. Tendo como ponto de partida o Plano Urbano da antiga cidade portuária, esta análise se propõe a compreender e descrever a expansão da cidade e a construção da forma urbana da Laguna, a partir das funções assumidas pelo espaço e a transformação das estruturas urbanas.

4.2.1 Região Morfológica Orla Central da Laguna

A configuração original do tecido urbano da Laguna favoreceu a adequação do assentamento à Provisão Régia que viria em 1747¹³⁸, normativas que imprimiram forma ao plano urbano, apresentando a praça um formato ligeiramente trapezoidal com a Igreja posicionada num dos flancos, a qual pode ser observada frontalmente pela visada através da rua na chegada ao porto. A malha urbana está delineada por quadras de pequenas dimensões com a fachada frontal das edificações no limite do lote. As ruas se dispõem perpendiculares à praia e paralelas a esta, formando um quadriculado com forte influência dos contornos do morro e das margens lagunar.

Figura 37- Planta da Villa da Laguna. Primeira Metade do Século XIX



Fonte: Arquivo Histórico do Exército/RJ- Apud Jaramillo (2016, p. 37)- (Marcações do Autor)

O assentamento junto à margem lagunar portuária delineia as características do processo de urbanização do núcleo original com a centralidade definida pela igreja e o estabelecimento do porto. Respeitando esta ordem, num plano geral, ocorreu o assentamento

¹³⁸ Esta Provisão constituiu-se na primeira norma pública de regulamentação urbanística e distribuição da população. “No sitio destinado para o lugar se assinalará um quadro para a praça, de quinhentos palmos de face, e em um dos cantos se porá a igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de 40 palmos, e por elas e nos lados da praça se porão as moradas...” (Apud Reis, 2012, p. 65).

de pequenos povoados ao longo do complexo lagunar, caracterizando-se o deslocamento por água como o meio de transporte viável e difundido que determinaria um padrão polinuclear à ocupação territorial.

4.2.1.1 O Plano Urbano

O Plano Urbano representa a estrutura morfológica que contém os traços pioneiros do tecido urbano estabelecido pelo padrão de uso e ocupação do solo e, só a partir dele, se pode diferenciar os padrões temporais de expansão da cidade. Nele estão contidas espacialmente as funções primordiais que configuram a forma urbana, estabelecendo a centralidade em seu caráter cívico, político e religioso. A malha geral reflete o plano urbano estabelecido como suporte estrutural do tecido. Formado gradualmente, a partir de diretrizes, o plano ostenta a marca peculiar do sítio, as particularidades na articulação funcional dos elementos estruturantes, sua composição.

O núcleo urbano da Cidade da Laguna, conforme a Descrição de Saint-Hilaire (1936, p. 200),

forma um quadrilátero, cujo lado mais longo é paralelo à lagoa. Suas ruas, pouco numerosas, são em sua maioria bastante retas e não muito largas. A Cidade da Laguna fica situada na extremidade oriental da lagoa, num terreno plano que se estende às suas margens e os morros. Seu porto oferece um bom ancoradouro e tem uma forma semi-elíptica. A ponta que o limita ao norte não avança muito para dentro da lagoa e termina num morro pouco elevado, chamado Morro de Nossa Senhora, cujo cume apresenta uma plataforma de onde se descortina uma bela vista. A ponta oposta se prolonga um pouco mais e tem o nome de Morro do Magalhães.

A descrição de Saint-Hilaire traz os elementos compositivos da forma da Laguna, a malha retangular, o arruamento, a condição topográfica, a situação do atracadouro e os promontórios nas extremidades da vila. Dentro destas condicionantes do sítio, a composição urbana constitui-se na representação tridimensional direcionada à percepção da forma, tanto em evolução espontânea quanto planejada, as quais são decodificadas em visão ampla, vistas em perspectivas, pela simetria das formas, as vias de convergências para praças ou monumentos, combinação do traçado e a disposição estabelecida por princípios estéticos ou funcionais. Um olhar mais próximo e ampliado permite observar as particularidades da malha formada a partir do Plano Urbano original:

Figura 38 – A Área do Plano Urbano e os Pontos Notáveis



Fonte: Elaborado sobre a Planta da Villa da Laguna, início do Séc. XIX (Apud Jaramillo, 2016, p. 37)
(Marcações do Autor)

O Plano Urbano, adaptado ao relevo e condicionado pela proteção dos morros, caracteriza a escolha do sítio seguindo dentro do padrão português com a Igreja posicionada em local destacado em frente à laguna e voltada ao caís do porto. Estes dois elementos da morfologia urbana, o porto e a igreja, constituem o gérmen da cidade, o ponto de encontro cerimonial para onde se dirige a peregrinação.

Conforme se pode constatar, o Plano Urbano seguiu as características topográficas, o porto, a fonte d'água e a escolha do local para a capela que tiveram papel determinante para a localização do núcleo urbano formador do assentamento original. Posteriormente, a definição da localização da Praça de Câmara e Cadeia para abrigar as edificações públicas e sua extensão ao Campo de Fora orientou o vetor de expansão urbana, fator inseparável ao entendimento do desenvolvimento do assentamento da Laguna.

Ao se referir a “persistente sistemática diferenciada das formas”, Conzen (2004) sustenta que o plano urbano é, entre os elementos primordiais da forma urbana em sua visão tripartite, aquele com maior gradação de persistência ao longo do tempo. Uma leitura clara do Plano Urbano possibilita estabelecer o ponto de partida à compreensão da história de uma cidade, identificando a sua singularidade. Mesmo sendo alvo de intervenções permanentes em sua evolução, o plano se mantém como o elemento mais estável da forma urbana.

O Plano Urbano, a partir da representação espacial das funções básicas, traduz a razão de ser da cidade, estabelece a centralidade. Seguindo a lógica de implantação dos assentamentos luso-brasileiros, em Laguna, o núcleo desenvolveu-se na comunicação das atividades laborais com as possibilidades de comércio, intrinsecamente ligadas ao mar. Formador do Plano Urbano, o sistema de ruas é o elemento mais persistente e possibilita a ligação com a origem da formação histórica da cidade representada nas toponímias. As ruas apresentavam elementos comuns à forma das primeiras cidades brasileiras, sendo recorrente a “Rua Direita”.

Responsável pela configuração da malha geral, o Plano Urbano se constitui na primeira expressão da cidade, propondo-se a dar suporte estrutural ao tecido urbano. Gradativamente estabelecido, o plano, segundo Allain (2004,p. 69), “reflete a história de uma cidade e expressa a sua personalidade. Embora em evolução permanente, é o elemento mais estável da forma urbana”.

A permanência faz do plano a geratriz da investigação, constituindo-se no ponto de partida da pesquisa sobre a forma urbana, pois é a partir da compreensão desta geratriz que se pode remontar à formação espacial da cidade. Nesta matriz, gênese da forma, se revela a arquitetura da cidade e isto compreende a permanência dos edifícios públicos, ruas e monumentos urbanos e, conforme Rossi (1995, p. 38), “na base deste organismo temos a persistência do plano”.

Contrariamente aos traçados rigorosamente planejados, definitivos na sua lógica formal, e que dificilmente se acomodam a transformação de escala, de uso, ou de significado, o urbanismo português nunca se caracterizou por esquemas rígidos e abstratos. O traçado, segundo Teixeira (2011b, p. 153), “se moldava ao território e todas as alterações que sobrevinham ao longo do tempo. A sua não rigidez, a sua plasticidade, permitia-lhe acomodar-se e responder a todas as mudanças”.

Em Laguna, a povoação, após ter sido elevada à categoria de vila em 1714, necessitava da ação governamental no sentido de estabelecer uma Câmara de Vereadores, assim como normas ao arruamento e edificação. No ano de 1720, ao realizar a correição das Vilas do Brasil Meridional, o Corregedor Rafael Pires Pardini seguiu a premissa de estabelecer um plano geométrico regular adaptado às condições topográficas do sítio e as feitorias já existentes.

No estabelecimento das linhas gerais e a localização dos elementos na composição de um Plano Urbano, define-se como elemento estruturante um traçado regular sobre uma base geométrica, no qual vão se inserir os elementos componentes da cidade. Laguna surgiu como necessidade de ocupação da fronteira meridional do domínio português na América, esta função pré-definida ao núcleo urbano levou à escolha da localização, por sua vez, a questão defensiva e a topografia condicionaram a escolha do sítio, configurando-se o traçado da “muralha” ao longo da linha da praia. Ao mesmo tempo, as linhas de expansão são orientadas por um eixo de transporte paralelo à costa.

4.2.1.2 A Consolidação do Plano Urbano- Os Provimentos do Ouvidor Rafael Pardiniho

Os planos das cidades históricas são, individualmente, um palimpsesto, muito mais difícil, contudo, mais interessante para ser decifrado (GEDDES, 1994, p. 205).

Os elementos principais do Plano Urbano já estavam compostos, uma vez estabelecida a localização da Igreja, ponto de partida para o desenho do traçado urbano ao demarcar o largo, o campo do manejo e definido o caís, lugares de grande valor simbólico que delimitavam o espaço da centralidade. Com estes elementos localizados, as primeiras medidas de ordenação ao território da Vila da Laguna foram realizadas pelo Corregedor Geral, estabelecendo regras importantes para ordenação do arruamento e casas da estratégica vila à expansão do domínio colonial português, fixando a ocupação jurídica do território.

A perda de domínios portugueses em suas possessões orientais, associada a descoberta de ouro nos rincões do Sudeste brasileiro, determinariam as ações portuguesas para a fixação, consolidação e ampliação do território sob sua posse na América. Adquirindo prioridade, procurou-se ocupar pontos estratégicos diante dos imensos vazios ao longo do litoral, ao mesmo tempo em que se criou condições de defesa pela possibilidade de ataques estrangeiros, garantindo a posse institucional do território com a ocupação regular normatizada.

Entre fins de 1719 e meados de 1721, a freguesia de Desterro e as vilas da Laguna, São Francisco, Curitiba e Paranaguá foram percorridas pelo Corregedor Geral de São Paulo, Rafael Pires Pardiniho, que deixou registrada suas impressões sobre as condições da vida administrativa, civil e econômica da região. Laguna, a mais distante das vilas, foi a primeira a ser visitada, demonstrando a necessidade e o interesse da metrópole em normatizar o seu

estabelecimento no extremo meridional do território de forma a garantir uma base à expansão em direção ao rio da Prata¹³⁹.

Em carta enviada ao Rei D. João V, Pardino declarou “ser fácil abrir caminho a partir da vila da Laguna, donde se lhes podem introduzir gado, que se conduzam, e tragam pelas praias do Rio Grande de São Pedro, com que brevemente se estabeleceram neles grandes fazendas de currais”¹⁴⁰.

Em Laguna, Rafael Pires Pardino encontrou 300 (trezentas) pessoas habitando 42 casas de pau a pique, cobertas de palha e sem arruamento¹⁴¹. Os homens trajavam pobremente capotes e tamancos, sendo raras as pessoas alfabetizadas¹⁴². Viviam do comércio da farinha de mandioca, do peixe seco e das carnes salgadas, bem como da cordoaria de cipó imbé¹⁴³.

Rafael Pardino baixou 93 provimentos sobre a ordenação do território, os quais foram devidamente registrados, estabelecendo normas para a construção, materiais a serem usados e de como situar as edificações. A rusticidade e a fragilidade das habitações mostrava “a necessidade de se construir olarias de telhas e tijolos, para melhor edificação das casas”¹⁴⁴. Ao ordenar que se instalassem olarias, demonstrava claramente a intenção de edificar construções sólidas, objetivando corrigir o aspecto, a resistência das edificações e sua confiabilidade à defesa.

Com a edificação da Igreja voltada para a orla lagunar, sentido Oeste, contrariava-se o princípio preconizado por Vitruvius (2007, p. 221) de que, “todas as aras dos deuses estejam direcionadas para o oriente”. Mas, alertava Vitruvius (2007, p. 222), “se a natureza do lugar impedir, deve-se mudar os ordenamentos dessas orientações, de modo que a maior parte do recinto fortificado da cidade possa ser avistada a partir dos templos dos deuses”.

Desta forma, tendo a igreja indicado a praça e a localização central, Pardino estabeleceu o primeiro “Código de Posturas”, regulamentando o traçado das ruas, além das normas para as construções estratégicas à defesa, demarcou o rocio da Vila, isto é, seu perímetro urbano, entre o Porto e os morros, indicou a localização do Paço Municipal, fixou o *core* da vida religiosa, política, econômica e social da povoação. Ordenou Pardino que:

¹³⁹ Em 1715, Portugal teve o reconhecimento de sua posse sobre a colônia de Sacramento, tornando-se importante garantir este reconhecimento, dadas as contínuas ameaças da Coroa Espanhola (Nota do autor).

¹⁴⁰ Carta do Ouvidor Rafael Pires Pardino ao Rei D. João V, 30 de agosto de 1721. (Revista Monumenta, vol.03, nº10, p. 22-23).

¹⁴¹ Cabral (1956, p. 97).

¹⁴² Segundo Ulysséa (1953, p. 13). Grifo nosso (negrito).

¹⁴³ Conforme Cabral (1987, p. 51).

¹⁴⁴ Capítulo XXXV- Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardino (Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

Os Oficiais da Câmara fizessem casas para o Conselho. Deviam ser feitas de pedra e cal. Duas de sobrado, uma que servisse para as Audiências e outra para as Vereanças, fazendo-se cadeia separada, tendo grades de ferro. As ditas casas serão feitas com a magnificência devida (**Casa de Câmara e Cadeia**). Não havendo na povoação uma só casa de pedra, nem ao menos coberta de telhas. Ordenou que ninguém faça casa sem obtenção de licença da Câmara. Esta medirá o terreno, indicará o local (**Padronização das Edificações**), sendo que as casas que de aí em diante se fizessem fossem arruadas, de modo que uma rua se visse doutra banda (**Arruamento retilíneo, regular- “Rua Direita”- Reta**). Devem todas ser na mesma carreira (**Alinhamento das Edificações**). A primeira (rua) que se fizesse fosse perto da igreja, de cuja porta principal fique direita ao mar (**Visão da muralha/Linha da praia**). Depois desta se iam formando as demais, em quadra (**Geratriz do Traçado, perpendicular à praia**). Que nenhuma (rua) tivesse menos de 40 palmos de largura (Cerca de 8 metros) (**Normatização da Largura das Ruas**). Que na beira do mar ficasse uma rua, cujas portas e janelas olhassem para o mar. Em caso algum dar-se-ia licença para que ficasse alguma com quintal para o mar. Porque, além de ficar disforme a povoação, destrói a fortificação da Vila. Poderá haver ocasião em que seja preciso defender-se do inimigo que venha pelo mar (**Defesa do Assentamento- A cidade fortaleza**). Nesta rua ficarão os Paços do Conselho, Cadeia, uma praça larga, no meio da qual estará o pelourinho (**Edifícios Públicos e a Praça Civil**). Deverão ser demolidas as casas de palha e pau-a-pique que existam com costas para o mar¹⁴⁵ (**Definição da Muralha**). (observações entre parêntesis e em **Negrito**, nossas).

Nesta estrutura da arquitetura da Cidade da Laguna, traçada por Pardiniho, identificam-se alguns princípios estabelecidos por Vitruvius, abordados em seu “Tratado de Arquitetura”, os quais merecem ser discutidos. Conforme Vitruvius (2007, p. 81), “as obras comuns públicas dividem-se em três classes, sendo a primeira a defesa, a segunda a religião e a terceira a utilidade pública”. Vitruvius (2007, p. 81) ainda dividia esta implantação em duas partes, “uma das quais consiste na instauração dos recintos fortificados e das obras comuns nos lugares públicos; a outra diz respeito ao levantamento dos edifícios privados”.

O plano não é o projeto de uma ação futura, mas um agir no presente segundo um projeto. Porém, sem a ideia de um futuro não pode haver plano. O projeto de Pardiniho se constitui e um conjunto arquitetônico, concebido segundo a época e, hoje preservado, faz referência ao passado em que foi construído, enquanto um conjunto de signos preestabelecidos pelo urbanismo lusitano e largamente utilizado no estabelecimento do domínio colonial português.

De forma geral, os alinhamentos estruturais da geratriz do Plano Urbano da Laguna em seu sistema ortogonal se enquadrariam dentro dos moldes estabelecidos pela Provisão Régia de 1747, estipulando regras para a distribuição dos casais, normativas que imprimiriam forma ao traçado urbano, cujos pontos de partida foram as laterais da praça central.

¹⁴⁵ Provimentos, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardiniho (Capítulos XVIII, XXX, XXXI, XXXII-, Apud Dall’Alba, 1976, p. 96). (Grifo nosso, **negrito**).

4.2.1.3 A Geratriz do Plano Urbano da Laguna- Ruas da Matriz, da Praia e da Fonte

Conforme se pode constatar, é fato que nas cidades de origem portuguesa, a escolha do sítio está condicionada a melhor acomodação sobre as linhas naturais do terreno e na definição do perímetro de defesa, buscando dentro destas condições adaptar um traçado xadrez à topografia. Em Laguna, a posição da porta da igreja em relação à praia definiu a linha geratriz do Plano Urbano, até mesmo porque a linha da praia se determinava claramente a definir a muralha na tradição portuguesa de construção das cidades.

Ponto de partida a partir do qual Pardino, postado à porta da igreja, definiu o alinhamento das ruas e casas, determinou o Ouvidor que a primeira rua “se fizesse fosse perto da igreja, de cuja porta principal fique direita ao mar.

Figuras 39; 40- Gravura J. B. Debret, C. 1824 ; Visão “Direita” da igreja à praia, C. 1933



Fonte: Jaramillo (2016, p. 136)



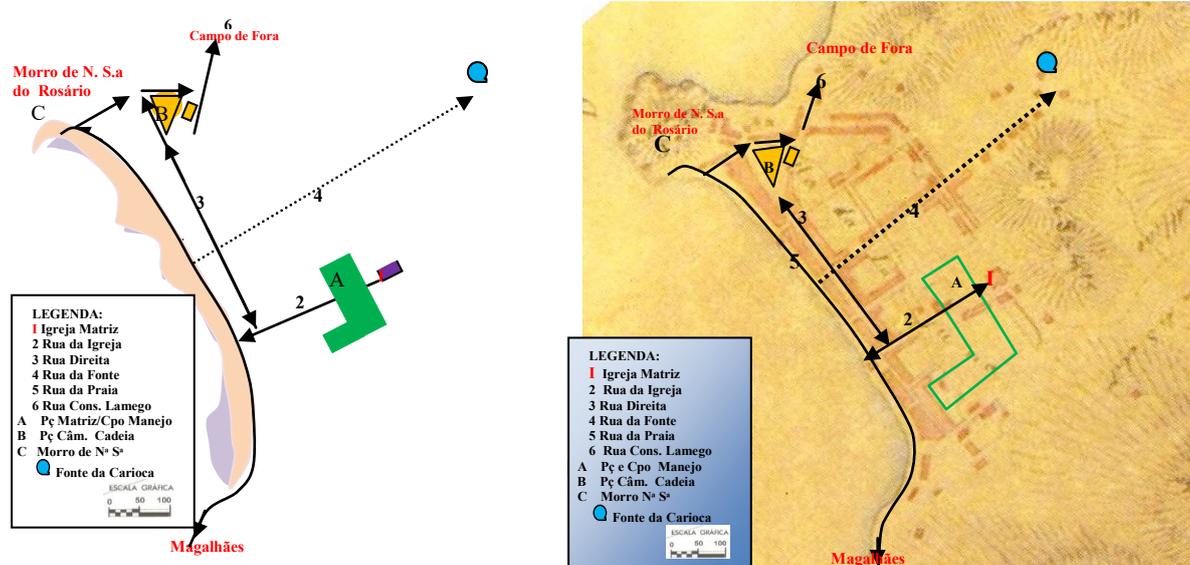
Fonte: www.facebook.com/lagunascbrasil/photos

Portanto, estabeleceu-se como geratriz uma linha a partir da Igreja, de cuja porta principal o Ouvidor Rafael Pardino avistou a praia em visada direta e, a partir desta se iam formando as demais, em quadra”¹⁴⁶. Sentença de suma importância, compreendendo uma linha reta com 202 metros de comprimento, tal distância, entre a porta da igreja e o alinhamento original da praia, serviu como escala para os mapas elaborados neste trabalho.

A visão do porto, a partir da matriz, dá origem ao plano urbano, o caminho em direção à Fonte, a cidade portuária com o seu ancoradouro natural, o alinhamento frontal a Rua da Praia, a esplanada em leque colúvio-aluvionar e a adaptação do sistema de ruas, procurando um traçado ordenado, a convergência às portas de entrada e saída pelos “Campos de Fora” da cidade e o Magalhães, formando todo um arranjo ao interligar espaços funcionais.

¹⁴⁶ Conforme Dall’Alba (1976, p. 96). Grifo nosso (**negrito**).

Figuras 41; 42- Esquema das Vias Estruturantes



Fonte: Adaptado de Planta da Villa da Laguna. Início Séc. XIX- Apud Jaramillo (2016, p. 37).
(Marcações do Autor)

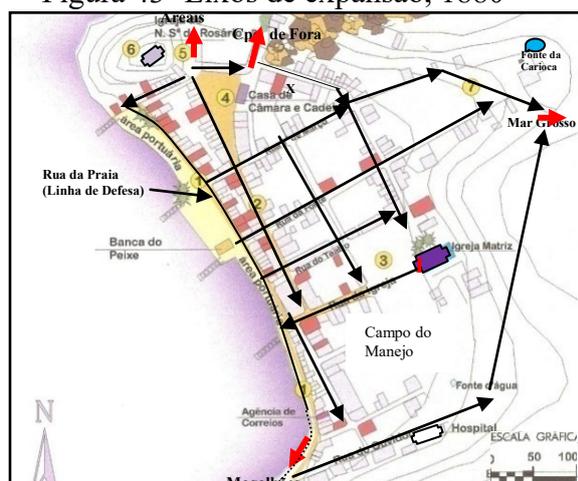
Cabia adequar nestas linhas os sítios para a implantação de edifícios singulares e suas respectivas praças, formando os pontos de articulação ou de inflexão das vias estruturantes da malha urbana. Conforme preconiza Vitruvius (2007, p. 104), “distribuídas as vielas e dispostas as praças, há que proceder, de acordo com a utilidade pública e o interesse comum, à escolha das áreas para o foro e restantes espaços comuns”.

Destacou o Ouvidor também a situação de isolamento em que se apresentavam “as casas separadas umas das outras”¹⁴⁷, determinando que passassem a ser geminadas, ou seja, constituindo quadras fechadas, retangulares e orientadas pela linha da praia. Basicamente, se define uma malha regular com uma estrutura ortogonal formada por ruas e quarteirões buscando o formato em quadrados.

Desenvolviam-se ruas paralelas à Rua da Igreja, pioneiramente a Rua da Fonte, e transversais orientadas paralelamente à Rua da Praia, primeiramente a Rua Direita, estruturando um pequeno número de quarteirões, de forma sensivelmente retangular, com a maior dimensão ligeiramente paralela à linha da costa, configurando-se a malha urbana original. Com efeito, a frente da linha de costa e a vista para o mar desempenham papel preponderante na determinação da centralidade quando da estruturação do campo urbano.

¹⁴⁷ Capítulo XXX (Provimento, Normas e Código do Ouvidor Geral Rafael Pires Pardino, Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

Figura 43- Eixos de expansão, 1880



Fonte: Adaptado de Lucena (1998)

Com o adensamento inicialmente concentrado no entorno da Praça da Câmara e Cadeia¹⁴⁸, contornando o Morro do Rosário até a Praia do Potreiro, se expandindo para o Campo de Fora, Rua da Praia e em direção à Matriz e à Fonte, configura-se uma malha urbana sensivelmente ortogonal, definindo quarteirões retangulares orientados pela linha da praia e a Rua Direita, seguindo a determinação de Pardiniho que, “as casas daí em diante se fizessem fossem arruadas, de modo que uma rua se visse doutra banda”¹⁴⁹.

Figura 44- A Rua Direita, atual Raulino Horn, C. 1920



Fonte: Dall’Alba (1976, p. 149)

Acompanhando o alinhamento reto da Rua Direita, os quarteirões ganham maior dimensão e regularidade no centro da malha urbana, alinhando-se em paralelo ao mar. Desta forma, as ruas que se dispunham perpendicularmente à praia tendiam a adquirir importância crescente, assumindo posteriormente a direção dominante do traçado. O fato é que, o esquema

¹⁴⁸ Ulysséa (1943).

¹⁴⁹ Idem.

retangular não deixava de manifestar-se quando encontrava poucos empecilhos naturais. O resultado, um traçado surpreendentemente regular concentrado no centro da malha.

Porém, a pequena planície colúvio-aluvionar em Laguna apresentava pouca profundidade para a implantação de um maior número de ruas longitudinais paralelas à linha de costa. O traçado geométrico seguiu o esquema inicial, adaptando-se às sugestões topográficas, conforme a tradição lusitana. A rotina e não a razão abstrata, de acordo com Holanda (1995, p. 109), “foi o princípio que norteou os portugueses, estes preferiram agir por experiências sucessivas”.

Laguna adentrava o século XIX com o Plano Urbano em cumprimento as normas para o alinhamento das construções determinadas pelo Ouvidor Pires Pardinho. A exígua profundidade do vale limitou em três, as vias paralelas à Rua da Praia. A largura, levemente mais generosa, possibilitou a implantação de oito ruas perpendiculares à linha de costa, obstaculizadas em seu prolongamento pelas encostas. As ruas da Fonte no centro da malha urbana e do Ouvidor na encosta Sul romperiam o morro ao fundo da vila, rumo à praia de mar aberto, o “Mar Grosso”. Sendo assim, conclusivamente, o traçado geométrico seguiu o esquema inicial, adaptando-se às sugestões topográficas.

De fato, em Laguna, assim como nas cidades construídas sob o domínio lusitano, mesmo acompanhando a linha curva do relevo, principalmente nas bordas d’água ou encostas, conseguiu-se implantar um modelo com traçados que seguiam princípios regulares pré-estabelecidos sem serem geometricamente rigorosos, conforme já desenvolvidos e experimentados noutros contextos coloniais anteriores.

A partir de 1747, os colonos açórico-madeirenses ao chegarem à Laguna encontraram características urbanas similares aos sítios insulares de suas origens, os quais se situavam em baías abrigadas, com boas condições de ancoradouro natural, protegidas nos extremos por acidentes naturais que defendiam o porto e a cidade. Com suas peculiares vivências cotidianas e sociais, a imigração açoriana engendrou consequências tão intensas que, mesmo hoje, segundo Reis (2012, p. 48), “após várias gerações, imprime marcas profundas na paisagem, na cultura do habitante e na economia, não só na Ilha de Santa Catarina, mas em todo litoral catarinense”.

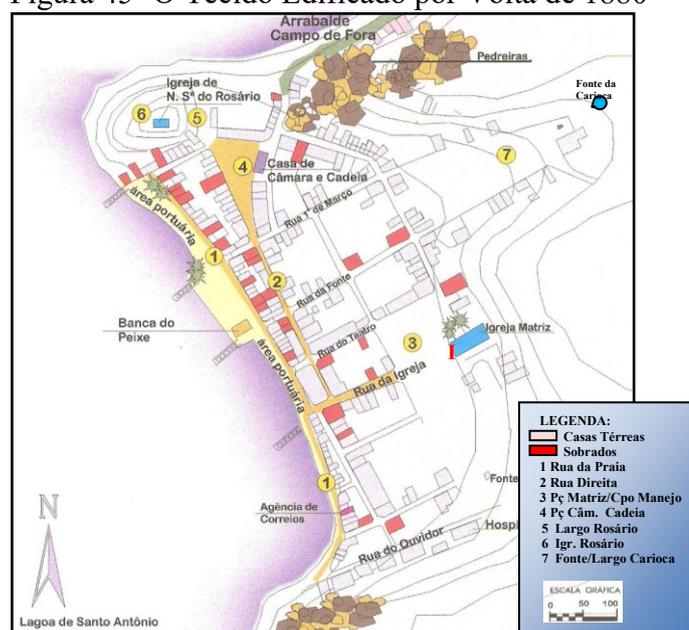
Na Laguna, na parte baixa junto ao mar, assim conforme se observa nas ilhas dos Açores e Madeira, de acordo com Teixeira (2011b, p. 155), “a ocupação do território era feita através de um caminho que se desenvolvia ao longo da costa. Este caminho se transformará

na principal rua do aglomerado, papel que continua a assegurar até os dias atuais, em muitos casos”.

Quanto a edificação, tratou o Corregedor de evitar a alienação de propriedade sem a intenção de construir em curto prazo, versando sobre a obtenção dos terrenos e sua edificação em até seis meses¹⁵⁰.

Ao passar pela cidade em 1820, Auguste de Saint-Hilaire registrou suas impressões sobre a vila e arredores, descrevendo o comércio e suas particularidades. De acordo com o naturalista francês, “as casas de negócio eram bem sortidas, as ruas eram estreitas, mas direitas e pavimentadas com uma mistura de areia, terra preta e cascalho¹⁵¹. Tinham as casas boa aparência e eram em geral, de alvenaria” (SAINT-HILAIRE, 1978, p. 78). Complementa este autor que, “as casas de Laguna são feitas de pedra e cobertas de telhas; a maior parte só tem um pavimento, contudo veem-se vários sobrados, quase todos bem conservados”. (SAINT-HILAIRE, 1936, p. 200).

Figura 45- O Tecido Edificado por Volta de 1880



Fonte: Adaptado de Lucena (1998)

O assentamento pioneiro se estrutura em torno dos espaços de uso coletivo, lugares comuns na ação colonizadora e articulados entre si, palco de atividades rituais na construção de um imaginário social com seus simbolismos arquetípicos. De fato, adquirindo primordial

¹⁵⁰ Capítulos XXXIII e XXXIV- (Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardini, Apud Dall’Alba, 1976, p. 97).

¹⁵¹ Referia-se ao pavimento proporcionado pelo material oriundo dos Sambaquis (Nota do Autor).

significado, os espaços de uso público, a Igreja, a Praça, o Trapiche frontal e, segundo Teixeira, (2002, p. 59) “os espaços edificados no seu perímetro, símbolos do poder político, econômico e religioso, vão afirmar esse lugar como espaço de centralidade”.

Conforme a “Descrição Geographica da Cidade da Laguna e suas freguesias” realizada pelo Juiz Municipal Francisco Rodrigues da Costa¹⁵² e publicada em 1882 no periódico “A Verdade”:

Na cidade a edificação é regular; notando-se alguns prédios importantes, contando-se para mais de **600 casas térreas e cerca de 20 sobrados**. As ruas principais (**da cidade**) são: **Direita, Praia**, Conde D'Eu, 1 de Março, 7 de setembro (do **Theatro**), Almirante Lamego (**Campo de Fora**), Voluntário Carpes, Voluntário João Firmiano, Tenente Benevides, Fernando Machado, Tenente Bessa (**Fonte**) e outras, as ruas e as casas são numeradas a sistema de placa. Na cidade, à Rua do Coronel Fernando machado, se acham as repartições das mesas de rendas provinciais e gerais, e à Rua da Praia, o correio¹⁵³. (Grifo, **negrito**, do Autor).

Neste espaço, a posição da Igreja Matriz, Casa de Câmara e Cadeia e a praça do comércio junto à orla portuária constituem-se em lugares e edifícios comuns às cidades nessa mesma diretriz urbana portuguesa. Os edifícios notáveis estabelecem a continuidade temporal a um fato do passado no espaço presente, as vias articulam os lugares, dão vida à cidade e proporcionam visadas privilegiadas dos pontos estruturantes da malha. As principais funções urbanas estão relacionadas a edifícios monumentais ou singulares que comportam os poderes, político, econômico e religioso, simbolizados, segundo Allain (2004, p. 133), “pelo tríptico medieval, prefeitura-mercado-catedral”.

Laguna em sua arquitetura predominantemente eclética, variados ornamentos em composição única associada ao traçado das ruas adaptando a malha ao relevo, apresenta edifícios singulares estrategicamente localizados que imprimem significados ao espaço. A orla comercial portuária, marcando os lugares de labor e trocas comerciais, traz pelo propósito original de sua fundação um significado histórico e simbólico na leitura de sua forma.

No âmbito da memória, a permanência de determinadas características são importantes, identificando e tornando única cada forma urbana construída por um fato dentro de um determinado período de tempo. Neste sentido, a permanência do uso do solo aparece como uma característica do processo, acompanhando a transformação da forma urbana. As características do uso e ocupação do solo produzem indícios materiais que permitem

¹⁵² Juiz Municipal, tendo entrado em exercício em 23 de setembro de 1877. Não é natural de Laguna. Homem culto, conhecedor da história, da economia, da agricultura, da jurisprudência. Escreve muito nos jornais. Pesquisador. Correto na linguagem, lógico, ordenado (DALLA'ALBA, 1976, p. 108).

¹⁵³ A Verdade- Laguna, 15 de outubro de 1882, pp. 01-02.

identificar a época de sua construção por conterem aspectos culturais da sociedade e sua transformação no tempo.

4.2.1.4 Largos e Praças

Duas praças são propostas para Laguna nos provimentos do Ouvidor Rafael Pardinho, uma religiosa e militar contínua ao Campo do Manejo e a outra, uma praça cívica situada frontalmente à Casa de Câmara e Cadeia, comportando o foro, o entorno do espaço aberto comportaria os edifícios públicos. Em Laguna, as ruas “da Matriz” e “Direita” configuram este destino às praças, assim como outras vias em confluência às mesmas. A Praça da Casa de Câmara e Cadeia nasceu como parte compositiva do projeto institucional, a outra, um largo para a procissão e o campo do manejo das tropas, foi se estruturando formalmente como praça ao longo do tempo de formação da cidade.

Figura 46- Conexão das Praças e Espaços Públicos, 1880



Fonte: Adaptado de Lucena (1998).

O edifício e Praça da Câmara e Cadeia adensou a ocupação em seu entorno. Desta forma, separadas a igreja e a administração, formam-se duas praças, destinadas a funções distintas, corroborando com a tradição, segundo Teixeira (2011b, p. 13), “de praças múltiplas nas cidades portuguesas. Numa delas estava localizada a igreja, com o cruzeiro, enquanto na outra se localizava a Casa de Câmara e Cadeia e o pelourinho”. A concentração dos estabelecimentos públicos no entorno da Praça de Câmara e Cadeia justifica o adensamento inicial.

Cortando as quadras entre as praças, a Rua da Fonte rompe a malha urbana de forma independente, uma característica intrínseca à sua dupla função de fonte e largo que, ao mesmo tempo, justifica a conexão com as vias estruturantes das quadras laterais. Em suas impressões sobre Laguna no ano de 1820, assim descreve Saint-Hilaire (1936, p. 200), “a água que se bebe na cidade é muito boa; vem da montanha e chega até um chafariz através de um aqueduto feito de pedra, medindo cerca de quatrocentos passos e construído um pouco acima do solo”.

A determinação dos eixos da cidade na direção das fontes d’água, a partir do porto e das laterais da matriz, assim como o caminho ao longo da praia, definem as correntes naturais de circulação geral, as quais resultam do âmbito geográfico, formando a base do Plano Urbano. Espaço ligado ao mar, a praça colonial litorânea, segundo Vaz (1991, p. 24), “tornou-se o primeiro espaço público claramente definido como abrigo das atividades coletivas da povoação”.

Laguna apresenta a forma urbana com os elementos funcionais bem distribuídos em que a relação entre a Rua da Fonte, a Rua da Praia e as duas praças, cívica e religiosa, articula a malha urbana, as ruas partem da praça ou vão de encontro a elas. Estas praças através das vias estruturantes se conectam a “praça do comércio”, o mercado e os labores da orla, espaço público por excelência.

4.2.1.5 Um Edifício Notável- A Casa de Câmara e Cadeia

Entre as edificações singulares e pontos notáveis, destaca-se a Igreja Matriz, a Casa de Câmara e Cadeia e o Mercado com suas respectivas praças. Tais fatos urbanos constituem um dado preciso, facilmente verificável na cidade existente, permanentes diante das suas transformações e marcam a realidade da sua estrutura, balizando os acontecimentos, marcando o tempo no espaço.

No ano de 1719, ordenou o Ouvidor que os Oficiais da Câmara fizessem o mais cedo possível casas para o Conselho. Deviam ser feitas de pedra e cal. Sendo duas em sobrado, uma voltada às Audiências e outra para as Vereanças. Os baixos servirão para recolher-se o sal¹⁵⁴ e outros objetos que viessem de fora, “fazendo-se cadeia separada, com dois sobrados, uma para moradia do carcereiro e outro e os respectivos, para a prisão, tendo grades de ferro.

¹⁵⁴ Viam-se imensos varais em que secavam o peixe para ser exportado. O sal, por isso, era um dos melhores ramos do comércio, sendo necessária a intervenção da Câmara (Galvão, 1884, p. 58).

As paredes de baixo serão de quatro palmos¹⁵⁵, pelo menos, de grossura. As ditas casas serão feitas com a magnificência devida”¹⁵⁶.

Um século depois, em 1820, a Praça e o Edifício da Câmara e Cadeia são assim descritas por Saint-Hilaire (1936, 200), “perto do Morro de Nossa Senhora, há uma pequena praça triangular, coberta de relva, onde se acha fincado o posto da justiça e na qual fica situada a casa de câmara, prédio de dois pavimentos, mas muito pequeno, cujo andar térreo é ocupado pela cadeia, segundo o costume”.

Fotos da Casa de Câmara e Cadeia em distintos momentos podem ser observados, a seguir:

Figuras 47; 48; 49- Casa de Câmara e Cadeia, 1920, 1970, atual Museu Anita Garibaldi



Fonte: Ulysséa (1956, p. 169); Dall’Alba (1976, p. 104); Foto de Ronaldo Amboni, Mar/2018.

Considerado o mais antigo edifício da Laguna e de relevante valor histórico¹⁵⁷, a Casa de Câmara e Cadeia, atual Museu Anita Garibaldi, teve sua construção iniciada em 1720, atendendo ao Provimento de Rafael Pardiniho que objetivava instalar a organização política e administrativa da vila, tendo a edificação sido concluída em 1747 contendo à sua frente uma praça triangular.

Ponto notável da geratriz do Plano Urbano, a Praça e Casa de Câmara e Cadeia tem o importante papel de elemento estrutural na caracterização da forma da cidade, assumindo, juntamente com a Matriz, o comando da malha urbana. Na composição do Plano Urbano, a disposição dos eixos, segundo Poëte (1967, p. 94), “é determinada pelos órgãos através do qual se exercem as funções urbanas. Estes são os elementos essenciais do ordenamento da cidade. O efeito do conjunto exprimirá, logicamente, a sua natureza”.

No entorno da praça frontal ao prédio da Câmara e Cadeia, conforme descreve em 1880 o Juiz Municipal Francisco da Costa, “é onde se acham todos os estabelecimentos

¹⁵⁵ Entre 80cm e 90 cm (Nota do Autor).

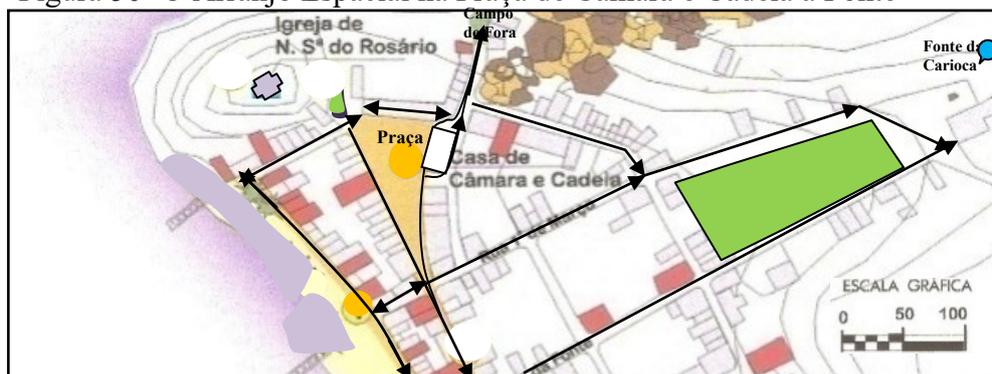
¹⁵⁶ Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardiniho de 1720 (Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

¹⁵⁷ Do gradil de ferro da sacada, foi Proclamada a República Catarinense em julho de 1839, sendo por isto denominada República Juliana, fato ocorrido na Revolução Farroupilha (1935-1945). (Nota do Autor).

públicos: a cadeia, o quartel, as salas da Câmara e Audiências, a repartição de telégrafo, a biblioteca popular”¹⁵⁸. Conforme destaca Teixeira (2012, p. 43), “os edifícios singulares se implantavam em pontos notáveis e geravam espaços urbanos com características de centralidade, habitualmente se traduziam em praças urbanas”.

No caso da Casa de Câmara e Cadeia, cabe ressaltar a implantação com uma deflexão em relação ao alinhamento da Rua Direita que possibilita o melhor usufruto estético em distintos ângulos visuais, ao mesmo tempo, se coloca alinhado em direção ao Campo de Fora. A abertura triangular da praça possibilita a conexão entre as vias convergentes e a Rua Direita. Nos vértices frontais desembocam as ruas que vêm da praia e que, por sua vez, se conectam ao Campo de Fora na margem oposta da praça, ajustando-se à organização formal do espaço.

Figura 50- O Arranjo Espacial na Praça de Câmara e Cadeia à Fonte



Fonte: Adaptado de Lucena (1998)

Os Provimentos de Pardinho definiram o traçado do Plano Urbano com o estabelecimento da edificação da Câmara e Cadeia para o final da muralha proporcionada pelo alinhamento de casas da Rua da Praia, determinando que “na beira do mar ficasse uma rua. Nesta rua ficarão os Paços do Conselho, cadeia, uma praça larga, no meio da qual estará o pelourinho”¹⁵⁹. Esta provisão encontra seus fundamentos em Vitruvius (2007, p. 104), ao afirmar que, “se o recinto fortificado se encontrar junto ao mar, a zona onde se implantará o foro deverá ser escolhida próximo do porto”.

A exigência de espaço e uma topografia adequada levaram à construção da edificação para uma quadra adentro da linha de praia e no mesmo lado proposto pelo Ouvidor-Corregedor, até mesmo, para protegê-la e não proporcionar uma abertura na

¹⁵⁸ Da Costa (A Verdade, Laguna 15 de outubro de 1882, p. 02).

¹⁵⁹ Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardinho (Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

“muralha” formada pela fachada contínua à beira mar. A localização, oposta à rota de chegada ao porto, era ideal para refúgio e parece ter sido a mais acertada, ligando-se diretamente a rua da praia por uma via no vértice direito frontal da praça, margeando o Morro de Nossa Senhora, no vértice esquerdo também realizava a conexão à praia pela Rua 1º de Março. A praça frontal imprime segurança pela presença de uma edificação oficial com acesso à fonte d’água e o Morro do Rosário como ponto elevado em apoio à defesa, a praia próxima.

4.2.1.6 A Cidade Fortaleza

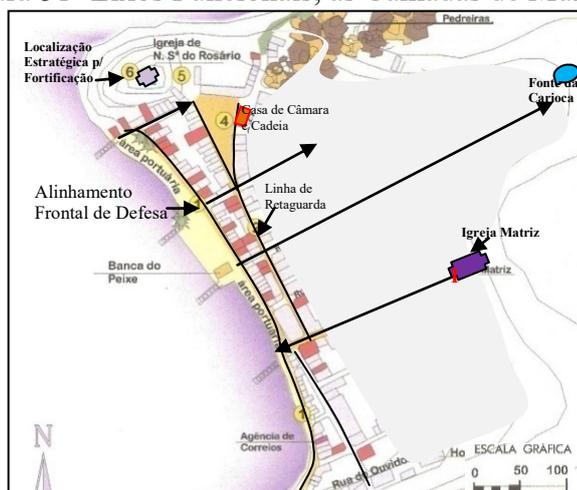
Proclamava Pires Pardiniho que uma rua se alinhasse ao longo da costa da praia com as construções geminadas e voltadas para a orla, formando assim uma barreira continua com as portas da “fortaleza” marcadas pelas ruas perpendiculares à praia, a segurança enquanto princípio norteador das demais ações¹⁶⁰. Ainda ordenava Pardiniho que as casas fossem construídas de pedra e cal, devendo “todas ser na mesma carreira”¹⁶¹, ou seja, no mesmo alinhamento, constituindo-se com isso um elemento de defesa já que alinhadas possibilitavam barrar o avanço inimigo. Nas cidades de origem portuguesa, conforme Teixeira (2012, p. 33), “o rigor geométrico das muralhas moldava a estrutura interna, que viriam a ser igualmente desenhadas de uma forma rigorosa, geométrica e concebidas em função das necessidades militares”.

A ortogonalidade do plano urbano adaptando componentes erudita e vernácula pela sobreposição da topografia plana e exigüamente limitada garantiu boas condições de defesa abrigada pelas pontas do Rosário e do Magalhães. Ao longo da costa lagunar forma-se uma rua com as casas alinhadas em paredes geminadas, todas voltadas para a praia, formando a barreira defensiva. A muralha, por princípio, tinha uma função militar e simbólica e, conforme Allain (2004, p. 62), “ajudou, a explicar o pequeno tamanho das manchas urbanas das cidades antigas”.

¹⁶⁰ “Que na beira do mar ficasse uma rua, cujas portas e janelas olhassem para o mar. Em caso algum dar-se-ia licença para que ficasse com quintal para o mar. Porque além de ficar disforme a povoação, destrói a fortificação da Vila”. (Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardiniho, Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

¹⁶¹ Idem.

Figura 51- Eixos Funcionais, as Camadas de Muralhas



Fonte: Adaptado de Lucena (1998)

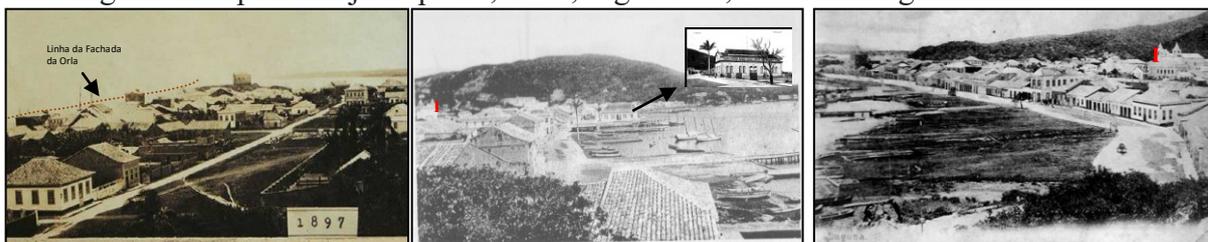
A “Rua Direita”, reta, além de linha estruturante, tinha a função defensiva. O alinhamento reto e longo facilita a comunicação de uma parte à outra por sinais através de bandeiras, cravando a regularidade ortogonal do plano e sua condição de defesa ao permitir o deslocamento das tropas para defender os pontos atacados. Ao mesmo tempo em que se tem um ordenamento regular, adaptado à topografia, permite-se controlar o território.

Na medida em que determina a demolição das casas de pau a pique e cobertas de palha, a obrigatoriedade de suas frentes estarem alinhadas e voltadas para o mar¹⁶², Pardinho garantia a segurança, a padronização do assentamento e a solidez que representava a presença, a marca da organização territorial portuguesa no território, definindo os espaços e as regras, normas à sua composição.

A observação da fachada urbana da Rua da Praia sensibiliza ao vislumbre a composição cultural nos elementos definida pela largura do lote, alinhamento, linhas de telhado, arquiteturas. Tal condição de fachada voltada à orla, frontalmente ao porto, consolidou a Rua da Praia, atual Gustavo Richard, como a principal praça de comércio. Nesta rua, segundo Ulysséa (1943, p. 29), “raras casas eram ocupadas para a moradia. Em sua grande maioria serviam de estabelecimentos comerciais”.

¹⁶² “Deverão ser demolidas as casas de palha e pau-a-pique que existam com costas para o mar”. Determinando a construção de casas de “pedra e cal” geminadas, garantia também o Ouvidor as “paredes da fortaleza”. (Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardinho, Apud Dall’Alba, 1976, p. 96).

Figura 52- Cpo Manejo 1º plano, 1897; Figuras 53; 54- Casário geminado. C. 1900



Fonte: Acervo de Dalmo Mendes Faisca; Ulysséa (2004, p. 17).

O alinhamento de casas geminadas ao longo da linha da praia com a Rua Direita em paralelo permitia a defesa na retaguarda, caso fosse necessário o recuo para dentro dos “portões” (figura 52). Ao mesmo tempo estabelecia na linha de frente, a quem chegava no porto, a fachada da cidade em linha contínua edificada de frente para a lagoa. A fachada urbana, conforme Allain (2004, p. 136), “não é apenas uma máscara, pois permite supor ou adivinhar a profundidade histórica, social e arquitetônica dos edifícios pelos elementos de decoração do conjunto edificado. As parcelas estreitas favorecem a diversidade arquitetônica e a animação da fachada”.

Ao final da muralha, a Igreja do Rosário representava uma formação mista entre acrópole e necrópole, destacando-se tal qual uma fortaleza no alto da colina protegida pelo rochedo escarpado como um refúgio de proteção para a cidade e o porto. Ponto estratégico, o morro oferecia boa visibilidade de todo o entorno, principalmente da orla portuária e do portal terrestre de entrada pelo Campo de Fora, enquadrando-se numa característica das cidades de origem portuguesa, onde as implantações urbanas se davam em lugares elevados, possibilitando melhores condições de defesa e o controle do território. Portanto, boas condições de defesa que se traduziam, segundo Teixeira (2012, p. 43), “na existência de um lugar elevado, onde se pudesse construir um castelo ou forte”.

Laguna tem registrada a construção de uma única fortificação, o Fortim de Atalaia, situado na entrada da Barra, construído em fins do século XVIII e hoje desaparecido. Estrategicamente, a cidade apresenta dois pontos peculiares para a defesa e que se articulavam entre si, a ponta da barra, junto à entrada do canal e o outeiro do Morro do Rosário. Este último, em particular, com sua restrita área de cume poderia comportar uma pequena e eficiente fortaleza, defendendo o acesso ao porto e a vila, além do Campo de Fora em seu acesso por terra, através da planície arenosa.

Em seu conjunto pela própria condição natural do sítio e pelas provisões estabelecidas por Pardinho, Laguna se colocava estrategicamente protegida. Tal composição

se justifica, conforme proclama Vitruvius (2007, p. 81), por ser “próprio da defesa, a disposição das muralhas das torres e das portas, tendo em vista repelir continuamente o ataque dos inimigos”.

As igrejas com suas grossas paredes e aberturas estreitas também se constituíam em abrigos e fortalezas para se defender de eventuais ataques. A implantação da Igreja de Nossa Senhora do Rosário se aplica ao preceito recomendado por Vitruvius (2007, p. 104), em que, “aos templos sagrados dos deuses devem lhes ser distribuídas zonas no lugar mais elevado, de onde se possa observar a maior extensão do recinto fortificado”.

A cidade e o porto da Laguna estavam protegidos por acidentes naturais, morrarias que, em seus extremos salientes, cumprem o papel das torres. No caso, tendo a linha da praia como muralha, a visão para além das fronteiras da cidade pelo largo espelho lagunar e a extensa visão do areal complementavam o sistema defensivo. Os cumes fazem o papel das torres que, de acordo com Vitruvius (2007, p. 90), “quando num ataque, se o inimigo quiser aproximar-se da muralha, os atacantes possam ser feridos nos flancos desprotegidos. Deverá haver a maior preocupação em que não haja caminho fácil para atacar a muralha, que deverá circundar locais escarpados”.

A disposição das edificações geminadas na linha da praia, formando a muralha, representou a silhueta da cidade por um longo tempo, sendo tão antiga quanto o assentamento original. A muralha impedia a extensão da cidade e esta disposição com o tempo se tornou um embaraço inútil, rompendo a barreira em direção à praia em seu crescimento restrito, a edificação se estenderia sobre aterros.

Além de influenciar no bloqueio da mancha urbana, a muralha representada pelos limites exíguos da linha de costa promove a densificação da malha “intra-muros”. Limitada na expansão por condicionantes naturais, a Cidade da Laguna manteve-se, em suas linhas gerais, dentro dos limites do Plano Urbano original, criando faixas de franjas em direção às **regiões morfológicas do Campo de Fora** e do **Magalhães**.

Conclusivamente, o Plano Urbano se consolidou com a disposição da igreja no canto direito da praça e a rua frontal a praia lagunar, ruas paralelas e perpendiculares ao porto, conectando-se com a fonte d'água. Seguindo tal premissa, o plano urbano desenvolveu-se estabelecendo um traçado em xadrez, tendo como ponto de partida a porta frontal à igreja matriz e a orientação geral dada pela praia. Nos limites da cidade, uma cintura periférica

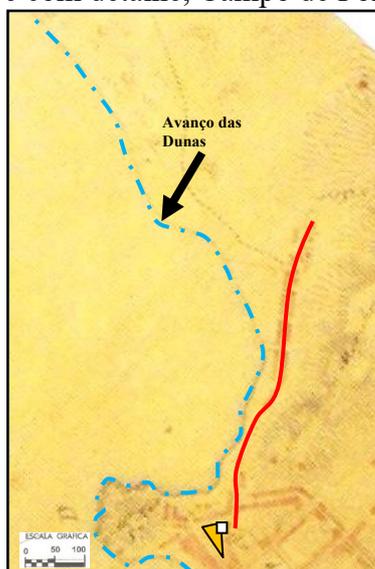
articula a identidade de diferentes **regiões morfológicas**, separando as formas produzidas em distintos períodos morfológicos.

4.2.2 Região Morfológica Campo de Fora

A partir do Morro do Rosário, a ocupação linear do **Campo de Fora** marcava o limite Norte do núcleo urbano com o avanço das dunas sobre o lodaçal em meio a área inundável e as lagoas espalhadas entre a Praia do Potreiro e o Areal. Rafael Pardiniho em 1719 fez menção ao Campo de Fora em suas provisões, ordenando que se estabelecessem os “**Campos da Vila para a parte do Norte da Lagoa de Joaquim Gomes**”¹⁶³ até o Morro do Itapirubá, entre o Mar Pequeno (**Lagoa**) e o Mar Grosso”¹⁶⁴. (Grifo em “**negrito**”, nosso). Um século depois em 1820, conforme relata Saint-Hilaire (1936, p. 200), “do lado oeste o espaço é coberto de areia pura, que os ventos amontoam e tornam a espalhar, intermitentemente”.

A “Planta da Villa da Laguna e arredores”, realizada na primeira metade do século XIX, ilustra a situação da margem lagunar alcançando o quintal das Casas alinhadas no lado esquerdo da rua geral do Campo de Fora, conforme se pode observar:

Figura 55- Mapa Geral e com detalhe, Campo de Fora. Início Séc. XIX



Fonte: Arquivo Histórico do Exército/RJ- Apud Jaramillo (2016, p. 37)

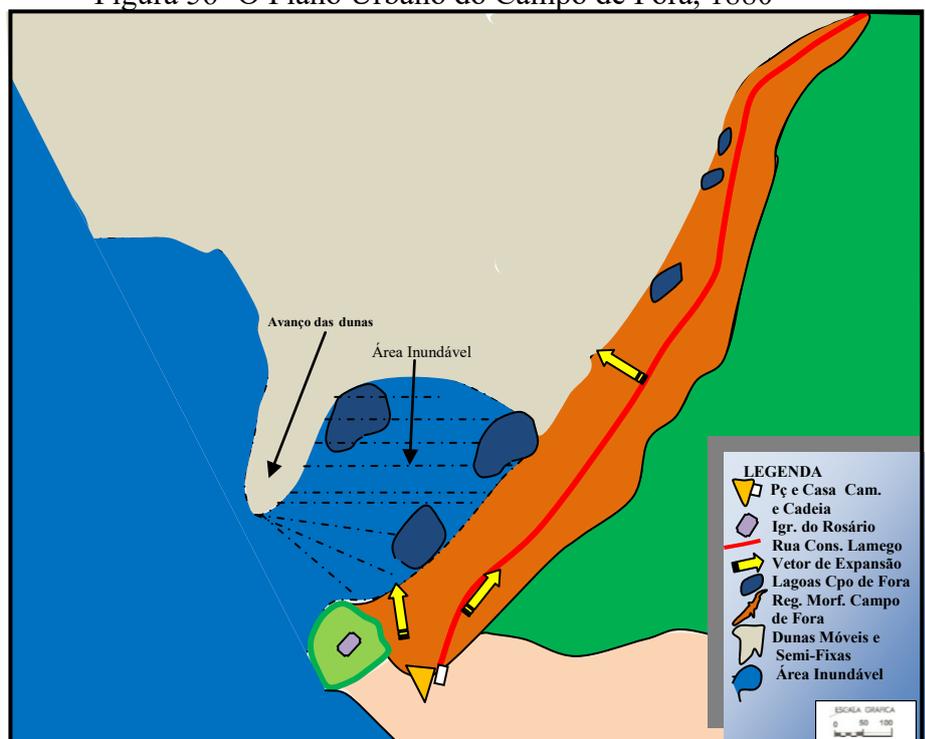
¹⁶³ Última lagoa ao longo da Rua Conselheiro Lamego, local onde seriam estabelecidos a estação e Armazém da ferrovia (Nota do Autor).

¹⁶⁴ Provimto, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardiniho (Apud Dall’Alba, 1976, p. 97).

Contornando o sopé da montanha, a rua geral do Campo de Fora tem as imposições naturais de sua limitação às amenidades da área plana estável e restrita, determinando o traçado linear ausente de regularidade que contrasta com a cidade e o porto em seus quarteirões na medida do possível regularmente estabelecidos. Para além da porta da cidade na extremidade norte do Campo de Fora, a extensão das dunas e o infinito oceano ampliam a sensação natural do isolamento litorâneo meridional.

A partir da margem da lagoa, junto ao Campo de Fora, o terreno não oferecia barreira ao avanço das marés, constituindo-se em área de banhado, evidenciando-se vegetação da categoria de agrupamentos varzosos e na outra margem dunas móveis, fixas e semifixas, consideradas áreas impróprias à ocupação humana. Gradativamente, as dunas avançavam sobre a área inundável. Conforme descreve de Galvão (1881, p. 17), “um arrabalde inteiro, o Campo de Fora, se já não desapareceu deve-se a circunstância de haver o cômodo que avança sobre ele ter passado paralela a algumas braças de distância, para Oeste. Outro, porém, já rompeu mais próximo, aterrando os quintais das casas”.

Figura 56- O Plano Urbano do Campo de Fora, 1880



Fonte: Arquivo Histórico do Exército/RJ- Apud Jaramillo (2016, p. 37) (Marcações do Autor)

O Campo de Fora, embora apresentasse, até o ano de 1880, uma tipologia de edificações bem mais apurada que o Magalhães, possuía uma área de ocupação extensa por

sua condição linear e reconhecida como uma continuidade da malha, a partir da Praça da Câmara e Cadeia, pela Rua Conselheiro Lamego. À medida que se afastava, naturalmente, o tecido edificado era mais rarefeito e, embora apresentassem características tipológicas variadas, assumiam um caráter rural com quintais e os típicos laranjais, assim como as chácaras, atribuindo-lhe o caráter de “arrabalde”.

Os limites à expansão do Campo de Fora podem ser entendidos pelo fato de que, ao mesmo tempo em que havia o avanço das dunas, por outro lado, conforme descreve Ulysséa (1943, p. 60), “a lagoa banhava toda a encosta do Morro do Rosário, alcançando o fundo dos quintais, diferenciando-se de um subúrbio como parecia o Magalhães”.

O trecho mais próximo à cidade no **Campo de Fora** apresentava edificações de gosto apurado, até mesmo pelas funções que abrigava como os cartórios de órfãos, ausentes, cível, criminal, tabelionato de notas e hipotecas, escritório do procurador da câmara¹⁶⁵. Tais estabelecimentos concentravam-se na proximidade da cidade, junto à a Praça de Câmara e Cadeia, onde se concentravam os estabelecimentos públicos- a cadeia, o quartel, as salas da câmara e audiência, a repartição de telegrafo, a biblioteca popular, e na Rua do Fogo as escolas públicas¹⁶⁶.

Tal assentamento considerado uma área anexa ao centro, até fins do século XIX, era percebido como uma continuidade da cidade, considerado como arrabalde ou lugar de recreio, onde moravam algumas famílias tradicionais da cidade.

4.2.3 Região Morfológica Magalhães

A primeira referência ao Bairro Magalhães, por sua vez, é feita por Pardinho ao estabelecer que os “**Campos de Magalhães** servissem de criação de gado dos moradores da Ilha”¹⁶⁷. O processo de formação dessa área envolve, tradicionalmente, a ocupação de classes de alta renda nas proximidades da encosta do morro ocupadas por chácaras e de baixa renda formada por pescadores, trabalhadores da atividade marítima e portuária, comércio e funcionários públicos subalternos. A ocupação do Magalhães em área com pouca infraestrutura, porém próxima da área urbanizada, apresenta um traçado viário na maior parte

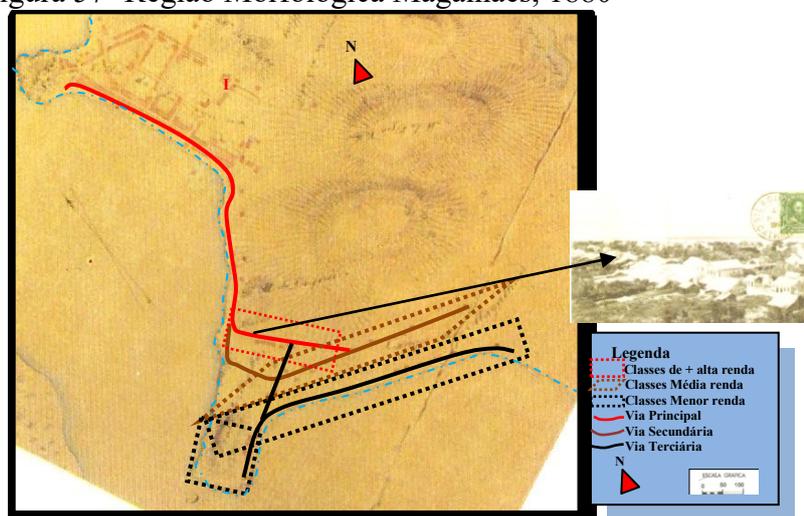
¹⁶⁵ Da Costa (A Verdade, Laguna, 15 de Outubro de 1882, p. 02).

¹⁶⁶ Idem.

¹⁶⁷ Provimento, Normas e Código do Ouvidor Rafael Pires Pardinho no “Capítulo XXXIX”, (Apud Dall’Alba, 1976, p. 97).

de sua extensão territorial com lotes fora dos padrões, indicando a espontaneidade do assentamento.

Figura 57- Região Morfológica Magalhães, 1880



Fonte: Arquivo Histórico do Exército/RJ- Adaptado de Jaramillo (2016, p. 37).

O Bairro Magalhães em sua faixa litorânea, ainda por volta de 1880, era formado por um percentual significativo de categorias mais pobres da população como pescadores e marinheiros, por isso existia uma certa segregação, compondo-se à princípio, segundo Ulysséa (1943, p. 12), de “alguns pequenos ranchos ou casas de palha na rua da praia. Os residentes na cidade não se aventuravam ir ao Magalhães à noite, sobretudo para o interior do bairro. A região era marcada por estereótipos negativos, sendo seus moradores apelidados de caboclos”. Porém, cabe ressaltar, de acordo com Mumford (2008, p. 554), “a vida mais gregária e amigável é vivida nas ruas mais pobres”.

Foi a partir de meados do século XIX, segundo Villaça (2001, p. 210), “que essa tendência de segregação das classes sociais se acentuou, pois na própria sociedade com o desenvolvimento do capitalismo, as classes sociais começaram a se definir melhor”.

Uma “Descrição Geográfica da Cidade da Laguna e suas freguesias”, publicada em 1882, traz detalhes sobre as regiões morfológicas e seu desenvolvimento. Conforme o referido artigo, “o **Magalhães** aumenta extraordinariamente. À princípio se compunha de alguns pequenos ranchos ou casas de palha na rua da praia; hoje, porém, se estendeu a edificação a tal ponto que causa admiração o seu desenvolvimento repentino. Há nele prédios bem construídos”¹⁶⁸.

¹⁶⁸ A Verdade, Laguna 15 de outubro de 1882, (pp. 01-02).

A referência ao **Magalhães**, propriamente dito, excluía a área das chácaras e indicava o espaço sem maior ordenamento entre o centro da planície e a linha d'água, o que leva a creditar que a Rua de Bragança em alinhamento regular a partir da Rua Calheiros de Graça era reconhecida como parte integrante da cidade, assim como o Campo de Fora. Em relação a este outro lado, considerado inicialmente como uma **não** extensão da cidade, segundo Ulysséa (1943, p. 13), “havia certa aversão entre os moradores da cidade e do **Magalhães**, isto é entre as pessoas de menor destaque social”.

Estendendo-se o caís de atracação do Centro em direção ao Canal da Barra, o Bairro **Magalhães** ascenderia em importância, acompanhando o desenvolvimento do comércio com o estabelecimento de depósitos e uma profusão de trapiches com a implantação de infraestrutura que viria sobre aterros. Em Laguna, empreendimentos e equipamentos voltados aos serviços portuários, defesa e controle oficial produziram carreiras de prestígio como armadores¹⁶⁹, militares de patente, políticos e prósperos comerciantes.

O **Magalhães** distribuiu-se pela planície limitada entre a encosta do Morro e a margem do canal de acesso ao porto, predominando ao longo do canal as habitações de pescadores e chácaras na planície em direção às encostas. Ao mesmo tempo em que a população ribeirinha era temida pelos moradores da “cidade”, a parte do **Magalhães** que ficava em direção ao morro e se localizavam as chácaras era considerado pela população, de acordo com Costa (1882, p. 01), “como arrabalde ou lugar de recreio, onde moravam alguns abastados proprietários”¹⁷⁰.

Movimento recorrente na segunda metade do século XIX foi o deslocamento das camadas de mais alta renda para arrabaldes próximos aos centros urbanos, onde podiam desfrutar de propriedades mais amplas e sua aprazível privacidade. Os mais abastados, conforme salienta Reis Filho (2010, p. 153), “vinham habitar em chácaras, na periferia dos grandes centros. Os bairros desse tempo, mesmo quando destinados às camadas mais abastadas, tinham sempre uma aparência heterogênea”.

Única e, conseqüentemente, principal via de acesso do Centro ao Magalhães, a Rua da Paixão no lado sul do caís central, posteriormente denominada Calheiros da Graça, constituía-se em um caminho à beira da lagoa com as casas na encosta à margem oposta à

¹⁶⁹ O armador de navios é também o comerciante exportador e importador, homem abastado, cuja influência se estende pela dependência de negócios, às zonas povoadas circunvizinhas (ULYSSEÁ, 1956, p. 18).

¹⁷⁰ Da Costa, A Verdade (Laguna, 15 de outubro de 1882, p. 01).

beira d'água. Esta via apresentava seu simbolismo por ser a saída Sul em direção ao Canal da Barra que, ao cruzar, conduzia aos Campos do Rio Grande.

Os vetores e áreas de expansão no Magalhães podem ser observados no mapa:

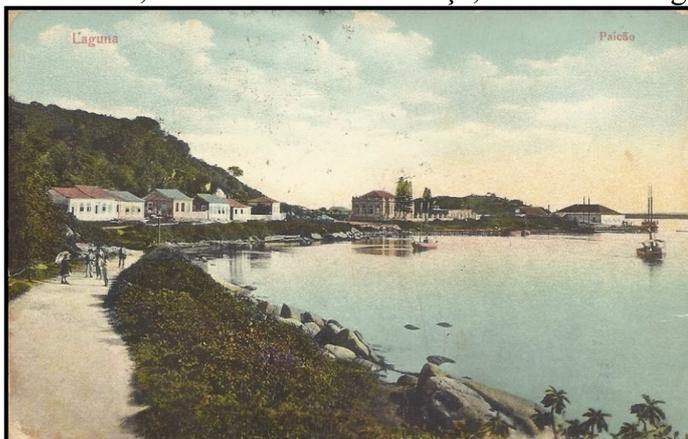
Figura 58 - Mapa das Áreas e Vetores de Expansão no Magalhães



Fonte: Planta do DNPVN, 1946. (Marcações do autor)

A partir de um bolsão de expansão pela Rua da Paixão desenhou-se, ainda no século XIX, franjas compreendidas por chácaras, residências tipicamente urbanas nos dois eixos principais (Ruas Bragança e Navegantes). Outra mancha de ocupação estendeu-se ao longo do Saco do Magalhães com a peculiaridade das ocupações litorâneas de baixa renda, ao mesmo tempo em que a estrutura portuária se alonga em direção à Ponta do Magalhães. Na margem oposta deste eixo, às chácaras ocupam até à margem do morro, área gradativamente ocupada pela população de maior renda.

Figura 59- Rua da Paixão, atual Calheiros da Graça, Acesso ao Magalhães. C. 1900



Fonte: Foto de Cartão Postal

Havia o requinte na tipologia das edificações das casas de chácaras, dispostas no interior da planície arenosa próximas ao sopé do Morro, as quais assinalavam um sinal maior do progresso obtido pelas categorias de comércio e transportes vinculadas à atividade portuária. A arquitetura da segunda metade do século XIX, de acordo com Reis Filho (2010, p. 154), “correspondeu, em geral, a um aperfeiçoamento técnico dos edifícios e a um esforço para a incorporação dos benefícios mais recentes da sociedade industrial”.

A valorização das atividades marítimas levou a um surto de desenvolvimento e, já em 1750, conforme Galvão (1881, p. 75), “não tinha a Villa menos de oito sumacas e lanchões, que faziam o seu comércio de cabotagem e este número foi aumentando com o tempo”.

Ao longo do tempo, a intensificação das atividades de comércio e navegação impulsionou o desenvolvimento deste bairro costeiro com o estabelecimento de armazéns de carga ao longo da linha de costa sobre aterros à margem lagunar frente à Rua da paixão, atual Calheiros da Graça.

4.3 O CICLO DE PROGRESSO DA CIDADE DA LAGUNA

O que chamamos progresso está enclausurado em cada terra e desaparece com ela no mesmo palco estreito, vivendo na sua prisão como numa imensidão que carregou com o mais profundo desprezo o fardo de seu orgulho (BENJAMIN, 2007, p. 67).

A crescente movimentação comercial levou a melhoria das condições de uso do espaço urbano com a instalação de serviços. Laguna ao entrar no último quartel do século

XIX experimentava as melhorias urbanas propiciadas pelo avanço técnico da sociedade¹⁷¹. Neste período, a cidade recebia o aporte de colonos europeus com destino às terras ao longo dos vales do Rio Tubarão e Urussanga, fator que dinamizaria o consumo e a produção no sul do Estado, fomentado a movimentação portuária de sua praça comercial. Promissores projetos de comunicação viária que atenderiam a Laguna estavam em curso, entre os quais constavam duas ferrovias, a D. Pedro I e a Thereza Christina, além do Canal de Navegação D. Afonso.

Na Laguna no decorrer do século XIX deixavam anualmente o porto, segundo Saint-Hilaire (1936, p. 200), “uma vintena de embarcações de maior porte, com destino ao Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Montevideú, e nesse número se incluem pelo menos doze que pertencem a comerciantes da região. É principalmente no Rio de Janeiro que estes últimos fazem sortimentos para suas lojas”.

Sobre as ruas eram depositados o material retirado dos sambaquis. Em sua passagem por Laguna no ano de 1820, referindo-se a este pavimento utilizado de longa data, Saint-Hilaire (1978, p. 78) relata que, “as ruas eram pavimentadas com uma mistura de areia, terra preta e cascalho, bem batida, de tal sorte que, nos dias de chuva, pouca lama se formava no seu leito”.

A “Descrição Geográfica da Cidade da Laguna e suas freguesias” publicada no periódico “A Verdade” no ano de 1882, anunciava que, “estão calçadas todas as ruas, fez-se um chafariz na carioca para as pipas de água. Construiu-se ótimas estradas”¹⁷². De fato, os investimentos se materializam em parte na atividade imobiliária, expressando-se nos imóveis de um dado ciclo, identificando as fases de crescimento ou estagnação da cidade.

O intenso movimento do porto colocava Laguna em destaque, frente às demais cidades catarinenses. Tal posição alçava a classe dos comerciantes lagunenses a grande prestígio social e em franca ascensão econômica. Segundo ressalta Ulysséa (1956, p. 26), “por volta de 1880 os armadores da cidade, também proprietários de importantes casas comerciais, desfrutavam de uma situação invejável, e a população, em geral, de melhores condições de vida”.

Na década de 1880, com a entrada dos imigrantes e a exploração do carvão de pedra, Laguna deslança para o progresso. Seu porto em franco movimento, a expansão colonial no

¹⁷¹ Conforme relata Ulysséa (1956, p. 26), “em 1867, trocam-se as primeiras comunicações telegráficas com a capital da Província”. Acrescenta Dall’Alba (1976, p. 50) que na cidade, “inaugurou-se uma regular iluminação a gás, em 1876”.

¹⁷² Da Costa- A Verdade (Laguna, 15 de outubro de 1882, p. 02).

sul catarinense abre promissoras expectativas. Tal período pode ser considerado o auge da vida econômica, social e cultural de Laguna, refletindo na qualidade arquitetônica das construções, principalmente, da área urbana central, erguendo suntuosas residências, prédios públicos, o teatro e o cinema.

O desenvolvimento comercial repercute na edificação de moradias e estabelecimentos, surgindo uma arquitetura aprimorada com elementos do ecletismo, predominante na segunda metade do século XIX, expressão do maior poder aquisitivo de determinadas categorias, principalmente comerciantes e armadores. Erguiam-se os sobrados¹⁷³, abrigando o comércio no térreo e a moradia no pavimento superior. O cais do porto alargou-se para receber os armazéns e depósitos, distribuídos longitudinalmente pela linha de atracação, estocando os produtos.

Neste momento em que Laguna testemunhou um desenvolvimento urbano significativo, as construções no centro histórico adquiriram ares de suntuosidade. A implantação das novas edificações nos lotes urbanos aos poucos se modifica, as casas térreas e os sobrados passaram a conviver com novos prédios e residências de estilo eclético e jardins laterais. Surgiram nesta época o Teatro Sete de Setembro (1858), a tipografia do primeiro jornal (1876), o hospital (1879).

Ao final do século XIX, o processo de crescimento ocorre de forma ainda articulada com os princípios iniciais que nortearam o plano urbano. A cidade ganha forte impulso em suas atividades comerciais pela movimentação no porto, concentrando-se os sobrados nas ruas da Praia e Direita. Por este tempo, novas descobertas despontavam com o desenvolvimento da ciência e suas aplicações técnicas, possibilitando inventos mágicos, como a eletricidade e a lâmpada elétrica; a máquina fotográfica; o telégrafo; o telefone; o fonógrafo; o cinema.

Em Laguna, as mentes dos políticos, jornalistas e comerciantes locais se apresentavam impregnadas pela ideologia do progresso contínuo, o avanço irreversível da modernidade. A chegada da ferrovia estimulou esta ideia de um ciclo de prosperidade e continuidade pela presença dos maquinismos da era moderna, avançando pelas colônias sul catarinense, consagrando Laguna como o grande centro de convergência da região. A função

¹⁷³ Os principais tipos de habitação eram o sobrado e a casa térrea, sendo possível caracterizá-los pela diferença entre seus pisos: assoalho no sobrado e de “chão batido” na casa térrea. Sob este aspecto, nota-se a relação entre os tipos de habitação e os estratos sociais. A ideia de habitar numa casa de “chão batido” se ligava à pobreza e, num sobrado, à de riqueza (REIS FILHO, 1968, p. 158).

do centro urbano de Laguna evoluíra, passando de lugar de defesa e de poder para um lugar predominantemente comercial, de serviços e trocas culturais.

4.4 EPÍLOGO

Somente o espaço permite apreender o futuro, através do presente e também do passado, pela incorporação de todas as dimensões do real concreto. Os processos espaciais são condicionantes duráveis das ações inovadoras (SANTOS, 1994, p. 130).

O porto com a linha curva da praia, as fontes d'água e a praça frontal à matriz acabaram por determinar o traçado urbano com o alinhamento das ruas em sentido paralelo e perpendicular à praia. Ao percorrer as ruas da Laguna, apesar de algumas oscilações no alinhamento em respeito à topografia, evidencia-se uma notável regularidade no traçado emoldurado pela variedade ornamental arquitetônica peculiar que lhe dá uma personalidade muito singular.

Depreende-se da análise que o Núcleo Central e o Campo de Fora apresentavam uma composição mais homogênea na distribuição das classes, tratando-se de uma ocupação com raízes históricas sedimentadas em uma relação de reconhecimento entre seus ocupantes, enquanto o Magalhães se apresenta de forma mais heterogênea já sob influência das distinções de classes com a segregação espacial entre as mesmas, conforme imposições decorrentes do século XIX.

Uma vez realizada a caracterização deste Período Morfológico Histórico, a evolução do sítio urbano da Laguna até atingir seu auge, quanto ao predomínio do transporte marítimo, torna-se premente compreender as transformações ocorridas em fins do século XIX pelo viés da implantação do transporte ferroviário no sul catarinense, sua vinculação ao capitalismo mundial e ao desenvolvimento urbano, sob a liderança inicial da Inglaterra. Cabe alertar, “a história não se encerra com os períodos históricos, o mundo está sempre começando de novo e, com ele, cada comunidade, cidade, quarteirão”¹⁷⁴.

¹⁷⁴ Geddes (1994, p. 178).

5 A INOVAÇÃO FERROVIÁRIA



Um exemplo impressionante do tamanho da força simbólica natural que pode ter as inovações técnicas são os trilhos da estrada de ferro, com o mundo onírico peculiar e inconfundível que a eles se associa (BENJAMIN, 2007, p. 194).

O presente Capítulo se apresenta como um suporte ao entendimento do contexto de introdução da inovação ferroviária no sul catarinense, discorrendo sobre os distintos momentos da implantação dos trilhos, construção das obras de arte e estações, assim como da expansão da atividade carbonífera e ferroviária, procurando caracterizar estes ciclos e o desenvolvimento urbano para inserir a importância da Laguna, a “Cidade-Região”, no advento da Revolução Industrial.

Parte-se de uma breve e sucinta explanação da origem da ferrovia, enquanto elemento auxiliar ao deslocamento das cargas de minério das profundezas das minas de carvão até a aparição da locomotiva que integraria minas-indústrias e portos. Num primeiro momento, caracteriza-se a sua gênese pela demanda das indústrias têxteis de suprirem de fonte e de energia à emergente máquina a vapor e o acelerado ritmo da sociedade industrial, arrastando-se pelo mundo em uma sanha desenvolvimentista que extrapolava os investimentos de capitais e seu retorno sem muitas garantias de dividendos.

Associada ao transporte de cargas homogêneas, as primeiras implantações ferroviárias no Brasil estavam relacionadas à produção cafeeira no sudeste e canavieira do nordeste, expandindo-se avassaladoramente nas primeiras décadas da segunda metade do século XIX. A dependência do carvão e as conhecidas jazidas de carvão atiçariam a cobiça inglesa e traria a primeira ferrovia implantada em solo catarinense, a *The Donna Thereza Christina Railway e Company Limited*, estimulando a colonização do sul do Estado.

Por fim, as estações ferroviárias implantadas ao longo da linha em locais estratégicos ao atendimento às áreas de colonização impulsionaram o surgimento de núcleos urbanos que viriam a formar a rede urbana vinculada às áreas de mineração na região carbonífera catarinense. A demanda por um porto adequado ao embarque do carvão permeia o presente

tópico e insere Laguna em uma luta constante à manutenção de sua atividade portuária, assim como a implantação da indústria siderúrgica no contexto do desenvolvimento do Complexo Carbonífero Catarinense. Esta contextualização conduz à compreensão da abordagem morfológica relacionada à ferrovia na Cidade da Laguna, tema do próximo Capítulo que sucede ao presente em desenvolvimento.

5.1 A GÊNESE FERROVIÁRIA- INOVAÇÃO TÉCNICA, ESPAÇO E TEMPO

A emergência da indústria ferroviária e a revolução industrial são consequências da invenção da máquina a vapor, fomentando o desenvolvimento da siderurgia e a suprema importância do carvão como combustível às máquinas ainda no Século XVIII. O acelerado processo de industrialização ocorreu nos países que possuíam este combustível fóssil em grandes reservas no decorrer do Século XIX e primeira metade do Século XX, deslocando recursos, equipamentos e populações para as áreas de extração mineral e emprego industrial.

Axiomas na propulsão da industrialização, o carvão e o ferro assumem papel preponderante na construção da civilização moderna. Elo entre a mina e a indústria e destas aos portos e centros consumidores, a ferrovia torna-se elemento indissociável da sociedade industrial. É fato que tenha ocorrido uma nova percepção na progressão do tempo e na transformação da sociedade pelo avanço da industrialização e suas implicações sobre a cidade, todas fundadas na ciência e na concepção de progresso. Fundamentalmente, o que a mantém e a faz desenvolver são os avanços técnicos e científicos, o sucesso das inovações técnicas.

A máquina a vapor, criada por James Watt em 1777, promoveu uma verdadeira revolução tecnológica, sendo aplicada pioneiramente no tear mecânico por Edmund Cartwright em 1789 para a tecelagem de algodão. Com isto, as peças de madeira das indústrias têxteis foram sendo substituídas por engrenagens de ferro, intensificando a exploração deste minério e do carvão. O desenvolvimento da indústria têxtil, exigindo a utilização de máquinas construídas em ferro, impulsionou a indústria siderúrgica.

A máquina a vapor, criada com a Primeira Revolução Industrial em andamento, reestruturou o sistema produtivo¹⁷⁵, consolidando-se como a principal força motriz para as

¹⁷⁵ O desenvolvimento das estradas de ferro, ao mesmo tempo em que levará os viajantes a se confraternizarem nos vagões, excitará em alto grau a atividade produtiva dos homens (BENJAMIN, 2007, p. 645).

mais variadas máquinas que comporiam o complexo industrial como a movimentação de locomotivas, navios e máquinas fabris.

O avanço do transporte ferroviário possibilitou a colonização de vastas áreas da superfície terrestre promovidas pelo deslocamento de grandes quantidades de minérios, cargas diversificadas e passageiros. A locomotiva a vapor fazia chegar a matéria-prima às indústrias e os produtos aos consumidores dispersos e em expansão pelo mundo, ocasionando uma derradeira revolução nos transportes com agilidade, rapidez e grande capacidade de carga.

Portanto, criava-se um processo “motocontínuo” onde o carvão, ao mesmo tempo em que era utilizado como fonte de energia na propulsão de locomotivas, tornava-se indispensável na produção do ferro¹⁷⁶ à fabricação de máquinas e que, movidas a carvão, demandavam maior consumo deste mineral extraído e transportado sobre trilhos, desde as profundezas das minas até as fábricas. O carvão em abundância estimulava a indústria, possibilitando-a de produzir regularmente o ano inteiro, sem interrupções devidas a falta cíclica de energia. Desta forma, de acordo com Mumford (2008, p. 544) “em um sistema de negócios baseado em contratos e em pagamentos a termo, essa regularidade era altamente importante”.

O emprego da máquina a vapor de Watt para o transporte sobre linhas férreas alterou as dimensões do processo produtivo pela grande quantidade de matéria prima e combustível fornecida às fábricas, tornando possível uma concentração muito maior tanto de indústrias quanto de trabalhadores. Ao passo que removia o próprio trabalhador para mais longe, segundo Mumford (2008, p. 543) “o novo combustível vinha aumentar muito a importância dos campos de carvão e promover a indústria, ali ou em lugares acessíveis por canais ou estradas de ferro”.

Movida por este impulso, a cidade e seus limites extremamente definidos foram totalmente transformados no lapso temporal de um século, entre 1750 e 1850, emergindo de uma interação intensa de forças técnicas e socioeconômicas que não encontram precedentes, consolidando-se definitivamente ao atingir a segunda metade do século XIX. Lançando um olhar sobre os pilares da evolução técnica deste período, destaca-se a produção em massa de trilhos de ferro. A partir de 1767, conforme destaca Benjamin (2007, p. 40), “o trilho torna-se a primeira peça de ferro moldado, precursor da viga de ferro”.

¹⁷⁶ O ferro associa-se, portanto, imediatamente a momentos funcionais da vida econômica (BENJAMIN, 2007, p. 193).

Com a difusão da locomotiva, a partir de 1830, a fábrica movida a vapor passou a produzir em larga escala para o mercado mundial, tornando-se o principal fator de impulso às áreas de congestionamento urbano, sendo amplamente estimulado pelo novo sistema de transportes. A energia desenvolvimentista estava concentrada nos campos carboníferos, onde era possível minerar o carvão, concentrá-lo em armazéns e fornecê-lo a baixo preço por meios eficientes de locomoção.

Neste ímpeto, a produção de ferro inglesa multiplicou-se por quarenta, alcançando dois milhões de toneladas por ano em 1850. Diante de tão vultosa produção, surge a necessidade de abrir mercado para absorvê-la e, na segunda metade do século XIX, de acordo com Frampton (1997, p. 13), “os países industrializados começaram a exportar estruturas pré-fabricadas de ferro fundido para o mundo inteiro”.

Num primeiro momento, a ferrovia sobreporia o espaço, alcançando-o em seu papel informativo pela difusão das técnicas e novos modos de vida e formas de produção. Tal evolução, até a atual aceleração contemporânea, segundo Santos (2008, p. 29), “tem de ser vista como um momento coerente da história. Para entendê-la, é necessário e urgente reconstruir, no espírito, os elementos que formam a nossa época e a distinguem de outras”.

Fruto da máquina a vapor, a locomotiva reinaria absoluta nos rincões por ela alcançados, rompendo as dificuldades do relevo pelo caminho de ferro que, associada à navegação, trouxe a modernidade ao transporte, permitindo a transposição do espaço em menor intervalo de tempo¹⁷⁷. A velocidade do comboio ferroviário e do navio a vapor surpreendeu a todos.

Em fins do século XIX, o desenvolvimento técnico espantaria ainda mais os atônitos olhos dos expectadores da marcha industrial e a revolução nos transportes prosseguiria em alta rotação com a invenção do motor a combustão interna. O aparecimento do veículo automotor tornaria longínquo o fim deste mesmo século, anunciando a transição entre as Eras “Paleotécnica”¹⁷⁸ e “Neotécnica” que se distanciariam à medida que avança o século XX com a difusão dos automóveis e o rápido desenvolvimento do avião.

¹⁷⁷ A matéria que transforma o espaço-tempo é incomparável a qualquer outra. O movimento por si só constitui certa felicidade, mas a euforia mecanicista da velocidade vem a ser outra coisa: é fundada, no imaginário, sobre o milagre do deslocamento (BAUDRILLARD, 2004, p. 75).

¹⁷⁸ À ordem antiga, Paleotécnica, segundo Geddes (1994, p. 67), “pertencem os complexos das minas de carvão, junto com a máquina a vapor e a maior parte de nossa manufatura do gênero; da mesma forma, as estradas de ferro”.

Em uma análise comparativa com a “Idade da Pedra” e seus Períodos “Paleolítico” e “Neolítico”, Patrick Geddes dividiu o avanço técnico da Idade Moderna em dois períodos, distinguindo a “Era Industrial” em duas fases, através de neologismos como era “Paleotécnica” e “Neotécnica”. Desta forma, conforme Geddes (1994, p. 67), “podemos distinguir os elementos primeiros e mais rudes da Era Industrial como Paleotécnicos; os mais novos e ainda incipientes, como Neotécnicos”.

A Era Paleotécnica corresponderia ao período de desenvolvimento das minas de carvão, da máquina a vapor e das ferrovias, marcando o aparecimento e uma caracterização típica das cidades industriais com a exploração das minas sem os devidos cuidados com os resíduos decorrentes da atividade. A visão Paleotécnica das cidades, conforme coloca Geddes (1994, p. 180) “apresenta resultados muito semelhantes, inclusive quanto aos seus passados igualmente desprezíveis, mostrando-se profundamente impraticável, imprevidente e improdutiva”.

Por sua vez, a Era Neotécnica emergiu como promessa de superação, considerando a evolução técnica com o advento da eletricidade e do motor a combustão como um passo à frente no período industrial propondo a relação harmoniosa entre homem e natureza. Portanto, conforme ressalta Geddes (1994, p. 179), “através da união e harmonia vitais entre arte e ciência que caracteriza a ordem Neotécnica, é possível dirimir a desordem Paleotécnica”.

Este autor manifesta a extrema confiança nos efeitos libertadores das emergentes tecnologias propulsoras da Era Neotécnica e na nova configuração urbana projetada pelas inovações técnicas. Dentro desta perspectiva, com uma pequena melhoria na desordem Paleotécnica, segundo Geddes (1994, p. 193), “tudo pode ser rejuvenescido, reerguido, vivificado por uma nova visão de arte, e também da ciência”.

A história do homem sobre a Terra apresenta-se entrelaçada com rupturas progressivas. A natureza artificializada marca uma grande mudança na história humana em sua relação com o meio em que se insere. De acordo com Santos (2008, p. 46), “a cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente”.

A Inglaterra encontraria a concorrência francesa no desenvolvimento da indústria. Em meados do século XIX, foram descobertas imensas jazidas ferríferas no maciço central francês, justificando grandes investimentos em uma extensa malha viária, dotando a Capital e

o território com uma admirável estrutura ferroviária, movimentando a produção de ferro¹⁷⁹. Legítimo ícone de Paris, a Torre Eiffel erigiu-se como símbolo deste gigantesco movimento da França e do mundo moderno, cujos pilares, originados de viadutos ferroviários, segundo Frampton (1997, p. 32), “exemplificam um método e uma estética que alcançaram o seu apogeu no projeto da Torre Eiffel”.

A França, enquanto promovia uma revolução científica com o desenvolvimento do Ciclo Ideal de Carnot¹⁸⁰, também promovia sua revolução nos transportes, interligando-se radialmente com outras grandes cidades europeias pela sua própria situação continental e possibilidades de expansão. Por outro lado, a Inglaterra transporia os oceanos, avançando com os trilhos pelo mundo, buscando matéria-prima, comercializando o carvão combustível e difundindo os produtos da indústria.

Os investimentos britânicos, num primeiro momento, expandiram-se externamente para o Norte dos Estados Unidos, onde tinham os seus mais fortes interesses. Mas, difusamente, alcançavam qualquer outro local economicamente viável, nunca uma única nação havia exercido hegemonia mundial como a dos britânicos no correr do século XIX. Desde então, de acordo com Hobsbawm (1977, p. 327), “só a Inglaterra poderia reivindicar para si o título de oficina do mundo”.

A evolução técnica possibilitou a ruptura de abissais obstáculos naturais, oceanos, canais, grandes cânions, montanhas, vales profundos, estimulando a mobilidade da população, propagando uma informação em sintonia e sincronização com o ritmo acelerado da história. A percepção sobre a importância desta evolução ressalta o real significado dos fatos¹⁸¹, incorporando constantemente novas realidades e novas ideias ou, em outras palavras, contribuindo para levar-se em conta o tempo que passa e tudo muda.

5.2 A FERROVIA NOS TRILHOS DO MUNDO

¹⁷⁹ Para se entender a dimensão deste movimento, “em 1848, entraram em Paris 5.763 toneladas de ferro; em 1854, 11.771 toneladas; em 1862, 41.666 toneladas; em 1867, 61.572 toneladas” (BENJAMIN, 2007, p. 191).

¹⁸⁰ Nicolas Léonard Sadi Carnot, físico e engenheiro militar, aos 28 anos em 1824, publicou suas *Réflexions sur la puissance motrice du feu et sur les machines propres à développer cette puissance*, propondo a criação de uma máquina térmica funcionando em ciclo ideal para melhor rendimento e que ficaria conhecido como ciclo de Carnot (Nota do Autor). Ver: VAN WYLEN, Gordon J.; SONNTAG, Richard Edwin. Fundamentos da Termodinâmica Clássica. São Paulo: Edgard Blucher. 1976. 565 p.

¹⁸¹ É em sua própria existência técnica que o objeto encontra os elementos de sua mitologia moderna (BAUDRILLARD, 2004, p. 120).

Diante de tais testemunhos, ó seita progressiva, vangloriemo-nos do poder da locomotiva, vangloriemo-nos do vapor e das estradas de ferro (HOBSBAWM, 1982, p. 187).

As ferrovias constituíram-se no símbolo emblemático do capitalismo e da modernidade, durante todo o correr do século XIX e as primeiras décadas do século XX, quando um aparato mecânico, fumegante e móvel se difundiria pelo mundo, entrando no imaginário da construção de um novo tempo. A locomotiva, construída em ferro e movida a vapor d'água produzido com a queima do carvão, lançava com seu gigantismo a experiência e consolidação de uma nova era, operando rupturas instantâneas na relação espaço-tempo, estimulando a imaginação sobre o progresso futuro.

A locomotiva e os trilhos, serpenteando por vales e colinas, proporcionaram a sensação de vivenciar-se um novo tempo que tomava a forma de ares coletivos nas estações ao se ter a experiência do avanço técnico na transposição do espaço, abrindo-se uma cortina na dimensão espaço-temporal¹⁸². A estrada de ferro, signo representativo do avanço da revolução industrial, se expandira pelo continente europeu e alcançava o mundo¹⁸³ pela eficiência e a velocidade de um comboio ferroviário.

A exploração em larga escala das minas de carvão incitaria ao transporte sobre trilhos, ainda no século XVIII. A transformação da energia térmica em energia mecânica fez surgir a máquina a vapor que, movimentando êmbolos pela pressão do vapor d'água, permitiu girar a roda de onde emerge a locomotiva conectada a vagões como meio para o transporte de grande quantidade de cargas e passageiros.

A máquina a vapor sobre a linha férrea, surgida ainda nas três primeiras décadas do século XIX, seria seguida pelo desenvolvimento rápido de um modal de transporte que exigiu a implantação de uma gigantesca infraestrutura completamente inovadora.

O primeiro experimento ferroviário com resultados efetivos teve seu ponto de partida em Londres, quando o engenheiro Richard Trevithick em 1804 construiu um veículo de transporte terrestre com força motriz mecânica à vapor¹⁸⁴ deslizando sobre trilhos e que viria a ser utilizada para transportar minério de ferro no País de Gales. Pioneiramente, os trilhos

¹⁸² Pode-se aí configurar tanto em localidade perdida quanto época irresgatável (HARDMAN, 1988, p. 39).

¹⁸³ Após o pioneirismo inglês, “as primeiras pequenas linhas foram abertas nos Estados Unidos em 1827, na França em 1828, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837” (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

¹⁸⁴ Richard Trevithick foi pioneiro ao demonstrar uma locomotiva rodando em trilhos de ferro fundido (FRAMPTON, 1997, p. 14).

foram utilizados para o transporte do minério desde o interior das minas até a superfície, através de vagonetes.

Este invento evoluiu até se tornar a moderna locomotiva a vapor, impulsionadora da revolução industrial. Tal maquinismo foi aperfeiçoado pelo também inglês George Stephenson que, a partir de 1814, mostraria o futuro a transitar sobre trilhos ao criar a célebre locomotiva “The Rocket”. Esta experiência viabilizou o transporte ferroviário ao desenvolver uma velocidade de 47 km/h, apresentando caldeira tubular e chaminé para a saída do vapor, promovendo o equilíbrio entre consumo e a energia térmica produzida.

Figura 60- A Locomotiva “The Rocket”



Fonte: <http://mogloguk.blogspot.com.br>. Acesso em: 12/04/2016

A Revolução Industrial ganhou impulso quando os meios de produção se concentraram em grandes fábricas, empregando a máquina a vapor no processo. Invenções realizadas no decorrer do século XVIII corroborariam com o avanço tecnológico nas fábricas. Conseqüentemente, a necessidade de carvão mineral, combustível para a máquina que impulsionava a revolução industrial, levou à aplicação imediata ao transporte de minério em grande quantidade para abastecer as caldeiras e manter em franco funcionamento a indústria.

Com a inauguração do primeiro serviço ferroviário, seguiu-se rápido o desenvolvimento de uma infraestrutura de transporte completamente nova, a ferroviária. Dos experimentos de Stephenson com a “The Rocket” resultaria, através do apoio de industriais ingleses, a montagem da primeira fábrica de locomotivas em 1823, marcando a ligação ferroviária desde um campo de extração de minério em Durham até o litoral em Stockton-Darlington no mês de setembro de 1825, quando a “Locomotion”, a primeira locomotiva em

funcionamento regular, percorreu o percurso de 51 km com 600 passageiros e 60 toneladas de carvão¹⁸⁵.

Embora priorizasse o transporte de carvão, a primeira linha com horário rigoroso e regular de passageiros viria a ser implantada em 1830 num percurso de 63 km¹⁸⁶. Este trecho atraiu a curiosidade de uma parcela significativa da população¹⁸⁷, principalmente porque inaugurava o primeiro viaduto e túnel para a passagem de um comboio desta magnitude, remetendo à sua própria origem dentro da terra¹⁸⁸. Neste evento, uma massa de 400 mil pessoas assistia ao espetáculo da viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester. Esta atônita multidão, de acordo com Hardman (1988, p. 23), “projetava a materialização da imagem de progresso em construções e eventos que representavam os grandes espetáculos da moderna sociedade”.

Ainda no mesmo ano de 1830, o primeiro trem circularia na França entre Saint Etienne e Lyon. Na Alemanha, a primeira estrada de ferro foi inaugurada em 1835, entre Nürnberg e Fürth. Nos Estados Unidos, o primeiro trem para passageiros passou a circular em 1839 entre Charleston e Hamburg na Carolina do Sul, utilizando locomotiva inglesa.

Inovações, constantemente introduzidas na produção de locomotivas, foram responsáveis pela popularização do transporte ferroviário, difundindo-se por todos os continentes. A razão para esta rápida expansão, segundo Hobsbawn (1977, p. 61), “estava na paixão aparentemente irracional com que os homens de negócios e os investidores atiraram-se na construção de ferrovias”.

A ferrovia, ao mesmo tempo em que possibilitava a exploração e o deslocamento de muitas toneladas de carvão, estimulava a produção de ferro, criando uma dualidade e um ciclo produtivo que impulsionava sua expansão de modo a absorver a produção ao mesmo tempo em que tornava acessíveis matérias primas e minérios em várias partes do mundo, alimentando um ciclo ininterrupto.

A produção de carvão na Grã-Bretanha nas primeiras duas décadas das ferrovias (1830-1950), triplicou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. A produção inglesa de

¹⁸⁵ Conforme Frampton (1997, p. 14).

¹⁸⁶ Em 1830 havia cerca de algumas dezenas de quilômetros de ferrovias em todo o mundo- consistindo basicamente na Liverpool- Manchester (HOBSBAWN, 1977, p. 62).

¹⁸⁷ O novo origina-se na aparência, pertencente as imagens produzidas pelo inconsciente coletivo (BENJAMIN, 2007, p. 48).

¹⁸⁸ O trem de ferro que desaparece em um túnel dentro das montanhas, parece retornar à sua própria origem, onde repousa a matéria da qual ele próprio foi feito (BENJAMIN, 2007, p. 520).

ferro, multiplicando-se em larga escala, atendia a uma indústria que demandava para cada quilômetro de linha (trilhos paralelos) cerca de 200 toneladas de ferro¹⁸⁹.

As ferrovias impulsionaram de maneira avassaladora o desenvolvimento econômico dos locais onde fora implantada. Os trens ganhavam velocidade, chegando a atingir a marca de 72 quilômetros por hora no ano de 1877. Sua importância regional está relacionada ao produto transportado, a conexão com outros modais, cidades atendidas e o quantitativo de população atingida. As estradas de ferro e a navegação a vapor aproximaram as jazidas de minérios e matérias primas dos centros de produção e, destes, aos mercados consumidores.

Sob a ação destes novos agentes emergia uma cidade que se apresentava em transformação pelo uso da energia térmica nas fábricas e no transporte pela ferrovia, as quais se firmavam como bases econômicas geradas pela exploração das minas de carvão, o forte incremento à produção de ferro e o emprego da máquina a vapor como fonte de energia mecânica e dos maquinismos dela advindos.

Esta nova forma de agregação e organização urbana sustentava-se na dependência do carvão como fonte de energia e de fontes de matérias primas de origem cada vez mais distantes, compensando-a com a abertura de mercados para absorver os excedentes da indústria mecanizada. Ao mesmo tempo em que ocorria o avanço tecnológico na indústria metalúrgica, através de vultosos investimentos¹⁹⁰, as ferrovias se desenvolviam e se tornavam o meio de transporte mais eficiente e seguro, fomentando socialmente a invenção de novas formas de organização corporativa e administração¹⁹¹.

Desta forma, a construção de ferrovias colocava em movimento a indústria pesada, movimentando materiais, equipamentos e mão de obra dos centros produtores para remotos lugares do mundo. Em síntese, o problema resumia-se meramente em, “colocar um mercado suficientemente vasto de maneira suficientemente rápida ao alcance dos homens de negócios” (HOBSBAWM, 1977, p. 59).

Ainda no fim da primeira metade do século XIX, a estrada de ferro entra na América Latina, avançando rapidamente por vários países, a construção da primeira ferrovia no sul do

¹⁸⁹ Conforme (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

¹⁹⁰ As estradas de ferro exigiam capitais tão gigantescos, assim, um grande número de burgueses teve que confiar seu precioso dinheiro (BENJAMIN, 2007, p. 620).

¹⁹¹ “A companhia por ações, o investimento de responsabilidade limitada” (MUMFORD, 2008, p. 533).

continente americano seria implantada no Peru em 1849, avançando na sequência para países como o Chile, Brasil e Argentina¹⁹².

Neste período, as ferrovias estavam apenas na infância, embora já fossem de considerável importância prática na Grã-Bretanha, nos Estados Unidos, na Bélgica, na França e na Alemanha¹⁹³. Mas, os países industrializados em marcha acelerada na produção de ferro exportavam o excedente para vastas extensões do mundo através das ferrovias e, de acordo com Benjamin (2007, p. 640), “a marca histórica da estrada de ferro consiste no fato de representar o primeiro meio de transporte e, sem dúvida, também o último, até as grandes embarcações transatlânticas a vapor, no transporte de grandes massas”.

Inegavelmente, a máquina a vapor a serviço do transporte de grande massa associou capital aos empreendimentos ferroviários, movimentando a indústria, impulsionando a construção de ferrovias nas mais longínquas terras em busca do carvão para combustível e das matérias primas necessárias à indústria, ao mesmo tempo, difundindo bens de consumo industrializados. Desta forma, o transporte ferroviário teve papel central na cadeia de produção, colocando a economia industrial em acirrada corrida para a busca do lucro e da acumulação de capital, as ferrovias foram o cavalo de aço do sistema capitalista, acelerando sua expansão pelo mundo.

5.3 OS TRILHOS DA FERROVIA NO BRASIL

Além de inegável e triunfante, a tecnologia moderna era extremamente visível pelas locomotivas que puxavam os carros e vagões, em longas composições, sob bandeiras de fumaça (HOBSBAWM, 1977, p. 87).

No Brasil, a ferrovia representou a concretização das promessas de uma nova era de velocidade e progresso, acalentando os anseios de desenvolvimento nos períodos do Império e Primeira República, quando os projetos de transportes e comunicação do país estavam voltados para a construção de portos e ferrovias. À viabilização do intercâmbio comercial faz-se necessário a implantação de uma série de estruturas, permitindo a circulação e distribuição de matérias primas e mercadorias, sendo as vias de integração a sua condição primordial.

Pela carência de meios de transportes com grande capacidade de carga, no Brasil as áreas de produção privilegiadas encontravam-se situadas nas proximidades do litoral, frente a

¹⁹² Na América Latina, iniciou em Cuba (1837) por influência dos Estados Unidos. Logo em seguida, as ferrovias aportaram no México, no Peru (1849), no Chile (1850), no Brasil (1854), na Colômbia (1855) e na Argentina (1857). (SILVEIRA, 2007, p. 07).

¹⁹³ Conforme Hobsbawm (1977, p. 189).

dificuldade de deslocamento, situação predominante até a metade do século XIX, quando as cargas que não eram transportadas por vias navegáveis, até então, concentravam-se exclusivamente nos lombos de muares ou pela utilização em veículos a tração animal.

Com a construção de estradas de ferro, a partir da segunda metade do século XIX, implantaram-se instalações que facilitaram o embarque e o desembarque de cargas e passageiros, ampliando, ainda mais, a importância dos portos. Ao mesmo tempo, comunicando as zonas de produção às de distribuição e comércio, as ferrovias criaram toda uma série de atividades complementares ao avanço da sociedade industrial.

As primeiras estradas de ferro brasileiras foram implantadas com o incentivo de leis e planos viários que beneficiavam a construção de ferrovias, objetivando interligar as regiões cafeeiras do sudeste brasileiro. Enquanto carga homogênea, a lavoura de café satisfazia a condição primordial à implantação ferroviária, prometendo excelente retorno econômico, incentivando com seu sucesso a monocultura açucareira e algodoeira do nordeste.

Portanto, a construção das primeiras estradas de ferro no Brasil se tornou factível a partir do crescimento da produção do café, devido, principalmente, as péssimas condições das estradas de rodagem que ocasionavam perdas na produção. Com isso, além da iniciativa pública, parcelas significativas dos recursos provenientes da cafeicultura foram investidas na implantação de ferrovias. Dentro deste processo, há uma estreita relação entre o desenvolvimento das ferrovias com o crescimento populacional, o estabelecimento e a expansão dos núcleos urbanos, ganhando forte impulso partir da década de 1880.

Intrinsecamente, o surto ferroviário acompanha o desenvolvimento e a expansão do capitalismo mundial. No Brasil, o embrião das ferrovias se origina com o estabelecimento de capitalistas ingleses estimulados pela abertura dos portos às nações amigas, a partir de 1808, impulsionados pelo comércio de exportação/importação. Na segunda metade do século XIX, estes capitais ingleses associados ao capital nacional, frente a exigente demanda de transporte eficiente ao café, levariam ao início da construção de ramais ferroviários sob o incentivo do Estado brasileiro.

Neste sentido, a ferrovia representou um importante instrumento material de penetração no interior do país e chamou a atenção do Império logo no início de seu aparecimento na Europa, assumindo o papel de agente desenvolvedor de uma nação que se pretendia moderna. Implantadas num viés regional, as ferrovias no Brasil visavam atender demandas específicas de determinadas regiões de produção. A cada momento histórico, o que

se convencionou chamar de região, segundo Santos (2012, p. 90), “aparece como o melhor lugar para a realização de um certo número de atividades, exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas”.

Esta inovação técnica se apresentava como solução para integrar o imenso território brasileiro, centralizar o poder e unificar o Império, consolidar e estabelecer novas rotas de comunicação e comércio, além de fortalecer o controle estatal sobre um país de dimensões continentais. Em seu avanço, a ferrovia estabelecia elos dinâmicos entre o interior e o litoral, conectando o transporte de passageiros às cidades litorâneas concentradoras da rede urbana, pontos de comunicação por via marítima às outras regiões do país.

A estrada de ferro com a estrutura ferroviária voltada às estações surge no Brasil como símbolo emblemático da chegada da modernidade capitalista durante a segunda metade do século XIX. Tal inovação impôs mudanças no comportamento da população de várias cidades do país que passaram a se orientar pelos relógios da estação¹⁹⁴, acompanhando os horários de chegada e partida dos trens, o movimento frenético de passageiros, passantes e o comércio no entorno da *Gare* ferroviária.

Os primeiros trilhos implantados em território brasileiro tiveram ação decisiva do governo imperial pela abertura de concessão de juros e auxílio financeiro às empresas que se candidatassem. Procurando incentivar a atração de capitais, o governo tratou de criar uma legislação que viabilizasse a implantação de ferrovias, lançando em 31 de outubro de 1835 o Decreto Lei nº 101¹⁹⁵, ainda no período da Tríplice Regência.

Não obtendo resultados concretos, neste primeiro momento, em 1852 abre-se caminho para tais investimentos com o Decreto 641. Tal Decreto garantia juros de 5% sobre o capital empregado por um longo período de 90 anos, além do direito da exploração dos recursos existentes na faixa lateral às vias implantadas¹⁹⁶ e, por lei complementar, a isenção de impostos para equipamentos importados, estendendo-se tal benefício para o carvão mineral a ser utilizado como combustível.

¹⁹⁴ Seríamos atingidos por uma modernidade que, até então, estava restrita a partes da Europa ocidental, mas que em breve se importaria como referência obrigatória em relação à qual nossos relógios nacionais deveriam ser ajustados (ORTIZ, 1991, p. 08).

¹⁹⁵ Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto>. Acesso em 12/09/2016).

¹⁹⁶ Entre outras vantagens concedia o direito de desapropriação e a proibição de que se construíssem outras vias férreas numa distância de até 30 km de cada lado das linhas (Conforme o referido Decreto Lei 641).

Durante a segunda metade do século XIX, o contínuo desenvolvimento das vias férreas, fomentado pelo pagamento de juros sobre o capital, foi surpreendente, ultrapassando as previsões. Neste período iniciam-se as condições para a instalação de um grande sistema ferroviário que, segundo Reis Filho (2010, p. 148), “passa a manter os territórios do interior em contato mais estreito com o mundo europeu. Surgiam os primeiros bancos, indústrias e ferrovias. Criava-se, em decorrência, uma camada de trabalhadores urbanos”.

Diante das garantias de juros, as organizações inglesas de capital financeiro manifestaram, desde logo, a intenção de financiar empreendimentos ferroviários pela abundância de minérios e matérias primas, além da promissora abertura de novos mercados. Logo, o início da expansão ferroviária no Brasil visava atender a dois objetivos capitais: propiciar a entrada de investimentos estrangeiros no país e impulsionar o crescimento da economia exportadora.

A implantação do primeiro caminho de ferro no país com a organização de capitais ingleses deve-se ao empreendedorismo do Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Sousa. Desta iniciativa resultaria a Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada pelo próprio imperador em abril de 1854, ligando o Porto do Rio de Janeiro à Petrópolis na serra carioca pela locomotiva “Baroneza” num trecho com 14,5 km de extensão. Esta ferrovia apresentava-se como alternativa para substituir os transportes primitivos utilizados no deslocamento de cargas e passageiros.

Portanto, pioneiramente prevaleceram os investimentos das companhias inglesas em associação com capitais nacionais que, através do controle das ferrovias, faziam prevalecer seus interesses ligados ao comércio de importação e exportação, ao mesmo tempo em que fomentavam a indústria em seu país de origem, justificando investimentos na melhoria dos transportes no Brasil.

O governo também assegurava, através do referido Decreto 641, o encampamento das linhas pelo pagamento devido, caso julgasse conveniente e de acordo com os seus interesses¹⁹⁷. Estas primeiras concessões realizadas, ainda na década de 1850, se estenderiam por toda a duração do Império. Em um quarto de século, entre 1848-1873, “foram construídas no Brasil 1.357,3 km de linha ferroviária, enquanto entre 1873- 1896 foram construídas

¹⁹⁷ §13º O Governo terá a faculdade de efetuar o resgate da concessão, se o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a época e a maneira de realizar (Decreto Lei 641. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso: 12/10/2016).

11.117 km. Num total em 1896, o Brasil apresentava 12.474 km de malha ferroviária” (SILVEIRA, 2007, p. 18).

Parte considerável das ferrovias no Nordeste, Sudeste e Sul do país foram construídas com capital estrangeiro em atendimento à demanda emergente de investimentos e da produção acelerada de equipamentos ferroviários no país sede. Neste intento, onde não havia mercado, criava-se, bastava a existência em larga escala de um produto específico ou a possibilidade de extração e escoamento de minério, preferencialmente o carvão.

Em 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II incorporava outros 48 km à sua extensão, entre o Centro do Rio de Janeiro e a localidade de Queimados. Neste mesmo ano é construída a Ferrovia Recife-São Francisco, segunda via férrea implantada no Brasil. Nove anos depois, em relatório de 1867, seu diretor indicava a construção de 221 km de linhas distribuídas por três seções e um ramal desta última supracitada ferrovia¹⁹⁸.

Neste mesmo período, em atendimento ao transporte de grandes quantidades de produtos homogêneos, surgiram no Nordeste ferrovias como a Central de Pernambuco, Central da Bahia e variados ramais que intensificavam suas atividades para concentrar o transporte de açúcar, farinha, algodão e cacau.

Realização de grande repercussão foi a ligação Rio-São Paulo, quando em julho de 1877, em Cachoeira Paulista, os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II por interligação e prolongamentos de linhas interligaram-se a Estrada de Ferro São Paulo que havia sido inaugurada dez anos antes, em 1867¹⁹⁹. Esta conexão de linhas configurou-se como a mais significativa entre as ferrovias no Brasil, unindo as duas malhas mais importantes do País²⁰⁰.

A Estrada de Ferro D. Pedro II em 1869 apresentava 363,4 km de extensão, consolidando-se como um dos principais eixos de movimentação de cargas e passageiros do país. Além desta ferrovia pioneira, entre as principais destacavam-se, a E. F. Santos-Jundiá com 139,6 km; a ferrovias Recife ao São Francisco com 124,9 km; E. F. da Bahia ao São Francisco com 123,5 km²⁰¹.

A chegada da ferrovia era acompanhada de outros melhoramentos técnicos como equipamentos, máquinas, oficinas, melhoria dos portos, telégrafos, entre outros, representando a modernização pela expansão da estrutura ferroviária, fomentando o transporte de produtos a

¹⁹⁸ Conforme Relatório de Cristiano Benedito Ottoni, construtor e primeiro diretor da E. F. Recife-São Francisco.

¹⁹⁹ Moura (1999, p. 247).

²⁰⁰ Conforme Relatório do Ministério da Viação e Obras de 1886.

²⁰¹ Idem.

granel e a diversificação da atividade econômica, expandindo-se pelo interior do país, constituindo-se no símbolo de consolidação dos anseios de progresso, sendo incorporado pelo ideário republicano em ascensão.

Com o fim da Guerra do Paraguai, a partir de 1873, ocorre um considerável aumento na construção de troncos ferroviários e ramais, avultando o desenvolvimento ferroviário no País. Por ocasião da Proclamação da República, o Brasil atingira a marca de 9.076 km de linhas, incluindo-se os 116,34 km de trilhos da Thereza Christina, primeira ferrovia em solo catarinense, inaugurada em 1884, quando a malha da região cafeeira do Sudeste apresentava 3.838,1 km²⁰².

O trem era a representação da almejada modernidade, fruto do poder de encantamento da máquina diante da inovação que emerge da sociedade industrial. Em um país rural e agrário, a sociedade brasileira ansiava por vivenciar os ares do chamado progresso que estava associado a ideia de transposição do espaço-tempo, ascensão ao mundo moderno, percebido pela presença de objetos palpáveis e de imprescindíveis utilidades.

A ferrovia acelerou a expansão do modo de vida da sociedade industrial capitalista. As cargas e passageiros deslocavam-se com rapidez, segurança e protegidas de variações das condições meteorológicas, alcançando os seus destinos em bom estado de conservação. Ao mesmo tempo, as dimensões do equipamento e das instalações da infraestrutura ferroviária exigiam amplos espaços, criando-os ou reorganizando os pré-existentes, tornando-se polo de atração às atividades comerciais ou núcleos de moradias pela acessibilidade ao transporte.

Diante do ímpeto da construção ferroviária com capital remunerado a juros fixos, em 1898, a União teve que reservar um terço do orçamento para cobrir tais custos. Não podendo mais arcar com as despesas, o governo declarou moratória sobre os pagamentos das garantias de juros e paralisou as construções até 1902, quando comprou das companhias inglesas, através de empréstimo obtido em Londres, cerca de 2.135 km de linhas ferroviárias²⁰³.

No ano de 1906 chega ao Brasil o empresário-investidor estadunidense Percival Falguhar que adquiriria cerca de 47% da malha ferroviária nacional²⁰⁴ no período

²⁰² Idem.

²⁰³ Conforme Silveira (2007, pp. 13-20).

²⁰⁴ Quando as vias férreas em exploração no Brasil somavam 23.491 km, a BRC já dominava 11.064 km (THOMÉ, 1983, p. 73).

compreendido até a Primeira Grande Guerra²⁰⁵. Entre as linhas sob o comando da *Brazil Railway Company* (BRC), constituída pelo citado investidor, se encontravam em solo catarinense as Estradas de Ferro São Paulo-Rio Grande e Dona Thereza Christina, esta última arrendada em 1910. Intervindo fortemente no Sul do Brasil²⁰⁶, a BRC tinha por proposta inicial a unificação das ferrovias no Paraná e em Santa Catarina.

Atuando em três frentes, transporte ferroviário, exploração de madeira/erva mate e colonização pela venda de títulos de terras, formava uma tríade que viria a ser conhecida como o “Sindicato Farquhar”. Tal iniciativa estrangeira, agregando capitais provenientes, principalmente, dos Estados Unidos, Canadá e França, obteve concessões de serviços públicos em distintas áreas.

Ao assumir o controle das estradas de ferro no Sul do Brasil capitaneado pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande, o Grupo Falquhar, encontrando grande oferta de madeira para exploração, deu prosseguimento ao extenso traçado da EFSPRG e seus ramais, contribuindo com o grande desenvolvimento das ferrovias brasileiras entre 1911 e 1916, quando foram construídas um total de 5.180 km de linhas. As ferrovias no Brasil manteriam um crescimento ascendente até a década de 1930, quando alcançara a marca de 32.478 km²⁰⁷, e inicia-se a sua fase de estagnação.

Neste período de avanço ferroviário destacaram-se os Planos Nacionais de Viação, tendo como marco o ano de 1890²⁰⁸ que deu prosseguimento às propostas de integração viária, atendendo em suas entrelinhas aos principais anseios republicanos, que consistiam em integrar os estados brasileiros através da conexão de ferrovias, rodovias e navegação fluvial existentes, objetivando desenvolver a economia nacional. Buscava adaptar-se a emergente república, reunindo propostas de vários outros Planos Nacionais de Viação, anteriormente elaborados e não executados. Entre os projetos nunca realizados no sul catarinense que propunham a integração com o Rio Grande do Sul, destacam-se o Canal de Navegação D. Afonso e a Ferrovia D. Pedro I, conforme já discutido.

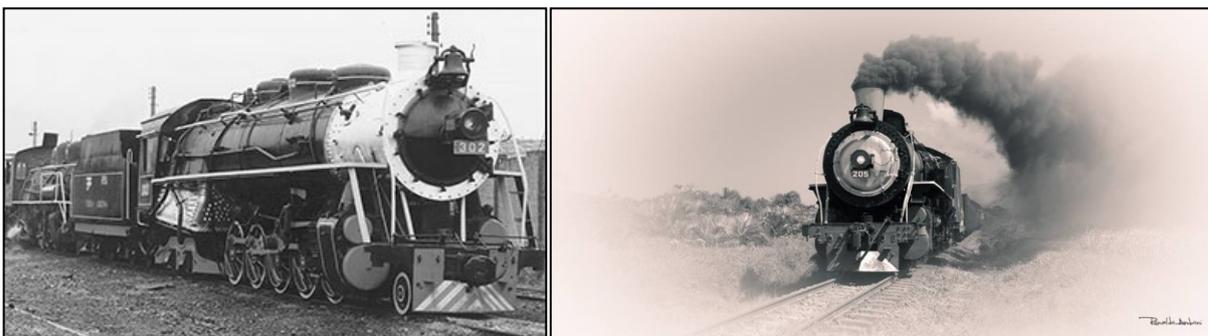
²⁰⁵ A crise econômica e política na Europa com a Primeira Guerra e a escassez de capitais no mercado internacional levaram “no ano de 1917, a *holding Brazl Railway Company* a entrar em concordata, arrastando junto a coligada Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (THOMÉ, 1983, p. 49).

²⁰⁶ A *Brazil Railway Company*, fundada em 09 de novembro de 1906 em Portland, Estado de Oregon (EUA), iniciou suas atividades, no Brasil Meridional, com planos ambiciosos demais (THOMÉ, 1983, p. 73).

²⁰⁷ Conforme Silveira (2007, p. 25).

²⁰⁸ Em 15 de janeiro de 1890 foi instituída uma comissão de engenheiros para elaborar um plano geral de viação em que se combinassem as diversas vias de comunicação do país (GOULARTI FILHO, 2013, p. 155).

5.4 GÊNESE FERROVIÁRIA- DAS MINAS DA INGLATERRA ÀS DO SUL CATARINENSE



Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do Norte da Inglaterra (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

A construção da ferrovia no Sul Catarinense ocorreu, única e exclusivamente, pela existência das jazidas de carvão, um produto homogêneo, a granel, adequado ao transporte ferroviário e com alto valor agregado diante da necessidade de energia térmica com a revolução industrial em curso. Os investimentos para a construção de ferrovias focavam na existência de cargas em efervescente demanda e viabilidade operacional, oferecendo garantias de juros aos investimentos privados, principalmente ingleses.

Neste período, os capitalistas ingleses, buscando expandir o comércio exterior, direcionaram seus investimentos para áreas em que poderiam ter o controle com a construção de estradas de ferro e a influência comercial sobre portos estratégicos voltados à monocultura como as de cana de açúcar, café ou com possibilidades de explorar a mineração, sobretudo o carvão.

No decorrer da primeira metade do século XIX, vários estudos foram realizados sobre o carvão catarinense, alguns até colocando como proficuamente promissora a exploração de tão industrioso mineral. Relatos de sua existência ao pé da serra do Passa Dois já vinham desde fins do século XVIII, a partir da experiência vivenciada e transmitida pelos tropeiros²⁰⁹. Oficialmente, os primeiros estudos datam da primeira metade do século XIX, quando em 1825, o naturalista Friedrich Sellow examinou os afloramentos de carvão do Rio Grande do Sul, realizando o mesmo em 1832 com o carvão catarinense²¹⁰.

Em 1837, Augusto Kersting requereu o privilégio para explorar o carvão em Santa Catarina. Mas desiste, em razão da distância e das dificuldades de transporte entre as minas e

²⁰⁹ Conforme relata Dall’Alba (1986, p. 333), “escreve o Dr. Parigot em 1841: há pouco mais ou menos 50 anos que os tropeiros que atravessavam os sertões para chegar, quer aos campos de Vacaria, quer a Lages, quer a Curitiba, acharam, no caminho, pedras pretas que queimavam”.

²¹⁰ Conforme Volpato (1984, p. 32).

um porto adequado ao embarque²¹¹. Estudos mais apurados sobre a qualidade do carvão catarinense são realizados pelo engenheiro belga Jules Parigot em 1839, publicando os resultados em 1840 e realizando novos estudos em 1842, quando o governo imperial lhe concede o direito de exploração do carvão²¹². No entanto, dificuldades financeiras o impedem de concretizar tal empreendimento.

No ano de 1858, o médico naturalista Robert Ave Lallemand teceu consideráveis observações sobre as jazidas de carvão, sua localização e possibilidades de exploração. Atestando que toda a região demonstrava ser carbonífera. Relatava este explorador que,

por ora não se pode utilizar essa riqueza carbonífera. Ainda que a extração seja fácil, o transporte, com os caminhos existentes, é absolutamente impossível. Se algum dia uma **estrada de ferro** subir o vale do Tubarão, anexando-se a uma boa estrada serrana que ligue a parte superior da província com os distritos abaixo da serra, só nesse caso poderiam ser exploradas as ricas jazidas carboníferas de Tubarão (1980, p. 36). (Grifo, **negrito**, nosso).

Análises realizadas na década de 1840 pelo naturalista Van Lede atestavam a má qualidade, declarando pertencer à espécie conhecida por “Carvão de Pedra Chistoso Luzidio”. Continua o relator que, contrapondo-se a esta opinião, no relatório de 1850 constava um exame realizado pelo Geólogo Mineralogista Ebenezer Evans, estadunidense, que em comitiva com outros examinadores, declaravam, “ser de boa qualidade e haver em abundancia”.

Ainda, o relatório do governo provincial, no ano de 1860 afirmava que “as explorações das jazidas carboníferas, sucessivamente, atestam a boa qualidade”. O mineiro James Johnson também as examinou e assegurou existirem pelo menos dez léguas quadradas de terrenos carboníferos²¹³.

Efetivamente, no ano de 1870 em relatório sob o título “Carvão de Pedra”, declarava o Governo Estadual que a qualidade e quantidade estavam confirmadas pelos exploradores e naturalistas²¹⁴, embora alguns destes pesquisadores as contestassem.

²¹¹ Volpato (1984, p. 32); Dall’Alba (1986, p. 342).

²¹² Volpato (1984, p. 32).

²¹³ Ao anoitecer chegamos a um lugar chamado barro branco, aqui havia um rancho, sob o qual estivera Johnson, o mineiro, acampado com a sua gente, quando pesquisava a jazida de carvão ali existente e extraía amostras (LALLEMANT, 1980, p. 47).

²¹⁴ Relatório apresentado pelo 2º Vice Presidente da província por ocasião da passagem da administração ao Presidente em 03 de janeiro de 1870 (pp. 17-18). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u917/000017>. Acesso em 02/11/2016.

5.4.1 A Construção da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina

Não existe mercado para pesados equipamentos de ferro ou vigas de aço, ele só passa a existir no curso de uma revolução industrial. As minas necessitavam de meio de transporte eficientes para trazer grandes quantidades de carvão até a superfície e especialmente para levá-las aos pontos de embarque (HOBSBAWM, 1977, p. 59-60).

No ano de 1861, Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Visconde de Barbacena, conhecedor dos citados estudos, obteve a concessão por decreto imperial para explorar a jazida de carvão no sul catarinense²¹⁵. Dotado de espírito empresarial, possuidor de forte influência política na Corte, empreendeu esforços para a exploração de sua concessão às margens do passa-dois²¹⁶, empenhando-se para viabilizar a exploração e o transporte.

Fruto da iniciativa de um político e capitalista com título de nobreza, tal concessão pública de um empreendimento com cobertura financeira federal seria favorecida pelo trânsito nas altas esferas do poder do Império para que a empresa se viabilizasse. Diante da expectativa de explorar tão fartas reservas, o Visconde se empenhou em levantar capitais ingleses para a realização do empreendimento. Apesar das dificuldades em reunir os capitais necessários, prorrogando por várias vezes a concessão, efetivamente, o Visconde de Barbacena teria êxito em 1876 quando a companhia ferroviária, organizada na Inglaterra, obteve a permissão para funcionar no Brasil²¹⁷.

No ano de 1880 a província catarinense já assentava seus primeiros dormentes na construção da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, meio de transporte necessário ao escoamento do carvão mineral das minas próximas às cabeceiras do rio Tubarão até o porto na Enseada de Imbituba com a criação de uma companhia ferroviária e outra de mineração.

As concessões e garantias complementares oferecidas aos investidores pelos governos imperial e provinciais atraíam capitais estrangeiros. No caso da Thereza Christina, o governo concedeu por Decreto em 1874²¹⁸, durante 30 anos, garantia de juros de 7 % ao ano;

²¹⁵ Decreto nº 2.737 de 06 de fevereiro de 1861, Approva o contracto celebrado com o Visconde de Barbacena, para lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa-Dous, Districto da Laguna, na Província de Santa Catharina. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 01/12/2016.

²¹⁶ Passamo-lo duas vezes porque na margem não há espaço para o estreito caminho para cavaleiros e por isso o lugar é chamado Passa Dois (LALLEMANT, 1980, p. 49).

²¹⁷ Decreto 6343/Setembro de 1876 (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899-Acesso: 12/11/2016>).

²¹⁸ Decreto 5774/Outubro de 1874. Disponível: www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5774-Acesso: 12/11/2016).

não podendo, dentro de uma zona de cinco léguas para cada lado, construir-se outra estrada de ferro que siga direção paralela²¹⁹.

Favorecidas pelos decretos governamentais e com a promessa de exploração de uma rica jazida de carvão, foram criadas duas empresas na Inglaterra, surgindo a mineradora *The Tubarão Coal Mining Company* e a empresa ferroviária *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*, intrinsecamente relacionadas à concessão obtida pelo Visconde de Barbacena. A companhia de mineração, sendo distinta da ferrovia, conduziria o Visconde a “grande dificuldade para o levantamento de dinheiro, apelando para os acionistas da própria companhia ferroviária”²²⁰.

Para a construção da via férrea contratou-se a firma empreiteira inglesa James Perry & Cia., iniciando os trabalhos preliminares para a construção em 18 de dezembro de 1880 na Enseada de Imbituba, apresentando um ramal para a Cidade da Laguna, por sua condição de cidade comercial e o porto estrategicamente abrigado.

Em grande parte das mensagens governamentais, entre os anos de 1880 a 1930, encontram-se menções à necessidade de melhorar as condições de transportes e comunicação. Em 1881, faz-se referência à importância da construção da primeira estrada de ferro que se iniciava em solo catarinense, a Thereza Christina:

a estrada de ferro é um grande progresso que merece toda a atenção e solicitude. Além das vantagens em geral inerentes a uma via férrea, facilitando esta a exploração de minas de carvão de pedra, que se consideram abundantes, será, em futuro próximo, um poderoso elemento de riqueza e prosperidade, pelo que congratulo com esta Assembleia, e com a província²²¹.

Aos poucos, vai se concretizando o sonho que utilizou oportunamente a mão de obra de imigrantes italianos recém-chegados e com domínio de técnicas de construção, já habituados ao trabalho árduo na lavoura e carpintaria. Em 1882, pela primeira vez, um trem especial da via-ferrea percorreu a parte da linha compreendida entre a cidade da Laguna e Imbituba.

Mas, o porto de Imbituba não apresentava condições favoráveis à atracação e, durante a construção da ferrovia, dois dos navios vindos da Inglaterra com material para a ferrovia, em especial para a ponte da Cabeçuda, foram lançados à praia de Imbituba²²².

²¹⁹ Conforme Parágrafo 3º do Decreto nº 2.737 de 06 de fevereiro de 1861.

²²⁰ Brasil (1886, p. 416).

²²¹ Mensagem do Governo de Santa Catarina ao Congresso Representativo em 02 de Fevereiro de 1881 (pp. 31-32). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/966/000031>. Acesso em 01/11/2016.

²²² O navio JW Greaves, com materiais para a ferrovia, foi à praia e que foi examinado e condenado e que o Pendle Hill também arreventou as amarras e veio à praia (TEIXEIRA, 2011, p. 84).

Portanto, a Enseada de Imbituba estava muito distante de satisfazer as exigências de um ancoradouro seguro para o transporte do carvão, só podendo receber navios com o mar calmo, em boas condições climático-meteorológicas, sendo necessários grandes investimentos para se construir um quebra-mar.

Com as obras avançadas, em 1884, o navio inglês “Eliza” chegava à Enseada de Imbituba com os materiais para a operação da via férrea, contendo “seis espaçosas e bonitas locomotivas, as quais se denominam: D. Pedro II, D. Thereza, Princesa, Santa Catharina, Laguna e Tubarão”²²³.

A construção em tempo hábil da linha principal de Imbituba a Minas, atual Lauro Müller, pela extensão e as obras complexas exigidas na sua execução, superou as expectativas. Em agosto de 1884, sob o Título de “Via férrea D. Thereza Christina”, anunciava-se no periódico “A Verdade” que “o traçado da ferrovia encontra-se concluído, aguardando a deliberação do governo para a inauguração, que provavelmente terá lugar por todo o corrente mês. Como fato altamente importante, é com razão ansiosamente esperado”²²⁴.

Ao seu término, a extensão total do tráfego compreendia 116,34 km, representados por uma linha tronco com 111 km, ligando a Enseada de Imbituba às Minas do Passa Dois, além de um ramal com 5,34 km que parte da Bifurcação para a Cidade da Laguna²²⁵. Considerada a mais empolgante de todas as realizações viárias do Estado à época, a Estrada de Ferro D. Thereza Christina, três anos e sete meses depois de iniciada a sua construção em 1º de setembro de 1884, encontrava-se equipada e aberta ao tráfego²²⁶.

A mina de carvão prosseguiu com dificuldades na exploração e acúmulo de minério para o efetivo carregamento, encontrando-se as lavras situadas entre 3 a 4 quilômetros da estação terminal, o minério era transportado por tração animal sobre os trilhos ou a vapor até a referida estação²²⁷. Embora muitos autores cite um único e derradeiro carregamento com 2.000 toneladas em 1887, encontra-se referência pelo governo estadual de um volumoso

²²³ A Verdade (Laguna, 17 de agosto de 1884, p. 02).

²²⁴ Idem.

²²⁵ Conforme Relatório apresentado pelo Vice Presidente da Província em 22 de junho de 1885, p. 46. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/970/000049>. Acesso 12/11/2016.

²²⁶ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina em 11 de outubro de 1887, p. 185. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000183>. Acesso em 06/11/2016.

²²⁷ Conforme Estudo Descritivo (Brasil, 1886, p. 413).

embarque em 1886, transportando 750 toneladas de carvão entre os meses de fevereiro e março, sendo embarcadas em Imbituba no Vapor Senator²²⁸.

Diante de tais dificuldades e sofrendo a concorrência do carvão Cardiff de excelente qualidade, o empreendimento sofreria revezes. Temendo a liquidação da empresa, Barbacena se associa em 1886 à Firma Lage & Irmãos, através da venda da primeira metade das terras em Imbituba e na cabeceira do rio Tubarão, cabendo-lhes a construção do quebra-mar, onde havia apenas um trapiche.

No ano seguinte, extraído o minério e transportado para o porto, após o navio ter permanecido ancorado por sessenta dias, consumiu-se em diárias os poucos lucros perseguidos com a exportação destinada aos países do Prata. Este foi o último carregamento da *The Tubarão Coal Mining Co.*, que, logo após, encerraria suas atividades em fins de 1887²²⁹, três anos após a inauguração da ferrovia e o início da mineração às margens do Tubarão. Neste mesmo ano, o Visconde vende à Lage & Irmãos a metade restante das terras que ficaria reservada a condições futuras de melhorias no cenário à exploração²³⁰.

As duas companhias inglesas, organizadas sob a iniciativa do Visconde de Barbacena, não corresponderam às expectativas. A prosperidade de ambas dependia da exploração do carvão e por isso enfrentaram grandes dificuldades. Os ingleses abandonaram o empreendimento pela abundância da oferta do carvão estrangeiro de qualidade incomparavelmente superior²³¹, apresentando o carvão catarinense alto teor de rejeito piritoso.

Com a concessionária para a exploração do carvão apresentando capital insuficiente desde o início de sua operação, os empreendedores chegavam a conclusão de que as empresas não ofereceriam, sequer, um rendimento satisfatório, como, também, não deixariam de apresentar os déficits, já costumeiros²³².

Inviabilizada a empresa carbonífera e deficitária a empresa ferroviária, os empreendedores perderam o interesse em manter a linha férrea que passaria a apresentar problemas em sua manutenção. Em 1890, diante das péssimas condições de atracação no

²²⁸ Relatório apresentado pelo Governo da Província em 21 de julho de 1886, p. 185. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/971/000185>. Acesso em 11/11/2016.

²²⁹ Conforme Teixeira (2011, p. 104); Zumblick (1987, p. 24); Goularti Filho (2013, p. 136).

²³⁰ Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br/costeira/185>. Acesso em: 12/03/2018.

²³¹ O motivo de seu cancelamento consta da ata lavrada em Londres, publicada no *Herapath's Railway and Commercial Journal*, em sua edição de 5 de novembro de 1887. O carvão catarinense não podia competir comercialmente com o carvão da Inglaterra, pois o mesmo era transportado para o Brasil por baixos fretes (KROETZ, 1975, p. 23).

²³² Conforme Zumblick (1987, p. 24).

porto de Imbituba e sabendo da insuficiente profundidade da barra da Laguna, os ingleses chegaram à conclusão de que a Thereza Christina seria inviável.

Isolada entre a serra e o mar e com dificuldade de expandir-se ou de integrar-se a uma malha ferroviária, a Thereza Christina se caracterizava tão somente como uma ferrovia de pequeno alcance, transportando colonos e a pequena produção mercantil das colônias do Sul do Estado. Sua função original de transportar grande volume de carga homogênea estava paralisada.

Durante o período de 30 anos (1887 a 1917) em que cessou a exploração mineral em larga escala na região carbonífera sul catarinense, a Thereza Christina operou com uma demanda bastante inferior a sua capacidade. O maior volume de transporte, proveniente da monocultura, ocorria por ocasião da colheita da mandioca com a sua transformação em farinha nos engenhos.

Figura 61- A Locomotiva Texas transportando farinha de mandioca pela Thereza Christina



Fonte: <http://ftc.com.br/a-empresa/historia>. Acesso 09/09/2015.

No comboio de vagões que segue a potente locomotiva Texas, ao longo do vale do rio Tubarão, percebe-se o carregamento dos sacos brancos de farinha, na sequência os vagões abarrotados de carvão. A farinha era um produto de fácil comercialização, os engenhos adaptados à produção distribuíam-se pela região, sendo a maior concentração em Pedras Grandes onde, de acordo com Teixeira (2011, p. 52), “havia um bom número de engenhos que produziam o polvilho, a farinha de mandioca e a fécula, que é a goma ou amido”.

Ao Iniciar o século XX, intensificavam-se as especulações de capitais estrangeiros à implantação de ferrovias e a conseqüente exploração das riquezas em solo catarinense. Pretensão viável manifestava-se na intenção governamental de prolongar a Thereza Christina

com a construção de um porto em Massiambú, mantendo algumas exigências referentes ao porto da Laguna com os investimentos ao prolongamento do ramal ferroviário até o cais²³³.

A Estrada de Ferro D. Thereza Christina seria encampada pelo Governo Federal em 1902, decorrente do resgate do capital efetuado em Londres²³⁴. A partir deste período, a política ferroviária ganha vulto, procurando superar a concepção de estradas isoladas de alcance regional, adotando uma estratégia de integração do sistema ferroviário, buscando caracterizar-se como rede à integração das vias regionais.

Ainda em 1902, o governo estadual receberia uma petição de um sindicato estadunidense para, pelo preço mínimo, construir três ferrovias em troca de uma zona ao longo das estradas de ferro para a colonização. As cessões pretendidas partiriam de um porto do continente fronteiro a ilha capital, dirigindo-se uma em direção ao litoral Norte até São Francisco, outra ao sul em demanda ao Estado vizinho, e uma terceira ao centro, servindo os municípios serranos, em busca das fronteiras argentinas²³⁵. Tal iniciativa, assim como tantas outras, ficaria no campo das pretensões.

Por outro lado, para Imbituba a intenção que se apresentava era a de suprimir o trecho até o porto, considerado então inviável, face aos investimentos necessários. Uma vez suprimido, a proposta contava com o aproveitamento dos materiais para o estabelecimento de ramais em direção as minas de carvão, além de transferir as oficinas existentes na Enseada de Imbituba para local melhor conveniente²³⁶.

A construção da Thereza Christina se constituiu em um verdadeiro desafio da técnica sobre os obstáculos naturais, proporcionando um gracioso espetáculo ao longo de seu trajeto, desde o porto, ao incursionar pela arenosa planície litorânea entre dunas fixas, semi-fixas e móveis, afloramentos de lençóis freáticos, irrompendo sobre a grande lagoa ao transpô-la sobre o Canal de Laranjeiras, adentrando por morrarias, várzeas e vales dos rios Capivari e Tubarão, subindo este último às cabeceiras do Passa Dois ao pé da serra catarinense.

²³³ Decreto nº 5.977 de 18 de Abril de 1906, Par. VI, Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5977-18-abril-1906>. Acesso em 23/02/2017.

²³⁴ Mensagem da Presidência da República em 03 de maio de 1903, p. 36, sobre a encampação da Thereza Christina, “conservam-se administradas pelo governo, enquanto não são arrendadas, as ferrovias do Paraná, D. Thereza Christina e Santa Maria ao Uruguay”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1292>. Acesso em: 11/10/2016.

²³⁵ Mensagem do Governo de Santa Catarina ao Congresso Representativo em 01 de setembro de 1902 (pp. 21-22). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u956/000021>. Acesso em 02/09/2016.

²³⁶ Idem.

5.4.2 Porto, Ferrovia e Carvão: A Expansão Ferroviária no Sul Catarinense

Os que colocaram seu dinheiro nestes altíssimos investimentos são antes especuladores, aventureiros e sonhadores do que verdadeiros homens de negócios (HOBSBAWM, 1977, p. 60).

A Thereza Christina, uma ferrovia isolada, sem ligação com a rede ferroviária estadual ou nacional, limitou-se a atender as localidades compreendidas dentro da região carbonífera sul catarinense, abrindo ramais em direção as áreas de mineração. Constantemente deficitária, compensava a sua operação pela necessidade de transporte do carvão, indispensável a industrialização, valendo-se das ações protecionistas, incentivadoras do consumo mínimo do minério abundantemente encontrado, embora de baixa qualidade, em solo catarinense.

Inequivocamente, pode-se afirmar que a implantação da Thereza Christina impulsionou extraordinariamente o desenvolvimento das colônias Azambuja e Grão Pará no sul catarinense e, de forma particular, as cidades de Laguna e Tubarão, emergindo a partir dela novos núcleos que se tornariam municípios como Criciúma, Orleans e Imbituba. Este último pela dinamização, a partir do porto, dos antigos distritos de Vila Nova e Mirim, até então pertencentes a Laguna.

De fato, a Thereza Christina com as técnicas aplicadas em sua construção e a possante locomotiva, amparada por todo um maquinismo, ao entrar em funcionamento despertou a população para um sonho, capaz de trazer a distante modernidade europeia ao sul catarinense, o desenvolvimento pela aplicação da técnica, o industrialismo que alçava o homem de um mundo antigo para o moderno.

Por volta de 1909, já era reclamada a extensão de um ramal da ferrovia para o vale do Araranguá. O governo estadual considerava de extrema utilidade a expansão para as colônias de Azambuja, Urussanga, Cocal, Criciúma e Nova Veneza, anunciando-a como o fator dinamizador destas localidades estagnadas pela carência deste meio de transporte rápido e eficiente rumo aos portos de embarque, o que aumentaria também a renda da ferrovia, constantemente deficitária. Os déficits, entre os anos de 1904 a 1908, demonstravam que a renda auferida cobria cerca de 25% a 30% das despesas totais da ferrovia²³⁷.

²³⁷ Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 16 de agosto de 1909, p. 28. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u963/000028>. Acesso em 20/04/2017.

No intuito de obter a hegemonia ferroviária no Brasil meridional, o Sindicato Farquhar arrendaria a Thereza Christina, sendo sancionado por Decreto Federal em 1910²³⁸, atendendo ao requerimento da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Importante ferrovia brasileira, a EFSPRG, apresentava a proposta do Ramal para São Francisco do Sul que teve a execução de seus estudos iniciada em 1903²³⁹ e foi concluída em 1910, tendo sido aprovados os estudos definitivos do primeiro trecho dessa linha pelo Decreto nº 5.280 de 9 de agosto de 1904²⁴⁰.

Após dois anos do compromisso assumido pelo Sindicato Falquhar²⁴¹ de realizar a ligação da EFSPRG com a Thereza Christina, o governo catarinense comunicava que,

terminou em maio passado o prazo que a Companhia São Paulo-Rio Grande teve para apresentar ao Governo Federal os estudos da ligação da Thereza Christina com a viação férrea do Rio Grande do Sul e com a linha São Francisco. Apenas foi apresentada uma planta do reconhecimento geral do traçado, cuja diretriz foi em parte aprovada, estando o restante ainda dependente de aprovação²⁴².

Na totalidade, assumia a companhia arrendatária o compromisso de construir linhas ligando a malha ferroviária do Rio Grande do Sul ao Paraná através da expansão da Thereza Christina para o sul e ao norte com a linha de São Francisco²⁴³ e a ligação da mesma com um porto a ser construído em Massiambú, área continental da capital catarinense, podendo substituí-lo por outro no litoral fronteiro a Florianópolis²⁴⁴. Estes prolongamentos da Thereza Christina jamais foram realizados, não ocorreram ações efetivas neste sentido.

Por volta de 1910, as estradas de ferro Dona Thereza Christina, Santa Catarina e São Paulo- Rio Grande com o Ramal para São Francisco contribuíram significativamente com o transporte de passageiros e produtos em seus vagões. A integração da Thereza Christina a estas linhas originava-se no antigo desejo de uma via férrea percorrendo o litoral e

²³⁸ Decreto N° 7.928- de 31 de Março de 1910, autoriza a revisão do contrato de construção da Estrada de Ferro de S. Paulo ao Rio Grande e a transferência e revisão dos contratos de estradas de ferro do Paraná e D. Thereza Christina. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 12/09/2016.

²³⁹ Mensagem da Presidência da República, 1903, p. 36.

²⁴⁰ Mensagem do Governo do Estado, 1914, p. 214.

²⁴¹ Quando a EFDTC foi incorporada pela EFSPRG por meio de Decreto em 1910, ficou determinado que a Thereza Christina deveria expandir suas linhas até o encontro com a EFSPRG pelo Ramal de São Francisco do Sul (GOULARTI FILHO, 2013, p. 217).

²⁴² Estado de Santa Catarina, Mensagem do Governador do Estado ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina em 23 de julho de 1912, (p. 75). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em: 15/12/2016.

²⁴³ Estado de Santa Catarina, Mensagem do Governo do Estado de Santa Catarina ao Congresso Representativo em 24 de julho de 1913, p. 62. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u967/000062>. Acesso em: 05/11/2016.

²⁴⁴ Idem, Parágrafo VII.

interligando os portos de São Francisco do Sul e Porto Alegre, conforme manifestado no projeto da E. F. D. Pedro I de 1867.

Mas, palpável e de grande conveniência para o extremo sul catarinense seria a extensão da Thereza Christina até a Capital do Estado. Este projeto era acalentado frente às dificuldades apresentadas pelos portos de Laguna e Imbituba, alegando o governo estadual que esta medida acabaria com os déficits constantes da ferrovia, facilitando a colonização das terras do sul catarinense, evitando-se o êxodo dos colonos existentes e dando aquela parte do Estado um bom escoadouro marítimo para seus produtos²⁴⁵. Tal projeto também não saiu do papel.

Promessas de aumento do fluxo de cargas se apresentavam através de novos estudos com a descoberta de afloramentos de carvão na zona colonial de Criciúma²⁴⁶, Urussanga e Araranguá, a partir de 1913, quando foram realizados estudos e executados projetos para o prolongamento dos trilhos até a localidade de Barranca no Vale do Araranguá com ramais às zonas de exploração carbonífera.

Estes projetos enfrentariam maiores dificuldades em seu andamento pelo momento crítico pelo qual passava a concessionária. A Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande apresentava déficits constantes, a manutenção dos trechos implantados já vinha apresentando problemas.

A carência de estradas de ferro em Santa Catarina era considerado o grande obstáculo ao desenvolvimento, apesar das arrojadas propostas e projetos de construção de vias férreas. Os trechos em operação não correspondiam as necessidades do comércio, apresentando isolamento e pequena extensão. Conforme relata o governo estadual em 1915, a extensão da rede ferroviária em tráfego alcançava 877,54 km, assim distribuídos: Thereza Christina 118,27 km; Ferrovia Santa Catarina 69,70 km, E.F. SP-RG 362,35 km; Ramal para São Francisco 327,22 km²⁴⁷.

Com todas as ferrovias operando deficitariamente, o quadro de déficit era proporcionalmente inverso ao tamanho. Ou seja, a Ferrovia Santa Catarina era a mais deficitária e apresentava menor trecho, seguida pela Thereza Christina, São Francisco e São

²⁴⁵ Idem.

²⁴⁶ A mina de Cresciúma, vetustamente analisada e julgada uma das mais aproveitáveis, onde pode-se apurar a verdade sobre as propriedades do carvão de pedra de Cresciúma, ficando em evidencia a sua superioridade, relativamente ao do Tubarão (O Albor, Laguna, 27/06/1915).

²⁴⁷ Relatório do Governo de Santa Catarina em 29 de julho de 1915, p. 18. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u970/000018>. Acesso em: 03/01/2017.

Paulo- Rio Grande. Para se ter ideia, o déficit da Thereza Christina era quase quatro vezes superior ao da E. F. SP-RG²⁴⁸.

O período entre guerras atingiu as possibilidades de execução dos projetos de viação férrea em Santa Catarina, encontrando-se as atividades de construção ferroviária paralisadas. Naquele momento, a Thereza Christina só apresentava maiores perspectivas de futuro se prolongada até Araranguá e/ou a algum porto no continente fronteiro à capital, o que a tornaria “uma estrada de grande movimento e de brilhante futuro, ou ficará condenada a existência inglória dos déficits permanentes”²⁴⁹.

Consequentemente, com a Primeira Grande Guerra, além das dificuldades provocadas no movimento comercial, a imigração europeia também paralisaria completamente. Mas, as novas atividades de mineração gerariam ânimos nas áreas carboníferas, podendo as mesmas, segundo Zumblick (1987, p. 25), “merecerem os louros de iniciadoras de um segundo ciclo de mineração. Foi o tempo em que outras jazidas despontaram, seja por Criciúma ou Urussanga”.

Interrompido o fornecimento de carvão estrangeiro à demanda nacional, devido a conjuntura criada pelo conflito mundial, surgiram condições para a exploração e aproveitamento do carvão abundante no sul catarinense. Ao mesmo tempo, desde 1914, enfrentando os rigores da guerra e sem o aporte de seus sócios europeus, o Grupo Farquhar enfrentaria dificuldades na manutenção da Thereza Christina.

Objetivando estimular a construção da linha Tubarão-Araranguá e a exploração do minério, o governo estabelecia um frete diferencial para o carvão nacional, correspondente a 50 % do valor em vigor a que estava submetido o carvão estrangeiro, obrigando-se ainda ao consumo de quantidades expressivas e crescentes do carvão extraído pela concessionária catarinense²⁵⁰.

Ainda no ano de 1917, o governo autorizava a construção do trecho da linha férrea de Tubarão a Araranguá, numa extensão de 80 km, especificando a função primordial de

²⁴⁸ De um total do déficit de 440:191\$457, a Estrada de Ferro SP-RG era responsável por 40:902\$360, enquanto a Thereza Christina gerava déficit de 135:711\$747 (Idem p. 19).

²⁴⁹ Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 14 de agosto de 1916, p. 16. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u971/000072>. Acesso em 12/03/2017.

²⁵⁰ Decreto nº 11.905, de 19 de janeiro de 1916, arts. 93 e 94, respectivamente. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11905-19-janeiro-1916>. Acesso em 12/01/2017.

servir à zona carbonífera do Estado de Santa Catharina²⁵¹ com o transporte de encomendas, cargas e passageiros.

Com este cenário e a insolvência do Sindicato Farquhar, a União firmaria contrato em 1918 com a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA) criada um ano antes. Empresa pertencente ao Grupo Henrique Lage, concessionário do porto de Imbituba e de vastas lavras de mineração, a CBCA ao assumir o comando operacional da Thereza Christina fechava o elo entre o porto de Imbituba e as minas de carvão, convergindo para os interesses deste grupo na região carbonífera²⁵².

De fato, a companhia arrendatária daria andamento às obras do novo trecho da linha tronco no sentido Tubarão-Araranguá, ramificando-a em pequenos ramais para atender as áreas de mineração, muitas de sua propriedade. O primitivo trecho da linha de Tubarão às minas do Passa Dois tornou-se um ramal da ferrovia, atendendo a Companhia Nacional de Mineração Barro Branco, também pertencente ao Grupo Lage.

Ainda em 1918, através de dois decretos, o governo autorizava a arrendatária da Thereza Christina, Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá²⁵³, a construir ramais no intuito de atender a região carbonífera, a partir da linha principal de Tubarão à Araranguá, também servir a zona carbonífera das cabeceiras do rio Urussanga e o prolongamento da linha principal até as jazidas de carvão situadas em Treviso, antiga Colônia Belluno. Esta última seria executada com bastante atraso, somente na década de 1940, dinamizando o núcleo que daria origem a cidade de Siderópolis sob controle da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

A Thereza Christina atingiu a região carbonífera de Criciúma em 1919, numa extensão 56,55 km metros, desde Tubarão²⁵⁴, ramificando-se em direção as áreas de extração mineral. A expansão da exploração carbonífera exigia a urgente operação da linha férrea a esta zonas de extração, encontrando-se represada a demanda pelo transporte do carvão. O

²⁵¹ Decreto nº 12.478, de 23 de Maio de 1917, autoriza o contrato de construção da estrada de ferro de Tubarão a Araranguá, para servir à zona carbonífera de Santa Catharina pela Companhia E. F. S. P-RS, passando pelo distrito de Criciúma, para servir as jazidas de carvão daquela zona do Estado. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12478-23-maio-1917-528565-publicacaooriginal>. Acesso em 15/11/2016.

²⁵² Decreto nº 12.933, de 20 de Março de 1918, Art. 1º Ficam transferidos à Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá os contratos celebrados com a Companhia E. F. S.P-RG, relativos à E. F. D. Thereza Christina e à construção e arrendamento da linha de Tubarão a Araranguá. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12933-20-marco-1918-572099-publicacaooriginal>. Acesso em: 06/11/2016.

²⁵³ Pelos Decretos 13.109 e 13.179 de julho e setembro de 1918, respectivamente. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/>. Acesso em 20/06/2017.

²⁵⁴ Conforme Zumblick (1987, p. 115).

ramal às minas de Urussanga, numa extensão de 32,8 km estaria concluído em 1925 e a sequência da linha seria entregue ao tráfego em janeiro de 1927, a partir de Criciúma, atingindo a localidade de Barranca em Araranguá numa extensão de 35,30 km²⁵⁵, o que fomentaria os investimentos nos portos da Laguna e Imbituba, consolidando a ferrovia como a mais importante via regional de transportes do sul catarinense.

5.5 A FERROVIA SOB DOMÍNIO DA UNIÃO- A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A

A Thereza Christina, após 22 anos de operação pela Organização Henrique Lage, seria reencampada pela União em 1940²⁵⁶, sob a alegação do relevante interesse em incrementar a produção da indústria carbonífera. O governo federal alegava ser a encampação condição elementar para o desenvolvimento, melhoramento da via férrea e construção de ramais o que exigia aplicação de elevado capital, conforme justificativas do referido decreto. Apontava-se para investimentos que refletiriam sobre os portos, extensão de ramais, novas estações com arquitetura renovada, fixando o marco da administração estatal.

Admitindo que a exploração das linhas, em tese, objetivava servir prioritariamente e sem distinção as minas de carvão da região, o governo afirmava ser conflitante a permanência da via férrea sob a administração da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, alegando interesses em oposição aos dos seus concorrentes, determinando o encampamento da Thereza Christina, compreendidas todas as linhas, prolongamentos e ramais²⁵⁷.

Modal estratégico para o projeto desenvolvimentista e encontrando-se muitas linhas em condições precárias de funcionamento, resolve a união por Lei Federal em 1957²⁵⁸ constituir a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) com a finalidade de formarem sistemas regionais administrados por Superintendências. Decorridos 17 anos desde a encampação pela União em 1940 e considerada estratégica para o estabelecimento do Projeto Siderúrgico Nacional, a Thereza Christina seria integrada imediatamente à RFFSA.

²⁵⁵ Conforme Zumblick (1987, pp. 115-122).

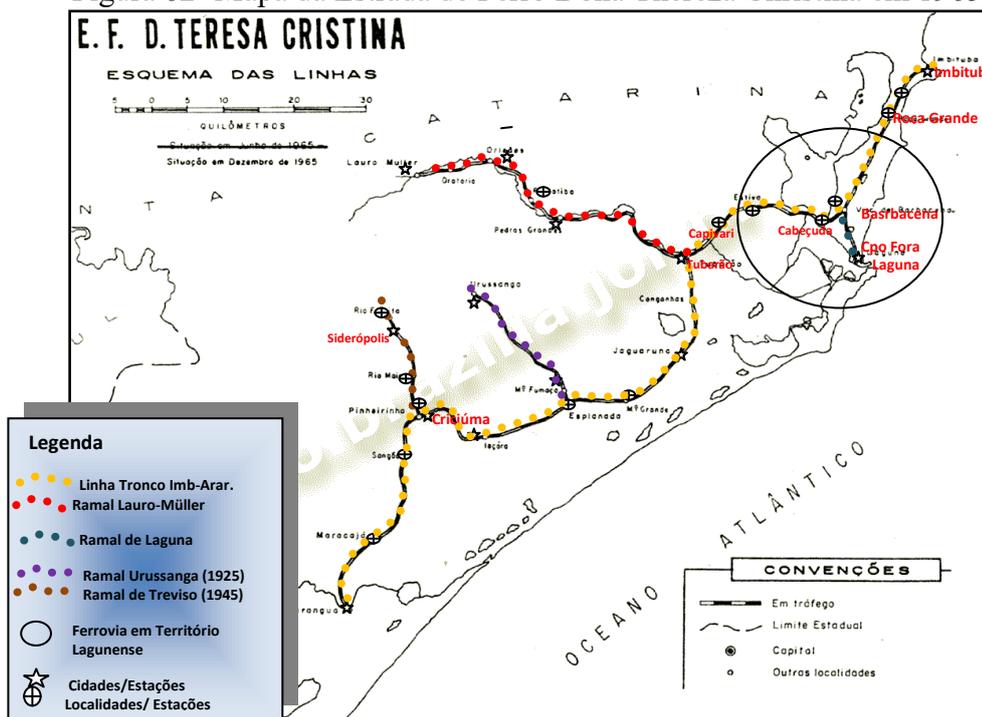
²⁵⁶ Decreto N° 2.074, 8 de Março de 1940, determina a encampação do arrendamento da E. F. Dona Thereza Christina e de seus ramais e prolongamentos e dá outras providencias. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 12/10/2016.

²⁵⁷ Conforme justificativas no referido decreto.

²⁵⁸ Lei 3.115 de 16 de março de 1957, Art 1º Fica o Poder Executivo autorizado a constituir uma sociedade por ações sob a denominação de Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (R.F.F.S.A), à qual serão incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e por ela administradas, assim como as que venham a ser transferidas ao domínio da União, ou cujos contratos de arrendamento sejam encampados ou rescindidos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115. Acesso em: 02/01/2017.

No período de encampamento pela União, entre 1940 e 1957, foram aprovados projetos para construção dos ramais de Treviso (1942) numa extensão de 14,4 km e, partindo deste, os sub-ramais da Mina do Mato numa extensão de 2,45 km e Mina União com 2,54 km de extensão, ambas executadas em 1945. Estes dois sub-ramais ficaram suprimidos no mapa da E. F. D. Thereza Christina que representa a malha ferroviária no ano de 1965 com a seguinte configuração, conforme se pode constatar.

Figura 62- Mapa da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina em 1965



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1965-Estrada-de-Ferro-Dona-Teresa-Cristina>

Em 1965, a Thereza Christina apresentava a extensão máxima de suas linhas com 262,86 km, compreendendo a linha principal de Imbituba a Araranguá e os ramais da Laguna, Lauro Müller, Urussanga e Treviso com seus dois sub-ramais. A Estrada de Ferro Santa Catarina no vale do rio Itajaí com 192 km e a Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande com 997,14 km, comportando o ramal São Francisco do Sul, completavam a malha ferroviária em Santa Catarina, formando um total 1.452 km de linhas ferroviárias²⁵⁹.

No período entre 1900 e 1960, as ferrovias no Brasil passaram por ciclos de arrendamentos à iniciativa privada e encampamento pela União, reorientando suas metas, apresentando momentos de maiores investimentos e expansão da malha ferroviária e outros de

²⁵⁹ Conforme Kroetz (1975, p. 36).

recrudescimento e quase paralisação de investimentos, conforme se pode observar nos dados apresentados na tabela a seguir:

Tabela 3- Crescimento das Ferrovias no Brasil no período de 1900 a 1960

Décadas	Acréscimos Percentuais
1901-1910	25,63%
1911-1920	31,90%
1921-1930	12,03%
1931-1940	5,31%
1941-1950	5,02%
1951-1960	0,30%

Fonte: Tabela elaborada a partir dos dados obtidos em: Nascimento (1972, p. 84).

Devido a necessidade do consumo de carvão nacional, a Thereza Christina se expandiu em um momento de declínio dos investimentos em ferrovias no Brasil. Nas duas primeiras décadas do século XX, as vias férreas tiveram um considerável aumento percentual na extensão de suas linhas, fato que se deve num primeiro momento a encampação pela União em 1902 de parcela significativa das ferrovias sob concessão estrangeira e outra ao posterior arrendamento com política de expansão, frente ao atendimento total ou parcial das exigências contratuais estabelecidas. A partir da década de 1920, percebe-se queda substancial dos investimentos. Na década de 1950 em diante, um dos fatores do declínio das vias férreas foi a concentração de recursos na construção e melhorias de rodovias, sendo um dos fatores da derrocada do sistema ferroviário no país.

A partir da década de 1930, a expansão do sistema ferroviário foi inexpressiva, exigindo com o colapso da navegação de cabotagem uma demanda maior de transporte por rodovia em trechos atendidos anteriormente por serviços portuários. Até o final desta mesma década, a ferrovia havia exercido papel primordial na estrutura de exportação e conexão do interior a um porto, entrando em forte estagnação no decorrer da década de 1940 pelo mau estado de conservação das linhas, equipamentos obsoletos e a concorrência com o crescente modal rodoviário. O processo de avanço e declínio dos modais de transportes permeia parte significativa deste trabalho de pesquisa.

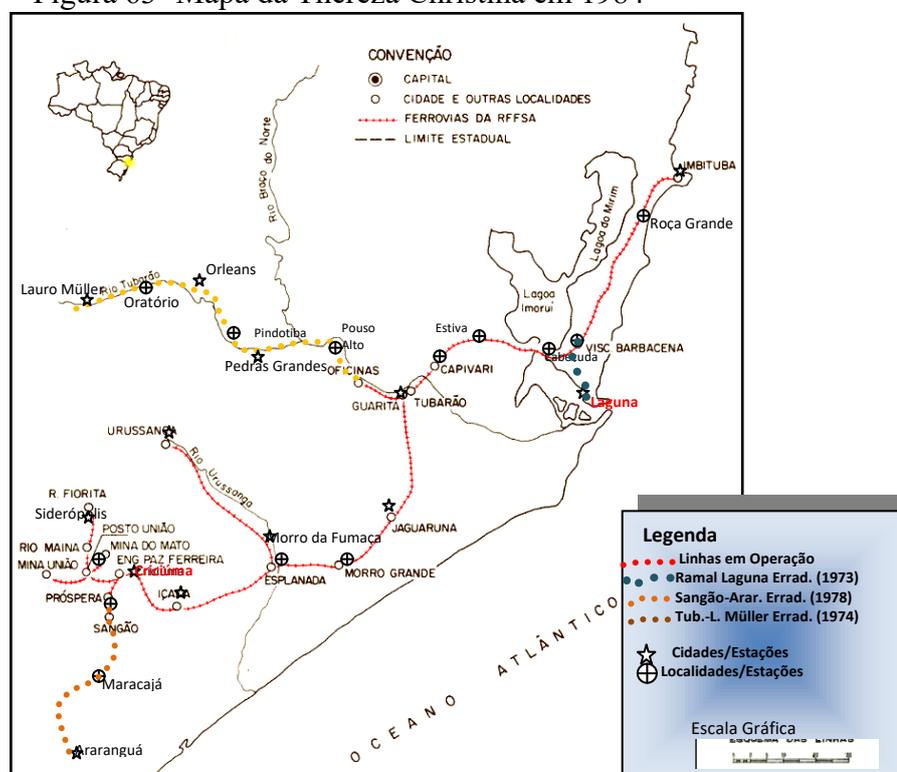
A Thereza Christina, frente à demanda por carvão e os incentivos governamentais por decreto²⁶⁰ ao consumo deste combustível em momentos de guerras mundiais ou de graves crises econômicas, neste primeiro momento não seria atingida por esta conjuntura

²⁶⁰ “O protecionismo e a ação do Estado na vida econômica constituíram-se nos instrumentos do desenvolvimento das regiões”. (NASCIMENTO, 1988, p. 15). Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/70052/72690>. Acesso em 02/12/2016.

desfavorável, apresentando entre 1918 e 1950 a abertura de novos ramais e investimentos na estrutura ferroviária. O envolvimento do Brasil no contexto da Segunda Grande Guerra fomentariam o consumo do carvão nacional e o desenvolvimento do Projeto Siderúrgico, concentrando investimentos na renovação do material rodante e equipamentos operacionais, objetivando prioritariamente o transporte do mineral em uma demanda, muitas vezes, superior a capacidade de carga da ferrovia.

Em 1984, o mapa da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina apresentava a seguinte configuração das linhas:

Figura 63- Mapa da Thereza Christina em 1984



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984> (Marcações do Autor).

Com os investimentos concentrados na construção e ampliação de rodovias, a partir da década de 1950, as ferrovias sofrem uma gradativa queda na extensão da malha que culminaria na erradicação de trechos, sendo um dos fatores da derrocada do sistema ferroviário no país. Em 1969, a Thereza Christina encerra o transporte de passageiros, tornando-se as estações sem uso, muitas arruinaram-se e foram demolidas, outras adaptadas a novos usos. Mas, a Thereza Christina, justamente neste momento atingiria a extensão máxima de suas linhas, condição que se estenderia até o início da década de 1970, quando seriam erradicados o Ramal de Laguna e o trecho original da linha tronco entre Tubarão e Lauro

Müller, respectivamente, em 1973 e 1974. Com a ferrovia voltada quase que exclusivamente ao transporte de carvão e diante do declínio das atividades portuárias, o ramal ferroviário da Laguna se tornaria economicamente inviável.

Com a malha ferroviária brasileira desarticulada e apresentando traçado orientado na direção ao atendimento às demandas de áreas com o transporte de um determinado produto homogêneo a granel e sua condução a um porto de embarque, as ligações inter-regionais eram escassas, inviabilizando economicamente grandes extensões de trechos ferroviários, desarticulados dos sistemas regionais que sofriam com a concorrência das rodovias em ritmo acelerado de expansão e estimulado pela indústria petrolífera e automobilística. O sistema rodoviário apresentava maior capilaridade e articulação regional entre as cidades.

5.6 AS FASES ADMINISTRATIVAS DA ESTRADA DE FERRO THEREZA CHRISTINA

Torna-se possível descrever a história da Thereza Christina pelas administrações da via férrea, ciclos de maior ou menor demanda por transportes, intercalados por Períodos de arrendamento ao setor privado e encampamento pela União. O entusiasmo de capitais estrangeiros por investimentos em ferrovias, atendendo prioritariamente ao transporte em larga escala de um produto homogêneo, fazia surgir a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina. Embora tenha surgido por iniciativa de agentes privados sob incentivo financeiro do Estado, destacam-se em seus 133 anos de existência, os 65 anos em que esteve sob administração Federal.

5.6.1 Primeira Fase- Administração por Capitais Ingleses- 20/09/1876 a 11/02/1902

Efetivamente a certidão de nascimento da Thereza Christina foi firmada em Londres em 20/09/1876, registrada como *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*, diante da expectativa de explorar as fartas e promissoras reservas de carvão no sul catarinense. Proprietário da concessão ferrovia e à exploração do minério, autorizado a operar uma ferrovia para o transporte, o Visconde de Barbacena levantou capitais ingleses necessários para a realização do empreendimento. As obras de construção da via férrea iniciaram em 18/12/1880 e foram concluídas em 01/09/1884 com todos os equipamentos necessários à operação e 07 estações prontas ao funcionamento, considerado um tempo recorde, frente aos obstáculos naturais transpostos. Frustradas as expectativas de lucro com o

minério, a exploração do carvão encerraria 03 anos após a inauguração da via férrea em 1887. Inviabilizada a empresa carbonífera e deficitária a empresa ferroviária, os empreendedores perderam o interesse em manter a ferrovia que passaria a apresentar problemas em sua manutenção. A estrada esteve sob a orientação da concessionária londrina por 18 anos, até 1902, quando a administração passou para o governo brasileiro.

5.6.2 Segunda Fase- Encampamento pelo Governo Federal: 06/1902 a 07/1910

Este período se origina na ação do governo de aquisição das ferrovias sobre as quais pagava juros contratuais, objetivando estancar as dívidas assumidas com capitais estrangeiros. Neste sentido, em 1902, a União realiza o acordo com os investidores londrinos, assumindo a posse da Thereza Christina, enquanto buscava encontrar um arrendatário. Neste ano, Américo Lage chega a Imbituba, reinterando a posse adquirida junto ao Visconde de Barbacena e seus sócios ingleses sobre a Enseada e o atracadouro que viria se transformar no porto de Imbituba, manifestando sua futura intenção de explorar suas concessões. Em 1906, o engenheiro inglês Elmer Lawrence Corthell realiza tratativas com o governo para o arrendamento, porém o contrato não foi firmado. Neste período a União constrói em 1908 o prolongamento do ramal de Laguna, alcançando o cais do porto sobre aterro das lagoas do Campo de Fora e o contorno da orla do Morro do Rosário. Em 1910, a União firma contrato de arrendamento e prolongamento da Thereza Christina com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande pertencente ao Grupo Farquhar.

5.6.3 Terceira Fase- Arrendamento E. F. São Paulo- Rio Grande: 31/03/1910 a 20/03/1918

Em julho de 1910, um representante da Estrada de ferro São Paulo- Rio Grande se apresenta para exercer o contrato de arrendamento da Thereza Christina. Este período ficou marcado pela Primeira Guerra Mundial e a conjuntura gerada pelo contexto do conflito, conflagrando-se o isolamento comercial e a dependência do carvão estrangeiro, o que demandaria a partir de 1913 com novos estudos e projetos para a exploração das jazidas sul catarinenses. Em 1917, a arrendatária é chamada a dar andamento as obras da extensão ferroviária de Tubarão a Araranguá, alcançando o município de Jaguaruna no primeiro semestre do ano seguinte. Mas, a conjuntura da guerra lavaria o Grupo Farquhar, arrendatário da Thereza Christina, à falência devido ao vínculo de seus capitais a associados europeus.

Ainda em 1917, o Grupo Lage constitui a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA), objetivando a exploração das concessões adquiridas 30 anos antes em 1887, as jazidas carboníferas e o atracadouro na Enseada de Imbituba. Em 1918, a Thereza Christina é transferida da EFSP-RG para a CBCA, assumindo a frente da exploração o empreendedor industrial Henrique Lage.

5.6.4 Quarta Fase - Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá: 20/03/1918 a 08/03/1940.

Entre setembro e dezembro de 1918, se dá a transição de transferência da Thereza Christina à Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA), consolidado o ato em 04 de Dezembro de 1918. Este período marca o desenvolvimento da exploração carbonífera com a construção da linha Tubarão-Criciúma-Aranguá e o ramal para Urussanga. Este período destaca-se pelos investimentos à construção de um porto carvoeiro na Enseada de Imbituba, pela intensificação da atividade ferroviária devido a retomada em massa da exploração do carvão e pela adoção de uma arquitetura mais apurada para as estações e instalações da infraestrutura ferroviária. A Thereza Christina permaneceu sob a administração da CBCA até março de 1940, embora o prazo de vigência contratual se estendesse até 31/12/1966. O intenso transporte de carvão, sobrecarregando a ferrovia, provocaria avarias estruturais nas linhas e obras de arte especiais, principalmente na ponte férrea do Canal de Laranjeiras e frente ao estado de guerra deflagrado na Europa, a incerteza na condução da ferrovia diante das más condições de saúde do empresário Henrique Lage e da nacionalidade italiana de sua esposa, alegando conflito de interesses na exploração do carvão e operação da ferrovia pela arrendatária, a União encamparia a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina.

5.6.5 Quinta Fase- Encampamento pela União: 08/03/1940- 30/09/1957

A União conduziria as grandes obras como a construção do Porto Carvoeiro da Imbituba e a nova ponte no Canal de Laranjeiras em substituição a ponte férrea em precárias condições de funcionamento diante do aumento da demanda de carvão em atendimento ao Projeto Siderúrgico Nacional, exigindo investimentos que viriam vinculados a esta ação desenvolvimentista da industrialização. Tal período é marcado pela construção do ramal de Treviso e a exploração pela Companhia Siderúrgica Nacional das jazidas lá existentes, a implantação ainda do Lavador de Carvão de Capivari em 1945, objetivando atender as

necessidades da Siderurgia integrada ao melhoramento do aproveitamento do carvão nacional. A União assumiu o controle individual da Thereza Christina por 17 anos, de março de 1940 a setembro de 1957, quando foi incorporada à recém-criada Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, a RFFSA.

5.6.6 Sexta fase- Administração Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA): 03/1957 - 02/1997

Marco importante na história da ferrovia no Brasil foi a Lei 3.115 de março de 1957, criando a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima com o objetivo de congregar as ferrovias em uma única entidade orientadora que reorganizasse a administração financeira das ferrovias sob domínio da União, erradicando em massa trechos de ferrovias, assim como inúmeros ramais, muitos prematuramente. A RFFSA viria a operar 24.132 km de via férrea (80% do total das linhas ferroviárias do Brasil). Ainda em 1957, a Rede assumiria a responsabilidade de administração da Thereza Christina, vindo a extinguir o transporte de passageiros em 1969 e a desativação do ramal de Laguna com a erradicação dos trilhos em 1973. A Thereza Christina adquiriu relevância pelo transporte de carvão necessário ao desenvolvimento siderúrgico nacional, acentuando-se a sua importância pela criação da Usina Termoelétrica de Capivari criada em 1957 e a posterior crise do Petróleo na década de 1970, ampliando o interesse pelo uso do carvão nacional. Estas condições levariam ao período de intensa atividade da Ferrovia, entre 1983-1986, quando o transporte de carvão se situou por volta de sete milhões de toneladas ao ano. Superada a crise do petróleo e decretado em 1990 o fim da obrigação de utilização de no mínimo 20% do carvão nacional pela indústria siderúrgica, em 1992 a demanda de transporte do carvão se resumiria a suprir a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, situada no município de Capivari de Baixo, cuja primeira unidade iniciou a operação em 1965.

5.6.7 Sétima Fase- Ferrovia Teresa Cristina- iniciativa privada: 02/1997- Atual

Alegando dar maior eficiência ao transporte ferroviário, o Governo incluiu, em março de 1992, a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização. Tal processo seria concluído em dezembro de 1998. Em fevereiro de 1997, a ferrovia foi privatizada, tornando-se titular o Consórcio Empresarial Tereza Cristina. O aumento pela demanda por carvão para a produção de energia elétrica corresponde aos momentos de escassez hídrica, provocando

menor oferta de energia no país e a sua suplementação com a energia termoelétrica. Atualmente, a ferrovia tem como atividade principal a exploração de serviços de transporte ferroviário de carga, tendo o carvão mineral como o principal produto transportado, conduzindo o mineral desde as minas das regiões de Criciúma, Urussanga e Siderópolis até o complexo de usinas termoelétricas Jorge Lacerda, da Gerasul, em Capivari de Baixo. O trecho da ferrovia até o Porto de Imbituba persiste, porém praticamente desativado, sendo utilizada esporadicamente para o transporte de cargas de cerâmica ao porto de Imbituba.

Tabela 4- Fases Administrativas da Thereza Christina

Fase Administrativa	Período	Realizações	Características
Capital Inglês	1876- 1902	Criação das empresas ferroviária e carbonífera, Construção da Ferrovia, execução de obras de arte especiais.	Linha Tronco Imbituba-Minas, Ramal Laguna, início e interrupção da exploração carbonífera; emprego de mão de obra imigrante.
Encampamento pela União	1902- 1910	Manutenção da linha tronco; atendimento à produção colonial; ampliação do ramal da Laguna até o porto.	Período de consolidação da ferrovia como via regional de integração no sul catarinense.
Arrendamento E. F. São Paulo- Rio Grande	1910-1918	Início da Linha Tubarão-Araranguá; Expectativa de ampliação da ferrovia ao Massiambú	Primeira Guerra Mundial; estudos e projetos à retomada da exploração carbonífera.
Concessão ao Grupo Lage	1918-1940	Construção da Linha Tubarão-Araranguá; Ramal de Urussanga; Implantação de estações em arquitetura eclética.	Retomada da exploração carbonífera em larga escala; Investimentos no Porto de Imbituba; estruturação do Complexo-Carbonífero.
Encampamento pela União	1940- 1957	Especializ. ao transp. de carvão; Constr. da Ponte Ferroviária de Concreto na Cabeçuda; atend. ao Proj. Siderúrgico.	Invest. portos de Laguna e Imbituba; Lavador de Capivari; Exclusividade Porto de Imbituba ao embarque do carvão;
Rede Ferroviária Federal S.A	1957- 1996	Exclusividade ferrovia ao Transp. do carvão; desativação e erradic. de trechos anti-econômicos.	Avanço modal rodov.; constr. ponte rodov. de concreto na Cabeçuda; Constr. Usina Termoelét.; ampliação do Porto de Imbituba
Concessão à iniciativa privada- Ferrovia Teresa Cristina	1997- Atual	Transp. carvão à Usina Termoelétrica; Transp. Esporádicos de carga ao Porto de Imbituba.	Expectativas de implantação da ferrovia litorânea e maior demanda ao porto de Imbituba.

Fonte: Zumblick (1987); Teixeira (2011); Nascimento (2204); Goularti Filho (2013)

Ao longo das distintas fases administrativas, a construção da Thereza Christina mobilizou elevado número de trabalhadores, desde as necessidades do trabalho braçal até o atendimento às demandas técnicas mais apuradas como a construção das grandes obras de arte. Primeiramente, a construção do trapiche na Enseada de Imbituba para receber os equipamentos, máquinas e matérias vindos da Inglaterra, fazendo-se necessário a construção de oficinas, galpões e alojamentos. Depois, à medida que a linha avançava as estações e casas de turma, fixando os trabalhadores junto à linha do trem.

5.7 TRABALHADORES FERROVIÁRIOS: OS LABORES NA LINHA DO TREM

Nossas regiões carboníferas ainda estariam dormindo, sem o proprietário da mina, sem o diretor da ferrovia, ou o ferroviário (GEDDES, 1994, p. 63).

As empresas ferroviárias apresentavam uma organização de serviços específicos, distribuindo-se em campos operacionais distintos de acordo com a exigência do funcionamento e necessidades da via férrea. Para entrar em operação com todos os equipamentos procedentes da Inglaterra, a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited* colocou em funcionamento “8 locomotivas, 8 carros para passageiros, 20 vagões fechados para mercadorias e 80 abertos”²⁶¹. Com o transporte em 1887 do Carvão acumulado nas minas do Tubarão, a quantidade de vagões saltaria para 281, sendo a sua maior parte, 150 vagões, destinados ao transporte de carvão, as mercadorias em geral ocupavam outros 100 vagões e os demais transportavam, principalmente, gado e madeira²⁶².

Manter em funcionamento as estações e conservar o material rodante, trens, vagões, trilhos e dormentes, demandava um contingente variado de ferroviários. Esses profissionais, provenientes de diversas partes, eram compostos também por imigrantes estrangeiros recém-chegados ao sul catarinense, encontrando na ferrovia uma alternativa à manutenção da família. A chegada dos imigrantes europeus ocorreu concomitantemente a construção da Thereza Christina e a exploração das minas, empreendimento que empregaria esta mão de obra em sucessivas gerações. Ocupar um cargo de destaque na empresa ferroviária proporcionava um status singular no contexto social.

As ferrovias pelo desenvolvimento econômico e social que proporcionaram às cidades e regiões conectadas à linha do trem, a geração de empregos diretos e indiretos,

²⁶¹ Conforme Relatório apresentado pelo Vice Presidente da Província em 22 de junho de 1885, p. 46. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/970/000049>. Acesso 12/11/2016.

²⁶² Relatório apresentado ao Presidente da Província pelo Fiscal da Ferrovia, engenheiro João Caldeira d’Alvarenga Messeder, em 24 de janeiro de 1888.

contribuíram para o avanço da indústria nacional, da economia local e a formação de uma cultura urbana vinculada às práticas laborais ferroviárias.

A tecnologia emerge como a principal responsável pelas transformações do espaço com a implantação dos equipamentos ferroviários, concentração de casas financeiras atraídas pelas atividades econômicas voltadas ao comércio e transporte, gerando desenvolvimento econômico e o estabelecimento de uma classe de trabalhadores especializados, os ferroviários. Havia nas cidades assistidas pela ferrovia, como salienta Monastirsky (2006, p. 73), “diversificação e efervescência econômica e cultural, que não se reproduzia da mesma forma além do alcance dos trilhos”.

O capital se desloca e leva com ele a capacidade de haver desenvolvimento urbano para a população em busca de oportunidades de trabalho. As estações, além das diversificadas atividades ferroviárias, aglutinavam em seu entorno instalações destinadas ao transporte de cargas, armazéns, lojas de atacado, pequenas fábricas, hotéis, casas de varejo, bares, restaurantes, além de atividades informais, ambulantes, vendedores diversos. Com o advento da ferrovia, conforme Monastirsky (2006, p. 76), “a ordem de expansão do espaço urbano das “cidades ferroviárias” passou a ser determinado através da distribuição e função dos equipamentos ferroviários implantados”.

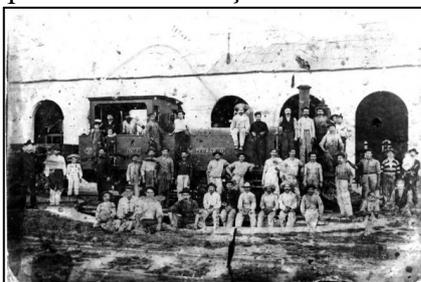
Outro fator importante com relação à origem e desenvolvimento de cidades, através da ferrovia, está na modificação do traçado orientado a partir do núcleo original. As cidades, sob influência da estrutura ferroviária, têm na estação o seu ponto de convergência a uma nova centralidade imposta pelo avanço da modernidade tecnológica.

Situada em terrenos baixos e planos, a estrutura ferroviária impõe ao desenho urbano uma nova configuração, influenciando as vias de circulação e a localização das atividades comerciais. A estação ferroviária, tal qual um porto, representava o lugar da diversão, sociabilidade e trabalho. Enquanto espaço de sociabilidade, a estação funcionava como centro de convergência da população proveniente de diversos lugares da região.

A construção e manutenção das estradas de ferro exigiam uma variada categoria e número elevado de trabalhadores, entre engenheiros, administradores, agentes de estação, técnicos, maquinistas, mecânicos, carpinteiros, trabalhadores braçais. Via de transporte destinada ao tráfego pesado, a ferrovia necessitava de constante manutenção e pessoal treinado para a sua operação, empregando tantos ou mais homens que qualquer outro

empreendimento industrial. Esta demanda, por sua vez, corroborava com a criação de núcleos povoadores ao longo dos trilhos, concentrando-se próximos às estações.

Figura 64: Funcionários no pátio de manutenção da “Thereza Christina” no ano de 1910



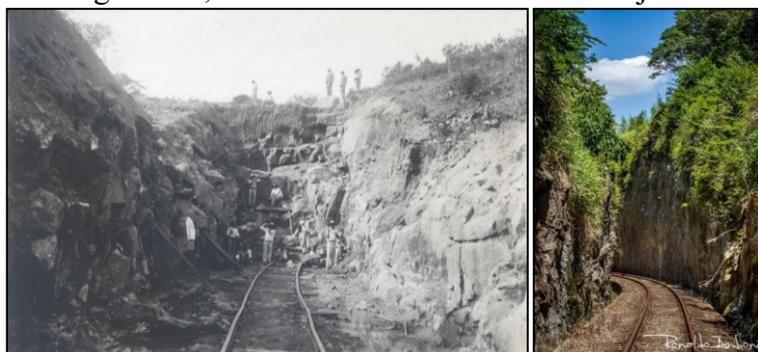
Fonte: diariodosul.com.br. Acesso em 15/08/2016

Desde o início da construção da Thereza Christina, os pesados materiais empregavam numeroso corpo de trabalhadores para o desembarque no cais, montagem dos vagões, transporte de materiais e equipamentos utilizados nos trechos de trilhos implantados, deslocamento das estruturas metálicas vindas da Inglaterra para a construção das pontes, além da construção e operação das estações. Todas estas atividades demandavam um corpo específico de trabalhadores à continuidade dos serviços, profissionais especializados em administração, tornearia, carpintaria, ferraria, operação das locomotivas.

Destacavam-se, durante a construção, o empenho à transposição dos grandes obstáculos no caminho de ferro, particularmente, a construção das pontes da Cabeçuda e Passagem, obras vultosas que desfizeram qualquer descrença na efetiva realização de tão desejada via.

Além das grandes obras de arte, a transposição do relevo acidentado exigia pesados esforços.

Figuras 65; 66- O Corte no Morro das Laranjeiras

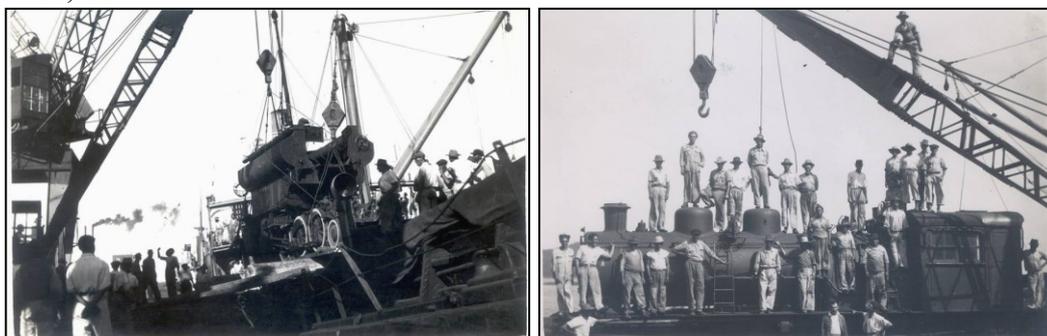


Fonte: Acervo de Andressa de Abreu; Ronaldo Amboni

A construção da Thereza Christina exigiu a abertura de grandes cortes de terra para o prosseguimento da linha férrea em aclive suave, desde o porto até a altitude máxima ao pé da serra. Tal condição era intrínseca aos desafios da engenharia ferroviária, desbravando os terrenos pelo mundo ao romper obstáculos considerados intransponíveis. Os caminhos de ferro da Era Paleotécnica, segundo Mumford (2008, p. 537), “abriram profundas feridas: os cortes e valados, na sua maior parte, permaneceram muito tempo sem vegetação e as feridas da terra não foram tratadas”.

A operação de desembarque das locomotivas e grandes equipamentos mobilizava considerável número de operários.

Figuras 67; 68- Trabalhadores e Locomotivas desembarcando no Porto de Imbituba em 1946



Fonte: Acervo de Andressa Abreu. Disponível em: asmileumashistoriasdelaguna.com.br. Acesso: 22/01/2017

A construção da ferrovia exigia um deslocamento de mão de obra especializada, engenheiros ferroviários, por exemplo, que tinham a função de projetar e executar os comandos das ações empreendidas na construção. Muitos destes engenheiros eram também sócios da empresa ferroviária constituída para explorar o carvão, incumbidos de uma determinada divisão do sistema ferroviário.

O assentamento destes trabalhadores em pontos estratégicos e acessíveis aos lotes de obras, também exigiu o empreendimento de uma série de iniciativas na construção de casas de turma e vilas para os engenheiros e operários, deixando suas marcas ao longo do caminho dos trilhos, fazendo parte do cotidiano dos trabalhadores contratados para construir e efetuarem diversas funções no meio ferroviário. Segundo Teixeira (2011, p. 26), “em junho de 1884, três meses antes da abertura oficial, os ingleses já tinham todas as classes de funcionários necessários à operação da ferrovia, contratados. Totalizavam 204”.

O Relatório das atividades da Thereza Christina, enviado ao Ministério da Viação e obras públicas em 1956, dá uma amostra da dimensão do patrimônio imobiliário mantido pela

ferrovia e dos profissionais envolvidos em sua manutenção, assim como da quantidade de pessoas que abrigavam. Segundo este Relatório, “foram concluídas seis casas destinadas ao pessoal da locomoção, sendo três em Imbituba. Foram feitos reparos em seis casas de agente, em duas casas de guarda-chaves, em quatro de telegrafistas, em duas casas da locomoção, em trinta e três casas da via permanente e em vinte estações”²⁶³.

Os expedientes da ferrovia, realizados manualmente por centenas de trabalhadores, exigiam a fixação das habitações próximas aos locais de trabalho como uma condição para o bom prosseguimento das jornadas e guarnição dos equipamentos, ferramentas, maquinários para abertura do leito e terraplanagem, empregando ferramentas manuais, vagonetes e carros de tração animal.

Entre os trabalhadores, podemos destacar aqueles que se encarregavam exclusivamente da manutenção das obras de arte especiais, entre os quais, dentro da área de Laguna, destacamos as funções permanentes no “Viaduto da Cabeçada”, ponte férrea sobre o Canal de Laranjeiras, e nos túneis metálicos para conter as dunas no Ramal de Laguna, entre a Bifurcação e o Campo de Fora, local que seria ocupado por ferroviários, dando origem ao bairro “Areaes”. Estes perfaziam um total de seis trabalhadores, três para cada equipamento²⁶⁴.

As obras de construção da ferrovia no sul catarinense exigiram inicialmente a análise do terreno. Os agrimensores realizavam o levantamento das condições topográficas, objetivando a determinação do melhor traçado, planejamento dos trechos por onde deveriam ser implantados os trilhos, identificando as dificuldades do terreno, se certificando da viabilidade ou não para o assentamento da linha. Definido o traçado e elaborado o projeto, empreendiam o início das obras, empregando elevado efetivo de operários para preparar o leito, suspender e assentar os trilhos.

Portanto, as ferrovias exigiam uma organização e distribuição de serviços em campos operacionais específicos. No campo da engenharia, dividiam-se em duas áreas primordiais, a engenharia civil e a mecânica. O campo da engenharia civil se dedicava ao levantamento do terreno e aos detalhes da execução do projeto, detendo-se na implantação dos trilhos, construção de aterros, túneis, pontes, estações e armazéns. Os engenheiros mecânicos, por sua vez, dedicavam-se a construção de vagões, carros, gaiolas, gôndolas e montagem do material rodante e de tração, principalmente a montagem, conservação e manutenção das locomotivas,

²⁶³ Brasil (1956, p. 04).

²⁶⁴ Conforme Teixeira (2011, p. 26).

assim como às grandes estruturas de ferro. Voltadas ao atendimento da estrutura ferroviária, ambas as áreas conduziram ao que se convencionou chamar de “engenharia ferroviária”, amplamente aplicada e reconhecida em seu conjunto nas grandes obras de arte especiais.

Figura 69- Alojamento dos engenheiros ingleses em Imbituba para a construção da Ferrovia



Fonte: Facebook Memórias de Imbituba. Acesso em: 20/08/2016.

Ao mesmo tempo em que os trabalhos avançavam, engenheiros e mestres de obra se ocupavam do planejamento e execução das obras de arte especiais de engenharia, exigindo técnica mais apurada como a construção de pontes e túneis. A passagem dos trilhos no trecho de implantação da Thereza Christina encontrava obstáculos naturais até então considerados intransponíveis.

A Maria Fumaça e a Turma de Manutenção da Ferrovia vistas em três momentos:

Figura 70- Viad. Cabeçuda. C. 1920; Figuras 71;72- Trabalhadores Palmeira-Orleans. C. 1940



Fonte: <http://www.fotosefatosdeorleans.com.br>. Acesso em: 12/09/2018

As cidades atendidas por ferrovias tiveram sua paisagem urbana transformada pela inserção de um conjunto de edificações construídas para operar o sistema de transporte e as atividades profissionais realizadas no meio ferroviário. A ferrovia, uma vez em funcionamento, também exigia a incorporação de agentes à operação do tráfego, manutenção da linha, circulação dos comboios, operação das estações e armazéns, sistema de sinalização, telégrafos, administração da empresa. Na década de 1920, o jornal “A Paz” destacava que,

“nas locomotivas o serviço é dia e noite, como o é nas estações e até nas oficinas de onde o respectivo chefe raro se retira antes das 20 horas”²⁶⁵.

As estações, o atendimento aos passageiros, movimento dos armazéns de cargas e mercadorias, as oficinas de manutenção, pátio para manobras das composições, as vilas ferroviárias, a tipologia típica das estações e casas construídas para moradia dos trabalhadores, as caixas d’água de grande capacidade, assim como os depósitos de lenha e carvão, atribuem um valor simbólico ao espaço. Essas edificações constituíram-se no maior legado das ferrovias, pois contribuíram para a configuração de bairros, surgimento de cidades, consolidação e dinamização dos núcleos urbanos já existentes.

As atividades mais complexas se concentravam no planejamento e construção dos projetos de ramais e expansão da linha férrea, projetando e executando edificações destinadas à operação da estrutura ferroviária, moradias de trabalhadores e suas famílias, as vilas ferroviárias. As estações ferroviárias e suas consequentes modernizações com atualizações tipológicas acompanham a implantação das usinas de geração termoelétricas com sua apurada arquitetura, as quais demandavam atividades fins especializadas que injetaram nas cidades categorias sociais com poder aquisitivo e potencial para dinamizar as atividades comerciais.

As vilas ferroviárias construídas em alvenaria diferenciavam-se das casas das vilas mineiras, frequentemente construídas em madeira. Estas vilas foram instaladas na perspectiva de fixar o trabalhador nas proximidades dos locais das atividades laborais, fato considerado na admissão do trabalhador ferroviário²⁶⁶, assim como nas minas de carvão.

Assentamentos comuns distribuídos pelas áreas de mineração eram as vilas mineiras, assim como nas áreas portuárias concentravam-se as vilas operárias.

Figura 73- Tipologia Vila Mineira Figuras 74; 75- Vila Operária do Porto de Imbituba



Fonte: www.diariodoSul.com.br;

Fonte: www.facebook.com/LourencoDiPietro; Ac.: 16/08/2017

²⁶⁵ A Paz, Tubarão, 07/12/1924. Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/jornais>. Acesso: 12/06/2016.

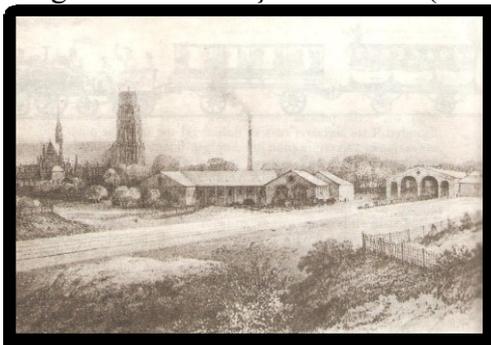
²⁶⁶ Regulamento Geral para Empregados impresso em 1884, Art. 6º- A moradia de cada empregado deverá ser registrada na estação a que estiver agregado ou em que for pago e uma nota da mesma deverá ser colada em lugar apropriado no escritório do chefe da estação, afim de que, sendo necessário em caso de emergência, possa ser o empregado prontamente encontrado (ZUMBLICK, 1987, p. 130).

As vilas de mineiros de tipologia e material rudimentar destinavam-se aos trabalhadores envolvidos diretamente na extração do carvão. Seguindo o mesmo padrão foi instalada a Vila Operária de Imbituba construída em 1916 para acomodar funcionários da Firma Lage & Irmãos, compondo um conjunto de habitações geminadas em madeira, num total de 24 habitações. Contrastando com estas, ao longo do traçado da estrada de ferro foram construídas as casas de turma e vilas em alvenaria que minimizavam as possibilidades de incêndios por fagulhas expelidas pelas locomotivas. As habitações, junto às estações ou instalações da estrutura ferroviária, alojavam o agente e trabalhadores da estação e oficinas, assim como os operários encarregados da manutenção do respectivo trecho em que estavam alocados.

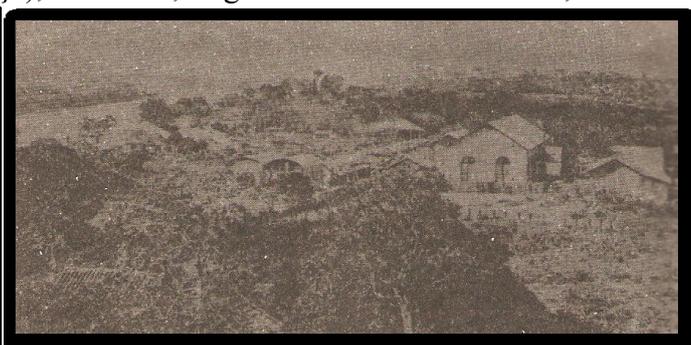
Destes assentamentos, destaca-se pela localização na cidade de Tubarão um espaço entre as oficinas de máquinas e vagões que seria preenchido com o planejamento do bairro que receberia o nome de “Oficinas”, gerando ruas largas em traçado quadriculado sobre a planície aluvial.

As plantas das oficinas da estrada de ferro apresentavam o partido e tipologia semelhantes em suas distintas regiões de implantação. Seguindo o conceito das implantações europeias, manifesta-se a intenção na ideia do projeto, o partido nas construções ferroviárias lançou mão do uso da alvenaria e telhas cerâmicas.

Figura 76- Instalações Orleans (França), Séc. XIX; Figura 77- Oficinas Tubarão, C. 1910



Fonte: Poëte (1967, p. 58).



Fonte: Facebook Memórias de Imbituba. Acesso: 12/05/2016

Com o avanço da linha de trem e as grandes obras metálicas executadas, as oficinas da estrada de ferro em Imbituba tornaram-se inadequadas, necessitando posicionar-se em um ponto intermediário aos extremos, ou seja, entre as Minas e os portos. Distante cerca de 50 km do marco zero da ferrovia na Enseada de Imbituba, a escolha pela localização em Tubarão

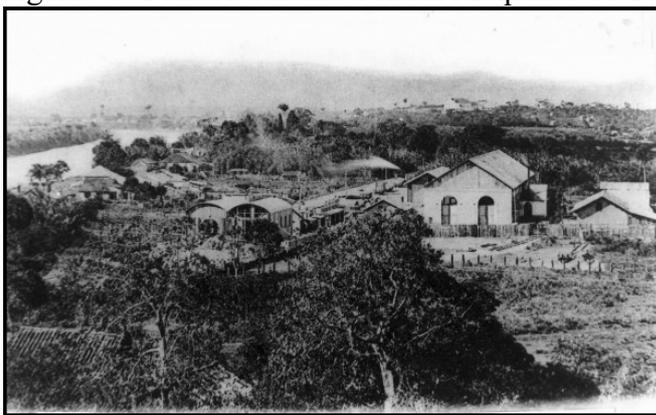
seria uma questão de tempo²⁶⁷, além de situar-se em uma ampla planície que comportaria as oficinas com facilidade de expansão ao Sul.

Ainda no início do século XX, ano de 1906, quando sob encampamento pela União, as oficinas e o escritório da Thereza Christina, juntamente com almoxarifados e depósitos, foram autorizados a serem transferidos da Enseada de Imbituba para Tubarão²⁶⁸. Esta questão do estabelecimento das oficinas traz a necessidade de se aprofundar a análise dos fenômenos relacionados à importância das vias e a estrutura que a envolve no estudo da evolução urbana. Tal escolha também determinaria o ponto de partida da expansão da ferrovia para a região carbonífera de Criciúma.

Desde o início da construção pela necessidade de estar integrado a um centro urbano, os escritórios foram instalados em Laguna, ligada à linha férrea por ramal. Mas, de acordo com Zumblick (1987, p. 140), “o avanço dos trilhos, porém veio determinar a transferência para Tubarão”.

Tubarão, distante 52,54 km do marco zero da ferrovia na Enseada de Imbituba, apresentava equidistância entre os extremos da linha, oferecendo uma ampla planície aluvial, suficientemente afastada do mar, protegendo as peças e maquinários de ferro da “maresia” pelos morros do Bananal e Congonhas, condições ideais para comportar uma oficina específica para as máquinas e outra para os vagões.

Figura 78- Fundos Oficina Central Máquinas de Tubarão. C. 1908; Figura 79- Situação atual



Fonte: <http://diariodosul.com.br>



Fonte: Foto, Adilson Moreira (Dez./2016)

²⁶⁷ Consta que o Governo da União pretende Mudar as oficinas da Estrada Thereza Christina para a cidade do Tubarão (A Actualidade, Laguna, 11 de agosto de 1905).

²⁶⁸ Conforme noticiava o Periódico “O Tubaronense” em maio do referido ano de 1906, “no domingo, 6 do corrente mez, festivamente e no meio do maior entusiasmo, realizou-se o acto solemne da iniciação dos trabalhos preliminares para a mudança das officinas da Estrada de Ferro D. Thereza Christina para esta cidade”. (O Tubaronense), Tubarão 20/05/1906, p. 03). Disponível em: <http://hemeroteca.ciasec.sc.gov.br/jornais>. Acesso em 21/02/2015.

Ainda, conforme noticiava “O Tubaronense” alguns anos depois, “o prédio onde estão instalados todos os aparelhos de mecânica, da ferraria e carpintaria, etc. abrange 130 m de comprimento com 28 de largura, havendo mais outras dependências onde funcionam o escritório das oficinas e o almoxarifado”²⁶⁹. O citado periódico também anunciava os benefícios das instalações das oficinas, destacando que, “com a remoção das oficinas da Estrada de Ferro “Thereza Christina”, de Imbituba para aqui, a cidade tomou grande incremento, notando-se mais vida, mais movimento e comércio”²⁷⁰.

A localização das oficinas deixava um espaço entre si que seria preenchido com o planejamento do bairro homônimo, gerando ruas largas em traçado quadriculado sobre a planície aluvial. Destacando-se no sentido longitudinal as ruas Altamiro Guimarães e a Avenida Marechal Deodoro (Beira Rio), transversal a estas, sobressaem-se as ruas Princesa Isabel, Laguna e dos Ferroviários. Nesta última, encontra-se a Vila dos Ferroviários, a maior do gênero em toda a extensão da Thereza Christina.

Figura 80- Vila dos Ferroviários (Déc.1980); Figura 81- Vila dos Ferroviários (Dez/2016)



Fonte: Zumblick (1987, p. 149)

Fonte: Foto, Adilson de Souza Moreira

Destaca-se, como assentamento projetado, a Vila dos Ferroviários com 96 lotes de 180 m², implantados em quadras retangulares com vias amplas no contorno externo e uma via de menor largura ao centro em sentido longitudinal, cortadas por duas vias transversais, também de largura diminuta, formando 06 quadras idênticas com duas pequenas praças arborizadas com área equivalente a dois lotes cada. Instalada em 1951 no período de encampamento pela União, os lotes apresentavam recuo frontal para jardim e quintal aos fundos.

A planta tipo das habitações destinadas aos ferroviários, padronizada em alvenaria, isoladas no lote e com espaço para horta, contendo telhados cobertos em telha cerâmica,

²⁶⁹ Jornal “Tubaronense”, Tubarão 17/05/1914. (Apud ZUMBLICK, 1987, p. 86).

²⁷⁰ Jornal “Tubaronense”, Tubarão 17/05/1914. (Apud ZUMBLICK, 1987, p. 86).

contemplavam dois dormitórios. As habitações de melhor qualidade, situadas em áreas urbanizadas e com um devido afastamento da linha férrea, eram destinadas a contemplar os profissionais mais graduados, restando ao numeroso corpo dos trabalhadores braçais a distribuição ao longo da linha em habitações o mais próximo possível das frentes de trabalho em assentamentos carentes de infraestrutura.

Figuras 82; 83- Casas Gem./M.Fumaça/Barranca (Ararang); Figura 84- Casas Indiv./Jaguaruna



Fontes: paisagensemotos.blogspot; www.estacoesferroviarias.com.br/ararangua;www.tripmondo.com/Jaguaruna

Pelos caminhos do trem, cortando lugares remotos e esparsamente distribuídos pelo território, surgiam as casas ferroviárias como um marco em meio à esparsa população, um princípio de ordenamento no tecido urbano, ocupado de forma ainda rarefeita. As casas de turma, moradias térreas enfileiradas construídas em alvenaria de tijolos, pintadas de branco e telhas de barro, muitas vezes associada às estações, geralmente em número aproximado de seis casas, formavam um agrupamento regular ao longo dos trilhos e nas laterais das estações e paradas.

As Casas do Agente e as de Turma formavam uma composição harmoniosa com a própria estação, recebendo localização, dimensões e acabamentos distintos em sua construção de acordo com a localização e categorias destinadas a atender. A casa do agente ferroviário apresentava características construtivas comuns, excedendo em suas dimensões quando a estação apresentava relevante importância.

Figura 85- Casas Turma/Bifurcação Figuras 86; 87- Casas Agente, M. Fum.;Criciúma (1970).



Fonte: Foto, Adilson Moreira (Agosto/2015)

Fonte: Memorial Casa do Agente Ferroviário Criciúma

Exemplos característicos da tipologia implantada em série, além das casas de turma como a de Barbacena na bifurcação (figura 85), são as casas do agente ferroviário de Morro da Fumaça (figura 86), ainda preservada, e de Criciúma (figura 87) reconstruída em 2001, vindo a ser o Memorial do Agente Ferroviário, uma espécie de casa da memória da cidade como pioneiramente foi realizado com a Estação de Pedras Grandes.

A percepção das relações sociais e a experiência da convivência com a ferrovia sedimentariam uma cultura configurada no cenário constituído pela presença da estrutura ferroviária no tecido urbano, representando visualmente a ação transformadora do homem ao longo do tempo, compreendendo um conjunto de formas naturais e artificiais, onde se integram os elementos da natureza e os elementos da cultura. Somente o estudo do conteúdo social, conforme Rossi (1995, p. 45), “permite evidenciar o significado da evolução urbana de modo concreto”.

Apesar de toda a infraestrutura urbana implantada em função da ferrovia e sua importância ao desenvolvimento das cidades de colonização europeia no sul catarinense, a materialidade marcante na paisagem como consequência da implantação ferroviária está nas grandes obras de arte especiais ao longo de seu traçado na transposição da grande Lagoa no Canal de Laranjeiras, rios e morros com cortes e túneis, desde o porto até as minas na região da grande bacia carbonífera catarinense em dois momentos subsequentes.

5.8 AS ENCHENTES- ÁGUAS NO CAMINHO DE FERRO

“O trajeto da ferrovia não tornou-se problemático somente por permitir o transporte dos gêneros de produção agrícola, mas também porque, devido às cheias do rio Tubarão, foram constantes as destruições na linha férrea, como várias vezes relataram os engenheiros da via férrea” (Ofício enviado ao governo de Santa Catarina em 07 de fevereiro de 1890 pelo engenheiro fiscal da ferrovia).

No Complexo Lagunar desembocam os rios da região, tendo como principal contribuinte o Tubarão e seus afluentes, fluindo suas águas para a saída ao oceano pela barra da Laguna, onde deságuam na limitada saída para o mar, dificultando o fluxo das águas em maior volume quando da ocorrência de fortes enxurradas. Implantada ao longo do vale do rio Tubarão, ao longo de seus mais de cem anos de existência, a ferrovia foi duramente castigada pela ocorrência de fenômenos meteorológicos que, dependendo da intensidade, causavam danos de grande monta, interrompendo o tráfego e exigindo baldeações.

Figura 88- A Ferrovia na Margem do Rio Tubarão



Fonte: <http://ftc.com.br/a-empresa/historia>

A natureza mostraria sua fúria e desafiaria a Thereza Christina em seus primeiros anos de atividade. Duas semanas após a abertura do tráfego, ainda em meados de setembro de 1884, fortes chuvas castigaram a região e, segundo Teixeira (2011, p. 89), “não havia acontecido uma enchente parecida, em todo o período da construção”. A ferrovia enfrentaria sucessivas enchentes, danificando a linha e, de maneira ainda mais desastrosa, as pontes que exigiam a interrupção por maiores períodos, causando prejuízos financeiros e operacionais.

Passados seis meses da inauguração, em março de 1885, uma enchente ocasionada por intensas chuvas provocou estragos, sendo o principal a destruição da Ponte da Passagem sobre o rio Tubarão em Capivari²⁷¹. Em decorrência, ainda em maio deste mesmo ano, o periódico a Verdade noticiava que o tráfego se encontrava interrompido “pelo dano que a última enchente do Tubarão causou ao leito, as obras de arte e a uma ponte da mesma estrada. Ainda bem que vamos gozar deste meio fácil e rápido de transporte, á que já estávamos acostumados, e cuja interrupção tanto nos contrariou”²⁷².

Após um ano de trégua, em meados de 1887, a linha férrea foi extensivamente danificada por outra enchente²⁷³. Esta cheia provocaria, mais uma vez, a destruição da “Ponte da Passagem”²⁷⁴, exigindo por meses a baldeação para cruzar o rio Tubarão.

²⁷¹ Conforme Relatório apresentado à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catharina em 21 de julho de 1886, p. 185-186. Desterro, Typografia do “Conservador”, 1886. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/971/000185>. Acesso em 11/11/2016.

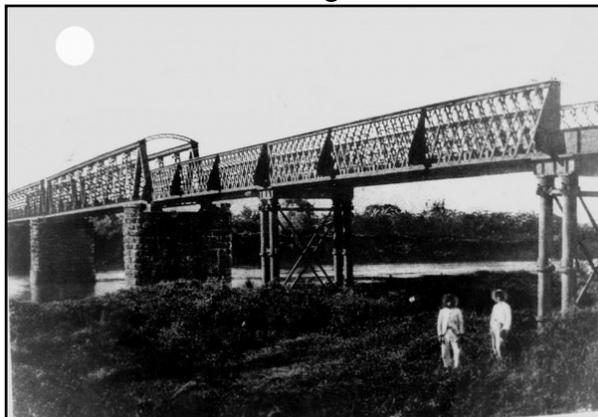
²⁷² A Verdade (Laguna, 17 de Maio de 1885).

²⁷³ Conforme Teixeira (2011, p. 89).

²⁷⁴ Entre as pontes principais está a da Passagem sobre o rio Tubarão no quilometro 40, extensão 164 m , 8 vãos, sendo 6 de 24 metros e 2 de 10 metros (BRASIL, 1886, p. 416).

Conforme, relatado pelo fiscal da ferrovia, tal ponte só estaria reconstruída em fins de 1888 e o reestabelecimento do tráfego definitivo em toda a linha não apresentava prazo definido²⁷⁵.

Figura 89- A Ponte da Passagem sobre o Rio Tubarão



Fonte: http://diariodosul.com.br/SITE2015/tunel_do_tempo. Acesso em 18/04/2016

O relato dos primeiros anos oferece uma ideia das dificuldades enfrentadas pela empresa inglesa em decorrência da busca pelo melhor traçado na implantação da via férrea, sem considerar a intensidade dos fenômenos meteorológicos sazonais na região. Pela condição climática e do relevo, um vale de rio é naturalmente a calha de escoamento das águas. Inumeráveis enchentes, eventos de magnitudes consideráveis, causaram seguidos danos de difícil recuperação pela equipe técnica da ferrovia²⁷⁶, particularmente a Ponte da Passagem sobre o rio Tubarão que, poucos metros acima, recebia as águas do rio Capivari. Arrastada pelas águas três anos após sua construção, foi reconstruída e permaneceu servindo a passagem do trem até 1974, quando acabou sendo totalmente destruída pela grande enchente daquele ano.

A conjugação ferrovia e vale do rio Tubarão apresentou seus contínuos momentos de fúria e resistência, motivando o desvio da ferrovia na cidade de Tubarão, a partir de 1917, para as novas jazidas em exploração em direção ao vale do Araranguá. A solução adotada poderia ser a implantação de ramais, a partir da linha tronco original, partindo de Pedras Grandes para Urussanga e Criciúma e do Passa Dois para Treviso.

Mas, os estragos entre Tubarão e as Minas do Passa Dois eram extensos a cada cheia e exigiam constantes recuperações físicas da linha. Até que, uma enchente de proporções gigantescas ocorreu entre os dias 23 e 24 de março de 1974, sendo o Ramal Tubarão-Lauro

²⁷⁵ Conforme Relatório do Fiscal da Ferrovia, João Caldeira D'Alvarenga Messeder em 22 de setembro de 1888.

²⁷⁶ Numerosas enchentes, até mesmo, causaram modificações físicas na ferrovia. (TEIXEIRA, 2011, p. 88).

Müller totalmente danificado de modo que a sua recuperação se tornou economicamente inviável, irreparável.

Figuras 90 e 91- Pontes/Orleans, tomada pelas águas; Figura 92- Estragos enchente, 1974



Fonte: Dall'Alba (1986, p. 129).

Fonte: Teixeira (2011, p. 91).

Mesmo com as adversidades físicas e econômicas, a Ferrovia sobreviveu as grandes cheias enfrentadas desde o início de sua operação. A retomada da exploração e transporte do carvão, mesmo em períodos de pequena escala na produção, apesar de seu baixo valor energético, deu razão para a manutenção e expansão ferroviária.

A necessidade de se implantar uma linha de trilhos em direção a extensão das jazidas exigia a implantação de novas estações, armazéns e toda uma estrutura viária, desviando o percurso do vale do rio Tubarão a partir do município homônimo, deixando para traz as estações pioneiras. Sujeita a novas cheias e com as minas do Passa Dois inundadas com o traçado dos trilhos sujeito às enchentes, ocorreria a erradicação do trecho Tubarão-Lauro Müller arrasado pela enchente de 1974, os quais cederiam espaço para a implantação rodoviária.

5.9 AS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS



A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

A ferrovia, desde o início de sua construção, impôs sobre a paisagem os movimentos de uma engrenagem transformadora e monumental pela inserção de grandes massas metálicas

em seu percurso. As obras de arte especiais e o conjunto da estrutura ferroviária promovem um curso contínuo e permanente ao acrescentar componentes à paisagem. O maquinismo e as obras de arte em estrutura de ferro estabeleceram, pela harmonia da técnica aplicada, um parentesco com a paisagem natural, uma relação intrínseca destes elementos com a imagem percebida. Marcas que se difundiram pelos recônditos recantos rurais do sul catarinense, ditando o ritmo da vida social, a adoção de novos valores, traços de cultura, memórias e identidades de uma época inovadora que se colocava.

As estradas de ferro venceram acidentes geográficos até então considerados intransponíveis. A implantação da Thereza Christina encontrava obstáculos naturais como lagoas, dunas, rios, banhados e maciços rochosos, trechos inclinados que exigiam a remoção de rochas, até atingir o percurso ao longo do rio Tubarão e seu vale fluvial. Os acidentes naturais em composição com as técnicas empregadas nas obras de arte especiais realizam a composição da paisagem histórica, onde a ferrovia, agente emblemático de uma época, transpassa montanhas por túneis apuradamente construídos, transpondo desfiladeiros, rios e lagoas por viadutos e pontes adaptados para cada caso.

Inicialmente, além da construção de sete estações, a ferrovia exigiu a execução de um elevado número de obras de arte especiais²⁷⁷, destacando-se a maior ponte férrea da América do Sul, transpondo o Canal de Laranjeiras em 1,43 km, e dois túneis com 500 m de extensão para proteção às dunas móveis próximas à Estação da Laguna.

Diante do gigantesco empenho com o deslocamento de recursos humanos e financeiros, apenas um caminho se apresentava, dar andamento em larga marcha ao arrojado e ambicioso empreendimento. Os trabalhos iniciais pelo andamento e tempo de conclusão da obra transcorreram sem maiores percalços, compreendendo a locação, abertura das picadas, cortes e aterros à implantação dos trilhos, “tudo acompanhado pelo entusiasmo do nosso povo, testemunhando que, aos poucos, a realidade substituía uma velha aspiração que era unânime”²⁷⁸.

Os navios transportavam os equipamentos, trilhos e locomotivas para desembarque na Enseada de Imbituba de onde emergia o caminho de ferro. Uma vez assentados os trilhos, por ele iam-se transportando os pesados materiais e equipamentos da origem até o avanço das obras em direção às minas, retornando ao porto para o transporte dos materiais desembarcado dos navios.

²⁷⁷ Foram construídas 44 pontes, dois túneis com 500 m de extensão, 234 bueiros (ZUMBLICK, p. 46).

²⁷⁸ Conforme Zumblick (1987, pp. 26-28).

A ferrovia só apresentaria resultado se construída de forma a proporcionar a máxima eficiência à máquina a vapor sobre o caminho de ferro. Para atingir esta finalidade realizavam-se estudos para adaptar a via férrea às condições naturais ou superá-las pela implantação de obras de arte especiais, construções em ferro, concreto ou alvenaria que permitissem a passagem do comboio, algo que exigia a aplicação e o avanço das técnicas acumuladas historicamente. O progresso da engenharia, particularmente na Inglaterra e França, aplicando novas técnicas com o desenvolvimento da estrutura de ferro às obras de arte à passagem da via férrea, iria dar um impulso gigantesco e revolucionário aos meios de transportes.

Estas obras encaixadas no relevo, por sua singularidade, atestam que a natureza não necessariamente se degrada, diante do triunfo da civilização técnica. Esta junção, natureza, arte e técnica, pode ser algo fértil ao imaginário do tempo que se apresenta, atribuindo nome à paisagem, caracterizando a imagem. O viaduto, a ponte e o túnel pelo significado dos recursos e técnicas empregados à sua construção não se tornaram o elemento único à característica da paisagem. Mas, complementou o significado da existência de um acidente natural na passagem do caminho de ferro, justificando a evolução técnica, presente ao uso e em aberta exposição.

É sabido que a diferença entre arquitetura e a mera construção é a sua aproximação com a arte. O princípio da beleza talvez seja o primeiro a ser percebido na paisagem, enquanto aspecto visível do espaço, sentida e percebida pelos elementos construídos e naturais, a junção destes elementos amplia a sua dimensão simbólica, um objeto de pura contemplação por sua solidez e beleza. Tais princípios, segundo Vitruvius em sua obra *Tratado de Arquitetura*, “serão atingidos quando o aspecto da obra for agradável e elegante e as medidas das partes corresponderem a uma equilibrada lógica de comensurabilidade” (2007, p. 82).

A forma é o resultado de um processo, sendo óbvio que a paisagem é uma construção e que o ponto de partida é a construtibilidade e seu aspecto cultural. Antes, é preciso considerar os procedimentos e as técnicas exigidas à execução do projeto concebido sobre as condições naturais que se impõem. As técnicas, aplicadas ao espaço natural, a tornam não apenas projetada, mas concebível do ponto de vista estético e funcional, motivação intrínseca ao ímpeto do projetista.

Procedida a análise do terreno para o melhor traçado, adequado a implantação da estrada de ferro, executado e aprovado o projeto, uma vez provido de recursos financeiros, iniciavam-se as obras. A indisponibilidade de máquinas retroescavadeiras, por exemplo, exigia a execução manual por considerável número de trabalhadores, abrindo o leito, desmoronando barrancos, executando a terraplanagem. Os maiores obstáculos na construção de uma ferrovia eram superados por técnicas mais sofisticadas de engenharia, que dependiam de uma logística apurada para sua construção, pontes, túneis, viadutos, plataformas, armazéns e estações.

Com as construções ferroviárias, a sociedade industrial capitalista não exportou para o Brasil apenas produtos industrializados e capitais. Mas, também técnicas construtivas, estabeleceu a comunicação, espalhou padrões de comportamento e ideais de civilização que se refletiram no cotidiano dos lugares por ela alcançados ou irradiados pela sua própria existência, principalmente, na organização e infraestrutura no entorno das estações, interferindo na configuração das formas das cidades. Com sua estrutura operando, a Thereza Christina se apresentava como a via regional de transportes integrando as localidades distribuídas entre os portos da Laguna, Imbituba e a região carbonífera catarinense.

5.9.1 Os Túneis nos Cômoros da Laguna e no Ramal de Treviso

Não foram apenas as construções de pontes que puseram à prova a paciência dos construtores; deu-se o mesmo com os túneis (BENJAMIN, 2006, p. 966).

A Thereza Christina, entre o Porto de Imbituba e o Canal de Laranjeiras percorria terrenos arenosos que se estendiam pelo ramal ferroviário até a Cidade da Laguna, apresentando cômoros em pequenas cristas elevadas. Nas proximidades da Estação da Laguna no Campo de Fora, movimentos de considerável volume de areia dificultavam a passagem da linha do trem, as quais exigiram uma solução técnica singular, considerada pioneira à época, os “túneis abrigos”²⁷⁹.

Os ventos responsáveis pela deposição se originavam no sentido Norte-Nordeste vindos da direção do Morro do Itapirubá em direção à Laguna. Incidiam com a mesma frequência os ventos de quadrante Sul-Sudeste. Em toda a porção do litoral sul catarinense, estes ventos representavam o avanço do sistema eólico no transporte de sedimentos dos campos de dunas.

²⁷⁹ Relatório referente ao ano de 1887, apresentado ao Presidente da Província de Santa Catarina, pelo Engenheiro Fiscal da Ferrovia, João Caldeira d’Alvarenga Messeder, nº 254, de 24 de janeiro de 1888.

As dificuldades do acesso à Estação Ferroviária da Laguna estavam colocadas no “Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil” de 1886, relatando que,

nas proximidades da Laguna o inconveniente das areias recrudescer, a linha atravessa cerca de 1 quilômetro de dunas (montes movediços de areia) que, impelidas constantemente pelos dois ventos reinantes, mudam rapidamente de posição, passando sobre o leito da estrada; para obviar tal dificuldade não bastou o lastro calcáreo fornecido pelos sambaquis; em alguns trechos dessa parte da linha houve necessidade de construir túneis- abrigos de ferro ondulado galvanizado destinados a garantir a linha da invasão dos cômoros²⁸⁰.

Em março de 1883, o governo autorizou a construção de dois túneis ou abrigos de ferro zincado destinados a impedir a acumulação de areias no leito da estrada. Na concepção desta obra de arte, túneis formados por travejamento de ferro batido coberto com folhas de ferro ondulado²⁸¹, a engenharia fez colocar ali, tal artifício que, ainda hoje, continua sendo considerado ímpar na técnica de construção ferroviária²⁸².

Instalados no ramal para Laguna, os dois túneis apresentavam um aspecto notável pela singularidade de sua construção e a raridade de seu emprego. Compunham-se de arcos de ferro distanciados de 2,60 metros, ligados por longarinas, formando o conjunto de peças um esqueleto em arco rígido, cuja visão seccional no eixo longitudinal apresentava forma ovalada, medindo meio quilometro de extensão²⁸³.

Embora alguns autores referem-se a dois túneis com 500 metros cada, acredita-se incorrerem no erro de considerar que os túneis cobririam toda a extensão de 1.000 metros de cômoros entre dunas semi-fixas e móveis. Deduz-se que os túneis foram colocados especificamente em dois pontos mais críticos, perfazendo a extensão de 500 metros ao todo, conforme o Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas (BRASIL, 1886, p. 414) “compõem-se elles de um travejamento de ferro batido coberto com folhas de ferro ondulado, um dos quaes tem 300 metros de extensão e o outro 200 metros, construído em duas porções separadas por um intervalo de 200 metros”.

Para buscar um traçado com menor movimentação de areia, a via férrea poderia ter desviado os trilhos a partir da Cabeçuda em direção à Cidade da Laguna, porém teria de romper cômoros altos o que causaria movimentação de areia, igual obstáculo de dispendiosa solução. Mas, optou-se pelo ramal a partir da bifurcação, alguns quilômetros antes em direção

²⁸⁰ Conforme Estudo Descritivo, Brasil (1886, p. 411).

²⁸¹ Conforme Estudo Descritivo, Brasil (1886, p. 409-415).

²⁸² Os túneis do ramal de Laguna constituíram-se em obra ferroviária única em todo o mundo e que jamais foi feita em outro lugar qualquer. (...). No ramal de Laguna havia dois túneis (TEIXEIRA, 2011, p. 48).

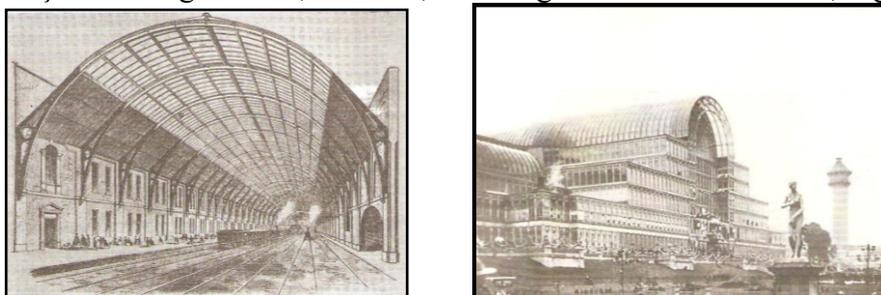
²⁸³ Conforme Thomé (1983, p. 30).

a Imbituba, embora tenham ocorrido de acordo com Zumblick (1987, p. 30), “novos estudos para procurar evitar um lugar onde a areia a tem invadido muito desde que se locou a linha”. Sem pormenores, preferiu-se, conforme Guedes (1994, p. 56) “a “grande volta”, através da área da Bifurcação, forçando a construção de obras de arte, como túneis-abrigos, necessários por se tratar de terrenos arenosos, cheios de cômoros e lagoas”.

A operação da via prescindia dos túneis, sua instalação vinha no sentido de manter as areias fora da linha do trem. Com os trilhos já instalados, os tuneis tiveram sua instalação iniciada no ano de 1883²⁸⁴. Em fins deste mesmo ano, noticiava o Periódico A Verdade que, “já deu começo a construção do túnel do lugar dos areais do Campo de Fora desta cidade”²⁸⁵. No início de 1884, o periódico lagunense “Caturra” se reportava ao avanço das obras do ramal da Laguna, afirmando que “acha-se pronto o túnel da Ferrovia D. T. Christina, no lugar dos cômoros, tendo já sido ele percorrido pela locomotiva, que sem dificuldade chegou até o edifício da estação”²⁸⁶.

Diante da ausência de registros fotográficos dos túneis metálicos da Laguna, resgatamos um exemplo deste tipo de estrutura desenvolvido à época de sua instalação, embora em maior dimensão.

Figura 93- Estação de King’s Cross, Londres, 1850 Figura 94- Cristal Palace, Inglaterra, 1851



Fonte: Mumford (2008, p. 410).

Acostumados a construir estruturas gigantescas em arco de ferro como a estrutura da Estação King’s Cross construída em 1850 e a cobertura do corpo central do Palácio de Cristal da Exposição Universal de 1851, para os engenheiros ingleses, a construção dos túneis no Ramal de Laguna apresentava-se como uma tarefa trivial, algo intrínseco às soluções de engenharia da época.

²⁸⁴ Em 3 de Março de 1883, foi dada autorização para a construção do tunnel de ferro sobre o areal na extensão de 500m (BRASIL, 1886, p. 409).

²⁸⁵ A Verdade (Laguna, 02 de dezembro de 1883, p. 03).

²⁸⁶ A Caturra (Laguna, 18 de Março de 1884, p. 02).

A pressão da massa de areia das dunas em movimento fazia com que os túneis precisassem constantemente de reparos. Antes de fazer quatro anos de sua inauguração, o engenheiro fiscal da ferrovia relatava ao presidente da província que “acumulam grande quantidade de areia sobre os lados, produzem um peso enorme sobre os arcos que sustentam os mesmos túneis, removeu-se areia a fim de aliviar o peso sobre a estrutura”²⁸⁷. Esta atividade permanente levou a fixação de trabalhadores nas proximidades dos túneis no areal.

O par de objetos em formato cilíndrico, cor de ferro, isolado sobre o areal movediço, imprimia um caráter único e exótico à rústica paisagem, oferecendo um espetáculo à parte aos desavisados viajantes. Os túneis foram desmontados em 1902, sendo as dunas fixadas com a plantação de arbustos e vegetação rasteira na base dos cômoros. Tal desfecho ocorreu, de acordo com Zumblick (1987, p. 68), “por não cumprirem à risca o que deles era esperado, ou porque os cômoros principiaram a ser domados por uma fixação vegetal bem melhor orientada, foram os túneis desmontados como imprestáveis”.

Mesmo com a extensão da linha de Tubarão para Araranguá e do ramal para Urussanga, ainda na década de 1920, a construção ferroviária não necessitou executar outro túnel sequer. Somente em 1945 com o Ramal para a região de Treviso, passando por Siderópolis (antiga Colônia Belluno), houve a necessidade de se construir outro túnel, lançando mão desta sofisticada técnica.

Figura 95- Obras Túnel/Siderópolis; Figura 96- final de obra; Figura 97- Túnel, atualmente



Fonte: sideropolis.wordpress.com

Fonte: canalsideropolis.blogspot

Fonte: estacoesferroviarias.com.br

Na região de Treviso, os afloramentos de carvão estavam a poucos metros de profundidade, sendo a transposição de um maciço rochoso fator de maior dificuldade à construção ferroviária, exigindo a abertura de um túnel. O Ramal de Treviso, da Thereza Cristina, partia da Estação de Pinheirinho em Criciúma e apresentava 14.400 metros de

²⁸⁷ Ofício do engenheiro fiscal, João Caldeira D’Alvarenga Messeder, para o presidente da Província em 22 de agosto de 1888.

comprimento, tendo seu término nas minas, passando por Siderópolis, contendo os ramais Mina União e Mina do Mato.

O Ramal de Treviso comporta o único túnel da ferrovia escavado em rocha. O denominando “Túnel de Siderópolis” apresenta comprimento de 388,45 metros, sendo construído a partir do ano de 1943. A embocadura do túnel remete ao gênero dos portais das casas fortes e fortalezas. Servindo por muitos anos ao transporte geral de cargas e passageiros, atualmente, a linha do ramal de Treviso se encarrega exclusivamente do transporte de carvão que, em menor escala, ainda é extraído na região.

5.9.2 A Transposição do Canal de Laranjeiras na Laguna

A mera construção da ponte ou do túnel não se tornou a característica da paisagem, e sim que o rio ou, a montanha tomaram imediatamente um lugar a seu lado, não como um derrotado aos pés do vencedor, mas como uma potência amiga (BENJAMIN, 2006, p. 520).

Passando pela Bifurcação ao Ramal da Laguna, a linha tronco da Thereza Christina segue a Oeste na direção das minas de carvão, chegando à Ponta da Cabeçada, uma península à margem leste do Canal de Laranjeiras, cuja largura do espelho d’água se aproximava de 1,5 km. Na margem oposta, o Morro das Laranjeiras, exigiu-se a escavação em rochas para a continuidade da via férrea²⁸⁸ em direção ao vale do rio Tubarão, percorrendo suas margens por 70 km até as lavras de carvão ao pé da serra. A transposição do canal pelas plácidas águas não oferecia maiores obstáculos, excetuando a exposição aos fortes ventos predominantes na região, o que exigia elevado número de pilares e uma estrutura delgada para diminuir a resistência à passagem do fluxo de ar.

Durante a segunda metade do século XIX, destacaram-se mundialmente nestas obras de arte o engenheiro Gustave Eiffel e seus colaboradores ao conceberem engenhosos sistemas de suportes de vias elevadas em estrutura de ferro. Os pilares de viadutos ferroviários projetados pela equipe de Eiffel, entre 1869 e 1884, segundo Frampton (1997, p. 32), “exemplificam um método, técnica e estética que alcançariam seu apogeu no projeto da Torre Eiffel”.

A Transposição do Canal de Laranjeiras à passagem do comboio ferroviário exigia a implantação de grandes obras em estrutura de ferro executadas com exímia técnica adaptada

²⁸⁸ Na outra margem continua a linha em terreno acidentado até Santiago (Brasil, 1886, p. 410).

às condições locais, originalmente pela Ponte Férrea ou “Viaduto da Cabeçada” e, posteriormente, a ponte em concreto armado.

Figuras 98; 99; 100- Trabalhadores da Ponte Ferroviária Henrique Lage, início de Construção



Fonte: Acervo de Andresa Abreu. Disponível em: asmileumahistoriasdelaguna/photos. Acesso em: 20/08/2016.

A construção de grandes obras de arte ferroviárias envolviam tanto o campo da engenharia civil quanto mecânica que em conjunto assumiam o caráter de engenharia ferroviária. A transposição do Canal de Laranjeiras e os labores nela envolvidos atribuem forte significado ao lugar pelos materiais e esforços empreendidos na instalação de equipamentos tão vultosos, convergindo às obras monumentais, realçando a impressão imagética, o imaginário a ela associado, transformando o local em fator de atração à expansão urbana.

5.9.2.1 A Ponte Férrea Thereza Christina- O “Viaduto” da Cabeçada

A paisagem profundamente transformada do século XIX permanece visível até hoje, pelo menos em seus rastros. Ela foi formada pela estrada de ferro. Os lugares onde se concentra essa paisagem histórica são aqueles em que montanha e túnel, desfiladeiro e viaduto, torrente e teleférico, rio e ponte de ferro revelam seu parentesco (BENJAMIN, 2007, p. 520).

Grandes desafios na construção de estradas de ferro não eram novos para a engenharia ferroviária e, diante da necessidade de vencer trechos até então considerados intransponíveis como profundos abismos, rios cada vez mais largos e caudalosos, extensos corpos lagunares e braços de mar, os engenheiros desenvolveram um domínio da técnica e dos materiais que surpreendiam os incautos observadores, parecia algo além do tempo representado pelo século XIX.

A Ponte da Cabeçada imponente pela sua extensão de 1.430 metros sobre o leito da lagoa se constituiu na maior ponte férrea da América do Sul, à época, sendo a obra de arte que exigiu sofisticada técnica e logística para a sua construção, voltados ao deslocamento, movimento e encaixe *in loco* de grandes e pesadas estruturas de ferro, os pilares e vigas. Mas,

um detalhe desafiava a técnica e as intenções dos construtores ingleses, a exigência de um vão móvel no ponto de maior profundidade do canal, tendo início em fins de 1883²⁸⁹.

Com a construção em andamento, surgiu por parte de comerciantes e políticos lagunenses a imposição para a instalação de um vão móvel²⁹⁰ de modo a permitir a livre navegação no Canal de Laranjeiras, entre as lagoas de Santo Antônio e Imaruí, navegação até então diminuta e realizada por pequenas embarcações.

Certamente, ponto de integração das lagoas de Imaruí e Mirim²⁹¹ com a Lagoa de Santo Antônio e sua saída ao mar aberto, foz do Rio Tubarão e Canal D. Afonso, projeto bastante ansiado pelo comércio e classe política lagunense, considerava-se o aumento de fluxo e com isso a passagem de maiores embarcações.

Figura 101- Conclusão, 1884; Figura 102- Vão móv. C. 1900; Figura 103- Comboio C.1920



Fonte: Marc Ferrez (Inst. Moreira Salles) Fonte: Arquivos Rádio Difusora Fonte: Acervo Andresa Abreu.

Tal exigência foi um obstáculo maior que a extensão a ser vencida, poucas vezes, até então, executadas pela engenharia. Um vão móvel representava um ponto de fragilidade a descarrilamento, vibração estrutural e um arranjo técnico imprevisto que demandaria adequação ao projeto, além de tempo e aumento dos custos. Mesmo diante da alegação de que a navegação de maior porte era insignificante, atendendo aos anseios, o governo impôs, de acordo com Guedes Junior (1994, p. 53) “a construção da viga móvel para júbilo da cidade Juliana”.

Mas, fora isto, a possante engenharia ferroviária encontrava-se acostumada a resolver sem maiores entraves os problemas enfrentados nos distintos terrenos com que se defrontara na implantação de vias férreas. A construção da “Thereza Christina” em sua extensa

²⁸⁹ Conforme o Periódico A Verdade (Laguna, 02 de dezembro de 1883, p. 03), “o vão móvel da Cabeçuda às Laranjeiras, há dias, também, que se acha em construção”.

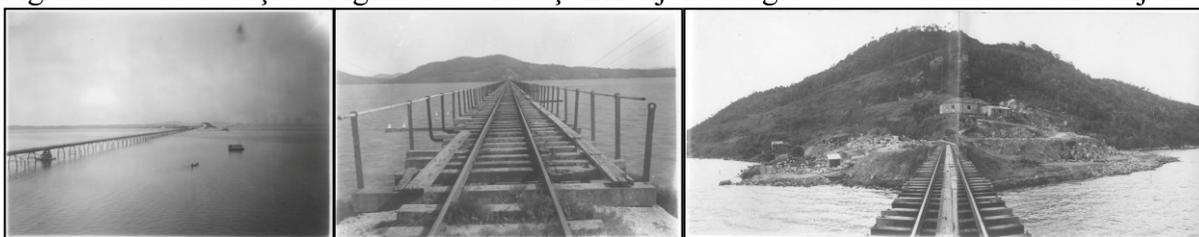
²⁹⁰ Em consequência de representação dos comerciantes da cidade da Laguna á 15 de Junho de 1881 ordenou o Governo Imperial que fosse construída a ponte entre Laranjeiras e Cabeçuda por onde tinha de passar a linha, com um vão movel de 20 m/afim de offerecer passagem às embarcações (BRASIL, 1886, p. 408).

²⁹¹ Destinado a dar passagem aos hiates, brigues e patachos que navegam entre Laguna e as freguezias de Mirim, Imaruí, Villa Nova e Pescaria Brava (BRASIL, 1886, p. 414).

passagem sobre o Canal de Laranjeiras exigia elevados números de pilares²⁹² a serem fixados no fundo arenoso e lodoso da lagoa através de uma estrutura helicoidal que, conforme Zumblick (1987, p. 60), “permitisse a fixação em giro numa avançada expressão de conhecimentos técnicos, com os férreos pilares de pontas encaracoladas à maneira de saca-rolhas gigantes que o sistema Mitchell enroscou no lodoso leito daquele mar parado”.

Imponente pela sua dimensão e causadora de forte emoção pela paisagem natural em que se inserira, a Ponte (Viaduto) da Cabeçuda causava forte impressão nos passageiros que sobre ela atravessavam o Canal de Laranjeiras. Pode-se medir o impacto pelas palavras de um cronista no ano de 1911, ao descrever quão “magnífica é a passagem da ponte da Laranjeira, que atravessa a Lagoa de Santo Antonio dos Anjos, impressionou-nos gratamente o rodar do comboio sobre aquele colosso de arquitetura”²⁹³.

Figura 104- À Cabeçuda Figura 105- Cabeç./Laranjeiras Figura 106- Vão móv. às Laranjeiras



Fonte: Acervo de Andresa Abreu. Disponível em <https://www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/photo>

Em março de 1884, encontrava-se toda a linha concluída e percorrida por carris que chegavam à última estação nas minas de carvão das cabeceiras do Tubarão, “de modo que, por não estar concluído o vão móvel da Ponte da Cabeçuda, não se faz ainda a viagem direta da estação do Campo de Fora em Laguna ao ponto terminal da linha”²⁹⁴. Mas, os trabalhos seguiam a termo, sendo anunciada, ainda em junho, que estava concluída, após grandes manifestações de ansiedade, “a maior ponte de toda a América”²⁹⁵.

Durante a década de 1920 e, principalmente, com o aumento pela demanda por carvão imposta por decreto ao consumo do combustível nacional, a Ponte “Viaduto” da Cabeçuda encontrava-se sobrecarregada. Ao entrar a década de 1930, a estrutura começou a apresentar visíveis rebaixamentos do nível de alguns pilares, exigindo reformas que apontava

²⁹² O grande viaducto sobre a lagoa tendo 91 vãos de 15 metros e 2 de 10 metros, sendo os 46 metros restantes ocupados por um vão movel do systema telescópico (BRASIL, 1886, p. 412).

²⁹³ O Estoque (Tubarão, 31/01/1911, p. 02).

²⁹⁴ A Verdade (Laguna, 13 de abril de 1884, p. 03).

²⁹⁵ A Verdade (Laguna, 01 de junho de 1884, p. 03).

em sentido contrário à necessidade de passagem dos pesados comboios para atendimento à crescente demanda de carvão.

Sofrendo com a sobrecarga, o velho “Viaduto” apresentava sérios problemas de sustentação com a maresia corroendo a estrutura de ferro exposta à ação do tempo. Diante do desgaste e sofrendo com o intenso tráfego, o comboio era fracionado, segundo Zumblick (1987, p. 59), “uma pequena locomotiva, somente rebocando um ou dois vagões, fazia a travessia do “viaduto” avariado. Em Cabeçuda, duas máquinas maiores, estavam encarregadas do transporte final aos portos próximos”.

A Ponte “Viaduto da Cabeçuda” encanta atualmente pelo simbolismo de uma época, a adaptação e ousadia da técnica aplicada em sua construção, contribuindo pela rusticidade de sua alongada e esquia forma a transformar-se em uma obra no mínimo curiosa do ponto de vista da composição estética. Estas magníficas obras de arte que causa grande impacto à imaginação da maior parte da população, de acordo com Giedion (2004, p. 204), “com frequência estão situadas em meio a paisagens de dimensões quase cósmicas e formam com elas novos conjuntos superiores à escala humana”.

Ornamentando a transbordante paisagem sobre o Canal de Laranjeiras, a Ponte Donna Thereza Christina, um exemplo da evolução técnica na construção ferroviária, inaugurada em setembro de 1884, permaneceu em meio às intempéries climáticas e ao sabor da maresia por 62 anos servindo à passagem do comboio ferroviário até ser desativada em 1946, Um exemplar emblemático da técnica de construção em estrutura de ferro, vencendo o obstáculo natural e se impondo em meio ao imponente cenário como um testemunho da soberania da técnica sobre a natureza em composição harmônica.

5.9.2.2 A Henrique Lage- Duas Pontes de Concreto

A paisagem dos caminhos de ferro torna-se remota, cujo duplo sentido dá conta das rupturas operadas simultaneamente nas relações tempo/espço (HARDMAN, 1988, p. 39).

Com a ponte férrea desgastada pelo tempo e apresentando afundamento de alguns pilares, o risco de interromper o transporte de carvão aos portos era iminente. A necessidade de garantir um escoamento seguro exigia a execução de um projeto cuja técnica e material suportassem a corrosão do ambiente lacustre-marinho e as fundações sustentassem os comboios cada vez mais pesados pelo aumento da demanda de carvão na passagem sobre a

lagoa. A solução foi a ponte de concreto sobre a área de maior profundidade do canal e aterro nos baixios formados por bancos de areia.

Estas obras são possíveis em sua dimensão e abrangência graças ao desenvolvimento das estruturas de concreto. Nas grandes obras com exigência de forte carga em deslocamento colocou-se a prova uma técnica de construção em desenvolvimento que, associando cimento à malha de ferro, mostraria suas versáteis possibilidades de aplicação, sustentando as grandes obras da engenharia e arquitetura moderna, o concreto armado²⁹⁶.

A responsabilidade pela construção foi entregue a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas²⁹⁷ integrada ao Grupo Empresarial Henrique Lage, também proprietário da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA) arrendatária da Thereza Christina. Iniciadas as obras em dezembro de 1936, a ponte ferroviária Henrique Lage²⁹⁸, integralmente construída em concreto armado, só viria a ser inaugurada em setembro de 1946. A demora na construção ocorreu porque, segundo Teixeira (2011, p. 130), “o cimento e ferro procediam do Rio de Janeiro, por causa do torpedeamento de navios brasileiros, por submarinos alemães, o transporte somente era feito em comboios escoltados por vasos de guerra”.

A margem do Morro das Laranjeiras, junto ao maciço, receberia uma das cabeceiras. À margem oposta, a Ponta da Cabeçuda, realizou-se aterro hidráulico e enrrocamento sobre o baixio em aproximados 1.000 metros, concentrando-se a extensão da ponte sobre o canal em profundidade, condição que diminuiu a quantidade de vãos. Ao seu término, a extensão da ponte, de acordo com Teixeira (2011, p. 134), “apresentava 350 metros sustentada sobre 24 pilares construídos em caixões de concreto armado, encontrando-se oito deles assentados sobre rocha”.

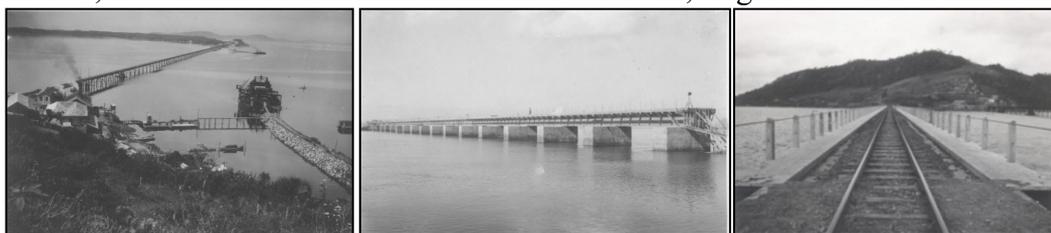
Portanto, construída exclusivamente para a passagem do trem, a Ponte Henrique Lage foi executada e objetivava suportar o aumento de peso dos comboios ferroviários carregados de carvão com a produção em alta.

²⁹⁶ À parte seu uso em catedrais do século XIII, o reforço com alvenaria e ferro forjado tem sua origem em Paris, na fachada do Louvre por Perrault (1667), e no pórtico de Soufflot para Ste-Geneviève (1772). Essas duas obras antecipam o desenvolvimento do concreto armado (FRAMPTON, 1997, p. 19).

²⁹⁷ Esta companhia destinava-se à construção de portos e ao melhoramento das condições de navegabilidade em rios e canais. Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>, Acesso: 06/07/2016.

²⁹⁸ Em julho de 1936, Henrique Lage, eleito deputado constituinte pelo Rio de Janeiro, consegue alocar verba de 6.000 contos de réis em favor da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina para aterro e construção da ponte sobre o canal de Laranjeiras, além de aparelhamento do material ferroviário (RIBEIRO, 2007, p. 197).

Figuras 107; 108- Ponte de Concreto obras. C. 1936/1942; Figura 109- Pte Concluída/1946



Fonte: Acervo Andressa Abreu, Disponível em: [asmileumashistoriasdelaguna/Facebook](https://www.facebook.com/asmileumashistoriasdelaguna/). Acesso em: 26/10/2016

A ponte Henrique Lage sobre o Canal de Laranjeiras absorveu o brutal aumento na demanda por carvão, direcionando ao Porto de Imbituba que foi ampliado e especializado no embarque do mineral. O aumento do calado dos navios carvoeiros contrastava com pouca profundidade do canal de acesso ao Porto da Laguna.

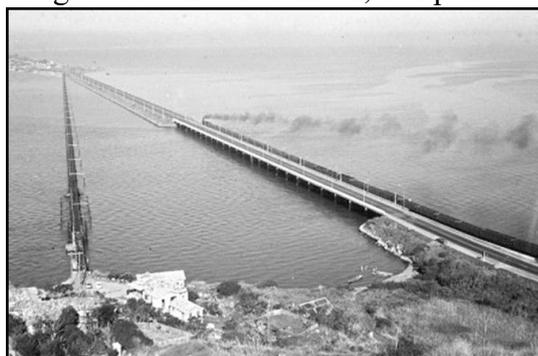
A comparação entre as duas obras de arte especiais empregadas na transposição do Canal de Laranjeiras, o desenvolvimento técnico e a passagem do tempo representadas em sua construção foram expressas por Zumblick (1987, p. 61) como,

duas técnicas ali defrontadas na mudez de uma paisagem sempre vestida daquele colorido bonito que só o mar é capaz de ajeitar. Aqueles restos de imponência que ainda sobram do arrojo do inglês concessionário e o emprego de novos elementos de construção à suplantarem velhas normas que eram tabus, firmaram um encontro de duas épocas, testemunhas de usos e princípios tão diferentes: o parafuso Mitchell e o caixão de concreto!

Na figura 108, ao centro, os pilares salientes manifestam a intenção original de se implantarem duas linhas férreas, algo que não viria a ocorrer e, anos mais tarde, seriam usados para comportar a passagem rodoviária adjacente à ferrovia. Objetivando a duplicação da via férrea, a estrutura de sustentação foi superdimensionada para um espaçamento de 14,5 metros entre vãos, apresentando cada pilar a largura de 2 metros²⁹⁹, o que faria desaparecer em definitivo o maior obstáculo à manutenção da operação da Thereza Christina, a passagem do comboio sobre o Canal de Laranjeiras.

²⁹⁹ A fundação dos pilares “foi efetuada em terreno de areia depois de haver atravessado uma camada de lodo de 14 metros e outra de areia de 10 metros” (ZUMBlick, 1987, p. 63).

Figura 110- Duas técnicas, três pontes



Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão

Destacam-se nesta construção o conglomerado de empresas envolvidas, todas sob a administração da Organização Henrique Lage, a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, a Companhia Docas de Imbituba e a Thereza Christina administrada pela empresa carro-chefe, a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA), temática que será desenvolvida oportunamente.

O projeto superdimensionado para duas linhas férreas demonstra a estratégica posição do Canal de Laranjeiras e a importância de sua transposição, supervalorizando a preponderância do transporte de carvão e sem levar em consideração a passagem rodoviária, neste primeiro momento, algo que só viria a ocorrer a partir do ano de 1958, doze anos após a inauguração à passagem do comboio ferroviário.

5.10 AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Os edifícios das estações de estrada de ferro, fossem importados ou construídos no local, correspondiam sempre a novos modelos e apresentavam um acabamento mais perfeito, que dependia do emprego de oficiais mecânicos com preparo sistemático. Novas soluções arquitetônicas e construtivas eram assim difundidas pelo interior, influenciando em vários aspectos na arquitetura (REIS FILHO, 2010, p. 156).

Nas estações ferroviárias em suas instalações, paredes, plataformas, trilhos, têm-se o registro do movimento e do burburinho pelo significado do objeto em si, os sons dos labores citadinos abafados pelo deslocamento do comboio ferroviário, produzindo um barulho estridente e rústico, despejando a fumaça escura, enquanto seu estrídulo apito despertava a atenção dos passageiros e da população. Ao mesmo tempo, a locomotiva sobre trilhos, de acordo com Hobsbawn (1977, p. 61), “revelava para o leigo o que nenhuma outra invenção anunciava de forma tão cabal, o poder e a velocidade da nova era”.

A locomotiva, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, rasgando o vento com sua potência e tamanho, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela

tecnologia com suas monumentais obras de arte de engenharia. As pontes e túneis interligando as estações por trilhos de ferro formavam um conjunto de construções para além do tempo presente e que se tornava palpável no edifício e plataforma das estações. Particularmente, de acordo com Frampton (1997, p. 30), “a estação ferroviária apresentava um desafio peculiar aos cânones aceitos da arquitetura, pois não havia modelo disponível para exprimir e articular adequadamente a junção entre o edifício principal e a plataforma coberta para os trens”.

As estações, idênticas em suas características básicas, são inevitavelmente compostas por duas partes distintas, o edifício para os viajantes e a plataforma para ter acesso aos trens. Também, dependendo das demandas de sua localização, apresentava armazém para cargas diversas e mercadorias. As duas partes, embora conjugadas, tendem a campos técnicos peculiares, a plataforma pertence ao campo da engenharia, a estação ao campo da arquitetura monumental, evidenciando, segundo Zucconi (2009, p. 173), “claramente o contraste do século XIX entre técnica e arte, resultando em um objeto uniforme, que faz parte da paisagem de todas as maiores cidade do século XIX”.

As estações de trem se constituíram em marcos representativos na constituição de uma modernidade e ao estabelecimento da modernização do espaço em seu entorno. Modernidade pela exigência de novos hábitos e costumes, impondo à cidade um padrão cultural onde se insere a máquina e as transformações urbanas advindas de sua implantação, aberturas de pátios, aterros, armazéns, tendo a estação ferroviária como centro de referência desta estrutura.

Consideradas como as “Catedrais do Século XIX”, as estações ferroviárias, símbolos do progresso em qualquer parte do mundo, comportavam arquiteturas monumentais, representando em sua forma a síntese do ideal de modernidade, presença indispensável na composição do cenário das cidades que se desejam modernas, até mesmo, segundo Hobsbawn (1977, p. 61) “pela incomparável maturidade técnica das primeiras ferrovias”.

Ao mesmo tempo, os carros de passageiros evoluíram, proporcionando viagens com conforto e segurança em atendimento à crescente demanda, acarretando na transformação da ferrovia como principal meio de transporte de massa nos lugares por ela atingidos.

Figura 111- Orleans/Lauro Müller/1950 Figura 112- Vagões de Passageiros/ 1959.



Fonte: <http://www.fotosefatosdeorleans.com.br>

O primeiro carro-dormitório veio a circular em 1838, na Linha Londres-Liverpool-Manchester. Duas décadas depois, em 1859, George Pullmann idealizou o primeiro carro dormitório completo, vindo a ser produzido em 1865³⁰⁰. Os primeiros vagões da Thereza Christina chegaram ainda em abril de 1884. Conforme anunciava destacado periódico da época, “os carros para os passageiros, cargas, animais etc.; já se encontram no porto de Imbituba, os quais são dignos de atenção, tanto pela elegância, como pela construção, oferecendo ótimos cômodos”³⁰¹.

Ligando cidades e conduzindo aos portos, as estações e postos de parada da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina eram os pontos para onde convergiam as pessoas, as mercadorias, as novidades do cotidiano. Na ausência de correios, por exemplo, as correspondências eram postadas e recebidas na estação. Em sua maior parte, o comércio da produção sul catarinense ocorria através dos Portos da Laguna e Imbituba, escoado pela Ferrovia. As estações se tornaram espaços festivos da cidade, assim como as praças, igrejas e o cais do porto, locais de convergência para encontrar parentes e amigos.

O princípio básico dos edifícios das estações consistia em separar o movimento de passageiros da operação de embarque e desembarque de cargas, encomendas, bagagens e mercadorias. As estações apresentam, enquanto característica peculiar, a planta retangular na extensão longitudinal da plataforma em paralelo aos trilhos. As ferrovias trouxeram, de acordo com Reis Filho (2010, p. 156), “novos recursos de construção, sobretudo uma nova maneira de construir”.

A existência de uma série de edifícios, apresentando características análogas nos aspectos formal e funcional, caracteriza-se como repetições no programa e na estética,

³⁰⁰ O empresário puritano George Pullmann foi um dos primeiros a perceber o florescente mercado do transporte de passageiros de longa distância, e apresentou seu primeiro carro-leito Pullman em 1865 (FRAMPTON, 1997, p. 21).

³⁰¹ A Verdade (Laguna, 27/04/1884, p. 04).

direcionando a forma base que define o tipo. Por adotar um único tipo nas instalações, ao longo de todas as etapas do percurso, tem-se o que se define como um modelo, aquilo que é repetido. No processo de comparação e superposição das formas individuais para a determinação do tipo, conforme Argan (2000, p. 66), “são eliminados os caracteres específicos isolados dos edifícios e conservados apenas os elementos que comparecem em todas as unidades da série”.

Pretende-se com este estudo identificar e estabelecer a estreita relação entre períodos morfológicos e ‘processo tipológico’, onde os novos tipos de edifícios, de acordo com Whitehand (2013, p. 49), “são vistos como produtos de um processo de aprendizagem das adaptações desenvolvidas pelos tipos de edifícios anteriores”.

Deste modo, no procedimento de comparação entre edificações que adotam um determinado partido percebem-se elementos que comparecem em todas as unidades da série, as quais se reduzem a um conjunto de variantes que formam uma base comum. O partido e o tipo em seu conjunto formam um cenário onde os projetistas e construtores das estações ferroviárias, de acordo com a necessidade e o material disponível, souberam dar forma, nome e lugar à experiência de vivenciar a modernidade.

A adoção de uma tipologia viabiliza a reprodução exata de um dado modelo que é convertido em protótipo, o qual representa o momento individual do fato arquitetônico. Conforme Argan (2001, p. 66), “o tipo não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente, mas a ideia de um elemento que deve ele mesmo servir de regra ao modelo”. O modelo, por sua vez, para Argan (2000, p. 66), “é um objeto que se deve repetir tal qual é, enquanto o tipo é um objeto segundo o qual qualquer pessoa pode conceber obras que não se assemelharão em entre si”.

A análise sobre a tipologia dos edifícios, por exemplo, permite operar uma classificação que requer certo nível de abstração³⁰². O reconhecimento de uma tipologia, segundo Allain (2004, p. 23), “começa com uma descrição detalhada dos elementos, depois passa pela sua classificação de acordo com certos critérios considerados relevantes”.

Partindo do conceito de tipologia arquitetônica, é possível observar algumas características nos edifícios da estrutura ferroviária que podem caracterizar a formação de um tipo, seja por sua organização, função ou ornamentação. Portanto, as estações construídas nos distintos períodos de expansão da ferrovia serão analisadas pela comparação entre suas

³⁰² Para Argan (2000, p. 67), “o tipo supõe uma certa abstração inerente à forma e à função dos edifícios”.

semelhanças e diferenças, tornando-se possível entender a sua forma básica e de que maneira se configura sua tipologia.

A Thereza Christina em seu movimento ondulado, serpenteando pelo vale do rio Tubarão ou em direção ao vale do Araranguá, marcava pelo rastro de fumaça a sua chegada à próxima estação, local que simbolizava a presença material do triunfo da sociedade industrial em seu avanço tecnológico, porta de acesso e comunicação com outras partes do mundo. O comboio ferroviário, comunicando o interior ao porto, representava a superação da condição de isolamento dos núcleos por ela atendidos no sul catarinense, deixando prever outras transformações cada vez mais céleres e profundas.

Entre 1884 e 1947, a Thereza Christina, partindo do marco zero na Enseada de Imbituba em direção ao interior, se expandiria até atingir os pontos terminais onde alcançava as maiores altitudes, próximas de 200 m, excetuando-se Laguna e Araranguá próximos ao nível do mar. Tendo atingido a sua extensão máxima, a linha férrea no sul catarinense alcançava em fins da primeira metade do século XX um total de 275 km de linha em operação.

Marcante na paisagem, as estações e suas distintas tipologias, adotadas em cada fase administrativa da Thereza Christina, garantiram uma heterogeneidade de formas, produzindo edifícios que se assemelhavam pelo partido, porém traziam particularidades estéticas por representarem séries de diferentes períodos da administração ferroviária e a construção por etapas. A análise das tipologias conduz à comparação dos exemplares construídos em cada momento, o que permite caracterizar as formas-base, particularmente, relacionada a um dado período administrativo da ferrovia.

O tipo está intrinsecamente relacionado à condição de existência de uma série de edificações com particularidades formais e funcionais similares. Mas, o tipo no sentido de um modelo arquitetônico implantado em série, segundo Allain (2004, p. 132), “pode sofrer variações que não põem em questão as características básicas”.

Esta análise possibilita identificar as permanências de determinadas formas que se constituíram em patrimônio material, adquirindo valor instrumental o conceito de tipo pela identificação da origem dos edifícios, o momento de sua implantação e as relações imbricadas com outros componentes da forma urbana, formando a trama histórica.

A manifestação de uma tipologia está relacionada a um produto que remete à compreensão das condições de produção do ambiente construído e, portanto, a uma

concepção mais ampla da história da arquitetura, período histórico, e a sociedade que o produziu. Ao mesmo tempo, o tipo é um modelo que corresponde a características essenciais de uma categoria de unidades construtivas, possibilitando verificar pela análise tipológica as modificações ao longo do tempo pelo caráter distintivo na arquitetura dos edifícios.

Os Projetos arquitetônicos como os das estações ferroviárias, mercados, fábricas e galerias para exposições internacionais, específicos do século XIX, tinham por objetivo o usufruto coletivo. O partido adotado nas estações ferroviárias encontrava-se voltado a proporcionar espaços amplos para comportar, de acordo com Benjamin (2006, p. 498), “a aparição de grandes massas no palco da história, constituindo-se na moldura excêntrica na qual as últimas pessoas privadas gostavam tanto de se exhibir”.

Nos distintos períodos de gestão e expansão da ferrovia, as estações e sua estrutura cumpriram o seu papel de dar funcionamento regular ao tráfego. Partindo de uma arquitetura rústica, econômica e carente em detalhes de ornamentação e embelezamento, as estações da Thereza Christina foram aprimorando seus estilos arquitetônicos, marcando visivelmente os períodos administrativos pela implantação de um padrão técnico e estético adotado em cada série de edifícios.

A partir da observação iconográfica e *in loco* com registros de campo, propõe-se a identificação das distintas tipologias, o significado da classificação em períodos tipológicos, a diferenciação entre as séries e o conceito de modelo para a realização da análise tipológica.

5.10.1 Fases Administrativas, Categorias e Tipologias das Estações em Laguna

A arquitetura não é um simples dado das condições de existência social. Ela é realizada, procurando transformá-la segundo os alvos dos agentes (REIS FILHO, 2010, p. 186).

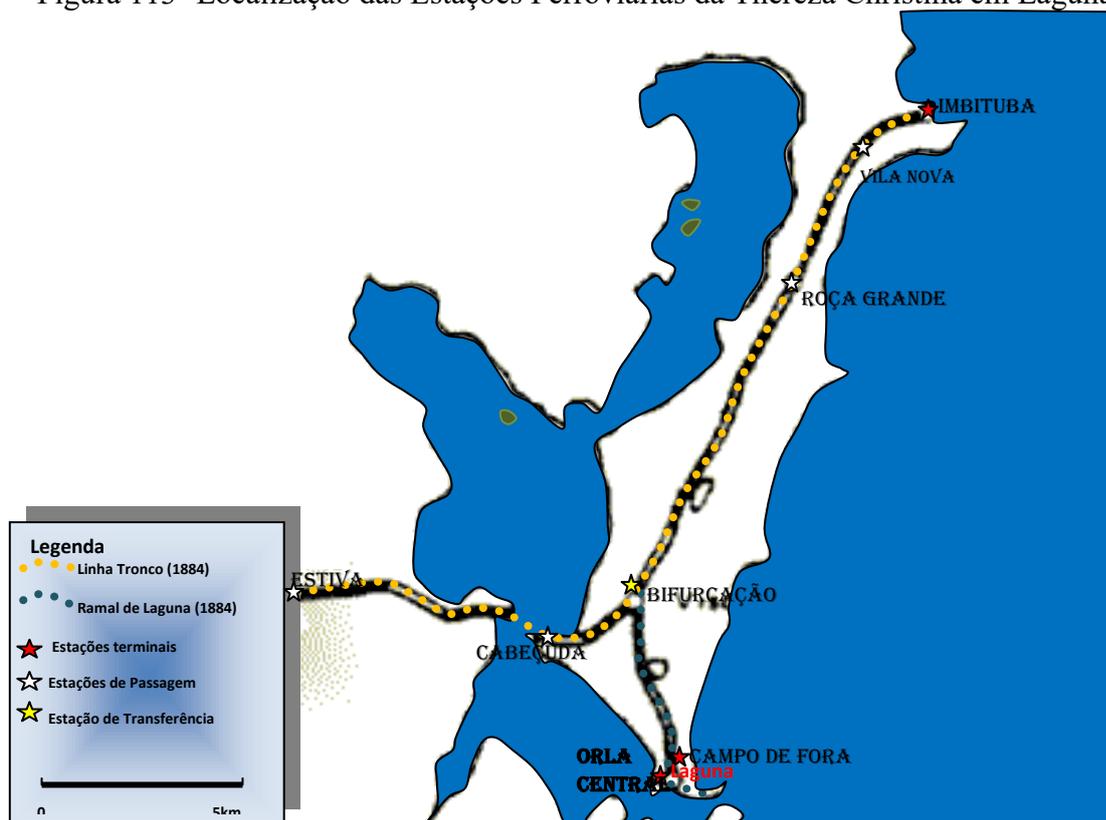
Por ocasião de sua inauguração, a Thereza Christina alcançava as Minas das cabeceiras do rio Tubarão, atingindo a altitude de 197,82 m com a linha tronco original numa distância de 111 km do marco zero da ferrovia na Enseada de Imbituba. A linha foi aberta ao tráfego em 1º de setembro de 1884 apresentava a extensão de 116,34 km, incluindo os 5,34 km do Ramal de Laguna, com todas as estações em condições de funcionamento e os vagões com os carros para passageiros, cargas e animais disponíveis para entrar em operação.

As estações, concebidas dentro de um projeto e construídas em sequência com o avanço da linha do trem, adotavam uma tipologia que definia a forma básica comum da arquitetura pela sua importância no sistema operacional. Classificadas basicamente em três

categorias, de acordo com a sua localização no trajeto da linha, as estações podem ser **terminal**, onde iniciam ou terminam as viagens; de **transferência, entroncamento ou bifurcação**, onde os usuários podem desembarcar ou trocar de percurso; e as de **passagem**, intermediárias entre estações terminais ou entre estas e as de transferência.

No território de Laguna, até ao ano de 1958³⁰³, foram implantadas 05 tipologias que representam as distintas fases administrativas da Thereza Christina distribuídas nas três categorias de estações. As estações ferroviárias da Enseada de Imbituba, Campo de Fora e Orla Central da Laguna são **terminais**, as duas últimas operando em momentos distintos. A Estação Bifurcação, justificando o próprio nome, realiza a **transferência** de passageiros do trecho da linha tronco Imbituba-Tubarão para o ramal de Laguna e vice-versa. Na categoria **passagem** encontram-se as estações da Vila Nova, Roça Grande, Cabeçuda e Estiva.

Figura 113- Localização das Estações Ferroviárias da Thereza Christina em Laguna



Fonte: <http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984> (Marcações do Autor).

A importância da obra, o empenho da empresa ferroviária, o apoio da imprensa e da classe política destacavam novas possibilidades de convívio entre os indivíduos, um pensar

³⁰³ Ano da definitiva emancipação do Município de Imbituba. (Nota do Autor).

coletivo na convergência de forças pelo uso do espaço. Inicialmente, foram erguidas edificações para abrigar as estações nas localidades de Imbituba, Bifurcação, Laguna, Tubarão, Pedras Grandes, Orleans e Minas, excetuando-se as da Bifurcação e Orleans, todas as demais dispunham, também, de armazém para carga³⁰⁴. A construção da Estação de Orleans ficou a cargo da Companhia Colonizadora Grão-Pará, propondo-se a seguir o projeto das demais. Em contrapartida, a empresa ferroviária assumia o compromisso de desviar a linha para atendê-la.

Referindo-se aos aspectos construtivos das primeiras estações e da estrutura edificada, Zumblick (1987, p. 179) destaca que “todos os edifícios são de tijolos e pedras. Acha-se em estado regular. Tem armazéns em todas as estações exceto Bifurcação e Orleans, tendo vastas oficinas em Imbituba e três depósitos em toda a linha”.

A tabela, a seguir, relaciona as Estações, Paradas e Postos Telegráficos no **território de Laguna** com as respectivas datas de inauguração e distância em metros do marco inicial em Imbituba. Desta forma, torna-se possível empreender análises que permitem determinar as séries tipológicas implantadas na representação da arquitetura típica de cada período, o simbolismo implícito na forma.

Tabela 5: Estações da Linha Tronco no trecho Imbituba-Tubarão e Ramal da Laguna

Localização	Dist. M. zero (m)	Ano Construção	Função	Categoria
Imbituba (1,2)	0,000	1884/1970	Estação/Oficinas	Terminal
Roça Grande (1,3)	12.128	1884/1940	Telégrafo/Estação	Passagem/Parada
Bifurcação (1,3)	25.700	1884/1927	Estação/Telégrafo	Transferência/Entronc.
Laguna (C. Fora) (1,2)	31.040	1882/1943	Estação	Terminal
Orla Central (3)	32.976	1930	Estação	Terminal
Cabeçuda (1,2)	30.240	1900/1940	Parada/Estação	Passagem
Estiva (1,3)	41.760	1884/1923	Parada/Estação	Passagem/Parada

Fonte: Tabela elaborada a partir de dados obtidos em Zumblick, informações atualizadas (1987, pp. 132-134).

(1) Demolido e reestilizado; (2) Edificação ainda existente; (3) Atualmente demolida.

A tabela apresenta as estações construídas ao longo da linha tronco no trecho Imbituba-Tubarão e Ramal da Laguna pela empresa ferroviária, a Thereza Christina. As informações em um primeiro momento podem parecer maçantes ou triviais, mas, são imprescindíveis para que se identifique a tipologia e dimensão das primeiras estações inauguradas em 1884, as quais em número de seis, no total, custaram: **Imbituba**

³⁰⁴ Conforme Zumblick (1987, p. 33).

(24:309\$400); Bifurcação (5:323\$250); **Laguna (16:642\$495); Tubarão (14:596\$160); Pedras Grandes (16:043\$630); Minas (14:012\$688)**³⁰⁵.

Destas informações deduz-se que a Estação do **Campo de Fora** na **Laguna**, **Tubarão**, **Pedras Grandes** e **Minas** pelas similaridades de valores, apresentavam a mesma dimensão e padrão construtivo, conseqüentemente a mesma tipologia, enquanto **Imbituba**, por comportar uma estrutura ferroviária mais complexa, apresentava valor notadamente mais elevado³⁰⁶, cerca de 1/3 a mais, embora de mesmo padrão tipológico. De outro lado, a **Bifurcação** com um custo total correspondente a 1/3 menor, em relação aos valores das demais estações, leva a crer que, neste primeiro momento, apresentava instalação simplória e diminuta. Além da Estação de Orleans custeada pela companhia colonizadora, algumas paradas particulares tiveram os custos a cargo dos interessados.

Inicialmente, para a construção da ferrovia, tornou-se necessário a instalação de uma estrutura de apoio, junto ao porto de desembarque de equipamentos e materiais na Enseada de Imbituba. A análise que segue após a exposição sobre as estações no território de Laguna, no período de 1884 a 1958, se orienta por registros fotográficos, seguindo o itinerário de Imbituba em direção às áreas de mineração.

Ao todo, os **períodos tipológicos** podem ser divididos em **03** fases. O **primeiro período tipológico**, conforme introduzimos, tem início em **1884** e segue até **1917**; o **segundo período tipológico**, mais rico e variado, se dá entre **1918** e **1939**; o **terceiro período morfológico** ocorre entre **1940** e **1957**, ano de criação da RFFSA. Após este período, a ferrovia se dedica ao transporte de carvão, mantendo a estrutura de funcionamento das estações e armazéns que entrariam em desuso durante a primeira metade dos anos 1970.

Tabela 6- Períodos Tipológicos e Fases Administrativas

Período Tipológico	Fase Administrativa	Intervalo Temporal	Modelo Tipológico
Primeiro	Ingleses/ União/EFSPRG	1884-1917	Rústico/Posto Telegráf.
Segundo	Grupo Lage	1918- 1939	Eclético
Terceiro	União	1940/1957	Moderno/Funcionalista

Fonte: Zumblick (1987); Teixeira (2011)

O **primeiro período tipológico**, obviamente, tem início com as primitivas estações inauguradas em **1884** quando a ferrovia entra em operação, sendo administrada pela empresa

³⁰⁵ Conforme Relatório apresentado pelo engenheiro fiscal da ferrovia ao “Instituto Polytechnico Brasileiro” em 24 de outubro de 1884 (Apud Zumblick, 1987, p. 37). (Grifo, negrito, nosso).

³⁰⁶ Principiando a linha na encosta do lado norte do morro de Imbituba, margêa a bahia deste nome em uma extensão de 500 metros e a 1 kilometro do ponto inicial está situada a estação de Imbituba, que comprehende, além do edificio para passageiros, outras dependências e as officinas (BRASIL, 1886, p. 411).

ferroviária constituída na Inglaterra, e se estende até **1917**, caracterizando-se pela manutenção e aplicação dos modelos pioneiros, passando a ser encampada pela União em 1902 até 1906, quando fica a administração da Thereza Christina a ser exercida pela EFSPRG até ser encampada pelo Grupo Lage em **1918**, encerrando este primeiro período tipológico.

O exemplar mais significativo do **primeiro período**, por suas dimensões e localização, foi a estação acompanhada das instalações da estrutura ferroviária implantada junto ao marco zero na Enseada de Imbituba.

Figura 114- Estrut. Ferrov./Imbituba. C. 1900 Figuras 115; 116- Estação/Imbituba, s/d



Fonte: Facebook Memórias de Imbituba.

Nas Imagens, percebe-se a mesma tipologia, porém em escala maior, que seria adotada nas estações ao longo da linha, o corpo central em duas águas e acréscimos laterais que se alinham com a extensão para frente formando a cobertura ao longo da plataforma. A complexa estrutura ferroviária instalada na Enseada de Imbituba, ponto de partida de construção da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, comportava local para alojamento, estação para viajantes, armazém de mercadorias, oficinas de reparação, edifícios para locomotivas e carros³⁰⁷.

As estações pioneiras da linha tronco, construídas em alvenaria de tijolos revestida com argamassa, tinham o portal de acesso na parte frontal do edifício, caracterizando-se como modelo pela repetição tipológica, atendendo as mesmas exigência funcionais, a mesma planta, um mesmo padrão de construção. Tais características definem o tipo que, segundo Argan (2000, p. 66), “é sempre deduzido de uma série de exemplares”. As dimensões do bloco principal variavam com a importância da localização, a população atendida e o volume de cargas que demandavam.

As primeiras estações apresentavam uma arquitetura sem maiores requintes por seu estilo rústico. Distribuídas pelos núcleos ao longo da linha do vale do rio Tubarão, as edificações da estrutura ferroviária assumiam o papel, segundo Zumblick (1987, p. 32), “de

³⁰⁷ Conforme Estudo Descritivo, Brasil (1986, p. 416).

balisas anunciadoras, ao longo da linha, dos próximos pontos de parada dos trens e núcleos iniciadores de vilas e/ou cidades”.

Neste sentido, a estrada de ferro se constituiu, de acordo com Nascimento (2004, p. 168), “no suporte material de uma intensa vida urbana que ganhava uma expressão mais forte na estação de passageiros e suas imediações”.

A Estação do **Campo de Fora da Laguna**, assim como as de Tubarão, ambas com relevante e significativo registro fotográfico, inauguradas em 1884, seguiram fielmente os padrões da série, o que possibilita uma análise tipológica das primeiras estações da Thereza Christina, seguindo o mesmo estilo das instalações em Imbituba. A Estação Pedras Grandes também evoluiria para este padrão tipológico.

Figuras 117; 118; 119- Primeira Estação Campo de Fora (Laguna); Tubarão e Pedras Grandes



Fonte: Teixeira (2011, p. 243); http://diariodosul.com.br/SITE2015/tunel_do_tempo; Arquivos de Orleans.

A Primeira Estação da Laguna no **Campo de Fora** apresentava a mesma dimensão e tipologia das estações de Tubarão e Pedras Grandes com a planta simétrica em formato ligeiramente retangular, construída em um pavimento de alvenaria de tijolos e pedras revestida com argamassa, corpo principal em telhado de duas águas com estrutura em madeira e cobertura de barro contornada por anexos na lateral com abas de telhado cobrindo o armazém e na continuidade, à frente, a plataforma. O corpo principal apresentava nas paredes laterais um óculo central opaco, abaixo do vértice da linha de cumeeira e do arremate do telhado como uma espécie de frontão. De acordo com Zumblick (1987, p. 171), “Projeto pesadão, ninguém nega, foi por isso mesmo recebido sem muito entusiasmo pelos lagunenses”.

As estações abrigavam intensa atividade humana em seu entorno, constituindo-se a configuração urbana herdada do período de seu funcionamento em um legítimo material à memória da cidade. Caso da Estação Pedras Grandes preservada até os dias atuais.

Figuras 120; 121; 122- Est. Tubarão.; Est. P. Grandes, C. 1950; P. Grandes, Mus.Cid.



Fonte: Teixeira (2011, p. 147)

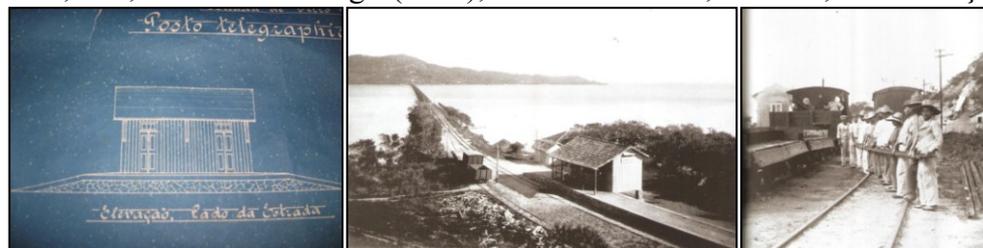
Fonte: Teixeira (2011, p. 246)

Fonte: Foto Adilson Moreira (Ago/2015)

Embora com certo toque de modernização, o edifício da Estação Ferroviária de Pedras Grandes, situado a 27 km de Tubarão, mantém suas características tipológicas, constituindo-se no exemplar que permite avaliar o partido e a dimensão das primeiras instalações, assim como os aspectos tipológicos preservados pela manutenção das aberturas e do formato do telhado. Atualmente, encontra-se em bom estado de conservação, sendo utilizada para abrigar o Museu da Cidade.

Cabeçuda em território lagunense, inicialmente ponto de parada, assumiria o caráter de estação com a adaptação do modelo para “postos telegráficos” às estações da categoria “passagem”.

Figuras 123; 124; 125- Posto Electr. (1890); Est. e Pte Férrea, C. 1901; Est. Cabeç. C. 1901



Fonte: Museu Ferrov. Tubarão; Fonte: Teixeira (2011, p. 240); Fonte: Teixeira (2011, p. 103).

Acompanhando o modelo das estações que foram implantadas a partir da tipologia estabelecida para os postos telegráficos, foram construídas em madeira coberta por duas águas as estações da Vila Nova, Bifurcação, Cabeçuda e Palmeiras. Embora não constasse da relação das estações construídas, a **Cabeçuda** teve a autorização para a construção de uma estação ainda em 1881³⁰⁸, principalmente pela sua condição estratégica de situar-se à

³⁰⁸ Conforme ofício do Ministério da Viação e Obras Públicas em 25 de fevereiro de 1881, “a estrada terá ainda uma estação na ponta da Cabeçuda e outra na Villa Nova, para as quais poderão ser levados os productos actualmente transportados por hiates, seguindo desses pontos para Laguna ou Imbituba pela estrada de ferro” (Apud, ZUMBLICK, 1987, p. 55).

cabeceira da ponte férrea no canal divisor das lagoas de Santo Antônio e Imaruí, apresentando a necessidade de um posto para controle de tráfego, embarque de passageiros e produtos vindos das comunidades ribeirinhas.

O registro fotográfico da **Estação da Cabeçuda** datado de 1901, época em que a Thereza Christina ainda encontrava-se sob a administração da companhia inglesa, leva a crer que o padrão construtivo e a tipologia compreendem o modelo adotado também para a **Estação da Bifurcação**. Construídas em madeira e telhado composto por duas águas, estendendo-se o caimento frontal para a cobertura da plataforma, as estações da **Bifurcação** e **Cabeçuda** pelas suas localizações estratégicas, tinham por finalidade também de servirem como postos telegráficos.

Tipologia semelhante também foi registrada em Palmeiras, pioneiramente denominada Raposa, depois Pindotiba, assim como em Lauro Müller, conforme o registro que segue.

Figuras 126; 127; 128- Estações Palmeiras (C. 1930); L. Müller (C. 1919); Ararang. (C. 1925)



Fonte: Teixeira (2011, p. 252)

Fonte: Arquivos de Orleans

Fonte: Teixeira (2011, p. 251)

As estações deste modelo, construídas em madeira e telhado em duas águas, foram implantadas a partir de 1890, se estendendo até o período sob domínio da Organização Henrique Lage com a construção da Estação Barranca em Araranguá, passando neste interregno pelo encampamento da União e da Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande.

As estações integradas à paisagem urbana apresentavam um tratamento estético mais detalhado, enquanto aquelas que se colocavam fora do perímetro urbano não recebiam a mesma atenção. Caso da Estação Terminal da Barranca em Araranguá que fora construída no ano de 1923, uma estação terminal de uma linha voltada ao transporte do carvão. Esta estação, embora ampliada, apresentava a tipologia dos postos telegráficos, adotada para estações menores como Palmeiras e Cabeçuda na pioneira linha tronco Imbituba-Minas.

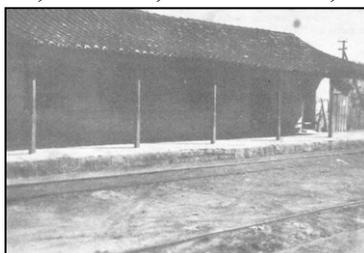
A partir da Estação de Palmeiras, a Thereza Christina enfrentava um terreno mais inclinado, seguindo em direção a Orleans, passando de 58,28 m de altitude para 99,32 m, num

percurso de 11,5 km³⁰⁹. Com tipologia similar, mas construída em alvenaria pela companhia colonizadora, a Estação de Orleans se destacava pelo atendimento à Colônia Grão-Pará.

Figuras 129, 130; 131- Est. de Orleans, C. 1920; Est. Orleans, C. 1960; Est. Orleans, C. 1970.



Fonte: www.estaçõesferroviarias.com.br;



Fonte: Teixeira (2011, p. 253).

Das estações, a de Orleans inaugurada em 1º de janeiro de 1886³¹⁰, atualmente demolida, carregaria o símbolo da chegada dos imigrantes às áreas de colonização no sul catarinense, assim como a de Pedras Grandes. Com a colonização surgindo concomitantemente a ferrovia, a Estação de Orleans se tornou o centro da vida colonial, o núcleo gerador do traçado urbano, chegando a ser considerada de todas “a mais importante da via férrea”³¹¹.

A ausência de um rigor estético nas duas séries implantadas, neste primeiro período tipológico, justificava a unanimidade de opinião entre os cronistas tubaronenses em relação à rústica estação, reclamando um melhor padrão estético, até mesmo porque o município comportava os escritórios da Thereza Christina. Conforme crônica publicada em 1924:

não pode ser mais desgracioso que o aspecto da agencia desta estrada entre nós. Acanhada, quase sem luz, tem um ar lúgubre de edificio de priscas eras. Ali ao lado, está também um galpão, cujas folhas de zinco estão caindo aos pedaços de podres. Tudo dá um aspecto bem desagradável; pelo que exige uma reforma mais condigna como o movimento atual da Estrada, já se está impondo. É questão de boa vontade³¹².

Originalmente, embora a tipologia buscasse respeitar a série representada pelas estações de Imbituba, **Campo de Fora** da Laguna, Tubarão e Pedras Grandes, conforme já analisado, as variações ocorriam de acordo com os materiais disponíveis no lugar, considerando que algumas foram construídas ainda antes da chegada dos trilhos. Ao longo do tempo, as estações foram sofrendo modificações com demolições e reestilização.

³⁰⁹ Conforme dados fornecidos por Zumblick, (1987, p. 134).

³¹⁰ Mensagem enviada à Assembleia Legislativa da Província de Santa Catharina em 21 de julho de 1886, p. 85. Desterro, Typ. do Conservador, 1886. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/971/000185>. Acesso em 11/11/2016.

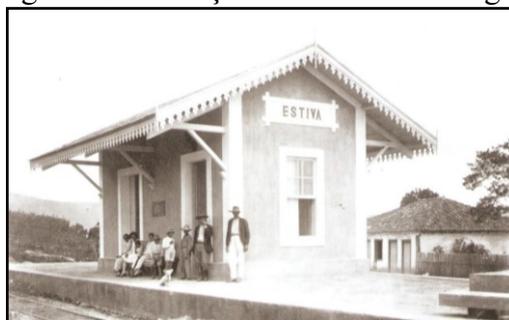
³¹¹ Conforme mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo de Santa Catarina em 27 de Julho de 1887, p. 185. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000183>.

³¹² A PAZ (Tubarão, 24 de Novembro de 1924).

O **segundo período tipológico** ocorre sob administração da Organização Henrique Lage (1918/1939), quando foram implantados dois edifícios em alvenaria com detalhes ecléticos no território lagunense em substituição às instalações do período anterior, sendo um na Bifurcação, outro na Estiva dos Pregos, denotando maior riqueza de detalhes nas implantações arquitetônicas. Ao adotar o ecletismo, a administração sob o comando da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA) busca imprimir sua marca, guiando a percepção do público, imprimindo caráter distintivo aos edifícios.

Objetivamente, o Grupo Lage impôs a renovação de estilo, caso da Estação da Estiva no então limite entre Tubarão e Laguna.

Figura 132- Estação da Estiva dos Pregos



Fonte: Teixeira (2011, p. 240)

A **Estação Estiva** em exíguas dimensões, atendendo a um estabelecimento da categoria passagem em uma localização de menor importância, apresentava beirais de Madeira ornamentados que evoluiria para uma série a ser aplicada nas primeiras estações implantadas na linha Tubarão-Araranguá. Esta Tipologia é identificada em suas características ornamentais pelos elementos estéticos, principalmente na moldura das aberturas. No estabelecimento da Estiva destaca-se a placa nominativa na lateral com as linhas das águas em estilo chalé enfeitadas com lambrequins em madeira recortados. Afinal, nada de novo, na Europa, segundo Benjamin (2007, p. 55), “as primeiras estações pareciam chalés”.

Desta tipologia resultaria a obra de arte de arquitetura apurada pela composição no arranjo dos elementos estéticos, a **Estação da Bifurcação** no entroncamento da Linha Tronco com o Ramal da Laguna. Com o ecletismo, o tipo manifesta a essência particular da arte na arquitetura.

A **Estação da Bifurcação** em linhas arrojadas ilustra a evolução tipológica do período com instalações ampliadas, frente às exigências impostas pela necessidade de acomodar ao crescente número de usuários, e uma arquitetura em rápida evolução com a

implantação do ecletismo que, ao adornar as fachadas, propôs, de acordo com Reis Filho (2010, p. 185), “uma conciliação que facilitava essa transformação, assimilando as inovações”.

Figura 133- Estação da Bifurcação Figura 134- Situação atual



Fonte: Teixeira (2011, p. 242)

Fonte: Foto, Adilson Moreira (Agosto/2015)

Com ricos detalhes ecléticos, beiral do telhado em duas águas com fecha no vértice da cumeeira, lambrequim de madeira decorado em recortes, duas janelas na fachada lateral em arcos com a moldura superior em arcos cegos de volta perfeita e geminados³¹³ com enfeites em pingentes ou brincos pendentes nas pontas. Detalhe das bandeiras de vidro arcadas, almofadas abaixo dos parapeitos das janelas, a placa nominativa centrada em relação a cumeeira e nas mesmas dimensões da implantada na Estação da Estiva. A cobertura da plataforma segue a extensão da água do corpo principal com a estrutura em mão francesa cruzando a viga, diferentemente da Estiva, onde servia de simples apoio ao elemento horizontal.

A condição de ponto de transferência entre as linhas para as localidades de Imbituba, Laguna e Tubarão fez da **Estação da Bifurcação** uma localização de extrema importância, o que está demonstrado no agrupamento de casas de turma, pela aprimorada estética das instalações da estação e por suas generosas dimensões, comportando a Casa do Agente. Portanto, as possibilidades criadas pela ferrovia apontavam para o desenvolvimento de um próspero núcleo urbano em função do entroncamento, algo que não se concretizou. A tipologia e o aprimorado rigor estético desta estação corroboram com a assertiva da importância desta localização à instalação do complexo projeto siderúrgico de Henrique Lage, conforme será abordado oportunamente.

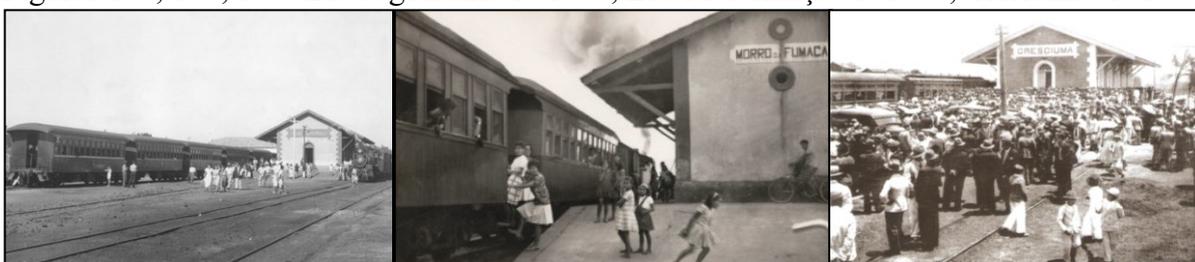
De Tubarão, a partir de 1917, partiram os trilhos em direção à região carbonífera em Criciúma, Urussanga e Araranguá. Em 1922 com um ramal para Urussanga, a ferrovia

³¹³ São assim chamados os elementos arquitetônicos semelhantes, unidos por um elemento comum (KOCH, 2004, p. 154).

alcançaria a localidade de Rio Deserto a uma altitude de 142 m e distante 119,67 km da Enseada de Imbituba. No ano seguinte, em 1923, alcança às margens do Rio Barranca em Araranguá na extremidade terminal da linha a 143,54 km do marco zero. Finalmente com a construção de um novo Ramal, partindo do Pinheirinho em Criciúma, alcançava Treviso em operação a partir de 1947, na altitude de 126,69 m e a 137,52 km do marco zero na Enseada de Imbituba³¹⁴.

À expansão ferroviária segue a série com detalhes do ecletismo, as quais foram implantadas a partir de 1919, ganhando forma aprimorada nas estações de Jaguaruna, Morro Grande, Esplanada, Morro da Fumaça, Criciúma, Sangão e Morretes.

Figuras 135; 136; 137- Est. Jaguaruna. C. 1950; Est. M. Fumaça. C. 1960; Criciúma. C. 1930



Fonte: Teixeira (2011, p. 248)

Fonte: pmmf.blogspot.com

Fonte: Teixeira (2011, p. 245)

A Estação da Jaguaruna, à esquerda, destaca-se pelo equilíbrio dos elementos ornamentais e pela volumetria, além de apresentar um pátio de manobras bastante generoso em seu espaço de entorno contemplando a Casa do Agente Ferroviário assim como em Morro da Fumaça e Criciúma. Atualmente sem função, a Estação da Jaguaruna marca um outro tempo do transporte regional no sul catarinense. Deste modelo, nas mesmas características tipológicas e dimensões similares, destacam-se também as estações de Morro da Fumaça e Criciúma construídas à mesma época. Estas estações em estilo eclético apresentavam dimensões padronizadas que permitiam a implantação seriada de portas e janelas.

As estações implantadas, ao longo da linha Tubarão- Araranguá e seus ramais traziam uma junção de estilos e ornamentos que conduziam ao ecletismo pela riqueza de detalhes dos elementos estéticos. Com a evolução técnica e o aprimoramento dos estilos, adotou-se uma linguagem padrão de ornamentação, corpo principal destacado por ornamentos que se repetem nos demais exemplares da série.

A inauguração da **Estação na Orla Central da Laguna** ocorreria tardiamente em 1930, destacando-se, apesar da acanhada dimensão, pelos traços que a emolduram. No final

³¹⁴ Conforme dados obtidos em Zumblick (1987, pp. 132- 134).

da década de 1920 surgiriam modelos ecléticos com elementos inspirados no Art Deco implantados a partir de 1926 e evidenciados ainda com certa timidez.

Figuras 138; 139- Est. Orla Laguna, recém inaug. 1930 ; Est. Orla Laguna, abandono. C. 1947



Fonte: Acervo Andresa Abreu. Disp.: www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna. Acesso: 20/08/2016.

A Estação na **Orla Central da Laguna** se constitui em um exemplar singular, apresentando a fachada frontal quatro portas e duas janelas, contendo platibanda com acabamento superior em merlão³¹⁵ e ameias, aspecto de mureta, separada das paredes pela volumetria da cornija com ornato saliente em friso. As fachadas laterais apresentavam óculo central fechado, opaco, abaixo do vértice da linha de cumeeira e do arremate em formato de frontão triangular com moldura em cornija de friso na mesma volumetria do elemento horizontal, ocultando o telhado. A estrutura metálica da cobertura da plataforma em material translúcido inovava, porém a inclinação em suave elevação não resistiria às fortes rajadas do vento sul. A portada em linhas sóbrias com portas e janelas compostas de duas folhas em madeira, três almofadas cada e bandeiras em igual número de folhas em vidro, deixava a desejar pela pouca largura, embora numerosa.

Um ano antes de iniciada a construção do prédio da estação da orla da Laguna, outro exemplar foi inaugurado na localidade de Lauro Müller em 1926 com similaridade nas linhas.

³¹⁵ Intervalo dentado entre cada uma das partes salientes retangulares na parte superior de uma muralha fortificada, em forma de escudo ou dente (KOCH, 2004, p. 172).

Figura 140- A Estação Lauro Müller em “evolução” tipológica. C. 1926



Fonte: Arquivos de Orleans (<http://www.fotosefatosdeorleans.com.br>)

A plataforma trazia de forma inovadora a cobertura em estrutura metálica que, igualmente, também fora implantada nos fundos de forma retrátil. Nas paredes laterais um óculo central aberto, abaixo do vértice da linha de cumeeira e do arremate do telhado como uma espécie de frontão triangular em platibanda. As aberturas laterais traziam a vista superior em arco onde se apresentava centralizada, acima, a placa nominativa da estação em alto relevo. As linhas retas da moldura traziam um ecletismo com influência de traços em Art Deco.

A ramificação da ferrovia para Criciúma, a partir de 1917, consolidaria a Cidade de Tubarão como o grande entroncamento ferroviário. Em decorrência, seria construído um amplo estabelecimento para atender as exigências da nova demanda. Em frente a primitiva estação construída em 1884, foi erguido em 1930 o novo prédio, recebendo no andar superior o escritório e toda a administração da empresa ferroviária. A edificação se constituía no exemplar mais arrojado da estrada de ferro, cujas linhas arquitetônicas, segundo Zumblick (1987, p. 140), “dosadas com certo arrojado deixaram transparecer, àquele tempo, um certo gosto mais evoluído”.

No período de expansão até Araranguá, desde 1916, a sede administrativa da Thereza Christina fora transferida para Laguna, permanecendo até abril de 1923 quando retorna em definitivo para Tubarão, razão que levaria a execução de um projeto em dimensões adequadas para comportar a estação e a administração da estrada de ferro.

A Estação de Tubarão surpreenderia não só pelas dimensões, mas pela variedade de detalhes que apresentava em sua ornamentação.

Figuras 141; 142- Frente Estaç. Tubarão. Déc. 1940; Renovação da Estação de Tubarão, atual



Fonte: Diário do Sul



Fonte: Foto, Adilson Moreira (Dez./2016).

Figuras 143; 144- Fundos da Est. de Tubarão. C. 1930; Renovação, Fundos. Atual



Fonte: Diário do Sul



Fonte: Foto, Adilson Moreira (Dez./2016).

A Estação Ferroviária de Tubarão, construída no ano de 1930, contribuiria para macular o brio lagunense que receberia no mesmo ano uma estação em acanhada dimensão. A monumental edificação ostentava a evolução dos estilos arquitetônicos pela importância da localização e o aumento da demanda, principalmente no movimento de passageiros com os fundos ostentando um jardim que formava um contraste, diante da presença da primitiva estação de 1884 com sua tipologia característica e o estilo “pesado” da arquitetura.

Em estilo eclético com variedade de elementos nos traços decorativos das aberturas e colunas, a nova Estação de Tubarão se apresentava imponente na cena urbana que recebia a junção do Ramal de Lauro Müller e a linha tronco ao Araranguá, o qual comportava os ramais de Urussanga e, mais tarde, de Siderópolis/Treviso. Inaugurada em 1930, a incorporação variada de estilos na Estação de Tubarão demonstra a transição rápida do eclético para o Art

Deco, desde a Art Decoratif de Paris em 1925³¹⁶. A cornija, emoldurando a linha abaixo do telhado, indicava uma tendência que se encontraria nas estações da Orla da Laguna e de Lauro Müller. Porém, o sótão em mansarda daria um toque francês e seria a sua característica singular.

Pelo acúmulo de funções decorrentes do entroncamento dos comboios de carvão, cargas e passageiros, a Estação de Tubarão foi erguida em generosas proporções com a mescla de estilos. Esta estação confirmava que o “ecletismo propunha a todos os sistemas um tratado de paz, guardando deles aquilo que tinham de mais precioso” (REIS FILHO, 2010, p. 182).

Em apelo à higiene, à economia e à modernização, mantendo a monumentalidade com a simplificação da forma. Mas, fugindo definitivamente ao acanhamento estético e funcional das primeiras estações, as implantações na linha Tubarão-Araranguá tiveram maior rigor estético durante a administração pela Organização Henrique Lage, apresentando em sua evolução a integração plástica dos elementos.

A renovação da Estação de Tubarão para uma implantação em linhas de arquitetura moderna em 1950 decorreu do mesmo movimento de renovação estética do período sob domínio da União que implantou as estações de Capivari, Cabeçuda e Campo de Fora da Laguna que em sua evolução tipológica resultou também a nova estação de Criciúma.

O **terceiro período tipológico** tem início com a **encampação da Thereza Christina** e demais empresas da Organização Henrique Lage pela **União** no ano de **1940**, estendendo-se até **1958**. Neste momento ocorre a expansão das áreas de mineração com o ramal para Treviso e a destacada atuação do governo federal com a criação do Plano Siderúrgico e Companhia Siderúrgica Nacional. O Estado Novo deixaria sua marca com a implantação de duas tipologias distintas, uma para estações de passagem com menor importância, outra em pontos estratégicos e estações terminais.

A parada ou passagem da **Roça Grande**, entre a Bifurcação e Imbituba, apresenta o registro fotográfico deste período.

³¹⁶ É esclarecedor o caso da Exposição Internacional das Artes Decorativas em Paris, 1925, onde se expuseram várias alternativas em arquitetura, todas elas reivindicando serem expressões da modernidade (TEIXEIRA, 2009, p. 95).

Figura 145- Estação Roça Grande. C. 1943; Figura 146- Estação Roça Grande. Déc. 1960



Fonte: Teixeira (2011, p. 241)

Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão

Roça Grande, cuja construção está datada de 1943, representaria uma série de linhas simples, ligeiramente retangular, caracterizando-se como “paradas”, servindo a comunidades esparsas do entorno marcaria uma tipologia peculiar com 03 portas largas na fachada frontal, telhado em quatro águas e que seria repetida durante este período na construção da estações/paradas de Rio do Pouso e Esperança, as quais evoluiriam para o projeto de outras estações, culminando em aprimoramento estético.

Figura 147- Estação Rio do Pouso, C. 1943; Figura 148- Estação Esperança, 1949.



Fonte: Teixeira (2011, p. 250)

Fonte: Teixeira (2011, p. 249)

Assim como em Roça Grande, apresentando a tipologia característica das estações da categoria “parada ou passagem” implantadas durante a encampação da Thereza Christina pela União, a estações de Rio do Pouso, localidade entre Tubarão e Pedras Grandes, e Esperança na linha para Araranguá foram construídas ainda na década de 1940. Estas estações marcariam uma tipologia peculiar de linhas simples, proporcionando uma solução adequada à cobertura da plataforma com a extensão da água frontal do telhado, adequada em suas dimensões às exigências ao atendimento das comunidades.

A encampação da Thereza Christina pela União trouxe toda uma remodelação na arquitetura das estações de maior importância com a utilização da estrutura de concreto

proporcionando a implantação da cobertura da plataforma em balanço na forma de marquise, evoluindo de um modelo simples como as das estações de Cabeçuda e Capivari de Baixo para arrojadas instalações de arquitetura moderna. Uma evolução tipológica com a marca da administração exercida pela União, entre os anos de 1940 e 1950, pode ser percebida na **Estação da Cabeçuda** no território de Laguna.

Figura 149- Est. Cabeçuda, Final Obras. C. 1940; Figura 150- Est. Cabeçuda, situação atual.



Fonte: Museu Ferrov. de Tubarão

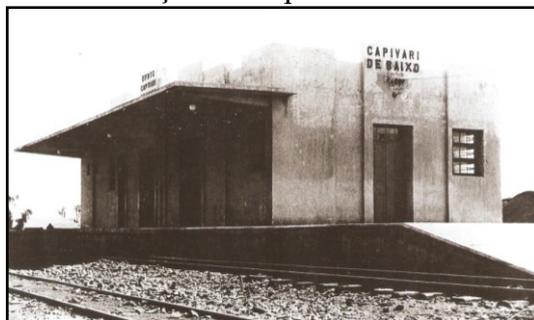


Fonte: Foto, Adilson Moreira (Mar/2016).

Executada a partir de uma planta simples e funcional, as estações de passagem com maior relevância, implantadas no período de encampação pela União, trazem a volumetria e a robustez do período identificado como nacional desenvolvimentista. A racionalidade se mostrava moldada pela estrutura de concreto que se evidenciava na plataforma suspensa. A rigidez da forma em estrutura de concreto marcaria o período Vargas em sua proposta de representação do Estado-Novo.

Seguindo o mesmo modelo, também foi implantada a Estação de Capivari de Baixo.

Figura 151- Estação de Capivari de Baixo. C. 1960



Fonte: Teixeira (2011, p. 247)

O partido e a variedade tipológica das estações no território lagunense apontavam à controvérsia da ausência de uma moderna *gare* ferroviária na cidade da Laguna. A evolução desta série que compreende as estações da Cabeçuda e Capivari levaria até as estações com espaços mais generosos no projeto e a sofisticação de estilos como a nova **Estação de Laguna no Campo de Fora** em 1943, a nova Estação de Criciúma e a reforma da Estação de Tubarão na década de 1950. Esta evolução para plantas mais elaboradas e de dimensões generosas se caracterizava pela ampla plataforma em marquise.

Figuras 152; 153; 154- Est. Campo Fora. C. 1943; Plataf. pronta. C. 1943; Situação atual



Fonte: Museu Ferrov. de Tubarão

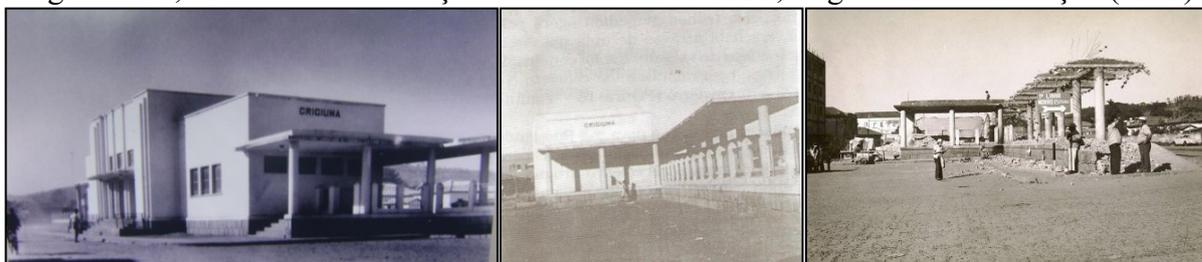
Fonte: Museu Ferrov. de Tubarão

Fonte: Adilson Moreira (Mar/2016)

As novas estações de Laguna e Criciúma representaram um processo de modernização da arquitetura, acompanhando os centros das cidades, configurando um período bem marcado pela evolução do partido e tipologia da década de 1950. A Estação de Tubarão também se renovava para se adequar, sofrendo modificações na edificação original para se reestilizar dentro deste novo modelo tipológico.

Porém, a “joia da coroa” deste período seria a moderna Estação de Criciúma pela majestosa volumetria das linhas de sua fachada frontal, o corpo central em equilíbrio com os corpos laterais.

Figuras 155; 156- Moderna Estação Criciúma Concl. 1950; Figura 157- Demolição (1975)



Fonte: Memorial Casa do Agente Ferrov.; Nascimento (2004, p. 111) Fonte: Nascimento (2004, p. 108; p. 123)

A dimensão e a modernização das instalações das estações de Laguna, Tubarão e Criciúma, frente ao desenvolvimento destas cidades, se justificavam no aumento do

movimento pela atuação da Companhia Siderúrgica Nacional com a instalação do Lavador de Capivari e ampliação das áreas de mineração, ainda antes de findar a primeira metade do século XX. O processo construtivo e as soluções arquitetônicas de concreto armado proporcionavam a solução para a cobertura da plataforma em balanço, fugindo do modelo tradicional da arquitetura ferroviária do período anterior em estilo eclético.

Fora de uso com o fim do transporte ferroviário de passageiros, a linha foi desviada do centro da cidade de Criciúma com a remoção dos trilhos para dar lugar a Avenida Centenário e a estação sendo demolida à implantação do terminal de transporte rodoviário urbano. A nova Estação de Criciúma, segundo Nascimento (2004, p. 109), “era parte de um processo mais amplo de modernização da arquitetura do centro da cidade, que ocorreu na década de 1940 e início dos anos 50, com a demolição das casas baixas e a construção de pequenos sobrados”.

Nas cidades que tiveram um maior desenvolvimento urbano como Tubarão e Criciúma, o espaço da estação e seu entorno acabaram por ser convertidos em terminais urbanos de transportes rodoviários. Em Imbituba, o espaço ocupado pela estrutura ferroviária encontra-se livre com a estação construída renovada centrada no terreno e os trilhos percorrendo o pátio longitudinalmente, atualmente, funcionando como posto de informações turísticas, encontrando-se as instalações em bom estado de preservação, assim como o pátio em seu entorno.

As ferrovias com suas estações, lugar carregado de imaginário social, tornaram-se símbolos de uma época, onde a modernidade apresentava sua expressão máxima no trem de ferro, arrastando locomotivas e vagões em meio a vales e montanhas, deixando em seu rastro a cortina de fumaça. Os caminhos de ferro conduziam aos trilhos da revolução industrial o símbolo emblemático de progresso, fundados no aparato de mais alto grau tecnológico à época, abrindo extensos caminhos onde as estações ferroviárias, catedrais da era industrial, ocuparam o espaço central ou para ela atraíram a centralidade.

A organização das plantas das estações apresentava uma configuração similar, seguindo uma simetria com o corpo principal central destinado à bilheteria com o corredor de acesso direto à plataforma e salas laterais destinadas às bagagens e espera ou funções administrativas. Apesar das diferentes técnicas construtivas empregadas na construção das estações, é possível perceber as repetições no programa das edificações.

A Thereza Christina assumiu relevante importância no cotidiano das cidades do sul catarinense, marcando fortemente sua atuação na economia regional e tornando-se agente crucial na formação da rede urbana. Elemento de análise imprescindível em qualquer estudo que busque compreender o processo de construção das cidades do Sul do Estado atingidas pela ferrovia, onde destacam-se Laguna, Imbituba, Tubarão, Orleans, Urussanga, Criciúma, Siderópolis e Araranguá. Em 1969, a Thereza Christina encerraria o transporte de passageiros, tornando-se as estações sem uso, muitas arruinaram-se e foram demolidas, outras abandonadas ou adaptadas a novos usos.

5.11 A CIDADE DE LAGUNA E O COMPLEXO CARBONÍFERO

Imbituba³¹⁷, localidade situada em território lagunense, tem sua ocupação luso-brasileira marcada pelo estabelecimento de uma armação de Pesca da Baleia³¹⁸, seguida pelo assentamento de colonos açórico-madeirenses. Na Enseada homônima estabeleceu-se o marco zero da ferrovia com a instalação do trapiche destinado ao desembarque dos equipamentos, máquinas e materiais destinados à construção da Thereza Christina iniciada em 1880, diante da pouca profundidade do Porto da Laguna para receber os navios oriundos da Inglaterra.

Ao adquirir a concessão de terras à exploração das jazidas de carvão em 1861, o Visconde de Barbacena incluía também terras devolutas para a construção de um porto carvoeiro na Enseada, próximo a localidade denominada Vila Nova. Tal concessão foi adquirida pela Firma Lage & Irmãos entre 1886 e 1887, junto ao Visconde de Barbacena e à Companhia Inglesa, consecutivamente, empenhando-se na construção de um quebra-mar onde havia apenas um trapiche, preparando o caminho para a exploração futura das jazidas carboníferas quando o cenário se apresentasse favorável.

Diante do oneroso pagamento de juros aos capitais ingleses, em 1902, a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina é encampada pelo Governo Federal. Atento aos interesses do Grupo Lage, nesta data, de acordo com Guedes Junior (1994, p. 45), “chegava a Imbituba um

³¹⁷ De origem tupi guarani, atribuem o topônimo a Imbé=Cipó+Tuba=Abundante, logo Cipozal ou Cipoal. Mas, também pode ter origem em I(m)bitu=Vento+ Tuba=Abundante, logo “lugar de muito vento” ou ventania (Nota do Autor)

³¹⁸ De acordo com Cabral (1987, p. 80), “a pesca da baleia na costa do Brasil constituiu um monopólio que o Estado concedia a ricos comerciantes, que dela procuravam extrair lucros, vendendo os produtos de sua industrialização, principalmente o azeite e as barbatanas. Dois grandes períodos se distinguem, o primeiro monopólio que durou de 1741 a 1764 e o segundo de 1765 a 1801, quando se extinguiu”.

dos sócios da firma, Américo Lage, que faz uma tentativa de explorar o porto daquela localidade”.

O Grupo Empresarial que viria a ser capitaneado por Henrique Lage investiu maciçamente na localidade de Imbituba entre 1918 e 1940, período em que a Thereza Christina esteve sob arrendamento da Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA). Mesmo situados dentro do território municipal de Laguna, tais investimentos rivalizavam com os interesses da classe política e comercial lagunense que almejavam a concentração dos recursos em sua praça comercial portuária, objetivando melhorias na Barra e Canal de acesso à Laguna.

Henrique Lage criou melhores condições de atracação no Porto de Imbituba, implantando a Companhia Docas, Usina Termoelétrica e um complexo de empresas, além de dominar parcela significativa do transporte marítimo pela Companhia Nacional de Navegação Costeira, pertencente ao Grupo. Proprietário de grandes companhias de mineração carbonífera, diante do arrendamento da “ferrovia do carvão”, domínio das terras, concessionário do porto e proprietário de toda a infraestrutura implantada na Enseada de Imbituba com navios de grande tonelagem ao transporte do carvão, lançou-se Henrique Lage em perseguir a implantação da Indústria Siderúrgica no Brasil sob o trinômio carvão, ferro e navio.

5.11.1 Minas, Ferrovia e Siderurgia- A Organização Henrique Lage e o Sul Catarinense

A família Lage, radicando-se no Brasil com a vinda da corte portuguesa em 1808 e a “abertura dos portos às nações amigas”, veio a fundar a firma Irmãos Lage³¹⁹ com 4 vapores e 1 rebocador, que se tornaria a “Companhia Nacional de Navegação Costeira”, a qual em 1888 faria a navegação de cabotagem do Rio de Janeiro a Porto Alegre, realizando escalas em Paranaguá, São Francisco, Desterro, Laguna e o Rio Grande. Atendida pela ferrovia e com os investimentos no porto, a partir da retomada do embarque de carvão em 1919, Imbituba tomaria lugar nas escalas, colocando-se na rota da Companhia Costeira. Embora tanto o porto da Laguna quanto o de Imbituba apresentassem obstáculos naturais distintos à atracação, os vultosos investimentos em Imbituba resultariam em solução definitiva à questão portuária.

³¹⁹ Os irmãos Antônio Martins Lage, Roberto e Américo (GUEDES JUNIOR, 1994, p. 45).

Henrique Lage se tornaria o grande arquiteto da estrutura industrial carbonífera no sul catarinense³²⁰. Além de destacado instinto empresarial, o empreendedor tinha planos que seguiam o pensamento de um grande industrial, direcionando seus investimentos à exploração de minérios, transportes e siderurgia. A partir de 1913, antevendo os desafios diante de um cenário de guerra mundial iminente, toma a iniciativa de explorar as jazidas carboníferas no Passa Dois, mesmo ainda não havendo incentivos governamentais que viabilizasse a empreitada³²¹ e a contragosto de seus irmãos e sócios.

Concentrando investimentos no Porto de Imbituba, o empenho de Henrique Lage só chegaria a termo com o apoio governamental para gerar condições adequadas ao embarque do carvão extraído em grandes quantidades nas minas sul catarinense. Empenhando e buscando recursos, trata de criar condições para abrir mercado ao carvão de suas minas, enfrentando a forte concorrência do capital e do carvão estrangeiro.

A firma Lage & Irmãos aproveitou o momento em que a conjuntura econômica era propícia à exploração do carvão para dar início à mineração no sul catarinense, aliado ao interesse da exploração comercial com o transporte pela Thereza Christina e a utilização dos navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira de sua propriedade. Concomitantemente, fomentava o aproveitamento do porto e das terras em Imbituba adquiridas anos antes, também fornecendo energia aos municípios através de pequenas Estações Termoelétricas, principalmente ao porto e as instalações complementares na Enseada.

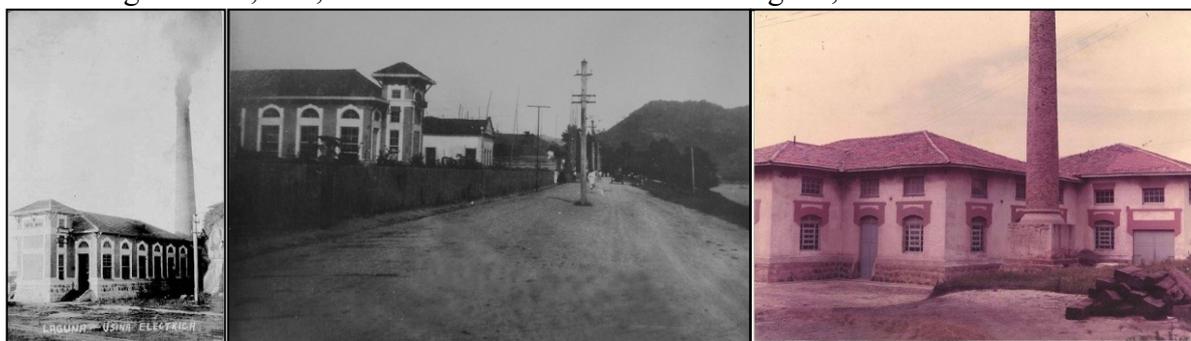
Com a morte de dois de seus três irmãos em 1918, vitimados pela epidemia da “gripe espanhola”, Henrique Lage adquire no ano seguinte as cotas restantes da empresa, procurando reorganizá-la e dar prosseguimento às suas atividades. Através de melhoramentos na Enseada de Imbituba, inicia, de acordo com Guedes Júnior (1994, p. 46) “um serviço de cargas e passageiros, num porto completamente desaparelhado, sem abrigo e outros recursos indispensáveis”. Em 1917 a exploração do carvão é retomada, ampliando-se a exploração das jazidas na região de Criciúma.

³²⁰ A Firma Lage & Irmãos sob a direção de Henrique Lage, conforme Bossle (1981, p. 68), “iniciou a sua contribuição ao desenvolvimento econômico do sul catarinense durante a primeira Guerra Mundial, momento de dificuldades na importação de combustível”.

³²¹ As ações do governo apresentavam uma estrutura econômica frágil, dificultando a organização industrial de Henrique Lage, uma vez que, conforme Bossle (1981, p. 69), “o comércio brasileiro de carvão era dependente do comércio exterior e, as atividades de Henrique Lage, dependentes do governo”.

Administradora da ferrovia, a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA), criada em 1917, explorava a maior parcela do carvão sul catarinense, sendo complementada pelas Companhias Docas de Imbituba e Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, responsáveis pela construção da imensa obra que se constituíam as ponte de concreto sobre o canal de Laranjeiras e o Porto de Imbituba. A Companhia Nacional de Energia Elétrica, pertencente ao Grupo Lage, fornecia tecnologia à operação de pequenas usinas termoelétricas às localidades em abrangência da ferrovia, todas operadas pela CBCA e consumindo o carvão como combustível.

Figuras 158; 159; 160- Usinas Termoelétricas de Laguna; Tubarão e Imbituba



Fonte: DiáriodoSul; Memórias de Imbituba

Com a fundação da Usina Termoelétrica de Imbituba em 1920, Henrique Lage cria condições para implantar nas terras de sua propriedade uma estrutura empresarial com empreendimentos diversificados. Em Laguna, o prédio sem a chaminé, ainda continua de pé ao sopé do Morro do Rosário.

Além da construção do porto equipado ao embarque do carvão com amplos armazéns e caís com berços de atracação, objetivando atender ao estabelecimento humano que se implantava, implantou a Granja Henrique Lage para abastecimento da população e aos navios da Costeira, construiu um moinho para beneficiamento de arroz e farinha de mandioca em atendimento aos produtores sul catarinenses, implantou a Cerâmica Imbituba³²², o Imbituba Hotel para a exploração da atividade balneária, Cooperativas de Comércio³²³ para atender aos

³²² Como parte da infra-estrutura, em 1919, para a ampliação de suas necessidades, foi dado início nesta mesma data, à construção de uma fábrica de cerâmica destinada, inicialmente, à fabricação de louças e sanitários para uso nos navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira (BOSSLE, 1981, p. 41).

³²³ Na ala esquerda do prédio, ficavam secos e molhados (carnes, farinha, feijão, banha, pão vendido a peso, etc.) e na direita loja de tecidos, calçados, cama, mesa, banho, louças, perfumaria e outros produtos. Disponível em: <https://www.imbituba.sc.gov.br>.

trabalhadores e seus familiares, também em auxílio à atividade portuária construiu o farol e a estação meteorológica.

A Companhia Docas de Imbituba, fundada no ano de 1922, incorporou todas as obras, equipamentos e terrenos considerados necessários ao desenvolvimento das atividades portuárias com os navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira fazendo escalas regulares na passagem do percurso Rio de Janeiro- Porto Alegre.

Com projetos ambiciosos que envolviam um rol de empresas, integradas a uma organização empresarial, os planos de Henrique Lage exigiam o fomento das atividades através de empréstimos garantidos por lei às companhias carboníferas, fazendo-se urgente um órgão para captação de recursos, associando banco, indústria e ferrovia.

Os projetos objetivavam a construção de um verdadeiro complexo industrial, minas, transportes (ferrovia, navegação) e siderurgia, recebendo a associação de políticos para financiamento dos mesmos. Neste sentido, seria fundado na capital catarinense, em 1920, o Banco Sul do Brasil S/A como uma fonte de recursos para financiamento, contando com destacados sócios do cenário político estadual e federal³²⁴. Apesar da ampla sociedade, garantindo os interesses de sua organização empresarial, conforme ressalta Bossle (1981, p. 42), “Henrique Lage monopolizou 75% das ações sobre o capital social”.

Aproximando-se a fundação da instituição bancária, o periódico lagunense “O Dever” anunciava festivamente que chegavam em um Pacote de primeira viagem os seus sócios, “segunda feira próxima, em viagem inaugural do vapor Itaquatia³²⁵ da Companhia Nacional de Navegação Costeira trazendo, além de muitos passageiros, os srs. **Henrique Lage**, Paulo de Frontin e Celso Bayma para a inauguração do Banco Sul do Brasil”³²⁶.

³²⁴ A instituição bancária tinha entre seus acionistas, conforme a Ata de sua constituição, Hercílio Luz, então governador do Estado de Santa Catarina (1918 e 1924); Celso Baima, Senador da República; Adolfo Konder, Secretário da Fazenda (1918-1922), Senador (1922-1926) e Governador (1926-1930).

³²⁵ O Itaquatia, o primeiro barco a vapor de grande porte construído no Brasil, embora com assistência de técnicos estrangeiros e com material importado. Sua viagem inaugural pelos portos brasileiros incluiria Florianópolis, em um banquete oferecido ao Governador Hercílio Luz. Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³²⁶ O “Dever”- Semanário Independente, Laguna, 28 de Março de 1920, p. 02.

Figura 161- Sede do Banco Sul do Brasil na Rua Cons. Mafra em Florianópolis



Fonte: Casa da Memória de Florianópolis. C. 1920

O Banco Sul do Brasil com sede no Rio de Janeiro, providencialmente, criava condições para atrair capitais aos investimentos nas diversas atividades, garantindo fonte de recursos a serem investidos nas companhias mineradoras e demais empresas da organização vinculadas à atividade carbonífera no sul catarinense. O Banco tem, pois, um papel seletivo fundamental e, segundo Santos (2012, p. 57), “a verdade é que também escolhe, segundo as condições estruturais e conjunturais, os setores de investimento”.

Os investimentos resultaram em crescente atuação integrada da organização empresarial³²⁷, as quais foram responsáveis por alavancar a produção e o transporte de carvão nos anos subseqüentes a retomada da exploração do minério em larga escala. A formação de uma instituição bancária, conforme destaca Bossle (1981, p. 43), “facilitava empréstimos, assegurando, desta forma, a diversificação de atividades orientadas no sentido de manter a liquidez da empresa”.

O aumento substancial na produção de carvão exigia embarcações adequadas ao transporte. Considerada no Grupo Lage a atividade pioneira, a pedra basilar, a Companhia Nacional de Navegação Costeira formada por embarcações de cargas e passageiros eram batizadas pela insígnia de Ita³²⁸. Os navios da Costeira atendiam extensa parte da costa brasileira, sendo o principal e mais eficaz meio de transporte entre as cidades portuárias, realizando-se, a partir delas, a interiorização. Com a diversificação das atividades, a Costeira conectava os diferentes ramos de atuação e ainda se constituía em atividade amplamente lucrativa dentro do conjunto de empresas.

A Costeira se relacionava intrinsecamente ao empreendimento de construção naval e a produção de carvão, garantindo o transporte do mineral e o combustível das embarcações, o que levaria à concentração dos empreendimentos nestas atividades imbricadas. Estes

³²⁷ Em 1935, a Firma Lage & Irmãos se reorganiza, ao conglomerado é atribuído uma nova denominação, passando o grupo a se chamar “Organizações Henrique Lage”. Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³²⁸ Pedra em Tupi-Guarani (Nota do Autor).

empreendimentos implicavam na franca atividade do porto na Enseada de Imbituba e na expansão do estaleiro na Ilha do Viana na Baía da Guanabara para a construção de navios carvoeiros de maior tonelagem.

Com ímpeto de grande industrial, o pensamento de Henrique Lage se firmava nas atividades fundamentais à construção industrial, a trilogia Carvão-Ferro-Transportes, as quais tinham suas bases nas maiores empresas constituídas no Brasil pelo Grupo Lage em seus respectivos ramos. Entre as Companhias destacavam-se a fundição e estaleiro na Ilha do Viana para a construção de navios; a Companhia Docas de Imbituba; as Mineradoras; as Companhias de Navegação; a administração da Thereza Christina, além de iniciativas voltadas à indústria aeronáutica³²⁹.

Em 1940, necessitando o governo ampliar a produção, frente à demanda crescente e a condição estratégica do carvão ao desenvolvimento do projeto siderúrgico nacional, é decretada “a encampação do arrendamento da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina e de seus ramais e prolongamentos”³³⁰. Ou seja, a partir desse momento a Thereza Christina, conforme Goularti Filho (2013, p. 143), “começou a fazer parte da estratégia nacional de industrialização comandada pelo Estado”.

O patrimônio industrial construído alcançara tal grandeza que em 1940, já abatido pelo câncer, Henrique Lage colocava os destinos de sua Organização empresarial sob a tutela do Presidente Getúlio Vargas, pessoa de seu convívio e com quem compartilhava grandes planos, declarando em carta que,

retirando da relação dos meus navios os necessários para as linhas de carvão e sal da minha Organização, estão os demais à disposição de V. Excia para serem incorporados à Grande Companhia Unificada, que sei é seu pensamento fazer. As companhias de carvão de minha organização e os demais setores da minha atividade industrial aí estão como penhor do meu fiel devotamento às causas nacionais. No ano seguinte, realmente Vargas incorpora as empresas, não para a unificação da marinha mercante, mas para fazer parte do patrimônio nacional³³¹.

De fato, dono do maior patrimônio industrial do Brasil, ao falecer no Rio de Janeiro aos 60 anos de idade em 1941, Henrique Lage deixa sua esposa Gabriela Besanzoni Lage³³²

³²⁹ Para a construção naval, Henrique Lage construiu, na Ilha do Viana, uma carreira com possibilidade de lançar navios de até 5 mil toneladas e circundou-a com um cais acostável com 10 m de calado, em maré mínima.

Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³³⁰ DECRETO-LEI Nº 2.074, de 8 de Março de 1940. Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2074-8-marco-1940>. Acesso em 22/06/2016.

³³¹ Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³³² Famosa cantora lírica, considerada a maior contralto do mundo, a época, “nascida em Roma e falecida em sua terra natal em 1962” (GUEDES JUNIOR, 1994, p. 49).

de nacionalidade italiana como herdeira de suas empresas. Diante de tal contexto, o Governo Federal, através do Decreto-Lei 4.648³³³ de 1942, considerando a existência do estado de guerra, declarado no mesmo ano, e que as empresas componentes da chamada “Organização Henrique Lage” formavam um conjunto valioso, aproveitável no interesse da defesa nacional, impôs a administração pelo Estado com a incorporação do espólio ao patrimônio da nação, assumindo o controle das empresas³³⁴.

Deste modo, com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, por Decreto Lei foi incorporado ao patrimônio da União o complexo industrial e os bens particulares de Henrique Lage³³⁵. A administração do espólio foi entregue a um superintendente nomeado pelo governo federal, sem indenização aos herdeiros testamentários, sua esposa e alguns colaboradores³³⁶.

Empreendimentos de grande vulto, carros-chefe da Organização Henrique Lage, as empresas recebiam nomenclaturas de Companhia Nacional ou Companhia Brasileira. De um total de vinte e nove empresas incorporadas pela União e listadas pelo citado decreto, devido a atuação relacionada à indústria carbonífera no sul catarinense, destacavam-se: **Companhia Nacional** de Navegação Costeira; **Lloyd Nacional S.A.**; **Companhia Brasileira** Carbonífera de Araranguá; **Companhia Docas** de Imbituba, **Companhia Nacional** de Construções Cíveis e Hidráulicas; Banco Sul do **Brasil**; **Companhia Nacional** de Mineração de Carvão Barro Branco; **Companhia Nacional** de Energia Elétrica.

Num plano maior, tudo indica que tanto Laguna quanto Imbituba estavam dentro dos planos de Henrique Lage para implantar a Usina Siderúrgica em Santa Catarina, utilizando ambos os portos, um para o desembarque do minério de ferro e outro para o embarque do aço, conforme se pretende demonstrar no tópico seguinte sobre o desenvolvimento do Projeto Siderúrgico brasileiro que culminaria na implantação da Companhia Siderúrgica Nacional.

³³³ Decreto-Lei 4.648 de 02 de setembro de 1942 que “Incorpora ao patrimônio nacional os bens e direitos das empresas da chamada “Organização Lage” e do espólio de Henrique Lage, e dá outras providências”. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 09/04/2016.

³³⁴ Quando da elaboração da carta enviada a Getúlio e do testamento, Henrique Lage já sinaliza a possibilidade de encampação, ao colocar as empresas à disposição do Estado (RIBEIRO, 2007, p. 268).

³³⁵ Decreto-Lei nº 4.648, de 2 de setembro de 1942, que encampava empresas do Grupo Lage como pagamento das dívidas para com o Banco do Brasil e Tesouro Nacional. Diário Oficial da União, de 04/09/42, p.p. 99 e 100 (Apud BOSSLE, 1981, p. 61).

³³⁶ Em 1948, a União seria condenada a compensar os herdeiros pelas companhias de navegação e algumas outras, que foram assim definitiva e legalmente incorporadas ao Estado, e a devolver o restante das empresas. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo>. Acesso em: 18/10/2018.

5.11.2 Laguna e o Projeto Siderúrgico

Para atingir o objetivo de implantar a siderúrgica no sul catarinense, Henrique Lage contava com o minério de ferro que viria das Minas do Sudeste, a ferrovia como meio adequado ao transporte, uma instituição bancária para captar recursos, abundante jazida de carvão que, embora apresentasse baixa qualidade³³⁷, poderia ser depurado, água, companhia de navegação, portos seguros e próximos, um voltado ao desembarque do minério de ferro e outro ao embarque do aço resultante do processo siderúrgico. Objetivamente, fazia-se necessário construir uma estrutura industrial que integrasse a indústria carbonífera a outras complementares, aproveitando os subprodutos resultantes do processo de beneficiamento³³⁸ e fabricação do coque para a indústria siderúrgica.

Por ocasião da viagem inaugural do Vapor Itaqui, primeiro barco a vapor de grande porte construído no Brasil, ainda em 1919, afirmava Henrique Lage ao Governador Hercílio Luz em terras catarinenses que, “aqui tudo é brasileiro, sr. Governador, menos as chapas de ferro!”³³⁹. Neste momento, deixava claro o seu intento de **implantar a indústria siderúrgica no Brasil**. A prioridade de seu ímpeto industrial seria a de tornar as chapas de ferro de seus navios também brasileiras, assim como a fonte de energia térmica para produzi-las, o carvão.

Com amplo domínio sobre as jazidas carboníferas e dos meios para transportar o minério por ferrovia e navios, em abril de 1924, colocava seus esforços na criação do Consórcio Siderúrgico Nacional, influenciando na publicação de um Decreto Federal que beneficiava a indústria carbonífera catarinense com incentivos à siderurgia³⁴⁰, prevendo a instalação de uma usina siderúrgica na região carbonífera catarinense. Perseguindo esta iniciativa, para a formação do capital social necessário ao empreendimento, de acordo com Bossle (1981, p. 57), “Henrique Lage novamente empenhou os seus bens, os quais foram

³³⁷ O carvão catarinense se apresenta em camadas muito delgadas intercaladas de leitos de argila, e com alto teor de pirita (sulfeto de ferro) finamente dispersa. Quando extraído, dependendo do local de mineração, contém entre 28 a 36% de cinzas (ARAÚJO; LORENZI, 2005, p. 103).

³³⁸ Uma operação de beneficiamento separa duas frações, uma das quais corresponde a 45% recebeu o nome auspicioso de “carvão metalúrgico” e a outra, o ainda mais quimérico de carvão vapor (ARAÚJO; LORENZI, 2005, p. 103).

³³⁹ Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³⁴⁰ Decreto 4.801 de 9 de janeiro de 1924 - Autoriza o Poder Executivo a amparar a exploração industrial siderúrgica e carbonífera existente. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/html>. Acesso em: 01/02/2018.

transferidos ao consórcio”. Mas, dificuldades as mais diversas se poriam no caminho de tão vultoso empreendimento.

Entre seus projetos incluíam-se a construção de navios de grande tonelagem especializados no transporte de carvão e de defesa para equipar a marinha brasileira. Estas iniciativas convergiam ao seu objetivo maior que era o projeto siderúrgico. Em 1938, entraria em atividade na Ilha do Viana o primeiro forno siderúrgico do país, fomentando o desenvolvimento da mineração. No campo da construção naval, “produziu para a Marinha brasileira seis corvetas de mil toneladas cada uma”³⁴¹.

No eixo principal dos planos de Henrique Lage encontrava-se a manutenção da Thereza Christina sob seu controle, consolidando o elo entre as minas e os portos, indispensável ao seu projeto da instalação da indústria siderúrgica³⁴². As ações apontavam para a instalação de uma usina na bifurcação ferroviária entre o ramal da Laguna e a linha tronco na Barbacena, com fácil acesso ao porto de Imbituba, solucionando as exigências de um estabelecimento siderúrgico com o abastecimento do carvão vindo das minas catarinenses e do ferro a ser desembarcado na Laguna.

Cabe destacar a importância do carvão no processo siderúrgico pelo duplo papel que exerce na fabricação do aço. Por sua característica de combustível fóssil, o carvão permite alcançar altíssimas temperaturas, necessárias à fusão do minério de ferro. Por outro lado, enquanto redutor, associa-se ao oxigênio que se desprende do minério de ferro para ligar-se ao carbono. Basicamente, o aço é uma liga de ferro e carbono³⁴³.

Henrique Lage tratou de escolher a localização que facilitasse a logística para a instalação da Usina Siderúrgica. Ciente de que um Porto na Laguna confluía aos interesses de seu Projeto, mantendo segredo sobre a amplitude de seu empreendimento³⁴⁴, deu andamento às tratativas à construção de um porto exclusivo às suas operações na Cidade Juliana.

Reunindo-se com categorias influentes da Laguna no então Hotel Balneário do Mar grosso, Henrique Lage expôs suas intenções de estabelecer um porto ao sul do cais da orla central. A versão mais aceita, segundo Guedes Júnior (1994, p. 47), “é que Henrique Lage tentou construir na Laguna o seu porto, particular, que seria localizado na então chamada

³⁴¹ Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em 01/08/2016.

³⁴² Henrique Lage, por duas vezes, tentou criar uma indústria siderúrgica (BOSSLE, 1981, p. 69).

³⁴³ Disponível em: <http://www.acobrasil.org.br/site2015/processo.html>. Acesso em: 17/01/2018.

³⁴⁴ Segundo Guedes Júnior (1994, p. 47) “se é certo que foi um pioneiro e um homem de larga visão, antes de tudo era industrial e como tal certamente tinha lá seus interesses”.

“Ponta dos Martins”, onde hoje situa-se a “Ponta das Pedras”, e não conseguiu, o impediram de realizar seu projeto”.

Os donos do poder lagunense, conforme salienta Bitencourt (1999, p. 127), “mesmo querendo a viabilidade de seu porto, o que também não dá para pensar como uma vontade homogênea de todas as possíveis facções de seus poderosos, provavelmente, não estavam dispostos a tornarem-se vassallos de Henrique Lage”.

Portanto, apesar de uma conjugação de fatores cooperarem para o sucesso da instalação do projeto na Bifurcação, assistidos pela estrutura ferroviária com sua estratégica ramificação, dois portos próximos que seriam complementares, alguns contratempos se oporiam ao avanço desta proposta.

O projeto de Henrique Lage ainda confrontava-se com os interesses externos à implantação da indústria siderúrgica no Brasil e, contra os quais, apresentava desvantagem em concorrer. O encaminhamento governamental para a instalação da grande siderurgia sob controle estatal, segundo Ribeiro (2007, p. 242), “inviabiliza a ação de Henrique Lage para a implementação do plano siderúrgico próprio”.

O advento do Estado Novo, dando amplos poderes políticos a Vargas, e a eclosão da II Guerra Mundial tornaram crucial e estratégica a questão siderúrgica, surgindo no ano de 1939 a decisão de construir uma grande usina siderúrgica no Brasil. Neste mesmo ano, culminaria que, segundo Bossle (1981, p. 61), “o Conselho Federal do Comércio Exterior afastou todos os projetos, incluindo os de Henrique Lage, sendo escolhida Volta Redonda, situada entre os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, com participação do capital americano”.

Com a Segunda Guerra Mundial, as empresas brasileiras não dispunham de tecnologia nem de capitais para implantar indústrias que necessitavam de grandes investimentos. Acreditando que apenas com a intervenção estatal seria possível a implantação da indústria siderurgia no Brasil, Getúlio Vargas, buscando financiamento nos Estados Unidos³⁴⁵, cria a Comissão Preparatória do Plano Siderúrgico Nacional, chegando ao Brasil, ainda em 1939, um grupo de técnicos daquele país que visita Santa Catarina. Neste Estado, tal

³⁴⁵ Os Estados Unidos, alcançando grande desenvolvimento industrial na primeira metade do século XX, viu-se beneficiado pelo enfraquecimento político e econômico dos seus concorrentes nas duas guerras mundiais (1914/18 e 1939/45) e, como principal potência capitalista, tratou de reorganizar o espaço mundial em função dos seus interesses (ANDRADE, 1981, p. 56).

comitiva analisa as formações carboníferas, examina as minas existentes e as condições dos portos de Imbituba e Laguna³⁴⁶.

Até este momento, o principal motivo que corroborava contra a instalação da usina siderúrgica em Santa Catarina, de acordo com Bossle (1981, p. 65), “foi a ação oportunista e descontínua do governo, que não cuidou da estruturação ferroviária e portuária”. No ano de 1940 ao instituir a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional³⁴⁷ dá-se início à elaboração do projeto para o aproveitamento do carvão catarinense, sendo aprovado em 1941 o plano para construção da Usina Siderúrgica em Volta Redonda com a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) que entraria em operação a partir de 1946.

Figura 162- Representação Esquemática dos Projetos Siderúrgicos na Laguna



Fonte: Google earth; Mattos (1953) (Marcações do Autor).

Nos planos de Henrique Lage, a localidade de Barbacena, distante 8 quilômetros da Ponta do Magalhães na Laguna e 26 quilômetros da Enseada de Imbituba, entre dois portos, se mostrava operacionalmente adequada, conforme já mencionado, além de disponibilizar dos mananciais de água dos rios Tubarão, Aratingaúba e Duna. O empreendimento encontraria

³⁴⁶ Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br>. Acesso em: 02/08/2016.

³⁴⁷ A Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional foi criada em 4 de março de 1940, através do Decreto-Lei nº 2054, do Presidente da República.

maiores dificuldades pelo alto custo financeiro, pela citada resistência dos lagunenses à instalação do porto por Henrique Lage, assim como pelo transporte em longa distância do minério de ferro que viria das Minas Gerais pelo porto de Vitória no Espírito Santo para ser desembarcado no Porto da Laguna.

O minério de ferro seguiria pelo ramal ferroviário da Laguna até a Bifurcação, onde encontraria o carvão metalúrgico e água em abundância ao resfriamento do sistema. Outro fator que concorreria contra a estratégica localização na planície costeira, encontrava-se na exposição à ação dos agentes marinhos, a maresia inimiga implacável dos componentes de ferro, um dos motivos, conforme já exposto, que levou à transferência das oficinas da ferrovia para Tubarão.

Objetivamente, outro estudo realizado pela “Comissão Nacional Pró-Siderurgia em Vitória e Laguna”, publicado em 1953, apontava para a instalação de duas outras usinas. O projeto denominado “Plano Geral da Companhia Siderúrgica Vitória-Laguna” previa a construção de uma usina siderúrgica em Laguna e outra em Vitória no Espírito Santo, sendo realizado com apoio dos governos catarinense e capixaba e a participação de políticos e jornalistas dos respectivos Estados³⁴⁸.

Tal projeto apresentava convenientes vantagens logísticas, principalmente do ponto de vista econômico, pela qual os navios transportariam o carvão já beneficiado para Vitória no Espírito Santo e trariam o minério de ferro para Laguna. Entre as vantagens do empreendimento em Laguna constavam, conforme Guedes Júnior (1994, p. 58), “a posição geográfica e o farto manancial de água do município”.

O Projeto Laguna-Vitória trazia a proposta da criação de uma nova estrutura, utilizando o carvão pré-selecionado para ser beneficiado, tornando-se coqueficável. Haveria, portanto, dois lavadores, um já existente da CSN e outro a ser instalado junto à Usina Siderúrgica da Laguna. Neste intento, se fazia necessário formar uma concentração vertical que integrasse, de acordo com Bossle (1981, p. 51), “a indústria carbonífera a outras complementares, como a do aproveitamento dos subprodutos e, principalmente, a do fabrico do coque para a indústria siderúrgica”.

³⁴⁸ Destacam-se: o Governador Irineu Bornhausen; os senadores catarinenses Ivo D’Aquino e Francisco Benjamin Gallotti; Deputado Jorge Lacerda e o Jornalista Gilberto Fontes (MATTOS, 1953).

A proposta oriunda da Comissão Nacional Pró-Siderurgia consistia na separação pelas mineradoras de duas categorias de carvão, “um do “Tipo Beneficiável”³⁴⁹, visando a obtenção de carvão metalúrgico; outro do “Tipo para Consumo Local” destinado à produção de energia elétrica³⁵⁰, sendo reservado o refugo ao aproveitamento industrial nas instalações da usina siderúrgica em Laguna. Portanto, haviam dois projetos paralelos, a criação de uma siderúrgica e outra para produção de enxofre com o aproveitamento do rejeito piritoso.

Consecutivamente, não sendo levado adiante o projeto da Siderúrgica Vitória-Laguna, surge o Plano do Carvão Nacional aprovado no mesmo ano de 1953 com a criação de uma Comissão Executiva, a CEPCAN³⁵¹, a qual buscava através da realização de estudos apurados, “conjugar as atividades de produção, beneficiamento, transporte e distribuição do carvão nacional, afim de melhor aproveitá-lo como combustível e matéria prima”³⁵².

Contrariando o projeto embrionário de Henrique Lage e da Comissão Nacional Pró-Siderurgia em Vitória e Laguna, a Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional (CEPCAN) concluiu os trabalhos em fins de 1957, apontando nos estudos o município de Tubarão como o local apropriado para a instalação da Usina Siderúrgica³⁵³, até mesmo porque a CSN já instalara o Lavador de Capivari desde 1946 e iniciavam-se os trabalhos para a construção da Usina Termoelétrica³⁵⁴, junto às instalações do mesmo. Tal decisão dificultava a questão logística, conforme enfatiza Moraes (2004, p. 198), pois, “a proximidade do porto marítimo facilitaria o transporte, tanto de matéria-prima como do aço depois de pronto”.

Desde a implantação da Thereza Christina para a exploração das jazidas de carvão, buscou-se a construção dos pilares básicos do complexo carbonífero catarinense composto pela mina, a ferrovia e o porto, vindo a ganhar um novo componente significativo à sua ampliação com a instalação do Lavador de Capivari.

³⁴⁹ Caracterizado pela melhor qualidade e adequado ao processo de coqueificação com recuperação de subprodutos (MATTOS, p. 82).

³⁵⁰ Caracterizando pela relativa pobreza da qualidade, que tornaria indicável a sua queima para produção de energia elétrica em Usina localizada no centro de gravidade da região carbonífera catarinense (MATTOS, p. 82).

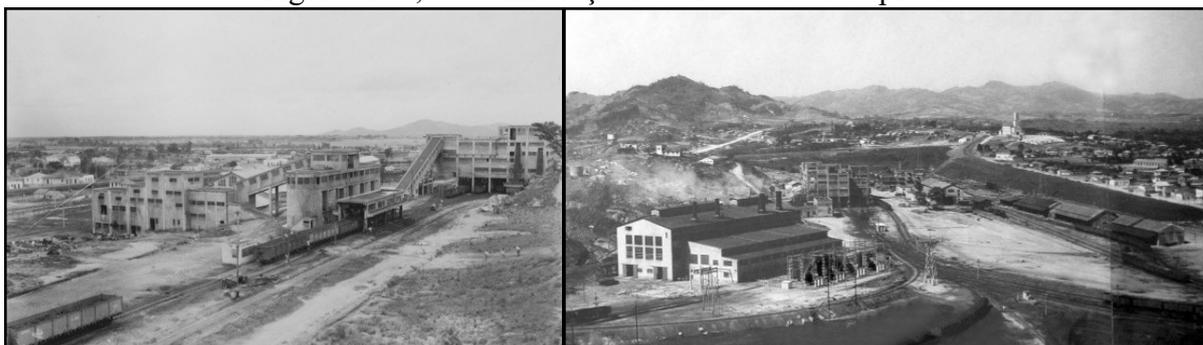
³⁵¹ Criada em junho de 1953 pela Lei 1.886, CEPCAN- Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969. Acesso em 23/08/2017.

³⁵² Conforme Art. 1º da Lei 1.886 de 11 de junho de 1953.

³⁵³ Em novembro de 1957, veio a público um estudo encomendado pela Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional (CEPCAN), voltado à criação de uma usina em Tubarão (SC) para produzir 153.000 toneladas de gusa em 1963 e 270.000, a partir de 1966 (ARAÚJO; LORENZI, 2005, p. 108).

³⁵⁴ Criada pela Lei nº 3.119, de 31 de março de 1957, a Sociedade Termoelétrica de Capivari (SOTELCA). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-3119-31-marco-1957>. Acesso em: 03/05/2017.

Figuras 163; 164- Instalações do Lavador de Capivari



Fonte: Diário do Sul

Com a entrada em operação do Lavador de Capivari, o carvão catarinense passou a ser beneficiado, extraído o sulfeto de ferro, rejeito piritoso, sobrando uma fração correspondente a 25%, dos quais 15% poderiam ser aproveitados para uso como carvão metalúrgico, apesar do alto teor de cinza, próximos de 18,5%. A parte restante, considerado carvão-vapor, viria a ser utilizado para gerar energia elétrica em grande escala com a entrada em operação da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, em 1965. O Lavador de Capivari, uma unidade de beneficiamento de carvão da CSN, associava-se a tríade, mina-porto-carvão para ampliar a capacidade e a dimensão do complexo carbonífero catarinense.

Em 1962, a Siderúrgica de Santa Catarina, enfim, foi constituída, e foram iniciados os projetos de implantação, ressurgiu o plano com a retomada dos estudos pela CEPCAN. O foco se voltava à implantação da Siderúrgica de Santa Catarina, a SIDESC. Na metade da década de 1960, o governo militar mudou os planos de expansão do parque siderúrgico brasileiro. Ao invés da construção de novas usinas, segundo Goularti Filho e Moraes, (2009, p. 260), “deu-se prioridade para o aumento da capacidade de produção das já existentes”.

Até os dias atuais, o plano de uma Usina Siderúrgica no sul catarinense não saiu do papel, ficando para as tão decantadas “calendas gregas”. O Plano da Comissão Nacional Pró-Siderurgia em Vitória e Laguna previa a utilização do carvão beneficiado no Lavador de Capivari para a produção de energia elétrica em usina localizada no centro de gravidade da região carbonífera catarinense³⁵⁵, o que acabou ocorrendo com a instalação da Usina Termoelétrica de Capivari no, então, Município de Tubarão.

No ano de 1971 ressurgia o projeto da Siderúrgica no Sul Catarinense fomentado pelo governo estadual com o apoio do governo federal e do grande empresariado catarinense, sendo denominada SIDERSUL. Este projeto ganharia vulto durante toda a década de 1970,

³⁵⁵ Mattos (1953, p. 82).

porém, após ter consumido alguns milhões de dólares acabaria por se transformar num contencioso judicial. Tal projeto, de acordo com Goularti Filho (2004, p. 241), “revelou-se fracassado, uma tentativa vã e nostálgica de voltar ao passado, isto é, construir uma usina siderúrgica estatal em Santa Catarina no final de um longo período de industrialização pesada comandado pelo Estado”. Por fim, em meados da década de 1980, o projeto foi abandonado.

Efetivamente, dos projetos para a instalação de uma usina siderúrgica em solo catarinense, maiores resultados não surgiram. Pode-se dizer que o Plano do Carvão Nacional apresentou como resultado mais concreto a concentração dos investimentos estatais na construção do Porto Carvoeiro de Imbituba em detrimento do Porto da Laguna. Em tempo, a exploração das jazidas e a expansão do complexo carbonífero só se manteriam através de empresas estatais. O “desmonte” se daria com a privatização e o corte nos incentivos governamentais na década de 1990.

5.11.3 A Batalha Portuária- Uma Luta entre dois Portos

Incontestavelmente, o Município de Imbituba, embora desmembrado tardiamente do território de Laguna³⁵⁶, ganhou impulso econômico pelos investimentos no porto de sua enseada, adequando as condições de atracação e, conseqüentemente, pela existência da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, incentivando a localização de indústrias. No entanto, mesmo antes da emancipação, Imbituba sempre manteve certa autonomia como núcleo deslocado da Cidade da Laguna, apresentando identidade própria, adquirindo maior vulto ao se tornar porto exclusivo ao embarque de carvão, rivalizando política e economicamente com os interesses da elite lagunense.

Ambos os portos necessitavam de melhoramentos para embarcar com segurança o carvão, facilitando o seu escoamento e, conseqüentemente, fomentando a produção. Em 1890, os relatórios do fiscal da ferrovia, enfatizava a necessidade de se encontrar um porto franco para o escoamento do carvão, dando amostras da sua preferência pela extensão ao Massiambú, caracterizando-a como uma ferrovia que “não tem porto para descarregar os produtos que traz e fica encurralada na Estação de Minas, no meio das serras, onde não pode prolongar-se”³⁵⁷.

³⁵⁶ Ver Capítulo 2, Tópico 2.1.

³⁵⁷ Diário do Sul (Tubarão, 29 de setembro de 1894).

Por aspectos naturais, tanto Laguna quanto Imbituba apresentavam-se incompatíveis ao movimento de embarque do carvão a ser transportado em grande quantidade pela ferrovia. Apesar das dificuldades, ambos os portos consolidaram-se, enquanto os outros projetos para estabelecimento portuário, tanto ao Norte de Imbituba, quanto ao Sul de Laguna, não avançaram na implantação do porto carvoeiro.

Portanto, originalmente, o maior entrave ao desenvolvimento da indústria carbonífera estava na incapacidade dos portos de Laguna e Imbituba em oferecerem franco acesso às embarcações. Laguna, embora apresentasse boas condições de atracação, servia com limitações ao comércio como entreposto, atendendo a navegação de cabotagem, cargueiros comuns que dispensavam maior profundidade. Imbituba, por outro lado, constituía-se em uma enseada de mar aberto que, embora oferecesse maior profundidade, apresentava condições naturais de abrigo inadequadas aos ventos reinantes e sujeitas às situações climático-meteorológicas.

Apesar de o relatório elaborado pela CEPCAN ter constatado que o Porto Carvoeiro da Laguna apresentava condições de abrigo e dispunha de instalações especiais para o carregamento do minério, além de facilidade de carga e descarga de mercadorias com o cais apresentando extensão de trezentos metros, compatível aos navios adquiridos pela Companhia Siderúrgica Nacional, à época com porte útil de dez mil toneladas³⁵⁸, acabaria por ser preterido. Nas décadas de 1940 e 1950, o Porto da Laguna lutava constantemente à desobstrução de sua barra, enquanto o de Imbituba ampliava sua capacidade de operação com o avanço do quebra-mar e a construção de berços de atracação. Imbituba, dividindo a primazia com Laguna por cerca de meio século, acabaria por ser a opção definitiva ao transporte do carvão, permitindo embarcações de grande calado.

O Grupo Lage opta por investir em seu porto particular, adequando as instalações de infraestrutura e aparelhamento ao embarque do carvão inaugurada no ano de 1941. Tal condição, em breve futuro, daria à Imbituba o caráter de porto com exclusividade à recepção e embarque do minério, além de cargas que exigiam navios de grande capacidade para o transporte de produtos em maior quantidade.

Diante do aumento do calado das embarcações e da irreversibilidade da angustiante e sazonal deposição de sedimentos no canal e barra da Laguna, o Plano do Carvão Nacional apontou para os investimentos no porto de Imbituba. Com a encampação pela União dos bens

³⁵⁸ Apud Guedes Júnior (1994, p. 59).

do espólio de Henrique Lage, ambos os portos ficaram sob o controle da União que, diante da insolubilidade do assoreamento da barra e canal da Laguna, optou pelos investimentos do recursos públicos no Porto de Imbituba.

A criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), conseqüente da expansão industrial brasileira, exigira uma demanda maior de carvão e, para tal, a criação de um porto com grande capacidade de embarque do carvão, sendo escolhido, apesar dos grandes investimentos necessários, o porto de Imbituba que representava uma solução definitiva. Portanto, pode-se afirmar que tal opção levaria Laguna ao derradeiro desfecho da perda da condição de porto carvoeiro, encerrando, efetivamente, o embarque de carvão por este porto em fins da década de 1950, o que tiraria da cidade um considerado contingente de trabalhadores que se deslocaram para Imbituba ou à região carbonífera de Criciúma e seu entorno.

A ponte de concreto sobre o Canal de Laranjeiras absorveria o aumento substancial na quantidade de carvão transportado. No entanto, apesar do crescimento da demanda, a dificuldade da entrada de navios carvoeiros no porto da Laguna levou a uma abrupta queda em seu movimento portuário. De forma conclusiva, a instalação portuária na Enseada de Imbituba, definitivamente, está associada à exploração das jazidas carboníferas e a evolução desta atividade levou a formação do Município de Imbituba.

O porto de Imbituba nasceu do projeto de extração de carvão às cabeceiras do passa Dois. Portanto, a construção de um porto na Enseada de Imbituba está intrinsecamente relacionada à descoberta e aos pioneiros estudos e esforços à extração e produção de carvão em Santa Catarina. Obviamente, embora já existisse na mesma enseada do porto uma armação baleeira, não foi esse o motivo do surgimento do porto, razão pela qual os investimentos neste porto foram voltados à atividade carbonífera.

Figuras 165; 166- Ampliação Caís de Atracação, C. 1930; Caís de Atracção concluído. C. 1940



Fonte: Facebook Memórias de Imbituba. Acesos em 12/02/2017.

O carvão, usado como combustível na indústria, minério abundante na região, atraiu a implantação da estrutura ferroviária, objetivando o embarque de minério e na enseada e atraindo a convergência rodoviária. As formas urbanas produzidas pelo transporte no próprio local, de acordo com Allain (2004, p. 57) “são ainda mais importantes à medida que sua implementação coincide com promissores ciclos de urbanização”.

Figura 167- Porto, Convergência Viária e Urbanização no entorno do Porto de Imbituba



Fonte: Googleearth (Marcações do Autor)

Factualmente, a existência de abundante jazida de carvão no sul catarinense despertava o interesse dos governantes. No entanto, incentivos a sua utilização emergiam apenas em momento de crise internacional como as guerras mundiais e no entre guerras com a crise de 1929. A extração, beneficiamento e transporte exigiam investimento e infraestrutura como a ferroviária e, principalmente, a portuária que apresentava dificuldades.

Com o incentivo dado em 1931 por Decreto Federal³⁵⁹ que regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional e com o projeto siderúrgico nacional em pauta, acirrou-se a necessidade de um porto seguro ao embarque em navios de grande porte para o carvão oriundo da maior bacia carbonífera do Brasil, a catarinense. A principal dificuldade apresentada pelo porto de Imbituba, o quebra-mar avançaria em sua conclusão com os investimentos determinados pelo governo federal.

³⁵⁹ Decreto nº 20.089, de 9 de Junho de 1931, regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional garantindo o consumo de toda a produção disponível com a preferência para o transporte e distribuição pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939>.

Decreto aprovado em outubro de 1940³⁶⁰ autorizava a execução das obras e instalações necessárias para facilitar e baratear o transporte, a partir dos estudos e projetos decorrentes, determinando providências, entre elas: o aparelhamento do porto de Imbituba, mediante concessão para sua construção e exploração; conclusão das obras do porto de Laguna; organização de frota apropriada ao transporte do carvão nacional; remodelação e prolongamento a novas zonas carboníferas e eletrificação da Estrada de Ferro D. Tereza Cristina.

Em decorrência deste Decreto de 1940, os portos de Imbituba e Laguna receberiam os investimentos relacionados ao embarque do carvão. Mas, diante dos estudos que indicavam a inviabilidade do Porto da Laguna, frente a permanência do banco de areia na entrada da barra e as obras constantes, ao mesmo tempo em que continuaria apresentando limitação ao calado e dependência das condições de maré, Imbituba acabou por concentrar os recursos. Este último exigia grandes investimentos, mas apresentava solução definitiva e adequada ao calado das embarcações.

Os investimentos em portos acompanharam o desenvolvimento das embarcações e, conseqüentemente, da capacidade do transporte de cargas, condição que inviabilizaria muitos dos primitivos portos, situados em estuários e baías que foram preteridos a portos construídos em condição de mar aberto com profundidade para embarcações de grande porte.

Figuras 168; 169- O avanço do Porto de Imbituba. C. 1920 e Atual



Fonte: <https://www.facebook.com/LourencoDiPietro>; Fonte: diariosul.com.br/SITE2015/tunel_do_tempo

Conseqüentemente, ao findar a primeira metade do século XX, os navios para o transporte de minérios aumentaram em muito a sua capacidade, determinando a construção de portos de mar aberto que possibilitaram a ancoragem das gigantescas embarcações. Ao

³⁶⁰ Decreto nº 2.667, de 3 de outubro de 1940. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940>.

mesmo tempo, pesava sobre a escolha da localização a disponibilidade de retroáreas para armazenamento, estocagem de cargas e instalação de equipamentos, condição que alguns portos antigos, junto a núcleos urbanos históricos, não ofereciam. No início da década de 1980, o Porto de Imbituba alcançaria o seu apogeu, atingindo o tamanho atual, apresentando ampla retroárea.

O consumo do carvão catarinense ganhou forte incremento na segunda metade dos anos 1970 com as estratégias do II PND. Em 1990 com a liberação à importação do carvão metalúrgico, o Lavador de Capivari perdeu potencialmente a sua função, assim como a brutal queda na demanda à extração de carvão. Decretado o fim do embarque de carvão, o Porto de Imbituba teria que passar por uma reestruturação, readequando ao embarque usual de cargas. De acordo com Goularti Filho (2013, p. 95), “a última tonelada de carvão transportada foi em 1993”.

Ao pesquisar, estudar e interpretar a Forma Urbana em Laguna sob a ótica da Estrutura Ferroviária, remete-se a observar a evolução da cidade associada à ascensão e declínio deste elemento propagador da modernidade capitalista. Objetiva-se com este estudo despertar a compreensão de que há uma instigante história da evolução e forma urbana da Laguna relacionada à ferrovia a ser desvendada. Busca-se, identificar a maneira como a estrutura ferroviária interferiu e/ou determinou o traçado urbano, focando na evolução e expansão da malha urbana e forma assumida em sua relação com esta via regional de transporte na Laguna.

5.12 EPÍLOGO

A implantação do transporte ferroviário no sul catarinense e, particularmente, na Cidade da Laguna deu sobrevida à atividade portuária, possibilitando o deslocamento de grandes quantidades de minérios, cargas diversas e passageiros que impactou diretamente sobre a histórica cidade. O minério de carvão, fonte de energia primordial ao movimento das máquinas e na produção de ferro, tornou-se com os incentivos governamentais ao seu consumo, a carga principal embarcada no porto de Laguna entre 1919 e 1955. Durante este período, a locomotiva, saindo e chegando ao porto, reinou absoluta na cena urbana sul catarinense.

Em fins do século XIX, muitos projetos de ferrovias e hidrovias foram elaborados no Brasil, um número significativo contemplava o território catarinense. Todavia, os projetos mais vultosos nunca saíram do papel como a Estrada de Ferro D. Pedro I, ligando Porto Alegre a São Francisco do Sul e o Canal D. Afonso que visava realizar a junção hidroviária entre Laguna e Porto Alegre, além da ferrovia Estreito-Lages e seu prolongamento à fronteira Argentina. Abandonados por falta de recursos ou comprovada inviabilidade econômica, frustraram as expectativas dos que apostavam nestes projetos como uma promessa de progresso.

Da mesma forma, os frustrados projetos de implantação da indústria siderúrgica no território lagunense colocaram em decadência a manutenção da vocação histórica da Cidade da Laguna como ponto de referência com destaque para seu porto como porta de entrada para o sul catarinense, fato que levaria a estagnação de suas atividades econômicas e a expansão urbana.

6 PERÍODO MORFOLÓGICO EVOLUTIVO- A FERROVIA NA FORMA URBANA DA LAGUNA (1882-1973)

A cidade finita, tal como chegou a existir na Europa ao longo dos quinhentos anos precedentes, foi totalmente transformada, no lapso de um século, pela interação de uma quantidade de forças técnicas e socioeconômicas sem precedentes. Contam com destaque entre elas, de um ponto de vista técnico, inovações como a produção em massa de trilhos de ferro, a partir de 1767 (FRAMPTON, 1997, p. 13).

As ferrovias se constituíram em símbolos de modernidade e modernização. Modernidade pela adoção de novos hábitos e costumes, trazendo para dentro da cidade a transformação cultural com a imposição da revolução técnica, o engenho a vapor e a Primeira Revolução Industrial. A Modernização veio pela adaptação do espaço da cidade para receber a estrutura ferroviária e as transformações dela advindas, introduzindo um cenário para a modernidade.

No decorrer do século XIX, as ferrovias fizeram emergir o imaginário de progresso, assombrando o mundo inteiro, penetrando regiões remotas, tornando-se um poderoso instrumento de conquista da natureza pela tecnologia. Monumento espetacular do avanço da civilização forjado a ferro, as ferrovias romperam barreiras do espaço, transpondo o tempo, dinamizando a exploração de jazidas minerais, promovendo trocas comerciais, deslocamento de enormes contingentes populacionais, matérias primas e mercadorias, popularizando as viagens e a comunicação.

A chegada da ferrovia alçava a Cidade da Laguna ao status de urbe, contemporaneamente às cidades europeias em pleno desenvolvimento industrial, emergindo o desejo de concretização dos anseios da histórica cidade comercial, avante em sua evolução ao assumir uma prospera dinâmica que a enquadrava nos padrões e valores mundialmente difundidos ao longo do século XIX, um modelo estabelecido de modernidade com seus contrastes. A cidade seria tomada pela onda avassaladora que imprimia velocidade, movimentando a roda do mundo em direção a uma paisagem transformadora com características arquetípicas de uma nova forma urbana marcada por desigualdades urbanas e sociais, pela presença da mina, da fábrica e da ferrovia, a qual “Charles Dickens em sua obra crítica, *tempos difíceis*, já em 1854, chamou de *Coketown*”³⁶¹.

Em maior ou menor intensidade, a maior parte das cidades do mundo ocidental foi marcada com tais características e tinham como bases econômicas, segundo Mumford (2008, p. 533), “a exploração de mina de carvão, a produção em larga escala de ferro e o emprego de

³⁶¹ Conforme Mumford (2008, p. 532).

uma fonte contínua e confiável- ainda que altamente ineficiente- de energia mecânica: a máquina a vapor”.

Sob a ação destes novos agentes emergia na Laguna uma cidade que se apresentava em transformação pelo uso da energia térmica, o porto e a ferrovia firmavam-se como promotores do desenvolvimento econômico pelo embarque do carvão extraído nas minas sul catarinense. À medida que os trilhos se expandiam, as cidades alcançadas pela via férrea sofreriam a influência desta inovação num esforço para alinhar-se aos padrões e ritmos urbanos europeus. Conforme destaca Reis Filho (2010, p. 148) “com a ampla rede urbana constituída e a nova situação econômica iniciam-se as condições para a instalação de um grande sistema ferroviário, que passa a manter os territórios do interior em contato mais estreito com o mundo europeu”.

A ferrovia e a estrutura que dela deriva, símbolo do progresso técnico do século XIX, intensificariam de forma impar o otimismo de um futuro promissor e as esperanças de prosperidade econômica que impregnavam a sociedade lagunense em plena ascensão e auge de suas atividades comerciais portuárias, mesmo apresentando constantes limitações naturais à atracação que associada ao avanço no calado das embarcações inviabilizaria a sua condição de porto de carga.

6.1 FERROVIA E CIDADE- A THEREZA CHRISTINA NA LAGUNA

Fábricas! Estas, aliás, devia eu referir em primeiro lugar, pois, além do próprio rio, a Natureza forneceu a Tubarão o mais poderoso agente que fomenta a indústria humana- o carvão de pedra! (...). Por ora não se pode utilizar essa riqueza carbonífera. Se algum dia uma **estrada de ferro** subir o vale do Tubarão, só nesse caso, poderiam ser exploradas as ricas jazidas carboníferas (AVE-LALLEMANT, 1980, pp. 41-57).

Palco da implantação inovadora, a Cidade da Laguna presenciava a instalação do mais imponente símbolo da modernidade e do avanço capitalista, alcançando-a antes de romper o novo século, no último quartel do século XIX. A ferrovia representava uma estrutura modernizadora com suas instalações penetrando o espaço da cidade. O apito do trem, se aproximando da estação, prenunciava promessas de progresso, a imagem fascinante se colocava ante os olhos, proporcionando a visão fantástica dos maquinismos que impulsionavam os novos tempos. A ferrovia se tornara o atrativo que conduziria ao sul catarinense os imigrantes europeus com as experiências do avanço tecnológico.

A importância dessa obra destacada pela imprensa, pelo empenho da classe política e a ação efetiva da empresa ferroviária colocavam novas possibilidades de convívio entre os indivíduos, um pensar coletivo pelo uso do espaço. Ao fomentar os acalentados desejos de progresso, a implantação da ferrovia exigia a adoção de novas normas de higiene pública nas proximidades das estações, impondo aos indivíduos uma postura cortês e adequada ao uso coletivo das instalações e vagões de passageiros, ações que induziam uma melhor condição de sociabilidade urbana.

A aparição do trem, em meio à paisagem rural e urbana trazia o assombroso e monótono ruído da imensa caldeira com o movimento do pesado comboio sobre os trilhos que no primeiro momento provocavam a sensação de estranheza, mesmo que melancólico com o passar do tempo³⁶². Porém, as imagens associadas ao movimento enchiam de encanto a população³⁶³ e o caminho de ferro fixado sobre dormentes em linhas paralelas se apresentava como promessa que remetia a imersão do sul catarinense em novos tempos.

Como se estivesse mergulhada em um sonho coletivo, a população acordava, segundo Zumblick (1987, pp. 28-32),

com apitos longos e estridentes resfolegando em meio às várzeas eriçadas pelo milharal, chegava ao fim a grande construção. O acontecimento era assunto obrigatório em todas as rodas. Era, àquele tempo, uma nova e diferente melodia, com acordes pipocando pelos morros à distância. Todo o sul catarinense vibrou, e o Governo da Província inclusive, quando a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited* oficialmente solicitou permissão para abrir, em caráter mesmo que precário, o seu tráfego.

A Ferrovia evidenciaria, ainda mais, a condição de centro comercial regional desempenhado pelo porto e a Cidade da Laguna, ponto de partida para a interiorização, vetor à expansão territorial. Anteriormente, os precários caminhos carroçáveis, os rios ou as praias apresentavam-se ineficientes para a comunicação e o intercâmbio da pequena produção mercantil, tornando-se desnecessário, de acordo com Ulysséa (1956, p. 26), “realçar a influência que a ferrovia, melhoramento de tão grande vulto, exerceu na expansão econômica do sul catarinense, a produção que deu a Laguna e Imbituba, os benefícios que trouxe ao comércio local”.

Incontestavelmente, ao mesmo tempo em que realizava seu objetivo principal de transporte do carvão a um porto de embarque, a ferrovia serviu para estimular a ocupação das

³⁶² Os êmbolos das máquinas a vapor subiam e desciam monotonamente, como uma cabeça de elefante loucamente melancólica (Charles Dickens, tempos difíceis, 2014, p. 56).

³⁶³ A ferrovia testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita popular (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

áreas de colonização no sul catarinense, conduzindo os colonos, empregando-os, promovendo o escoamento da produção mercantil e integrando a região. As áreas de colonização servidas por ferrovia facilitavam o processo de fixação dos imigrantes, promoviam o desenvolvimento da produção e de um mercado local, integrando a região a mercados com capacidade de absorver a produção e promovendo o desenvolvimento urbano no entorno da estrutura ferroviária, principalmente as estações. A Ferrovia evidenciaria, ainda mais, a condição de centro comercial regional desempenhado pelo porto e a Cidade da Laguna.

A ferrovia no sul catarinense, cujo marco zero está fixado na Enseada de Imbituba, entra pelo território lagunense³⁶⁴, estabelecendo um novo porto na referida enseada. As já citadas limitações de calado na entrada da Barra da Laguna não permitiam a passagem dos navios ingleses com os pesados equipamentos e trilhos para a via férrea com destino às Minas do Passa Dois³⁶⁵ nas cabeceiras do Rio Tubarão. Mas, detentora de considerável movimento portuário, infraestrutura urbana e comercial compatível, a Cidade da Laguna receberia um ramal ferroviário a partir da localidade da “bifurcação”, depois denominada Barbacena em homenagem ao Visconde idealizador da ferrovia.

Nas duas últimas décadas do século XIX, Laguna testemunhou um forte ciclo econômico, talvez o mais próspero que a cidade do sul catarinense, até então, experimentara. A chegada da ferrovia laureava este ciclo marcado pelo uso do vapor no transporte eficiente de cargas e passageiros. Antes de romper o novo século, a construção da Estrada de Ferro D. Thereza Christina colocava a cidade de Laguna *pari passu* com outros centros urbanos alcançados pelo surto modernizador e emblemático que se propagava mundo a fora, acelerando o ritmo do tempo, rompendo o espaço.

No sul catarinense, a precariedade das estradas de rodagem, praticamente intransitáveis nos períodos das constantes chuvas, típicas do clima subtropical, tornava a estrada de ferro o meio mais confiável de transporte e comunicação, atraindo a ocupação territorial às suas margens e proximidades. O acesso à Cidade da Laguna, por via carroçável, implicava em transpor terreno arenoso na chegada norte e alagado pelo sul. O mar à leste, os rios e a grande lagoa ao oeste, anteriormente à ferrovia, eram as vias usuais de acesso.

³⁶⁴ Em 1880, Imbituba ainda pertencia ao Município de Laguna, emancipando-se em 1923, sendo revogada e definitivamente emancipada em 1958, conforme relatado anteriormente (Nota do Autor).

³⁶⁵ Passamo-lo duas vezes porque na margem não há espaço para o estreito caminho para cavaleiros e por isso o lugar é chamado Passa Dois (LALLEMANT, 1980, p. 49).

Porta de entrada às áreas coloniais do sul catarinense e presenciando a instalação do mais imponente símbolo desenvolvimentista do século XIX, a Cidade da Laguna, desde o início da construção da linha ferroviária no final do ano de 1880, vibrava na velocidade do assentamento dos trilhos e na ânsia de vivenciar os ares de uma urbe moderna. Conforme Bitencourt (1997, p. 67),

os ventos daquele dezembro carregavam novos sons consigo, faziam transportar pelo ar os acordes alucinados das picaretas que removiam terras e dos tinidos agudos do ferro trabalhado. Os ruídos ainda que distantes da cidade, na Enseada de Imbituba, causavam o maior frenesi no Centro de Laguna. Aqueles sons inéditos aos ouvidos, acostumados com o barulho do mar, faziam-se empolgantes, tinham um quê de realização dos sonhos modernos, parecia ser o mais firme e concreto exemplo de viabilidade da prosperidade do município.

No ano de 1882, a ferrovia alcança o território urbano da Laguna com a primeira viagem de trem, percorrendo a linha tronco entre o atracadouro na Enseada de Imbituba e a Estação da Bifurcação, daí pelo Ramal de Laguna até a estação ferroviária situada no Campo de Fora, entrada da cidade na extremidade Norte do núcleo urbano.

Em 28 de maio de 1884, a maior ponte férrea da América do Sul com 1430 metros encontrava-se concluída, quando uma locomotiva atravessaria pela primeira vez a grande ponte conhecido como o “Viaduto da Cabeçuda” que liga a ponta homônima à ponta das Laranjeiras na margem oposta. Em pouco menos de quatro anos após iniciada a construção³⁶⁶, a ferrovia seria inaugurada com as estações concluídas por ocasião de sua inauguração em 1º de setembro de 1884 com a liberação do tráfego, seguindo o comboio, desde Imbituba até a última estação nas minas de carvão de pedra³⁶⁷.

No Ramal da Laguna, a via férrea avançou sobre o solo arenoso, inconsistente e instável, buscando o melhor traçado em meio aos obstáculos naturais, a evolução e a disposição da linha dos trilhos impõem características peculiares à expansão da área urbana da Laguna, particularmente pela extensão da via férrea contornando a orla lagunar e induzindo ao adensamento urbano. Os eixos de transporte, de acordo com Allain (2004, p. 116), “dão origem a densificação linear, revestidas com edifícios mais altos e mais firmes que reforçam o fenômeno de corredores de alta densidade”.

A Thereza Christina apresentava ao todo uma extensão de 116,34 km, representados por uma linha tronco com 111 km entre a Enseada de Imbituba e as minas nas cabeceiras do Tubarão, além de um ramal com 5,34 km que parte da Bifurcação para a Cidade da Laguna.

³⁶⁶ Mais precisamente, tendo sido iniciada em 18 de dezembro de 1880 e concluída em 1º de setembro de 1884, o tempo de construção consistiu em 03 anos, oito meses e quatorze dias. (nota do autor).

³⁶⁷ A Verdade, Laguna, 01 de junho de 1884, p. 03.

Tomando como referência a Estação da Laguna no Campo de Fora, a distância até as minas é de 89,54 km³⁶⁸. Entre esta mesma estação e o porto na Enseada de Imbituba, a distância é de 31,60 km³⁶⁹.

A ferrovia alcançava a porta da cidade sem chegar ao porto. Em 1882, o Visconde de Barbacena, concessionário da Thereza Christina, justificava o motivo pelo qual havia desistido de embarcar o carvão pelo Porto da Laguna, alegando que,

a Barra da Laguna não se presta a melhoramento algum, e qualquer trabalho que se execute para desobstruí-la seria inútil porque o banco de areia movediça sempre subsistirá. Mas, que havia procurado satisfazer os interesses do comércio com a construção de um ramal da ferrovia para esta cidade³⁷⁰.

Rompendo as dificuldades com agilidade, a expectativa da inauguração era exaltada pela imprensa local com júbilo, anunciando a ferrovia como uma realidade sensível e experimentada pela presença ante aos olhos da obra materializada. O periódico “A Caturra” assim retratava a brevidade do fim das obras, “próximo, bem próximo está o dia em que possuídos de grande prazer caber-nos-á ver traduzido em fato um acontecimento que muitos não queriam admitir nem em sonhos como fosse, a possibilidade de possuímos uma estrada de ferro, a primeira na província”³⁷¹.

Quatro meses antes da inauguração, o periódico “A Verdade” anunciava com entusiasmo “a proximidade de entrarmos no gozo dos serviços importantes que nos vai prestar este tão grande empreendimento, pela pronta realização de um acontecimento, que trará melhoramentos incalculáveis”³⁷².

Contrariamente aos augúrios de progresso, decorridos mais de trinta anos de sua inauguração, a Thereza Christina, apesar de servir a uma das melhores zonas de colonização do Estado, em nenhum dos balanços financeiros apresentou saldo positivo. Uma das razões pela qual o prolongamento do Ramal de Laguna até o cais do porto só ocorreria em 1908, ainda sob encampamento da União, acrescentando 1.936 m ao trajeto original de 5.340 m³⁷³. Portanto, o ramal da Thereza Christina em Laguna ao alcançar o porto passava a apresentar um total de 7,27 km.

³⁶⁸ Conforme Relatório apresentado pelo Vice Presidente da Província ao passar o cargo ao Presidente em 22 de junho de 1885, p. 46. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/970/000049>. Acesso 12/11/2016.

³⁶⁹ Conforme Zumblick (1987, p. 133).

³⁷⁰ A Verdade, Laguna, 08 de Outubro de 1882.

³⁷¹ A Caturra, Laguna, 12 de fevereiro de 1884, p. 01.

³⁷² A Verdade, Laguna, 27 de abril de 1884, p. 04.

³⁷³ Conforme Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo em 20 de junho de 1914, p. 216. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u968/000202>. Acesso 11/01/2017.

Alguns anos após alcançar o porto, a ferrovia apresentaria déficit inferior aos anos anteriores, atingindo uma receita que cobria cerca de 50% de suas despesas³⁷⁴, algo considerado positivo, tendo em vista o desempenho apresentado até então. Este número corrobora com a assertiva de que o acesso direto ao porto da Laguna, inaugurado em 1908 pode ter contribuído significativamente para melhorar a logística e o movimento financeiro da ferrovia, principalmente pelo embarque do carvão. A inviabilidade econômica da extração do minério em grande escala contribuiu para que até o ano de 1919, a ferrovia tenha operado deficitariamente.

Posteriormente, a expansão da via férrea para a região de Criciúma, a partir de 1917, ao mesmo tempo em que atendia as demandas crescentes pelo consumo do carvão nacional, ampliava o contato das áreas de colonização com a Cidade da Laguna, oferecendo acesso rápido a um meio de transporte comprovadamente eficiente, estimulando a atividade comercial, a produção e o consumo entre colonos e mineiros.

Considerada a ferrovia do carvão, a relação entre as principais mercadorias transportadas por Estradas de Ferro em Santa Catarina demonstra a importância estratégica da Thereza Christina, frente ao volume de carvão transportado, principalmente, a partir da década de 1940, quando no ano de 1942 o carvão passa a superar a soma das demais mercadorias em toneladas transportadas por via férrea no Estado.

Todo este processo acelerou a partir do ano de 1919, quando chegava a Laguna o primeiro trem com carvão procedente das minas. O comboio puxando 15 vagões com 75 toneladas de carvão, segundo o periódico “O Dever”, “anunciava com júbilo que, aquele dia marcava uma nova era de progresso, rasgando novos horizontes para o futuro de nossa terra. Para Laguna, pois, parece que chegou o seu dia”³⁷⁵.

A ferrovia representou para a população sul catarinense uma conquista importante para o transporte da produção para os centros consumidores, auxiliados por pequenas embarcações, o cavalo e o carro de boi para fazer chegar as mercadorias aos armazéns das estações e destas, particularmente, ao porto de Laguna. Ao mesmo tempo, indutor de adensamento urbano, trouxe à população do interior o convívio cotidiano com os trabalhadores na construção e manutenção da via férrea.

³⁷⁴ Em mensagem do Governo ao Congresso Representativo em 24 de julho de 1913, p. 61, o Governo anunciava que “o movimento financeiro em 1912 teve receita de 162:251\$140, despesa de 331:723\$970, déficit de 169:472\$830”. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u967/000061>. Acesso em 03/01/2017.

³⁷⁵ O Dever- Laguna, 26 de Janeiro de 1919, p. 02.

A Cidade da Laguna reflete um sentimento de continuidade histórica da herança de um passado glorioso com seus valores da vida coletiva, elementos civilizacionais em um organismo que se renova e se ajusta às circunstâncias de cada período, uma marca ao longo do tempo da vida em sociedade, um suporte à defesa da cidade, enquanto permanência, objeto eterno.

6.2 CICLOS MORFOLÓGICOS DE CURTA DURAÇÃO NA FORMA URBANA

DA LAGUNA

A cidade, uma realidade social e econômica, também é uma forma complexa. Paisagens urbanas, formas urbanas, ruas, praças, arquitetura são também traduções materiais de processos sócio-econômicos ou políticos. Economia e utopia, fatores explicativos das formas urbanas (ALLAIN, 2004, p. 05).

As fases de crescimento ou declínio das cidades podem ser percebidas pela observação em determinado intervalo de tempo na movimentação do fluxo de cargas e passageiros, servindo como forte indicador da variação da população e da evolução urbana. Assim, esta dinâmica se reflete no crescimento do tecido urbano identificado por ciclos de construção que podem se manifestar em flutuações muito longas, relevantes à morfologia urbana, ou em ciclos curtos de menor relevância, porém significativos.

Os ciclos de crescimento de maneira geral apresentam durações intermediárias que produzem impactos morfológicos legíveis, ao qual Whitehand (1987, p. 121) define como “uma fase da história social e cultural criando formas materiais distintas”. Em tais ciclos, mesmo retardado pela diversificação econômica, segundo Allain (2004, p. 34), “os efeitos morfológicos ainda são duradouros apesar das políticas de regeneração do tecido urbano”. Percebe-se assim, segundo Allain (2004, p. 28), como, “a morfologia de uma cidade e sua estrutura interna são fortemente influenciadas pela natureza cíclica do crescimento urbano”.

Os ciclos médios de crescimento marcam fortemente os Períodos Morfológicos, sendo sua influência claramente perceptível por um período que varia entre 15 e 30 anos. Eles estão contidos dentro dos ciclos econômicos de Kondratieff que têm uma variação de 50 anos ou mais, tempo de atuação predominante de uma determinada inovação técnica e que não atinge com a mesma intensidade os diferentes lugares. O fato é que, cada cidade tem sua própria história em que as lógicas gerais e locais combinam seus efeitos.

Neste estudo focado sobre a relação entre cidade e ferrovia em Laguna, objetiva-se realçar os **ciclos de curta duração** com efeitos relevantes sobre a morfologia urbana,

destacando-se eventos com ocorrência entre as décadas de 1910 e 1960 situados dentro do **Primeiro Período Morfológico Evolutivo**. Fatos marcantes causaram oscilações, afetando sobremaneira a dinâmica ferroviária no ramal da Thereza Christina na Laguna, influenciando a expansão e o contorno da forma urbana. Estes fatos relacionados a fatores econômicos demonstram, conforme Allain (2004, p. 35), “o quanto as cidades têm histórias econômicas complexas feitas de fases sucessivas, cada uma com consequências morfológicas particulares”.

Neste sentido, ganham destaque os **ciclos morfológicos de curta duração** provocados pelas variações no transporte de passageiros, bagagens/encomendas, mercadorias/carvão nos dois anos anteriores e posteriores aos **fatos relevantes** que com maior ou menor intensidade promoveram tais ciclos com intervenções na ferrovia e que impactaram sobre a forma urbana da Laguna. De fato, os transportes sempre foram, conforme Villaça (2001, p. 136), “os maiores modeladores do espaço, tanto intra-urbano como regional”.

Com a chegada da ferrovia na orla da Laguna, uma sequência de acontecimentos, cujo marco inicial está balizado pela retomada do embarque de carvão em larga escala no ano de 1919, geraram intervenções promotoras de alterações na forma urbana. A expansão da ferrovia à região de Criciúma coloca como desafio à Cidade da Laguna, ao mesmo tempo em que luta para ter uma estação monumental, adaptar-se para acomodar a estrutura ferroviária frente a nova demanda em curso.

Tabela 7- Fatos Relevantes/Movimento por Categoria Transportada (1910-1960)

Fatos Relevantes	Ciclo	Passag. (Nº)	Bagag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão (T)
	1917	63.417	705	19.023	2.730
Expansão	1918	98.075	905	36.586	6.536
Ferrovária no Sul	1919	110.830	1.092	57.545	10.487
Catarinense	1920	123.585	1.124	24.624	38.255
	1921	101.776	788	24.388	20.890
Constr. Estação	1929	124.666	1.349	57.014	10.466
Orla e Incentivo	1930	93.198	923	40.027	28.050
Consumo do	1931	82.986	917	33.995	47.184
Carvão	1932	91.212	692	38.620	46.472
	1933	78.775	657	46.247	75.642
Porto Carvoeiro/	1937	150.485	791	64.909	110.978
Extensão do	1938	144.403	647	47.729	142.107
Ramal Ferrov. ao	1939	164.215	666	53.936	160.941

Magalhães	1940	182.288	669	59.155	213.247
	1941	213.048	717	70.571	308.989
Retorno da Est. Ferroviária ao Campo de Fora e Est. Rodoviária na Orla	1943	296.860	1.187	103.717	570.575
	1944	329.000	1.468	104.601	531.365
	1945	349.000	1.863	254.597	678.004
	1946	453.183	2.204	584.699	850.436
	1947	574.233	1.937	639.816	984.804
A Ponte Rodoviária no Canal de Laranjeiras	1956	1.037.037	2.448	1.061.305	1.129.053
	1957	923.373	1.640	987.638	1.060.781
	1958	843.561	2.081	1.220.063	1.279.204
	1959	899.991	2.775	490.923	2.093.810
	1960	525.955	2.643	701.605	1.962.637

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

Conforme demonstrado, o movimento de cargas e passageiros oscilou de forma progressiva e ascendente ao longo das décadas de operação da ferrovia, porém nada comparado ao aumento substancial do volume de carvão embarcado. A comparação do desempenho entre os dados de movimentação de passageiros, bagagens/encomendas, mercadorias e carvão permite analisar a evolução e a relação destas categorias de uso com a função da ferrovia ao longo das décadas, no caso entre 1910 e 1960, mostrando a especialização em cargas homogêneas com o substancial aumento no transporte da categoria mercadorias e principalmente no transporte do carvão.

Mesmo os fatos com ocorrência distante³⁷⁶ como a crise econômica de 1929 repercutiram e alteraram a dinâmica ferroviária, provocando reflexos, ações como o incentivo ao consumo do carvão nacional em 1931 até a implantação do Plano Siderúrgico Nacional com a instalação do Porto Carvoeiro no Magalhães, a partir de 1939.

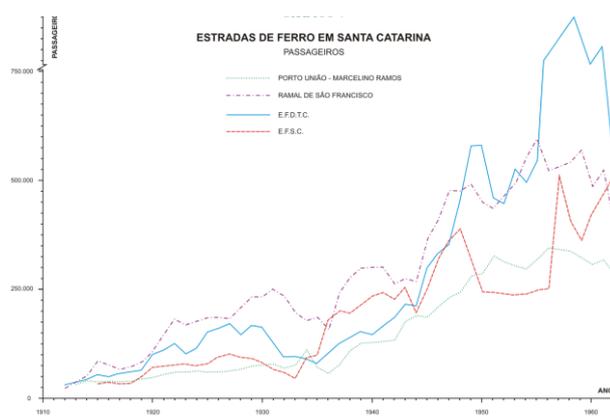
Consecutivamente, o retorno da Estação Ferroviária ao Campo de Fora, em 1943 e a Estação Rodoviária, junto à orla central no ano de 1945, colocam a metade dos anos 1940 na fronteira da transição entre dois **Períodos Morfológicos Evolutivos** que compreendem o avanço e retração da estrutura ferroviária no território de Laguna. A passagem de um Período Morfológico Evolutivo para outro se destaca pela transformação e ocupação do espaço, a substituição do modal ferroviário pelo rodoviário e a forma de uso do solo nos espaços

³⁷⁶ Marx (2008, p. 48) afirma que, “a transformação que se produz na base econômica conduz, cedo ou tarde, à transformação de toda a imensa superestrutura”.

abertos e deixados pela ferrovia em solo lagunense, culminando no desvio do tráfego rodoviário para o Canal de Laranjeiras em 1958.

Relevante se torna a comparação do movimento de passageiros entre duas ferrovias de caráter regional como a Thereza Christina no sul catarinense e a Estrada de Ferro Santa Catarina no vale do Itajaí, duas áreas de colonização europeia coetâneas.

Figura 170- Gráfico do Movimento de Passageiros



Fonte: Kroetz (1975, p. 90).

No caso do movimento de passageiros, percebe-se que a Thereza Christina em sua condição regional, assim como a Ferrovia Santa Catarina no Vale do Itajaí, apresenta oscilação ascendente e paralela em seu desenvolvimento. Porém, a Thereza Christina a partir do ano de 1944 mostra elevados picos de crescimento no movimento de passageiros com a abertura do ramal ferroviário de Siderópolis/Treviso e a exploração de novas áreas de mineração. Efetivamente, nos anos de 1957 e 1958 ocorre o pico de maior movimentação de passageiros pela Thereza Christina. Neste momento, além da ferrovia passar a ser administrada pela RFFSA, também entra em fase de construção a Usina Termoelétrica de Capivari, junto ao Lavador de Carvão da Companhia Siderúrgica Nacional.

Tal utilização crescente para o deslocamento de passageiros está vinculada ao privilégio dos transportes terrestres que as ferrovias ainda detinham, antes da substituição pelo modal rodoviário. No caso da Thereza Christina e o sul catarinense, isto se deu até o ano de 1958 com a transposição rodoviária do Canal de Laranjeiras, quando os ônibus passam a atender tal demanda e a ferrovia especializa-se no transporte de carga homogênea, o carvão.

Esta crescente especialização pode ser observada na tabela específica ao campo “Principais Mercadorias” transportada por Estradas de Ferro em Santa Catarina, onde o carvão vai ganhando destaque na categoria, conforme se observa na tabela.

Tabela 8- Quantidade Principais Mercadorias Transportadas por Ferrovia em S.C (1910-1960)

ESTRADAS DE FERRO EM SANTA CATARINA Principais Mercadorias Transportadas Anos 1910-60				
ANOS	CARVÃO ³ Tonelada	MADEIRA Tonelada	CEREAIS Tonelada	ERVA-MATE Tonelada
1910 ¹	—	1.936	2.418	42
1911 ²	—	2.655	7.058	1.042
1912	—	3.164	6.906	1.169
1913	—	2.476	6.917	6.315
1914	—	29.511	7.830	6.585
1915	188	1.613	7.534	13.023
1916	257	1.743	7.266	12.480
1917	2.730	1.957	14.458	18.190
1918	6.536	2.859	10.448	15.924
1919	10.487	2.253	15.613	20.299
1920	38.255	2.059	16.104	25.308
1921	20.890	152.205	16.264	17.355
1922	32.356	180.774	15.322	84.108
1923	1.616	209.980	20.240	25.504
1924	63.545	22.951	27.407	25.710
1925	60.808	256.312	29.357	30.223
1926	59.821	266.707	21.518	29.967
1927	48.343	302.949	26.555	32.127
1928	8.079	332.604	42.942	18.444
1929	10.466	368.141	41.113	20.685
1930	28.050	229.084	33.037	22.005
1931	47.184	207.042	31.690	20.983
1932	46.472	183.291	19.529	24.291
1933	75.642	270.301	24.490	21.441
1934	91.388	296.728	46.343	19.195
1935	104.397	258.340	25.446	14.160
1936	96.536	317.599	32.923	15.341
1937	110.978	388.456	35.716	15.276
1938	142.107	326.636	22.781	14.628
1939	160.941	338.227	23.284	14.139
1940	213.247	329.771	43.941	14.649
1941	308.989	338.298	48.812	13.160
1942	440.393	347.021	48.379	12.671
1943	570.575	361.192	60.469	12.180
1944	531.365	394.201	61.875	11.691
1945	678.004	377.756	61.576	11.201
1946	850.436	376.898	84.311	10.711
1947	984.804	364.052	59.541	10.222
1948	974.195	351.857	58.018	9.732
1949	976.788	353.139	49.794	9.242
1950	840.791	367.936	61.146	8.753
1951	942.663	423.678	76.985	8.263
1952	998.325	360.357	68.467	7.773
1953	1.056.415	373.952	61.802	7.283
1954	985.701	304.352	20.029	6.794
1955	1.109.428	411.294	74.775	6.304
1956	1.129.053	364.273	21.460	5.814
1957	1.060.781	352.481	21.095	5.324
1958	1.279.204	371.677	63.166	4.835
1959	2.093.810	330.447	56.951	4.345
1960	1.962.637	319.213	71.749	3.855
TOTAL	21.256.276	12.573.185	1.813.050	709.761

1 Não incluídos a RFSC e o trecho P.União-M. Ramos.
2 Não incluída a EFSC.
3 Somente a EFDTC.

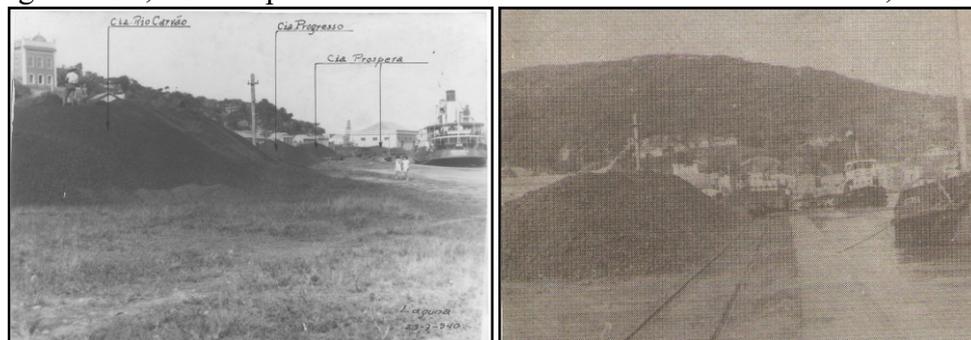
Fonte: Kroetz (1975, p. 75).

Na tabela 8, pode-se observar que na década de 1940, tendo como marco o ano de 1942, a quantidade de carvão transportado supera as demais categorias transportadas no Estado por via férrea e se eleva consideravelmente, a partir de então. Com a abertura da ponte de concreto ferroviária para o transporte de carvão no Canal de Laranjeiras em atendimento à demanda do Projeto Siderúrgico Nacional em 1946, a quantidade transportada de carvão dobra em relação ao total de carga transportada pelas estradas de ferro catarinenses.

O embarque de carvão em larga escala pelos portos da Laguna e Imbituba teve seu reinício a partir de 1915 com 188 toneladas, fechando a década no ano de 1920 com o embarque de 38.255 toneladas. O carvão apresenta a partir da década de 1930 uma elevada

quantidade extraída das minas recém-abertas e conduzida pela ferrovia aos portos da Laguna e Imbituba. No ano de 1942 o carvão, ao ultrapassar a metade do total de toneladas transportadas entre as principais mercadorias, alcança a marca de 51,89% do peso total transportado.

Figuras 171; 172- Depósitos de Carvão Caís Sul e Norte Orla Central, C. 1940



Fonte: Acervo de Andresa de Abreu³⁷⁷; Fonte: Zumblick (1987, p. 181).

No ano de 1959, o carvão transportado atinge a marca de 2 milhões de toneladas com o porto de Imbituba ampliado, aparelhado e com exclusividade ao embarque deste mineral contra um total de 391.743 toneladas do total das outras mercadorias transportadas no Estado. A partir do ano de 1942, portanto, o carvão superou todas as demais categorias, alcançando no de 1960 o percentual de 83,25% do total das principais mercadorias transportadas por via férrea em Santa Catarina.

Cabe analisar o desempenho das categorias transportadas por década na Thereza Christina, durante os anos de efetiva atividade do Ramal Ferroviário da Laguna:

Tabela 9- Passageiros, Bagagens e Mercadorias Transportadas na EFDTC (1910-1960)

Décadas	Passag. (Nº)	Bag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão (T)	% Carvão/Carga
1911-1920	698.437	7.636	235.826	58.453	19,36
1921-1930	1.384.286	11.624	497.578	333.974	39,61
1931-1940	1.257.224	7.063	492.661	1.088.892	68,54
1941-1950	3.898.237	14.703	3.250.955	7.156.340	68,66
1951-1960	8.020.937	21.426	7.941.709	12.618.017	61,31
Total	15.259.121	62.452	12.418.730	21.255.676	51,50 (Média)

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

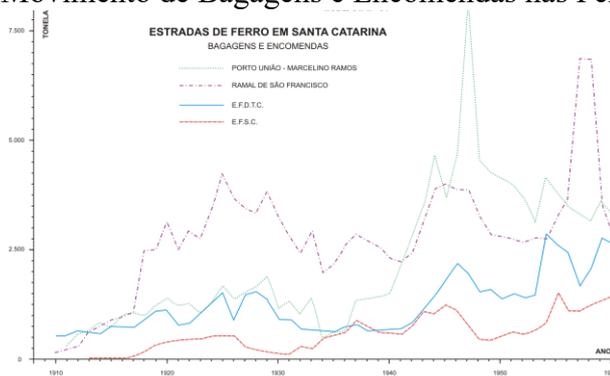
Nas décadas de 1930, 1940 e 1950 os percentuais de carvão em relação ao volume total de cargas ultrapassam os 60%, atingindo nas cinco décadas analisadas uma média de 51,50% do total de cargas transportadas pela Estrada de Ferro Dona Thereza Christina. A

³⁷⁷ www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/ Acesso em 18/11/2015.

partir da década de 1930 todas as categorias apresentam aumento substancial no volume transportado, destacando-se o carvão. Inegavelmente, o incentivo ao consumo do carvão nacional, a partir da década de 1930, reeditado em 1940, fomentou a indústria carbonífera e o desenvolvimento sul catarinense.

Outro fator indicativo da dinâmica urbana está relacionado ao movimento da categoria bagagens e encomendas.

Figura 173- Gráfico Movimento de Bagagens e Encomendas nas Ferrovias Catarinenses.



Fonte: Kroetz (1975, p. 92).

A análise sobre as duas ferrovias de caráter regional, Thereza Christina e Santa Catarina nos vales dos rios Tubarão e Itajaí-Açu, respectivamente, demonstra que a movimentação de bagagens e encomendas segue em linhas paralelas com a ferrovia sul catarinense em acentuada vantagem a partir da década de 1940, o que simboliza o registro de uma distinção entre dois ciclos de crescimento econômico com o respectivo desenvolvimento urbano.

Com boa parte do transporte de passageiros, mercadorias e bagagens pelo porto da Laguna, a cidade experimentaria um ciclo de progresso ascendente. Este ciclo econômico e de desenvolvimento urbano se manteria pelas décadas de 1930 e 1940, sendo interrompido pela perda da sua condição de porto de embarque de carvão na década de 1950 para Imbituba. De acordo com Allain (2004, p. 29), “cada ciclo técnico beneficia as cidades mais bem posicionadas para aproveitá-lo. O que faz uma cidade crescer e prosperar é sua base econômica”.

A linha do trem orientou o rumo de expansão da cidade, bairros surgem e se estendem ao longo de suas margens, sendo iniciado pelos operários que trabalhavam no trecho ferroviário, nas estações e pátio de manobras. Ao mesmo tempo, a ferrovia proporcionava um movimento proveniente das emergentes cidades e núcleos coloniais do sul

catarinense que tinham em Laguna o ponto de conexão, a cidade polo comercial onde vendiam seus produtos e compravam o que lhes faltavam. Os fluxos de cargas e passageiros oscilavam com os ciclos econômicos e pontuam claramente os principais fatos da evolução e expansão urbana em Laguna, transformando-a e influenciando sua configuração espacial.

6.2.1 Análise dos Ciclos Morfológicos de Curta Duração

Dentro dos ciclos longos que constituem os Períodos Morfológicos encontram-se os ciclos de curta duração caracterizados por acontecimento(s), “pontos fora da curva” que impulsionam a atividade ferroviária, quase sempre relacionado(s) à demanda do consumo e exploração de carvão, o que implica, conseqüentemente, em picos na movimentação geral de cargas e passageiros. O primeiro destes ciclos curtos com efeitos significativos à forma urbana da Laguna se dá com a conexão ferroviária, a partir de Tubarão, com a região de Criciúma no ano de 1919.

Tabela 10- Exp. Ferrov., Movimento da Thereza Christina/Categoria Transp. (1917-1921)

Fato Relevante	Ciclo	Passageiros (Nº)	Bag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão(T)
	1917	63.417	705	19.023	2.730
Expansão	1918	98.075	905	36.586	6.536
Ferrovária no	1919	110.830	1.092	57.545	10.487
Sul	1920	123.585	1.124	24.624	38.255
Catarinense	1921	101.776	788	24.388	20.890

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

O primeiro ciclo, representado pelo intervalo temporal pós Primeira Guerra Mundial, tem seu dado relevante no escoamento da produção mercantil acumulada, conforme classificação na tabela 10 pela nomenclatura “Mercadorias”, além do alto volume de carvão, percebendo-se um ligeiro decréscimo na categoria mercadorias nos anos subsequentes. Em 1919, a ferrovia Thereza Christina se expande para Criciúma e sítios próximos, quando o primeiro comboio com os vagões carregados de carvão chegava para ser embarcado no porto da Laguna, as demais categorias embarcadas apresentaram aumento significativo neste mesmo ano, acomodando-se nos anos posteriores. Com a ferrovia voltada para o transporte de carvão, o transporte de mercadorias e cargas seria colocado em segundo plano.

Devido ao incremento na exploração e transporte de carvão, a partir das minas na região de Criciúma, o transporte de passageiros para a região teria início em 1923, dinamizando as atividades de transporte de bagagens, mercadorias e encomendas que somados ao transporte do carvão, principal objeto da ferrovia, dariam novo impulso ao desenvolvimento do sul catarinense.

Figura 174- Caís Norte. Déc. 1910; Figura 175- Depósitos Carvão, Caís Sul. C 1925



Fonte: Acervo Andresa Abreu. Disponível em: www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna.

A construção de retroárea com os aterros da orla na primeira metade da década de 1910 colocaria Laguna em condições de atender o aumento na demanda do embarque de carvão. No registro fotográfico, a diretoria de tráfego em abril de 1925 (figura 175) expõe a ampliação da área de caís no lado sul que atenderia ao uso, cada vez mais frequente, à finalidade de servir como armazém das empresas carboníferas, depósito carvoeiro e pátio para os vagões da Thereza Christina. No panorama da orla portuária lagunense, percebe-se o Mercado (figura 175), o alinhamento das casas comerciais na Rua da Praia, a Igreja do Rosário e a chaminé da Usina Termoelétrica a carvão. Até o início dos anos quarenta, o embarque de carvão ainda se fazia manualmente, em plena Orla Central da Laguna.

A figura 174 do ano de 1910 mostra ao fundo a linha de orla para ampliação de caís ao sul e um perfil do Bairro Magalhães. Como consequência do substancial aumento na demanda para o embarque de carvão, os trilhos em Laguna chegariam aos diversos depósitos individualizados das Companhias Mineradoras instaladas no lado Sul do Caís. Somente com a futura implantação de um Porto Carvoeiro no Magalhães estes volumes de mineral seriam deslocados para as margens do canal da barra.

Pode-se atribuir à década de 1920, o momento em que Laguna respira os promissores “ares de progresso” em termos de infraestrutura urbana. A retomada da exploração do carvão em larga escala em fins da década anterior compensava as limitações impostas pela pouca profundidade da entrada da barra, prometendo investimentos em sua dragagem, embora considerado muito menor do que o aplicado na construção do caís de mar adentro na enseada

de Imbituba. Com efeito, a construção do quebra mar na enseada de Imbituba ganha impulso, a partir de 1931, conforme Teixeira (2011, p. 65), “quando os primeiros metros de enrocamento de proteção do cais foram assentados e, posteriormente, ampliados nas décadas de 40 e seguintes”.

Tabela 11- Estação na Orla da Laguna e o Incentivo ao Consumo do Carvão (1929-1933)

Fato Relevante	Ciclo	Passageiros (nº)	Bag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão (T)
Estação	1929	124.666	1.349	57.014	10.466
Orla/Incentivo	1930	93.198	923	40.027	28.050
ao Consumo do	1931	82.986	917	33.995	47.184
Carvão	1932	91.212	692	38.620	46.472
	1933	78.775	657	46.247	75.642

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

Os anos 1930 marcaram o mundo pela crise econômica originada devido a grande depressão estadunidense com a quebra da bolsa de valores de Nova York em 1929 e em fins desta década é deflagrada a Segunda Grande Guerra. O cenário econômico internacional exigia a tomada de medidas que necessitavam de rápida implementação para barrar as influências externas da depressão econômica e da guerra que se anunciavam, prioridades precisavam ser atendidas, buscando adequar a economia brasileira para conter a dependência externa, as quais passavam pela industrialização, quebrando a quase total dependência da produção internacional.

Este período se caracterizaria pelos investimentos provenientes da diretriz política de intervenção estatal na economia sustentada pelo grupo que ascendeu ao poder com a Revolução de 1930. Em 1931, diante da depressão econômica gerada pela crise mundial e dentro da nova diretriz política do Governo Vargas, por decreto federal foram determinados o aproveitamento e o consumo obrigatório de 10% de carvão nacional em relação ao importado, sendo ampliado para 20% da quantidade importada em 1940. Conseqüentemente, os portos e a região carbonífera se beneficiaram com esta situação.

Na tabela 11, percebe-se o aumento elevado do movimento de carvão em relação a categoria mercadoria. Este segundo ciclo está marcado por medidas decretadas pelo governo federal ao fomento no consumo do carvão nacional no ano de 1931. Entre os anos de 1929 e 1930 percebe-se a superior movimentação no transporte de mercadorias em relação ao carvão, invertendo-se com aumento da demanda nos anos seguintes como resultado da

obrigatoriedade do consumo. As demais categorias apresentam queda na quantidade transportada até 1933, reflexos da grande crise econômica mundial.

Principal porto ao embarque e desembarque de passageiros, a partir de 1919, Laguna se depara com o crescimento do número de passageiros atendidos na bilheteria da estação provisória, o “vagão-estação”, frente ao movimento de expansão ferroviária e exploração das jazidas carboníferas. A cidade veria um aumento significativo em seu movimento comercial, concorrendo com os depósitos de carvão ao embarque a céu aberto junto à orla portuária, acentuando-se pela segunda metade da década de 1920. Tais conflitos relacionados ao estabelecimento de uma “moderna” estação ferroviária terminal na orla da Laguna se arrastaria por mais de uma década.

A convivência entre passageiros da ferrovia, comércio e os grandes depósitos de carvão destinados ao embarque na orla portuária se tornara inconveniente, sendo realizado de forma inadequada com o minério acumulado a céu aberto em plena orla central. Tal demanda culminaria na construção do Porto Carvoeiro, a partir de 1939, concluído ainda na primeira metade da década de 1940.

Fato marcante, o aumento no movimento de passageiros transportados pela Thereza Christina apresenta significativa elevação com a separação do terminal de transporte de carvão com a estação, alcançando números na casa dos 100 mil indivíduos transportados. A construção da estação ferroviária na orla da Laguna se tornava uma instalação de extrema necessidade, um equipamento urbano demandado desde 1908, alvo de intrigas entre a administração da ferrovia e a comunidade lagunense até ser inaugurada em 1930.

Tabela 12- Porto Carvoeiro e Extensão dos Trilhos ao Magalhães (1937-1941)

Fato relevante	Ciclo	Passageiros (nº)	Bagagem/Encomendas(T)	Mercadorias (T)	Carvão (T)
Porto	1937	150.485	791	64.909	110.978
Carvoeiro e	1938	144.403	647	47.729	142.107
Extensão dos	1939	164.215	666	53.936	160.941
Trilhos ao	1940	182.288	669	59.155	213.247
Magalhães	1941	213.048	717	70.571	308.989

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

A expectativa de aumento na demanda do transporte de carvão conduziria à continuidade nas obras de melhoramentos da barra da Laguna, tendo como consequência a especialização ao transporte de carvão. Como consequência da política desenvolvimentista do

Estado Novo e da necessidade do carvão metalúrgico para o projeto siderúrgico³⁷⁸, foi criado o porto carvoeiro de Laguna em 1939³⁷⁹, pelo Presidente Vargas. Instalado, de acordo com Guedes Júnior (1994, p. 50), “com usina própria que produzia energia elétrica para seu movimento e aparelhado com guindastes elétricos, vagões, duas carvoeiras com 10.500 m², além de extenso cais”.

Figuras 176; 177; 178- Construção Porto Carvoeiro Magalhães. Déc. 1930, 1940 e 1950



Fonte: Acervo de Andresa Abreu (asmileumashistoriasdelaguna.blogspot); Acervo de Dalmo Mendes Faisca.

A demanda de carvão transportado em 1940 atingiria a marca de 213.247 toneladas, atendendo ao crescente consumo de carvão decorrente de nova medida protecionista com o advento da Segunda Guerra Mundial, quando o cenário levou o governo a dobrar a taxa de proteção ao carvão nacional, passando para 20 % a obrigatoriedade do consumo, através de outro Decreto publicado em outubro de 1940³⁸⁰. Considerava ainda o citado decreto ser indispensável dotar a indústria carvoeira dos recursos necessários com o aperfeiçoamento dos métodos de trabalho e dos meios de transporte, objetivando um produto atraente pelo preço e pela qualidade. Para tal, este decreto determinava o **aparelhamento do Porto de Imbituba**.

Contemporâneos, a construção do Porto Carvoeiro no Magalhães, à margem do Canal da Barra, e a modernização do Porto de Imbituba com a ampliação e instalação de equipamentos adequados ao embarque do carvão, revelam os investimento do Plano Siderúrgico Nacional, a importância crucial do carvão catarinense à sua concretização e a encampação pela União da ferrovia “Thereza Christina” em 1940.

³⁷⁸ Decreto-Lei nº 2.667, de 03 de Outubro de 1940: é indispensável dotar a indústria carvoeira dos recursos necessários a melhorar os seus métodos de trabalho e meios de transporte para poder oferecer ao consumo um produto atraente pelo preço e pela qualidade.

³⁷⁹ Criado pelo Decreto 11.676, de 16/09/1939.

³⁸⁰ Decreto-Lei nº 2.667, de 3 de Outubro de 1940. Dispõe sobre o melhor aproveitamento do carvão nacional. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2667-3-outubro-1940>. Acesso: 12/07/2018.

Contrariamente aos investimentos à implantação do porto carvoeiro da Laguna, entre 1939 e 1943³⁸¹, os recursos migrariam à adequação do porto de Imbituba como terminal carvoeiro exclusivo com a inauguração de suas instalações adequadas a este fim, em 1941, constituindo-se no golpe fatal ao porto da Laguna que, a partir de 1945, entraria em fase de declínio.

O terceiro ciclo foi marcado com a encampação da Thereza Christina pela União e a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional, o que acentuou a demanda de carvão embarcado pelos portos da Laguna e Imbituba, ambos em plena atividade.

Tabela 13- Estação Campo de Fora/ Ponte de Concreto no Canal das Laranjeiras (1943-1947)

Fato Relevante	Ciclo	Passageiros (nº)	Bag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão(T)
Est. Cpo de Fora/ Ponte	1943	296.860	1.187	103.717	570.575
	1944	329.000	1.468	104.601	531.365
Ferrov. Canal de Laranjeiras	1945	349.000	1.863	254.597	678.004
	1946	453.183	2.204	584.699	850.436
	1947	574.233	1.937	639.816	984.804

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

A política desenvolvimentista da era Vargas, a precariedade das vias carroçáveis, expansão das áreas de mineração e o desenvolvimento das cidades do sul catarinense eclodiriam no aumento da movimentação de passageiros e carvão, situação que perduraria em ascensão por toda a década de 1940. Diante de tal conjuntura, a ferrovia ampliaria o Ramal da Laguna com os trilhos percorrendo toda a extensão do Bairro Magalhães.

Este quarto ciclo marcado pela instalação da nova Estação Ferroviária no Campo de Fora, em 1943, e a Estação Rodoviária, junto à orla central no ano de 1945, colocam a metade dos anos 40 na fronteira entre os **Períodos Morfológicos Evolutivos Ferroviário e rodoviário**, que compreendem o avanço e retração da estrutura ferroviária no território de Laguna. Destaca-se a transformação e ocupação do espaço, a gradativa substituição do modal ferroviário pelo rodoviário e a forma de uso do solo nos espaços abertos e deixados pela ferrovia em solo lagunense.

A liberação do tráfego ferroviário sobre a ponte de concreto no Canal de Laranjeiras absorveria o aumento substancial no transporte de carvão, garantindo passagem segura às

³⁸¹ A exploração comercial e industrial do Porto Carvoeiro da Laguna foi estabelecida por Decreto em 1943, funcionando em regime autárquico com personalidade jurídica própria sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, tendo por fim a exploração industrial e comercial, assim como os melhoramentos do Porto de Laguna (IBGE, 1949, p 17).

locomotivas. Os números demonstram um período áureo da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina entre os anos de 1940 e 1960 com grande fluxo de passageiros e carvão devido ao desenvolvimento do complexo carbonífero. A abertura do tráfego ferroviário sobre a ponte de concreto da Cabeçuda em 1946 comportaria a passagem de carga de carvão em larga escala, conforme se pode perceber na tabela, assim como a instalação da CSN demandaria aumento significativo no transporte de passageiros nos vagões.

Destaca-se, neste período, a acentuada elevação do número de passageiros transportados pela ferrovia a partir da década de 1940, aumentando na segunda metade desta mesma década com o deslocamento dos trabalhadores envolvidos na instalação do lavador de Capivari e na exploração de carvão pela CSN no Ramal de Treviso.

O embarque manual denunciava a necessidade de investimentos em equipamentos adequados a esta volumosa carga. Todavia, Imbituba, uma vez realizado o enrrocamento e concentrando os investimentos para o embarque do carvão, apresentaria condições favoráveis e permanentes, declinando até cessar o embarque deste mineral na Laguna.

O quinto ciclo, representado pelo intervalo que compreende os anos entre 1956 e 1960, traz profundas tomadas de decisão que adquirem fundamental importância para a análise proposta, as quais balizam o término do **Primeiro Período Morfológico Evolutivo** marcado pela **influência da ferrovia na Forma Urbana da Laguna**.

Tabela 14- Ponte Rodoviária no Canal das Laranjeiras (1956-1960)

Fato Relevante	Ciclo	Passageiros (nº)	Bag./Encom. (T)	Mercadorias (T)	Carvão(T)
Ponte	1956	1.037.037	2.448	1.061.305	1.129.053
Rodoviária de	1957	923.373	1.640	987.638	1.060.781
Concreto no	1958	843.561	2.081	1.220.063	1.279.204
Canal de	1959	899.991	2.775	490.923	2.093.810
Laranjeiras	1960	525.955	2.643	701.605	1.962.637

Fonte: Museu Ferroviário/Relatórios da Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (EFDTC).

Em fluxo contínuo, a década de 1950 atinge o dobro do movimento de passageiros da década anterior. Nesta década, os anos de 1954, 1955 e 1956 apresentaram números ligeiramente maiores que 1 milhão de passageiros anuais, chegando ao fim da década no ano de 1960 em queda para a casa dos 500 mil, mesma quantidade transportada no início da década no ano de 1951, motivo que pode se atribuir à abertura de tráfego na ponte rodoviária

sobre o Canal de Laranjeiras em 1958 e que afetaria diretamente a cidade comercial da Laguna.

Com a expansão das áreas de mineração, o transporte de carvão aumentaria substancialmente entre meados da década de 1940 e 1950. O Relatório, enviado pela direção da ferrovia ao Ministério de Viação e Obras Públicas, afirmava que no exercício de 1956 “foram transportadas, das fontes de produção, 1.129.053 toneladas”³⁸².

Poderia se concluir que, diante de tão grande movimentação, o porto da Laguna tenha absorvido parte significativa desta demanda. Porém, cabe salientar que no ano anterior, em 1955, do montante do carvão transportado, de acordo com o Relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico, o Porto da Laguna havia carregado somente 31.732 toneladas³⁸³ de um total de 1.109.428 toneladas. Ou seja, quase a totalidade (97,14%), foi transportada pelo porto de Imbituba.

Este mesmo relatório ainda justificava que o porto da Laguna, “administrado diretamente pela União e dispondo de aparelhamento adequado para a exportação do carvão esteve, durante todo o ano de 1956, sem ser utilizado para esse fim, em consequência das precárias condições da sua barra, que só permitiu a navegação de embarcações de pequeno porte”³⁸⁴. Concomitantemente, o porto de Imbituba avançava na implantação dos molhes e equipamentos voltados ao embarque do carvão.

No período em que foram realizados vultosos investimentos na Thereza Christina a partir de 1936 com o início da construção da ponte de concreto em Cabeçuda que viria a ser inaugurada à passagem ferroviária em 1946, posteriormente, foi construída a adjacente ponte rodoviária em 1958 e impulsionada pelo início das obras da SOTELCA (Sociedade Termoelétrica Capivari), concomitantemente, a União assumia organizacionalmente a administração da malha com a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), ainda em 1957.

A construção da ponte rodoviária sobre o Canal de Laranjeiras coincide com o momento em que os investimentos em rodovias se tornaram uma política prioritária. Neste sentido, o movimento de cargas e principalmente de passageiros por rodovias, a partir de 1960, evidencia-se em Santa Catarina, mantendo-se em tendência contínua, perdendo o transporte ferroviário parcela significativa desta demanda, inviabilizando economicamente a

³⁸² Brasil (1956, p. 02).

³⁸³ Apud, Guedes Júnior (1994, p. 60).

³⁸⁴ Idem.

manutenção de muitos trechos de vias férreas. A escassez do embarque de carvão pelo Porto da Laguna, concomitantemente ao avanço do modal rodoviário, tornaria irrelevante o trecho ferroviário do Ramal da Laguna com o fim do transporte de passageiros em 1969.

Em sua expansão pelos mais remotos lugares do globo terrestre, os novos elementos estruturais de transportes, resultantes do avanço tecnológico, fariam a partir do século XIX, de acordo com Lamas (2004, p. 203), “com que a cidade deixe de ser uma entidade física delimitada para se alastrar pelo território, dando início ao aparecimento de ocupações dispersas e à indefinição dos perímetros urbanos”. Porém, na cidade “dispersa”, conforme Allain (2004, p. 50), “qualquer limite tem sua relevância quando se trata de entender as políticas urbanas e suas consequências sobre as formas”.

A ferrovia cria um canal de comunicação e integração pelo transporte de bagagens, mercadorias e passageiros, influenciando o surgimento, crescimento e o desenvolvimento dos núcleos urbanos no Sul do Estado, sujeitos a influência direta de suas atividades. Ponto de convergência do fluxo ferroviário, ligando os remotos lugares ao mundo pela via marítima, a Thereza Christina em Laguna representou o poder de indução do avanço das vias regionais de transportes sobre a forma do território, suporte das formas urbanas.

A contribuição da ferrovia ao processo de formação espacial da Laguna é notável, diretamente relacionada à implantação dos trilhos e estações. As ações empreendidas na construção ferroviária, manutenção e ampliação das atividades a delinear o espaço urbano, margeando o núcleo central pela orla, complementam os aspectos da ascensão capitalista, interferindo sobre o espaço até então produzido.

Portanto, na perspectiva de compreender a relação entre ferrovia e a arquitetura da cidade, analisar-se-á o desenvolvimento de Laguna ligado à materialização desse elemento estrutural de transportes no espaço urbano. Primeira ferrovia em solo catarinense, a “Thereza Christina” representou para os lagunenses a concretização dos anseios de prosperidade contínua, imprimindo maior velocidade a um período em progresso, a concretização dos projetos de desenvolvimento acalentados. Diante de tal contexto, faz-se necessário compreender a influência da ferrovia na expansão da malha urbana da Laguna e na reconfiguração do espaço construído, o sítio e a sociedade nele estabelecido, a atividade econômica fomentada pela ferrovia e a forma urbana resultante.

6.3 ANÁLISE TRAÇADO URBANO DA LAGUNA PELA INFLUÊNCIA DA FERROVIA



A cidade rastreada é, antes de tudo, o caminho de ferro, a ferrovia. Sua principal função é o transporte intermunicipal de longa distância ou a junção cidades-portos. Aumentos no valor da terra e as mudanças no uso do solo ocorreram em torno das estações terminais e, também, ao longo das linhas ferroviárias na área construída (ALLAIN, 2004, p. 56).

A investigação sobre a forma urbana orientada pelo traçado da ferrovia e sua capacidade de gerar a expansão da malha urbana passa a ter um olhar particular ao se inserir na composição urbana de tecidos historicamente constituídos. A forma específica gerada que tem por diretriz o percurso dos trilhos e as estações no espaço urbano da Laguna permite identificar a permanência dos traços deixados por estes elementos da estrutura ferroviária e as transformações dos espaços ao longo da linha férrea e no entorno das estações e pátios de manobras, mesmo em décadas após a erradicação dos trilhos.

A análise, o levantamento das permanências, fragmentos de trilhos, estações, casas da ferrovia, toponímias remanescentes e tombamentos patrimoniais desvendam ações e usos conduzidos pela história do fato. Ao se observar as etapas do processo de expansão urbana, decorrente da atuação da ferrovia, descortina-se o processo de ocupação, a intensidade e os padrões de evolução associados aos aspectos históricos, além dos agentes envolvidos na implantação e erradicação do Ramal da Laguna, suas implicações posteriores no desenvolvimento urbano.

A ferrovia nos fornece uma multiplicidade de campos de análise, tanto para pensar a ocupação e a produção do espaço urbano, quanto à acessibilidade, os lugares sociais. As estações ferroviárias, por si, imprimem um significado particular ao espaço urbano, emblemático à modernidade. A análise permite diferentes olhares sobre a ferrovia e, ao mesmo tempo, realizar a narrativa inédita: a cidade, a história, a expansão e as memórias registradas no lugar pelos trilhos e suas estações.

A própria via férrea, por si, fomenta o movimento de pessoas e mercadorias, conseqüentemente gera e incentiva a exploração econômica ao longo de seu percurso ou em localizações específicas por onde atravessa. Conforme enfatiza poeta (1967, p. 76), “cidades nascem no encontro dos fluxos criados por meios naturais ou artificiais. Se há a ação da via

sobre a cidade, há a reação da cidade sobre a via. A cidade se forma no final da via ou, pelo contrário, em local de passagem ou em uma estação no percurso”.

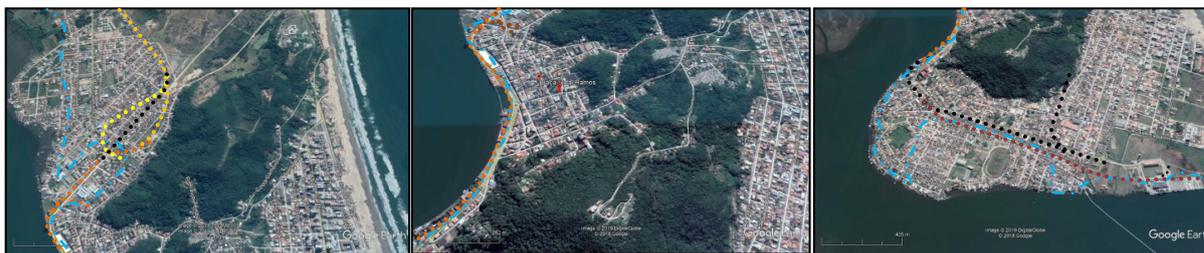
Na Laguna, a estrada de ferro impôs seu traçado marcante na malha e na estrutura urbana, estações, armazéns, pátios e trilhos, determinantes na configuração da forma da cidade, desde seu apêndice norte no Campo de Fora, percorrendo a orla lagunar pela praça do mercado até alcançar o porto carvoeiro estabelecido no Magalhães, percorrendo e atuando sobre **três regiões morfológicas** em momentos distintos. Este percurso determinou o eixo viário principal até os dias de hoje, com a principal avenida da cidade acompanhando a linha dos trilhos e a área adjacente ao traçado herdado da ferrovia.

Nesta perspectiva, buscou-se focar sobre a Orla Central Portuária e os bairros adjacentes, o que compreende ao território denominado historicamente como a **Cidade da Laguna**. Para o entendimento da expansão urbana da Laguna relacionada a implantação da ferrovia e suas interferências na ocupação do espaço, utilizou-se informações descritivas que retratam os aspectos relativos aos impactos da penetração da estrada de ferro no território periurbano e urbano.

Na Laguna, contemplada pela via férrea, torna-se impossível a compreensão da forma que assume o espaço urbano sem considerar a estrutura ferroviária, seja pela inovação que representou, seja pela influência que exerceu no seu entorno. O edifício da estação ferroviária e a estrutura que a acompanha introduzem na cidade o cenário representativo do desenvolvimento técnico e econômico da sociedade industrial que dá continuidade a vitalidade adquirida desde a sua gênese portuária.

A ferrovia ao ampliar seu traçado arrasta a estrutura, expande e configura a forma dos bairros ou nela interfere, trazendo o movimento de fora para dentro da cidade, amplifica os contatos culturais e comerciais, oferece acesso rápido a um meio de transporte comprovadamente eficiente.

6.4 REGIÕES MORFOLÓGICAS NA ANÁLISE SOBRE A FERROVIA E FORMA URBANA DA LAGUNA



A Morfologia Urbana é o estudo da forma física da cidade, da constituição progressiva de seu tecido urbano e das relações recíprocas dos elementos desse tecido que definem combinações particulares, figuras urbanas (ruas, quadras e outros espaços públicos). (ALLAIN, 2004, p. 05).

A empresa ferroviária tinha permissão para mergulhar no coração da cidade e interferir em seu espaço comercial privilegiado, implantando pátios ferroviários e instalações de embarque e desembarque. A cidade sob influência da ferrovia apresenta registros deixados em consecutivas etapas, exercendo ações morfológicas sobre o território nos distintos períodos de implantação e expansão do ramal ferroviário da Laguna. Particularmente, em ordem pela chegada e expansão, destacam-se as regiões morfológicas do **Campo de Fora/Progresso; Orla Central e Magalhães**.

As estações, pátios, armazéns, postos telegráficos, casas do agente e de turma marcam as quadras em que se instalam ou fazem surgir, enquanto os trilhos percorrem trajetos lineares conectando estes elementos da estrutura ferroviária. Para identificar estes registros, o retorno aos mapas e fotografias cadastrais com o uso de imagens aéreas verticais e oblíquas permitem identificar os traços que antecedem a via férrea e, por sobreposição, as linha geradas com a implantação ferroviária em sua verossimilidade facilmente verificada no do mapa da ferrovia. O uso de materiais iconográficos e cartográficos, conforme Allain (2004, p. 20), “se torna essencial para determinar certos detalhes, especialmente a baixa altitude, completam a análise detalhada do tecido; podendo ser comparadas ou permitir simulações”.

Analisar e descrever cada momento destas transformações possibilita identificar a transição entre os **Períodos Morfológicos Evolutivos** que, por análise comparativa, revela as especificidades da expansão urbana relacionada aos distintos ciclos. Para o estabelecimento da escala de fotos, fotografias aéreas e mapas, foram coletadas medidas em elementos estáveis ao longo do tempo histórico. Preponderou os 202 m entre a porta da Igreja Matriz e o Caís do Porto, a linha geratriz da malha urbana presente na maior parte dos registros.

Os registros fotográficos, mapas da estrada de ferro e as fotografias aéreas do levantamento aerofotogramétrico realizado no ano de 1956, possibilitam a análise por comparação e interpretação das transformações ocorridas no período de ascensão da malha ferroviária na Cidade da Laguna. As fotografias aéreas permitem identificar o momento em que a estrutura ferroviária avança e retrocede sobre o território, concomitantemente ao avanço do modal rodoviário. A análise segue o percurso do avanço da linha do ramal ferroviário, desde sua chegada no **Campo de Fora** em 1882, passando pela extensão da **Orla Central Portuária** em 1908, até atingir o porto carvoeiro construído no Canal da Barra em 1939 com a ferrovia percorrendo longitudinalmente o Bairro **Magalhães**.

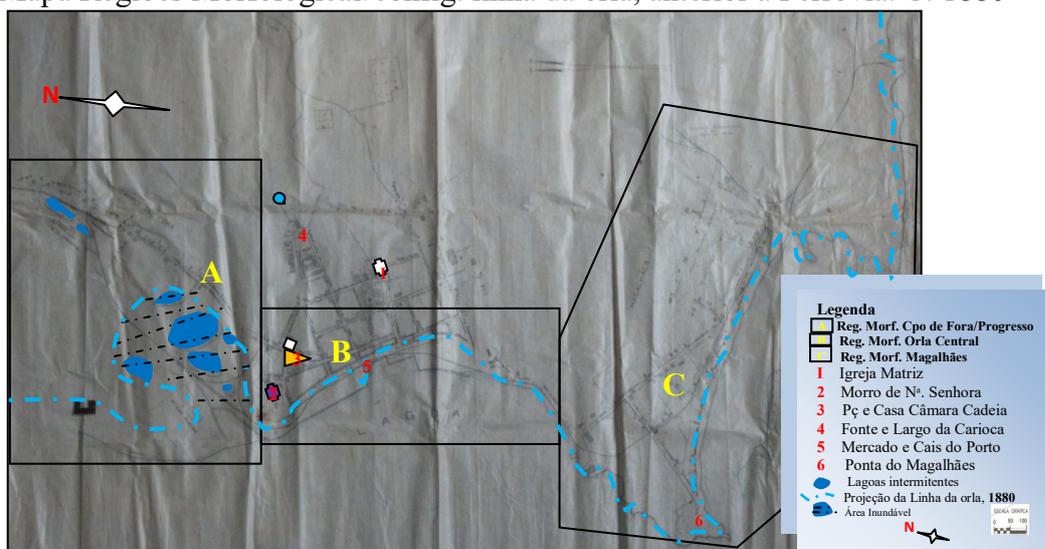
Os caminhos de ferro transformaram paisagens, tornando-se parte imprescindível na representação simbólica do próprio espaço da cidade de maneira peculiar, influenciando os hábitos e costumes em meio ao fascínio pela técnica ferroviária. A ferrovia em sua representação à memória da cidade construiu símbolos emblemáticos que se tornaram parte do imaginário de progresso, de sua história, fragmentos e persistências no espaço urbano. Portanto, para a realização da pesquisa, alguns conceitos tornaram-se fundamentais, como: transportes, comércio, traçado urbano, cidade, memória e registro, os quais contribuem à sustentação teórica da pesquisa.

Nestas cidades contempladas pelos caminhos de ferro, torna-se impossível a sua compreensão sem entender a relação com a ferrovia que fica impressa nas características estruturais, formais e simbólicas do espaço urbano, seja pela incorporação de seu antigo traçado pelo modal rodoviário, seja pela influência das estações e pátios ferroviários no entorno urbano.

Para entender a cidade como se apresenta aos nossos olhos, se faz necessário perceber a sua formação histórica, retomando a sua origem. Tendo como elemento de partida o **plano da cidade**, Conzen (1960, p. 05) concebeu “a visão tripartite para a análise da forma urbana, incluindo a estrutura do tecido urbano ou edificado e, por consequência, o padrão de uso do solo”. Interdependentes na interpretação da forma urbana, estes três elementos, necessariamente, são fundamentais para a divisão sistemática na abordagem histórico-geográfica.

Para entender a situação que antecede aos trilhos, cabe observar o mapa com a delimitação das Regiões Morfológicas em Estudo.

Figura 179- Mapa Regiões Morfológicas/config. linha da orla, anterior a Ferrovia. C. 1880



Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão (Marcações do Autor).

Corroborando com a teoria Conzeniana, coincidentemente, a análise sobre a forma da Cidade da Laguna relacionada à ferrovia está dividida em três compartimentos, **três regiões morfológicas**. As citadas regiões morfológicas (Campo de Fora/Progresso; Orla Central; Magalhães) sofreram diretamente a influência da ferrovia em sua configuração urbana, abrindo espaço para o traçado das vias e determinando o desenho das quadras.

O mapa da região morfológica é o produto de um método concebido para revelar o desenvolvimento histórico de uma área urbana que, segundo Whitehand (2013, p. 48), “apresenta unidade no que diz respeito à forma urbana, distinguindo-se das áreas envolventes”. As supracitadas regiões morfológicas da Laguna possibilitam em uma análise do conjunto perceber a composição formada por elementos de diferentes tempos que comportam, segundo Whitehand (2013, p. 48), “diferentes áreas em termos de tipos de plano, tipos de tecido edificado e tipos de usos do solo”.

A ferrovia avançando pela planície arenosa em 1884 faz surgir um novo estágio na expansão da cidade, a partir da porta de entrada em progresso sobre as lagoas e os areais, a **Região Morfológica Campo de Fora/Progresso (A)**. Em 1908, o deserto enfumaçado da era Paleotécnica rompe o lodaçal e contorna o Morro de Nossa Senhora (2), impondo intervenções que alteram a **Região Morfológica Orla Central (B)** ao atingir o Mercado no cais do porto (5), tangenciando a Rua da Praia. Diante do aumento da demanda de carvão decorrente da Segunda Guerra Mundial e do Plano Siderúrgico Nacional, a ferrovia se expande ao percorrer a **Região Morfológica Magalhães (C)** para chegar ao Porto Carvoeiro no Canal da Barra em 1939.

Quando inaugurada, a ferrovia limitou-se ao Campo de Fora na margem norte da área urbana central da cidade pela dificuldade em vencer o terreno inundável pelas marés formado por pequenas lagoas e pelo contorno rochoso do Morro do Rosário que obstaculizavam seu traçado na continuidade até o porto, apesar de sua importância para o embarque e desembarque de cargas e passageiros, necessitando de aterros na área de caís para pátio e depósitos de carvão.

6.4.1 Região Morfológica Campo de Fora/Progresso- A Cidade avança para os “Areaes”

Um dos pontos comuns a inúmeras cidades do Brasil atravessadas por ferrovias é que estas se alojaram próximo ao centro, dividindo o espaço urbano em duas metades: aquela onde está o centro da cidade e a outra. A ferrovia funciona então como uma barreira que define, tendo como referência o centro da cidade, o “lado de cá”, e o “lado de lá” dos trilhos, oposto ao centro (VILLAÇA, 2001, p. 193).

Como o primeiro trecho do Ramal de Laguna, implantado em 1882, a ferrovia alcançava o seu ponto terminal ao norte da área urbana, o acesso de cargas e passageiros da cidade e porto ocorria pela rua geral do Campo de Fora, a Conselheiro Lamego, pavimentada com material dos sambaquis, caracterizando-se como extensão linear da cidade, a partir da Praça da Câmara e Cadeia. Neste primeiro momento, a ferrovia alcançou o sítio urbano em seu limite na porta da cidade, onde também se estabeleceriam a estação e o armazém das mercadorias provenientes e com destino ao porto. Esta delimitação da “cidade”, ou seja, fora ou dentro, pode ser percebida pela declaração do engenheiro fiscal da ferrovia, já em 1887, ao afirmar que “a estação da Laguna é fora da cidade, fica no lugar denominado “Campo de Fora”³⁸⁵.

Sabe-se que originalmente os trilhos cortaram a área já tomada pelo avanço das dunas ao norte do Campo de Fora exigindo a instalação de túneis nas proximidades da estação para conter as areias sobre a linha férrea (ver Cap. V). O lodaçal da área inundável impossibilitou o avanço dos trilhos, sendo cautelosamente instalada a Estação da Laguna nos limites da área a ser aterrada.

A implantação da ferrovia atrairia a ocupação ao longo da via férrea, abrindo frentes de trabalho, cujos operários, buscando locais de moradia, consolidariam novas áreas de ocupação. Os “Areaes”, segundo Lucena (1998, p. 44), “crescera significativamente durante o

³⁸⁵ Conforme Relatório referente ao ano de 1887, apresentado ao Presidente da Província de Santa Catarina, pelo Engenheiro Fiscal da Ferrovia, João Caldeira d’Alvarenga Messeder, nº 254, de 24 de janeiro de 1888, (ZUMBLICK, 1987, p. 180).

período da 1ª Guerra, ocupado por uma população mais pobre, de trabalhadores da estrada de ferro”.

A extensa área que ficava para além das lagoas do Campo de Fora e, posteriormente, aos trilhos era genericamente denominada como “Areaes” e as ocupações foram ganhando denominações específicas na continuidade do Bairro Progresso. Em artigo publicado em 1927³⁸⁶, Rubén Ulysséa, assim descrevia a ocupação desta área:

É pasmoso o desenvolvimento do bairro de operários que se vai formando em **Areaes**. Com uma abundância fácil vão-se erguendo, ao lado de antigos ranchos de pescadores, casolas simples, de madeira, sob cujos tetos se abrigam as classes proletárias. Emerge daquele solo arenoso, em franca liberdade, sem observância de simetria ou traçado, uma vila operária que se destina a contar dentro de muito pouco tempo com elevado número de residentes. **Areaes** ponteia-se de casinhas, construídas uma após outras, numa permanente febre edificativa (ULYSSEÁ, 2004, p. 227).

Na narrativa de Ulysséa percebe-se uma referência ao que está do outro lado, à outra margem da cidade. Pioneiramente, “Areaes” situava-se do outro lado da área inundável onde se formavam lagoas perenes. Sobre as lagoas se implantariam campos de futebol que cederiam espaço à implantação de estabelecimentos de uso público. Levando tal questão em consideração, antecipava Ulysséa (2004, p. 227) que, “nos parecerá claro ser necessário, desde já, formular um plano destinado a servir à cidade nova que se edificará um dia na vasta área conquistada às três lagoas”.

A ocupação do “lado de lá” ocorreu de forma acelerada, ainda em 1927, conforme Ulysséa (2004, p. 227),

Os “Areaes” já atingiu a um grau de desenvolvimento que requer a atenção das autoridades municipais para dois pontos: um em proveito dos moradores dali- a iluminação daquele local, o outro, de interesse para a própria Municipalidade, que é a organização de um plano de alinhamento, a ser observado rigorosamente pelos construtores. Com o desenvolvimento desse bairro daqui há pouco tempo ele terá que ser arruado e que dificuldades não surgirão então, se agora não for olhada essa necessidade futura.

Os “Areaes” apontavam um primeiro limite para a expansão da cidade, colocando um espaço entremeado para ser ocupado. Originalmente, pode-se atribuir a localização do Ramal da Laguna ao Campo de Fora pelos obstáculos encontrados em vencer a área inundável.

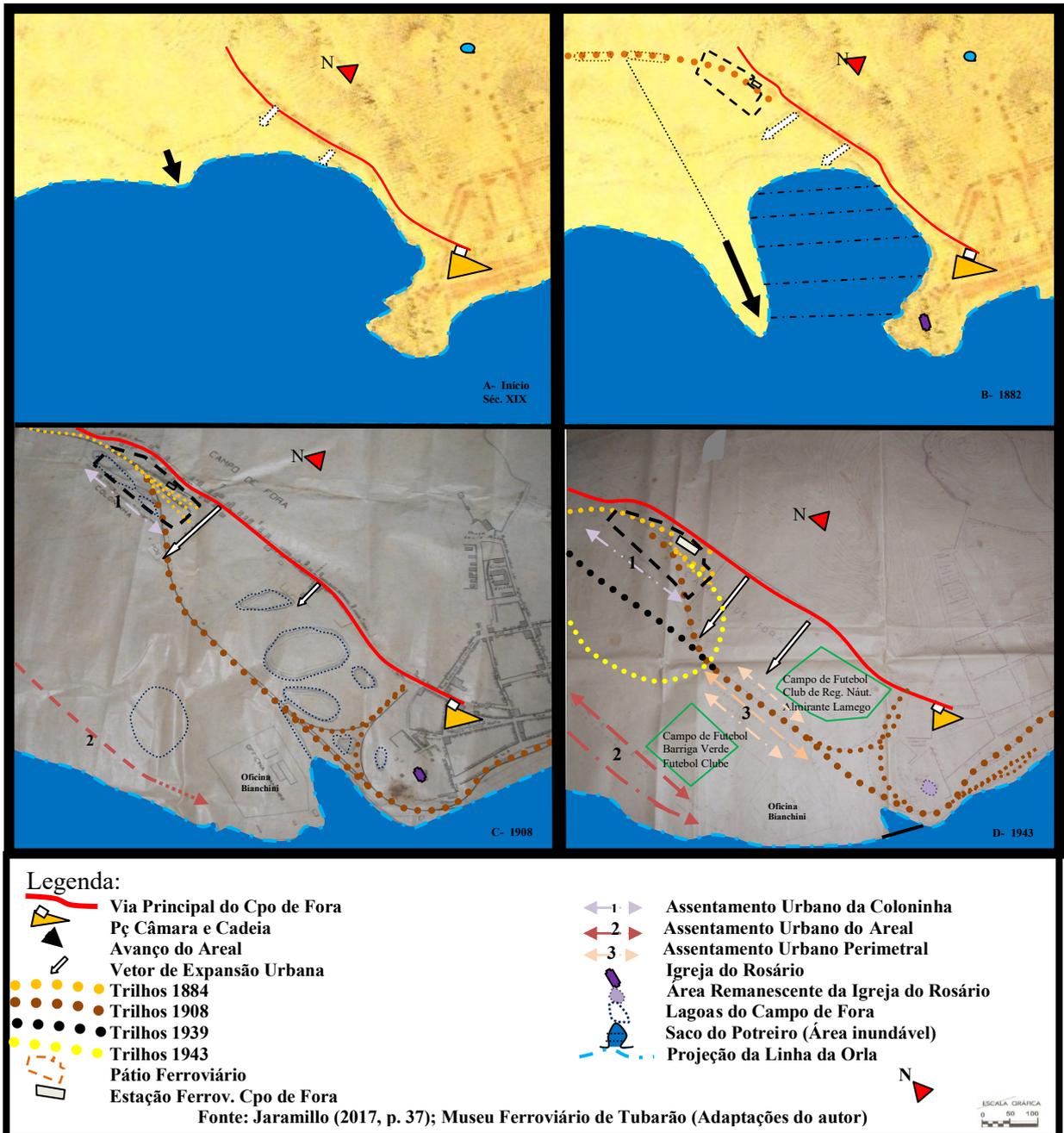
³⁸⁶ A Cidade, n°508, Laguna, 06/03/1927, p. 01.

6.4.1.1 O Plano Urbano do Progresso

O progresso não se situa na continuidade do curso do tempo e sim em suas interferências, onde algo verdadeiramente novo se faz sentir pela primeira vez, com a sobriedade do amanhecer (BENJAMIN, 2007, p. 516).

Advento da ferrovia em solo lagunense direcionou o vetor de crescimento, influenciando a expansão da área urbana com ocupações induzidas pela via férrea. Áreas já consolidadas como a **Orla Central** e o **Magalhães** também teriam a linha férrea como elemento intruso em seu território. As regiões, alcançadas pelo caminho de ferro em distintos momentos e conjunturas, têm na estrutura ferroviária o principal elemento delineador da forma urbana.

Figura 180- Quadro dos Tempos da Evolução Urbana do Campo de Fora/Progresso



A estação, o armazém e os Trilhos colocaram o Campo de Fora no centro da cena urbana. Porta de entrada da cidade pelo lado norte e para onde se expandiria. Esta expansão da área urbana se apresentava como inevitável, desde o avanço dos campos de areias em direção à margem lagunar, deixando em seu rastro um terreno alagadiço entre cômoros de dunas a serem vencidos com aterros. Na extensão do Campo de Fora surgiria o Bairro Progresso em direção aos “Areaes” e sobre as lagoas aterradas para o assentamento dos trilhos. O Bairro Progresso tem na estrutura ferroviária o principal elemento determinante da expansão e delineador do plano urbano e da, conseqüente, forma urbana.

O Morro de Nossa Senhora com a Igreja do Rosário baliza o ponto onde a orla contorna o “Saco da Lama”, costeando o Campo de Fora estendido entre o morro e as “três lagoas” alimentadas pela oscilação das marés e o afloramento de lençol freático. Diante destas condições topográficas, o projeto da ferrovia teve que incluir a execução de aterro. Porém, apesar das intervenções, em Laguna persistem os aspectos essenciais da morfologia urbana pela manutenção do sistema de relações entre os elementos morfológicos. Para Lamas (2004, p. 231), será “o modo de combinação e justaposição desses elementos e suas particularidades que diversificarão as formas urbanas”.

O Campo de Fora, inicialmente limitado em sua expansão por condicionantes naturais, avança pelo areal e sobre a área inundável com o aterro para a colocação dos trilhos. A ferrovia orientaria os eixos da expansão urbana, num primeiro momento pelo assentamento dos “Areaes” que tem origem na ocupação por operários da estrada de ferro imbuídos na manutenção dos túneis corrugados e remoção das areias sobre a linha do trem, concomitantemente, o assentamento da **Coloninha** desenvolve-se pioneiramente aos fundos do pátio da Estação Ferroviária.

O avanço do caminho de ferro em direção à Orla Central, a partir de 1908, induziria a ocupação lateral dos aterros na implantação da via férrea.

Figura 181- Os Assentamentos Perimetrais à Linha do trem, ano de 1933.



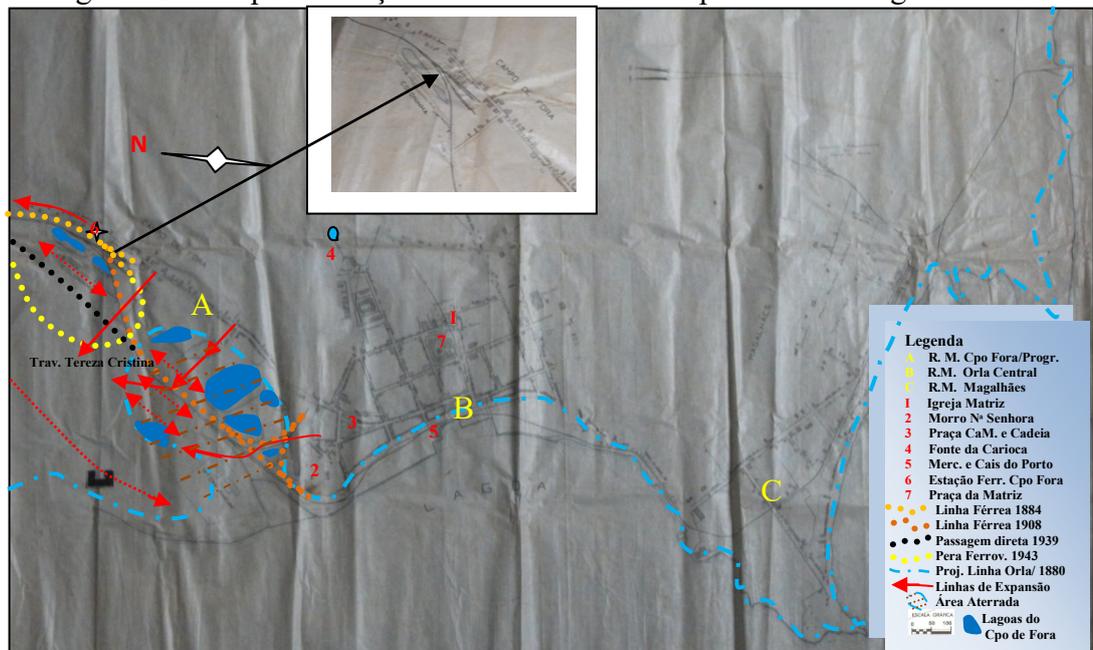
Fonte: <https://www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/photos> (Marcações do Autor)

Sobre o aterro consolidado na **perimetral** de ambas as margens da via férrea, o alinhamento longitudinal das casas acompanha a linha dos trilhos que acrescido da **pera ferroviária** traçaria o desenho do Plano Urbano no Bairro Progresso. A implantação do Porto Carvoeiro levaria os trilhos para o Magalhães, ampliando o eixo perimetral no Campo de Fora com a linha férrea desviando do pátio para a passagem exclusiva do comboio de carvão em 1939. Consecutivamente, o retorno da estação à sua pioneira localização levaria à implantação da “pera” ferroviária. Todos os traços para o desenho urbano estavam delineados, o Progresso se construiria sobre eles. No ano de 1943, a estação ferroviária retrocede da Orla Central para o Campo de Fora.

Os registros da importância das vias para a evolução urbana e determinação do traçado das quadras encontram-se representados no **mapa da estrada de ferro** que, conforme preconiza Poëte (1967, p. 51) “serve para explicar o destino das cidades em que as ferrovias atuaram, marcado pela intensidade do fluxo de tráfego, abrindo novas oportunidades para as atividades econômicas, estabelecendo uma conexão humana como nunca existiu antes”.

O Mapa da Thereza Christina detalha o trajeto da via férrea em seus distintos momentos ao atingir o Campo de Fora e se expandir em direção à região morfológica Orla Central.

Figura 182- Mapa do Traçado da Ferrovia no Campo de Fora/Progresso



Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão (Marcações do Autor).

O espaço urbano é história sedimentada. A sobreposição de mapas e cadastros de diferentes épocas, representando um longo período, se adapta bem à decodificação da cidade. Esta análise comparativa permite identificar as transformações (adaptações, adições, substituições, superposições) e a preservação do traçado da linha férrea com a substituição pela via carroçável, marcando o tecido urbano.

Os mapas, imagens, gravuras e fotografias oferecem a varredura temporal da forma, onde as alterações e bruscas mudanças da superfície do solo promovem e aceleram a dinâmica urbana. Para compreender este processo, segundo Santos (2012, p. 74), “cumpre efetuar uma leitura vertical da paisagem para datar cada forma pela sua origem e delinear as diversas acumulações ao longo da história”.

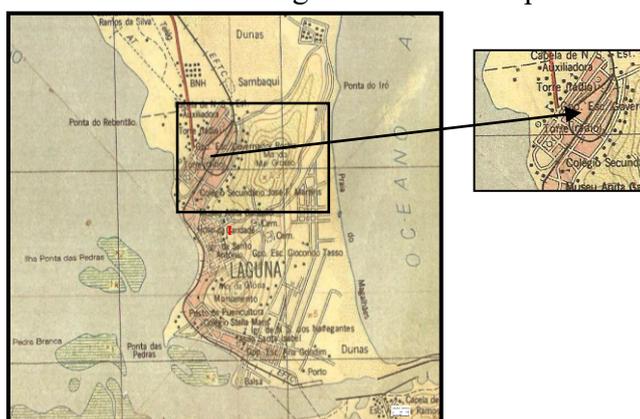
Sem um olhar aguçado, torna-se impossível perceber, grosso modo, a existência da ferrovia em Laguna, ignorando-se a influência da estrutura ferroviária no desenho do traçado urbano. Para tal, ao se analisar as partes e depois juntá-las, torna-se possível compreender o processo de expansão do Campo de Fora e a formação do Bairro Progresso em sua totalidade pela junção de recortes temporais.

A expansão urbana para os aterros das lagoas do Campo de Fora na convergência da linha férrea gerou uma nova centralidade no entorno da estrutura ferroviária, deflagrando o processo de urbanização sobre terrenos até então inapropriados à ocupação, onde a situação urbana adquire outro sentido em função da realidade social a ponto de criar, de acordo com Zucconi (2009, p. 176), “um núcleo subsidiário em volta da estação”. A estrutura ferroviária com a colocação de equipamentos à operação da via férrea demandava um espaço tal que, ainda segundo Zucconi (2009, p. 173), “em grande escala produz efeitos relevantes na *forma urbis*”.

Para o lado Norte com o aterro consolidado sobre a área alagadiça se estende a estrutura ferroviária, alcançando a margem lagunar ao romper as lagoas e os areais. Num primeiro momento, a ferrovia somente prepararia o terreno para a expansão sobre o lodaçal em direção à Orla central. Rompendo a condição agreste do terreno, a ocupação urbana ocorreria de forma rarefeita. Por ora, o avanço da estrutura ferroviária para o caís do porto não impactava imediatamente os espaços já construídos. Foco de atração do comércio e circulação de passageiros, a estrutura ferroviária marcaria o tecido pela condição de ponto focal linear na malha urbana.

A pertinência da forma da Região Morfológica Campo de Fora/Progresso relacionada à ferrovia apresenta-se de maneira explícita na Carta do IBGE de 1976, a partir da restituição e fotointerpretação do levantamento aerofotográfico de 1969, detalhando o Plano Urbano.

Figura 183- Ferrovia/Mancha Urb. Região Morfol. Campo de Fora/Progresso em 1969.



Fonte: Carta do IBGE/1976 (Mapoteca da UFSC).

A Carta do IBGE traz os traços da ferrovia e a mancha urbana ao longo das três regiões morfológicas em Estudo no ano de 1969, quando a Thereza Christina deixa de operar o Ramal da Laguna. Destaca-se a “pera ferroviária” e a expansão urbana paralela à linha do trem. No Progresso, a via férrea percorre longitudinalmente a área em franco processo de ocupação, orientando as vias em paralelo aos trilhos e o desenho das quadras na composição do Plano Urbano.

Nesta área contígua ao centro, inegavelmente, a ferrovia criou condições favoráveis, isolando pequenas lagoas que uma vez aterradas adquiririam o caráter de espaço de uso público ou coletivo, orientando o traçado da ocupação. Em muitos casos, nas cidades atingidas pela estrutura ferroviária, conforme enfatiza Mumford (2008, p. 548), “em lugar de qualquer sorte de regulamentação ou de planejamento municipal generalizado, era a própria ferrovia chamada a definir o caráter e projetar os limites da cidade”.

Uma “Gota de Progresso” traça o desenho do bairro que surge em direção aos “Areaes” sobre o aterro da área inundável. O tecido urbano guarda impresso a memória dos trilhos, do caminho da possante locomotiva e do imenso comboio de vagões, das estações e armazéns, dos pátios, do cotidiano dos trabalhadores ferroviários, o movimento da multidão no entorno das estações. O contorno ferroviário em forma de “pêra” e a linha central da passagem dos vagões carvoeiros delineiam o novo bairro sobre o vetor da expansão

ferroviária em direção à Orla Central, percorrendo o cais do porto e seu deslocamento ao Magalhães. De fato, conforme Zucconi (2009, p. 176), “a capacidade de atração da ferrovia é tal, a ponto de condicionar o sentido do crescimento”.

A Comparação entre as Fotografias Aéreas de 1956 e 1978 (trilhos erradicados) demonstra o avanço da área urbana.

Figuras 184; 185- Traços Paleotécnicos do Progresso nas Fotografias Aéreas de 1956 e 1978



Fonte: Secretaria de Estado do Planejamento (SEPLAN/SC)- (Marcações do Autor)

Pela comparação entre as fotografias aéreas, observa-se que o traçado dos trilhos influenciou, sobremaneira, a configuração do tecido à definição da forma urbana da Região Morfológica Campo de Fora/Progresso, determinando o traçado das quadras e a dimensão das vias no período em que o rodoviarismo avança sobre a estrutura ferroviária, inicia-se o Segundo Período Morfológico Evolutivo entre 1956 e 1978, o Período Morfológico Rodoviário.

O Campo de Fora ao se expandir pelo contorno ferroviário, inicialmente à margem oposta dos trilhos, configura o Bairro Progresso adensando-se ao longo da estrutura ferroviária com a estabilização do solo lodoso e a contenção gradativa das dunas móveis. O desenvolvimento das vias de transportes e sua integração a um amplo sistema criou condições para que a cidade ampliasse o perímetro urbano para muito além de seus limites originais. Com efeito, parece haver, segundo Villaça (2001, p. 70), “íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades”.

Na parte superior das fotografias aéreas, os trilhos saindo da Laguna em meio ao areal traçam a linha dorsal da ocupação sobre a faixa de domínio da ferrovia que viria a

denominar-se “Roseta”, sobre os trilhos erradicados surgiria a Rua Júlio Maurício. Abaixo, o imenso vazio sobre o “saco da lama” na praia do potreiro possibilita a instalação de dois campos de futebol sobre duas das três maiores lagoas, os clubes Conselheiro Lamego e Barriga Verde onde futuramente seriam edificadas a Escola de Ensino Médio Almirante Lamego e a atual UDESC, respectivamente, assim como o Fórum e a atual estação rodoviária. Conforme enfatiza Geddes (1994, p. 172), “o esporte e as escolas são mais do que um simples marco do progresso”.

Baseando-se nos estudos de Conzen, o geógrafo britânico Jeremy Whitehand aprofundou a análise dos ciclos de edifícios institucionais e suas relações com períodos econômicos, repercutindo em ciclos de crescimento urbano, conformando usos heterogêneos de solo pela introdução de edifícios de caráter institucional de serviços públicos, uma relevante contribuição aos estudos sobre a forma urbana. Particularmente, em nossa área de estudo podemos destacar os de usos administrativos e educacionais distribuídos pela região morfológica Campo de Fora/Progresso.

Considerando o valor simbólico atribuído à ferrovia no período até meados do século XX, a peculiar e pertinente toponímia **Progresso** adquirida por esta expansão urbana, enquanto traço de cultura, reflete os sonhos de uma dada época que, segundo Geddes, (1994, p. 216), “criam fatos característicos, assim, tornam-se inteligíveis as transformações urbanas de cada cidade”.

Conforme já relatado, a implantação dos trilhos na Laguna teve que vencer obstáculos naturais, o primeiro deles foram as areias que invadiam o leito para o qual foram construídos túneis abrigos³⁸⁷. Em 1956 com a ferrovia ainda em atividade, observa-se na fotografia aérea que a via férrea delimita o espaço entre a área urbana e as dunas, percebendo-se o avanço das areias na direção do traçado dos trilhos. A ocupação dos “Areaes” ocorreu de forma rarefeita, assumindo caráter homogêneo após a década de 1970. Logo, as áreas sujeitas ao soterramento pelas dunas, baixas e alagadiças seriam densamente ocupadas, assim como o interior da “pera ferroviária”, após a inatividade da ferrovia.

A erradicação do “caminho de ferro” em 1973 retira a barreira que bloqueava o avanço das areias. Em 1978 percebe-se a ocupação urbana de baixa renda no “lado de cá” dos trilhos e, a partir de então, com a contenção das dunas ocorre a ocupação do outro lado, o “lado de lá” com a criação de uma cintura periférica associada à dificuldade de acesso devido

³⁸⁷ Em fins de 1883, conforme o Periódico A VERDADE, “já deu começo a construção do túnel do lugar das areias do Campo de Fora desta cidade”. (A Verdade, Laguna, 02 de dezembro de 1883, p. 03).

ao preço do solo. Esta mancha periférica caracterizada por lotes de pequenas dimensões e habitações de baixo padrão, a “Roseta”, em seu conjunto comporia o “lado de lá”. Conforme Villaça (2001, p. 130), “as áreas situadas além das barreiras são rejeitadas pelas classes de maior renda e seus terrenos passam a ter preço inferior ao daqueles localizados aquém das barreiras”.

Portanto, na observação da Evolução Urbana entre 1956 e 1978 percebe-se que, ao mesmo tempo em que a estrutura ferroviária define o alinhamento das ruas, desenho das quadras e bairros, na franja periférica expande-se à ocupação espontânea de baixa renda. De qualquer forma, em ambas, a linha ferroviária é o elemento definidor da forma urbana com o bairro Progresso que surge no espaço intersticial entre a linha do trem e o areal de forma lenta e gradual. Em muitos casos, conforme Zucconi (2009, p. 176), “a distância entre a estação e o centro gera um vazio que a expansão urbana terá condições de preencher somente nas décadas sucessivas à abertura da linha”.

As séries históricas permitem analisar cada momento de produção da forma da cidade e sua relação com as ações da ferrovia, possibilitando por análise comparativa identificar a expansão urbana relacionada aos distintos períodos, revelando especificidades da forma urbana. Por se sucederem em intervalos regulares, as fotografias aéreas se tornaram fundamentais na compreensão do processo de construção da forma da cidade. Com tais imagens, segundo Santos (2008, p. 117), “obtem-se o retrato da própria evolução do processo de ocupação”.

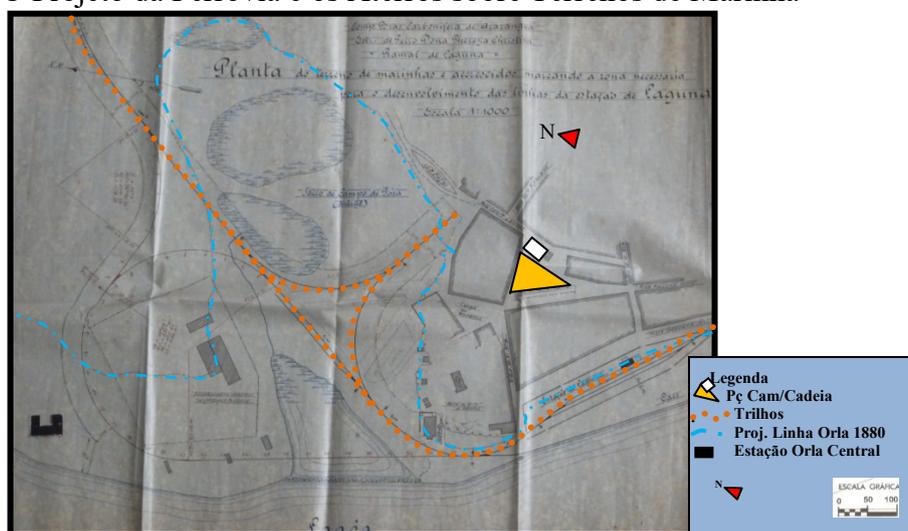
A ferrovia, prioritariamente construída para o transporte do carvão, diante de dificuldades topográficas que exigiam aterros de lagoas e muros de contenção na margem da lagoa para contornar o Morro de Nossa Senhora, restringiu-se, num primeiro momento, ao bairro Campo de Fora. Neste cenário, a partir da porta de entrada da Laguna inseriu-se a paisagem de ferro e fumaça moldada ao barulho dos trens e que seria o pano de fundo sobre o qual emergiu o “progresso”.

A estrutura ferroviária, composta pela estação de passageiros, armazém de carga e o pátio de circulação e manobras seriam incorporados à área de expansão da cidade pela sua contiguidade. A partir de então, os contínuos aterros para a operação ferroviária promoveram a expansão urbana, espalhando o Campo de Fora e gerando o Bairro Progresso, delineando as vias de circulação.

6.4.1.2 A Estrutura Ferroviária do Campo de Fora - Os Trilhos, o Pátio e a Estação

Seguindo a primitiva tipologia das primeiras estações, a estação ferroviária da Laguna apresentaria as características idênticas às demais construídas pela Thereza Christina com a tipologia peculiar às primeiras estações. Composta por uma arquitetura rústica que não contemplou as expectativas da modernidade lagunense. Mas, do ponto de vista da forma urbana ao se definir o local para a estação delimitava-se também o pátio ferroviário, ponto a partir do qual a ferrovia expandiria para a Orla Central sobrepondo-se aos terrenos alagados.

Figura 186- O Projeto da Ferrovia e os Aterros sobre Terrenos de Marinha



Fonte: Museu Ferroviário (Foto de Everson Bressan, Mar/2018)

Na “planta do terreno de marinhas e acrescidos marcando a zona necessária para o desenvolvimento das linhas da estação de Laguna” percebe-se o quanto o advento da ferrovia em solo lagunense tornou-se vetor de crescimento, influenciando, sobremaneira, a expansão da área urbana a partir do Campo de Fora na extensão da cidade pelos aterros na Praia do Potreiro.

Na Laguna, cidade polo comercial, a presença da ferrovia significava a consolidação de tal condição, constantemente ameaçada pelas dificuldades em sua barra de acesso. Porém, dispondo do atracadouro em Imbituba e tendo como prioridade o embarque do carvão, a ferrovia não empreenderia maiores esforços para alcançar o porto da Laguna, neste primeiro momento. Mas, conforme alerta Zucconi (2009, p. 176), “a posição da estação ferroviária nem sempre resulta tangente ou próximo ao centro urbano”.

Comportando a estação ferroviária, a Rua Conselheiro Lamego seria alvo prioritário das manifestações por melhorias publicadas nos órgãos de imprensa lagunense. Destacam-se duas solicitações, uma no ano de inauguração da ferrovia e outra próxima à transferência para a Orla Central. Esta via de acesso à estação, conforme o periódico “A Verdade” em 1884, “é a que mais reclama a atenção por ter o maior trânsito, devido à estrada de ferro”³⁸⁸. Já, “A Actualidade” em 1905 reclamava que, “esperamos seja tomada em consideração a Rua Conselheiro Lamego, no sentido de ser ela reconstruída e melhorada. É uma das ruas mais transitadas por carroças e a primeira que se apresenta aos forasteiros que aqui vêm pela Estrada de Ferro Thereza Christina”³⁸⁹.

A partir da década de 1930, com o avanço do transporte rodoviário de passageiros e o fim do desembarque de carvão no cais central e a criação do Porto Carvoeiro no Magalhães, ocorre a derradeira diminuição das atividades no cais da Orla Central. Neste interregno a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, realiza o processo de modernização da abandonada Estação do Campo de Fora, a partir de 1939 para reativá-la.

O Campo de Fora acolheu a “moderna estação” no mesmo local onde fora originalmente estabelecido a infraestrutura ferroviária para o transporte de passageiros. A estação estava sendo retirada do cais do porto da Laguna à mesma época em que o porto carvoeiro deslocou-se para a margem do Canal da Barra no bairro Magalhães. Esta iniciativa é contemporânea à modernização do porto de Imbituba com a ampliação e instalação de equipamentos adequados ao embarque do carvão. A linha férrea na Orla Central, a partir de então, somente serviria à passagem do trem em direção ao novo porto carvoeiro.

Associada ao movimento comercial e ao contínuo aporte populacional ao sul catarinense, a ferrovia colocou em ascensão o movimento portuário. Porém com o avanço do modal rodoviário no transporte de cargas e passageiros, a operação da via férrea tornava-se obsoleta na Orla Portuária.

Após permanecer na Orla central entre 1908 e 1943, o Campo de Fora pela contiguidade à “Cidade” voltaria a atender a demanda de cargas e passageiros. Neste novo momento, para a compreensão da importância da ferrovia para a cidade e a evolução da região sob sua abrangência há de se considerar, conforme Poëte (1967, p. 51), “como ordem de grandeza a comparação com o passado”.

³⁸⁸ A Verdade, Laguna, 20 de setembro de 1884, p. 03.

³⁸⁹ A Actualidade, Laguna, 20 de Abril de 1905, p. 01.

Com a transferência do embarque de carvão para o Porto Carvoeiro no Magalhães, realiza-se o processo de modernização da Estação do Campo de Fora ao desativar a Estação da Orla Central.

Figuras 187; 188- Projeto da Fachada da Estação Ferroviária do Campo de Fora (1943); atual.



Fonte: Imagem do Acervo de Andresa Miranda Elias Abreu; Foto do Autor (Dez/2016)

O complexo arquitetônico mais importante do Ramal da Laguna está representado na moderna Estação inaugurada em 1943 e situada próximo a região central da cidade, junto ao mesmo pátio onde fora instalada a pioneira estação na Rua Conselheiro Lamego. Um detalhe importante para datar a construção da estação, muito pouco documentada, observa-se no Projeto da fachada que há um automóvel Mercury Eight, 04 portas, produzido a partir de 1941, cuja série durou até 1951. No canto inferior direito da planta é possível ler “9-943”, ou seja, Setembro de 1943.

Figuras 189, 190- Vista lateral, Plataforma/Armazém; Armazém e Estação. Situação atual



Fonte: Foto de Adilson Moreira (Mar/2016) Fonte: Foto de Adilson Moreira (Mar/2016)

A similaridade do partido e tipologia da estação de Laguna no Campo de Fora (1943) e da estação de Criciúma (1950) com traços de racionalismo clássico nos elementos da fachada apontam uma solução à controvérsia da instalação de uma moderna e ampla estação ferroviária tão desejada pelos lagunenses. Esta, contrapondo-se a Estação da Orla central, não exigia maiores compromissos de composição com o entorno por ser alocada em área sem grande densidade de edificações e em amplo terreno. Mesmo assim, a “moderna” estação

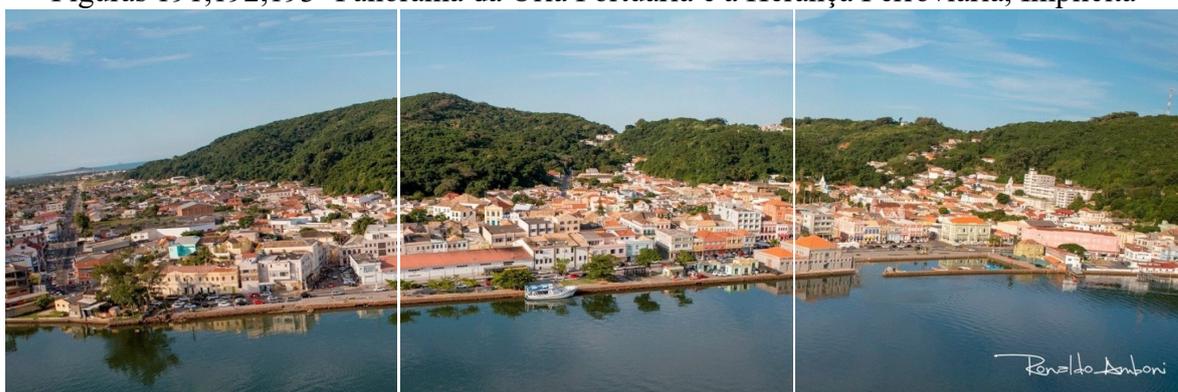
parecia desdenhar do conjunto pela imponência, generosidade de suas dependências e arrojo no estilo arquitetônico, junto ao casario alinhado e disperso do Campo de Fora.

Testemunho material “preservado” da presença da ferrovia na Laguna, o Terreno com a Estação Ferroviária da Laguna e o Armazém no Campo de Fora foram incluídos na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e encontram-se protegidos pela Lei Federal 11.483/2007³⁹⁰, transferindo ao IPHAN a responsabilidade de administrar os bens móveis e imóveis provenientes da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, conforme inventário realizado em outubro de 2010.

O avanço da estrutura ferroviária marcou o bairro Progresso com o deslocamento da força de trabalho em distintos momentos e conjunturas, induzindo a pioneira ocupação dos “Areaes” por pescadores e trabalhadores ferroviários na expansão lateral à área inundável. No interior e contorno da pera ferroviária, a ocupação ocorreu de forma mais ordenada com o parcelamento regular do solo e uma ocupação residencial caracterizada pela população de classe média. As classes de baixa renda seguiram ocupando a margem lagunar na extensão da ponta do areal, no “lado de lá” das lagoas e dos trilhos e nos cômodos à margem da linha férrea. A área aterrada entre o Morro de Nossa Senhora e a Ponta do Areal, frontalmente à Praia do Potreiro, adquire o caráter comercial, onde mais tarde nas proximidades se instalaria a atual Estação Rodoviária.

6.4.2 Região Morfológica Orla Central

Figuras 191,192,193- Panorama da Orla Portuária e a Herança Ferroviária, Implícita



Fonte: Fotos de Ronaldo Amboni. Disponível no Facebook. Acesso em 11/08/2016

³⁹⁰ A Lei Federal 11.483/2007 atribuiu ao IPHAN a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção, visando a preservação e difusão da memória dos bens imóveis não operacionais e de valor histórico, artístico e cultural: o terreno, o armazém e a antiga estação do bairro Campo de Fora, ponte férrea e antiga estação do bairro Cabeçuda.

Em 1908 com o prolongamento da via férrea do Ramal de Laguna, a estrada de ferro é construída literalmente em frente ao porto, a exigência é a de colocar a estação na margem lagunar do leque seiscentista, inserindo uma linha entre a Rua da Praia, o mercado público e a lagoa com seu acesso ao mar aberto. A ferrovia, através do aterro das lagoas do Campo de Fora e do contorno do Morro de Nossa Senhora, ao atingir a Orla Central, amplia a retroárea do cais até os fundos do Mercado para depósitos e atracação.

Tal desejo de extensão da ferrovia até o porto com a instalação de uma “moderna” estação ferroviária junto à orla já se fazia desde antes do limiar do século XX. O periódico “O FUTURO” sob o título “Melhoramentos”, assim reclamava em 1891:

O viajante que atravessa nossa cidade, embarcando na estação da ferro-via D. Thereza Christina no Campo de Fora, com certeza admira-se de ver colocada a estação naquele ponto, extremidade da cidade. Seria um afronta ao progresso e a economia conservar-se a estação da ferro-via no ponto em que se acha: é necessário que ella se erga junto ao ancoradouro, e, para isto ousamos aconselhar o prolongamento da ferrovia até o lugar onde está o morro de Nossa Senhora³⁹¹.

Diante de condições topográficas adversas, o projeto da ferrovia para alcançar a orla teve que incluir o desmoronamento das bordas do Morro de Nossa Senhora e a execução de aterro. Em maio de 1908, anunciava “O Escudo” que, “o novo diretor da Ferrovia Thereza Christina pretende mudar do Campo de Fora para esta cidade, a Estação da dita Estrada”³⁹². Assim pensava o comércio, segundo Zumblick (1987, p. 171), “depois de trazer os trilhos para o centro, uma nova estação, como decorrência lógica, viria sem tardança”.

Exercendo forte influência junto ao governo e à direção da ferrovia, ainda sob controle da União, em 1908, políticos e comerciantes da Laguna viam no prolongamento dos trilhos com a estação nas proximidades do atracadouro e do Mercado Municipal um forte significado de progresso, uma conexão factual entre os navios e o trem de ferro. De forma geral, a ferrovia ao ser implantada, de acordo com Villaça (2001, p. 131), “veio a formar com os portos um binômio altamente articulado. O porto passa a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transportes”.

As obras tiveram rápida execução, realizando um melhoramento que beneficiava diretamente o comércio local. Ainda em setembro do mesmo ano, anunciava “O Escudo” que, “temos a satisfação de comunicar aos nossos leitores, o adiantamento do segundo ramal da

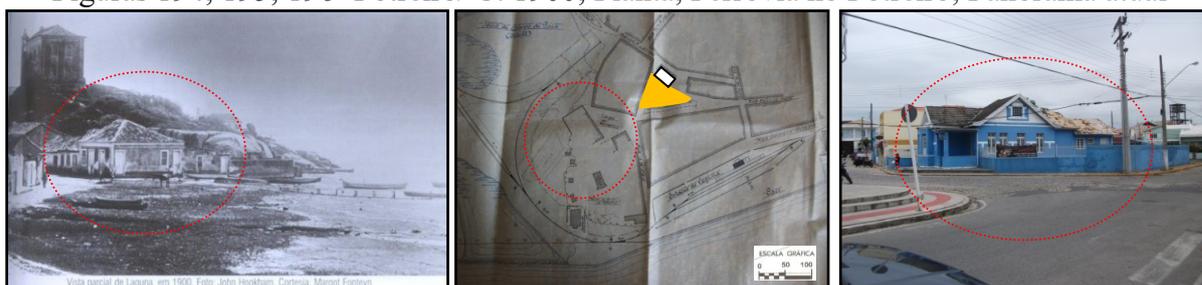
³⁹¹ “Melhoramentos”, Periódico “O Futuro”, Laguna, 09 de agosto de 1891, p. 01.

³⁹² O Escudo, Laguna, 02 de Maio de 1908, p. 02.

via-ferrea D. Thereza Christina, marginando o morro, que vae com direcção ao caes, na rua da Praia”³⁹³.

Determinar a localização da estrutura ferroviária, diante da escassez de informação, identificando a linha dos trilhos na passagem da via férrea e sua influência na determinação do traçado urbano tornou-se o grande desafio da tarefa em curso. Assim, a Praia do Potreiro seria o ponto culminante à chegada da ferrovia na Orla Central.

Figuras 194; 195; 196- Potreiro/ C. 1900; Planta, Ferrovia no Potreiro; Panorama atual



Fonte: Acervo de Dalmo Faisca

Fonte: Museu Ferroviário Tubarão

Fonte: Foto de Adilsom Moreira

O largo e praia do Potreiro receberia o impacto imediato da implantação ferroviária, comunicando a cidade com a visão do aparato fumegante, a máquina de ferro na representação mais simbólica da Era Paleotécnica com sua colossal intromissão na borda da cidade.

Destaca-se a Praia do Potreiro com o Morro e a Igreja do Rosário marcando o contorno da orla e o “saco da lama” (figura 191) onde a maré adentra, costeando o Campo de Fora que se estende entre a encosta do morro e as três lagoas alimentadas pela oscilação de maré e afloramento de lençol freático. Na planta, percebe-se o projeto para a implantação dos trilhos, representando a sobreposição da via férrea sobre os elementos existentes na área, a situação no momento imediato a chegada da ferrovia na Orla Central da Laguna (figura 192). O espaço com recuo para manobras dos vagões e locomotiva se faria na Praia do Potreiro, conforme se constata. Ainda na planta, a mureta de proteção na Rua da Praia com a abertura para a Rua 1º de Março dá a linha para a implantação do pátio ferroviário para a “futura” instalação da estação ferroviária na Orla Central.

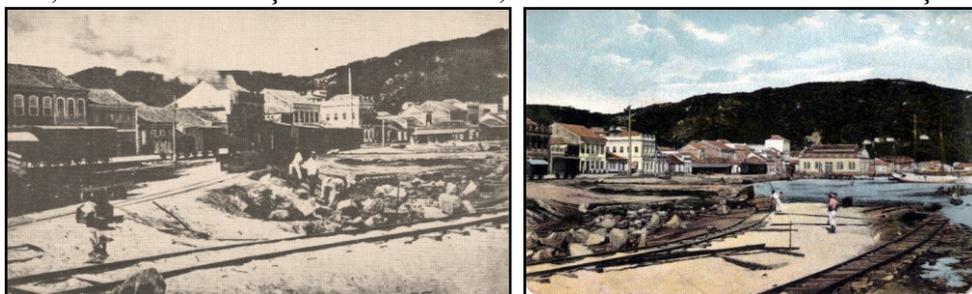
O Morro de Nossa Senhora fora contornado em sua borda, abrindo espaço para os trilhos e implantando o muro de proteção da orla, contrariando anseios, os quais reivindicavam que “o arrasamento desse morro dá terra suficiente para fazer-se n'aquela logar uma grande e bela praça, onde camparia uma estação digna do comércio e importância

³⁹³ O Escudo- Laguna, 10 de setembro de 1908, p. 01.

período dominado plenamente pela atividade portuária, até então predominante, diante das péssimas condições das estradas de rodagem com a quase exclusividade para o embarque e desembarque ferroviário de passageiros e mercadorias.

Ao chegar a ferrovia, a classe comercial sob o pretexto de higienização consegue a ampliação do caís num prolongamento até a linha dos fundos do Mercado Municipal, aumentando a retroárea. O conjunto porto-ferrovia, segundo Villaça (2001, p. 131), “assume dupla determinação no espaço urbano. Marca, de um lado, o local que se torna o centro da cidade e, de outro, o eixo ou os eixos ao longo dos quais foram implantadas as primeiras indústrias e armazéns”.

Figuras 198; 199- A Construção do Caís Norte, a Locomotiva e a Primeira Estação. C. 1909



Fonte: Dall'Alba (1976, p. 158); Ulysséa (2004, p. 77)

Diante do apelo à higiene urbana e atendimento a uma categoria com poder econômico e politicamente influente, a chegada da ferrovia à orla implicaria em aumento significativo do caís, iniciado ainda em 1908, alterando-se o projeto que colocaria os depósitos de carvão em uma retroárea junto ao caís ampliado. Com a contribuição espontânea do comércio exportador, segundo Ulysséa (1956, p. 27), “iniciava-se a construção do cais de saneamento à frente da cidade”.

Configurava-se um desejo de modernidade, o estabelecimento da *gare* ferroviária no *core* da vida urbana. O objeto de desejo havia de associar-se aos espaços simbólicos de convívio social e, conforme Mumford (2008, p. 536), “foi por meio da estrada de ferro que esse processo se estendeu, pelo terceiro quartel do século XIX, a quase todas as comunidades industriais”.

Figuras 200; 201: Caís, Pátio, Merc. e Ferrovia. C. 1925; Est. e Pátio de Manobras. C. 1932



Fonte: diariodosul.com.br. Acesso em 15/08/2016 Fonte: Acervo de Andresa Abreu

A ampliação da área de caís e a instalação do pátio da estação na Rua da Praia exerceriam o papel de elemento aglutinador, a partir de 1930, com a construção definitiva da estação ferroviária na Orla Central. Além de dinamizar a logística e valorizar este espaço eminentemente comercial pela sua gênese urbana, a presença dos maquinismos era a imagem do progresso marcado pela fuligem e a grandeza da estrutura ferroviária com a sua característica nuvem de fumaça e o ruído da máquina num lampejo de progresso da indústria suja da Era Paleotécnica. Com efeito, conforme Mumford (2008, p. 536), “as locomotivas apressadas levavam ruído, fumaça e poeira ao coração das cidades”.

A chegada da ferrovia na Orla Central da Laguna concretizava a imagem da modernidade tão almejada. No entanto, a ausência de uma estação ferroviária em tamanho e arquitetura “digna” do progresso da cidade tornava este anseio incompleto, faltava um elemento à utopia lagunense. A demanda pelo estabelecimento de uma estação para Laguna se arrastaria, desde 1908, até 1930.

6.4.2.1 A Estrutura Ferroviária na Orla central- Os Trilhos, a Estação e o Pátio Ferroviário

A estação ferroviária é, provavelmente, entre as novas edificações emergentes que se encontram no cenário urbano, aquela que, mais do que outros, exprime o impulso para a inovação técnica e econômica (ZUCCONI, 2009, p. 172).

Em Laguna, assim como nas cidades espalhadas pelo mundo que receberam a estrutura ferroviária, o critério adotado foi o de posicionar a estação ferroviária, o edifício para os viajantes, no ponto mais próximo à cidade como um portal para receber os visitantes e atender às demandas de transportes dos cidadãos. No entanto, nem sempre a implantação resulta em uma edificação que contemple aos anseios do desejo coletivo. Tal questão na Laguna incitaria a fatos com um enredo dramático.

As estações, principalmente nos pontos terminais, se tornaram espaços festivos das cidades e lugares por ela atendidos, assim como as praças, igrejas e o caís do porto, locais de

convergência para encontros e partidas, circulação de mercadorias e novidades do cotidiano. O local onde opera a estação em sua conexão com o porto dá maior significado a este ponto vital da cidade, ligando-a ao interior sul catarinense e ao mundo, sua porta principal. A estação ferroviária, de acordo com Poëte (1967, p. 53), “desempenha o papel, mais que amplificado de portão da cidade”.

A demanda pelo estabelecimento de uma “moderna” estação para a Laguna se arrastaria, desde 1908, até 1930. O trem alcançaria a “cidade”, porém a tão almejada estação na Orla Central da Laguna ficaria para um futuro de certa forma distante, depois de longo período de reivindicação.

A ferrovia pela estação associa-se ao cotidiano do porto e da população que, ajustando-se aos horários dos vapores e ao relógio da estação, acompanhava a chegada e partida dos trens em meio ao movimento frenético de passageiros, de passantes e do comércio entre o cais e a cidade. A relação espaço-tempo e ferrovia pode ser percebida no relato de 1919, ainda sem uma estação edificada na orla central. Conforme o periódico O DEVER,

foi com viva emoção que se ouvira o primeiro silvo da locomotiva, **distante** apenas uns **mil e quinhentos metros**. O segundo Silvo ressoava alegremente, já então a uns **quinhentos metros** do ponto de chegada, e o povo que esperava os excursionistas, afluindo para o local denominado **Coração** (praia do Potreiro), onde o trem devia fazer parada, esperava ansioso o **despontar da locomotiva**, por trás do Morro de Nossa Senhora. Os **dois minutos** que separam a **distância** de onde a locomotiva costuma apitar pela **última vez**, ao ponto de chegada, esgotaram-se sem que o comboio aparecesse³⁹⁶.

No ano de 1917, havia em Laguna manifesta desaprovação às instalações que alocada lateralmente ao Mercado comportava a bilheteria da estrada de Ferro, servindo como estação. O ambiente esfumaçado pela ferrovia contribuía para o desagradável aspecto da edificação. O estabelecimento comercial considerado em condições inadequadas à operação, frente ao contestado estado de conservação, recebeu a alcunha de “pardieiro”, sendo visto por um grupo de “vanguarda” como afronta a grandeza da Laguna, levando-os a vandalizar as instalações e encerrar o funcionamento da *Gare* no local³⁹⁷.

Ao invés de uma agência improvisada em um estabelecimento comercial popular, almejava a população e principalmente a elite comercial que uma vistosa estação seria edificada para contemplar a glória da Laguna, algo que já se arrastara, demasiadamente. Decorridos nove anos, desde 1908, quando um coletivo em ânimos acirrados resolveu agir, segundo Zumblick (1987, p. 172), “foi o rápido, o vandalismo. Portas e janelas arrombadas.

³⁹⁶ “Descarrilamento”, O Dever, Laguna, 02 de novembro de 1919. (Grifo, negrito, nosso).

³⁹⁷ Conforme Ulysséa (1943, p. 26); Guedes Júnior (1994, p. 55); Zumblick (1987, p. 172).

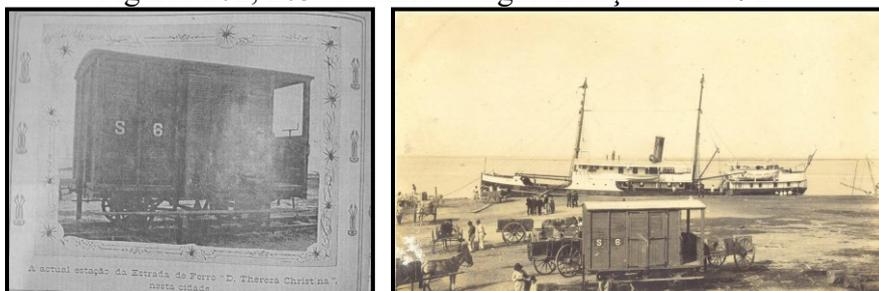
Madeiramento destruído. Telhas quebradas. Paredes pelo chão, deixando o prédio em verdadeira petição de miséria”.

De fato, a impaciência e os elevados brios da sociedade levou-os, segundo Ulysséa (2004, p. 193), “no mesmo dia, a demolir a plataforma de madeira que era um aleijão horrível estendido ali na Rua da Praia”. O estabelecimento arrasado na descrição de Ulysséa (2004, p. 219), “tinha o aspecto de uma tapera serrana e, diante do desfecho, a Thereza Christina rompeu violentamente com a Laguna”³⁹⁸.

No dia seguinte, o diretor da estrada, Dr. Cezar de Pinna, segundo Guedes Júnior (1994, p. 55), “desceu de Tubarão, onde residia, para verificar o que havia passado. Foi recebido com uma manifestação de desagrado por uma orquestra de latas de querosene vazias”. Para substituir a arrasada estação, a diretoria, rancorosa, de acordo com Ulysséa (2004, p. 219), “numa perversidade imensa, que, não sabemos como foi por tanto tempo tolerada, mandou para cá um carro imprestável que o plantaram nas proximidades do pardieiro derrocado”.

Em substituição, a administração da Thereza Christina colocou no coração da cidade um “vagão-estação”, onde passaram a ser vendidos os bilhetes de passagens e despachados os volumes.

Figuras 202; 203: O Carro “Vagão-Estação”. C. 1924



Fonte: www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/photos. Acesso: 20/08/2016. Acesso em 15/05/2016

A cidade, da mesma forma, mostrou seu descontentamento com o rústico “vagão” de diminutas dimensões destinado a ser a estação ferroviária, considerando-o tão indecente quanto a instalação anteriormente vandalizada e para não perderem o habito, acabariam por dar-lhe o mesmo destino. Longe de traduzir o glamour da era ferroviária, a bilheteria estacionada em plena Orla Central da Laguna remetia ou se assemelhava a um veículo de tração animal. Com efeito, conforme ressalta Benjamin (2007, p.203), “no começo, os vagões

³⁹⁸ Artigo publicado por Ruben Ulysséa, “A Estação da Thereza Christina”. A Cidade- Laguna 06 de Março de 1927, n°508.

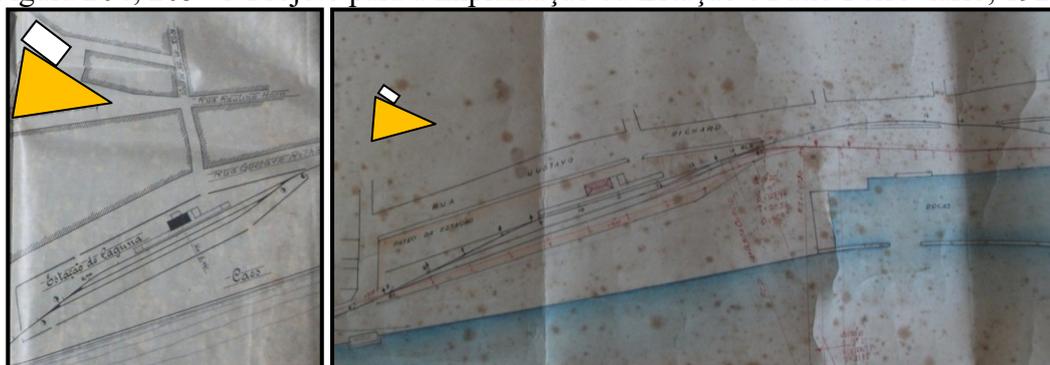
das vias férreas se pareciam com as diligências”. Um punhal no brio lagunense que, de acordo com Zumblick (1987, p. 172), “àquele tempo estava no apogeu, no zênite, na época saudosa das suas vacas gordas”.

Em uma queda de braço, diante da afronta, a população aguardaria por mais de uma década o estabelecimento da estação, sem deixar de manifestar o seu descontentamento com o improvisado vagão, conforme os apelos da imprensa local. Ainda no ano de 1919, declarava O Dever que, “apesar de Laguna ser uma cidade de certa importância, com um movimento comercial já bem desenvolvido, ainda não tem uma estação. A venda de bilhetes é feita num vagão de onde emerge em sentido horizontal, um pau que sustenta uma balança condenada, já, pelos romanos”³⁹⁹. Um ano depois, reclamava o mesmo periódico que, “a venda de bilhetes num **vagão** causa impressão tão má que, no inverno, a estrada de ferro não tem nem um pequeno abrigo para os passageiros”⁴⁰⁰.

Alheio aos apelos, o velho vagão seguia postado em plena Orla Central e parecia estar definitivamente destinado a ser a Estação Ferroviária da Laguna. Até que, segundo Ulysséa (2004, p. 219), “numa noite de abril de 1926, munidos de latas de combustível, um grupo ateou fogo no vagão-estação que foi consumido pelas chamas”. O tempo era demasiado longo, 18 anos se passaram desde a chegada da ferrovia na orla e, por isso, conforme Zumblick (1987, p. 172), “não precisavam os lagunenses, que novos discursos inflamassem a população, pois que esta, na calada duma noite e com muita querosene, fez arder, por inteiro, aquele espinho cravado bem ao meio do seu orgulho citadino”.

Por este tempo, o Projeto da Estação encontrava-se em andamento.

Figura 204; 205- O Projeto para a implantação da Estação e Pátio Ferroviário, 1925



Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão

³⁹⁹ O Dever, Laguna, 02 de Novembro de 1919.

⁴⁰⁰ O Dever- Laguna, 11 de Abril de 1920, n.o 91.

A planta datada de 1925 coloca a estação no ponto exato onde acabaria por ser instalada. O Posicionamento da estação terminal no porto da Laguna fez parte de um intenso processo que influenciaria as ações na Orla Central acerca da dinâmica urbanística. Ao final, sua implantação contemplaria o critério preconizado por Zucconi (2009, p. 175), “de posicionar o edifício dos viajantes ao longo do eixo ferroviário, no ponto mais próximo à cidade”.

A demanda teve curso até 1930, quando foi edificada e, embora apresentasse uma arquitetura com requinte de estilo, não veio a contento, sendo considerada acanhada em suas dimensões, arranhando o brio lagunense. A ferrovia em Laguna com a estação ferroviária na Orla Central portuária representaria a concretização ao anseio da imagem de progresso tão almejada. Porém, considerada “indigna” por uma parcela da sociedade, deixava uma lacuna na utopia lagunense. Como local de sua implantação, conforme destaca Zumblick (1987, p. 172) “aquele mesmo que tanta celeuma já havia originado”.

Mesmo tardiamente, a Thereza Christina, conforme Ulysséa (2004, p. 219), “dispôs-se a fazer, mas não perdeu a ocasião para, num requinte de maldade, presentear o povo odiado com um edifício que se há de erguer como um monumento de desafio à pretensão de progresso de Laguna”.

Surgia, enfim, no *core* da Orla Central, a Estação Ferroviária com o pátio demarcado.

Figuras 206; 207- Estação, Pátio e Mercado; Estação, Pátio e Igreja do Rosário. Ano de 1932



Fonte: <http://diariodosul.com.br>. Acesso:15/08/2016 Fonte: Acervo de Andresa Abreu⁴⁰¹

O pátio com a estação em atividade (figuras 206; 207), apresenta bom estado de conservação por sua condição de recém-inaugurada em 1932. Na imagem à direita, ao fundo sobre o outeiro, a Igreja de Nossa Senhora do Rosário já apresentando estado de abandono em um dos últimos registros, vindo a ser demolida um ano depois em 1933. Acima da estação,

⁴⁰¹ Disponível em: <https://www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/photos>. Acesso: 20/08/2016.

ainda na imagem à direita, a chaminé da Usina Termoelétrica situada no sopé do morro e à margem da ferrovia representa o símbolo emblemático da era industrial em seu tubo fumegante, a *Coketown*.

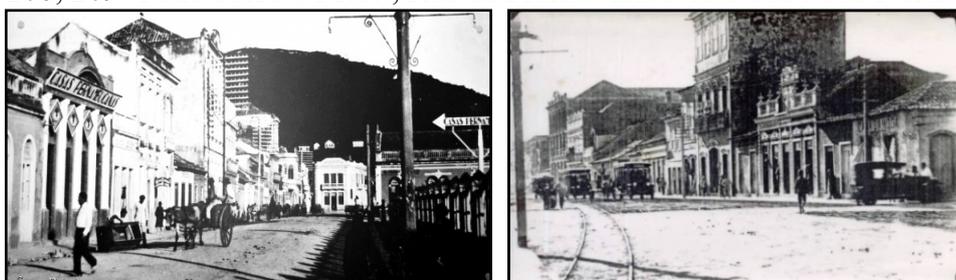
As inovações técnicas modificam a dimensão e a intensidade do meio urbano, assim como alteram os usos e o tamanho das edificações. Elas estão principalmente relacionadas com os ciclos econômicos. As inovações, de acordo com Allain (2004, p. 27), “agem de forma interativa com os modos de vida, escolhas residenciais, fatores de localização de negócios”.

As estações das estradas de ferro se caracterizavam como o ponto focal das vias de comunicação, por ela as pessoas chegavam às “modernas” cidades. Porém ao tomar para si, a importância vital de ser a porta da cidade, o entorno do pátio da estação assume a similar função de ser a praça central, mesmo que de maneira efêmera. A praça central não precisa ficar longe da estação e, neste sentido, “é certamente desejável que o viajante possa, assim que sair da estação, ver os edifícios do centro da cidade”⁴⁰².

Enquanto componente arquitetônico, a estação surgia como a imagem simbólica que suplantaria as imagens do passado. Os demais elementos da composição urbana se adequariam à sua implantação. Com efeito, as fachadas do edifício dos viajantes, de acordo com Zucconi (2009, p. 175), “servem para enquadrar novos eixos, dos quais a própria estação constitui o elemento instituidor”.

Na Laguna, assim como pelas mais remotas partes do mundo, a Estação Ferroviária era a expressa manifestação do anseio de progresso técnico representado simbolicamente pela presença de um cavalo de ferro, conciliando cidades, trilhos e estações ferroviárias, atraindo o comércio ao seu entorno, convergência do movimento, formando praças comerciais, o lugar do encontro.

Figuras 208; 209- Pátio Ferrov./Merc., Rua da Praia. Vista Norte-Sul e Sul-Norte. C. 1933



Fonte: Diário do Sul

⁴⁰² Conforme Raymond Unwin (Apud: CHOAY, 1979, p. 232).

A Estação da Laguna, embora contestada em relação à sua dimensão, apresentava harmonia estética e proporções adequadas à composição do Conjunto Arquitetônico da fachada da Orla Central. Porém, “a Laguna” não se conformava, pois, conforme afirma Ulysséa (2004, p. 219), “o edifício da nova estação era um prediozinho tão minúsculo e tão banal que em qualquer vilarejo próspero seria recusado, como presente de gregos”.

As ferrovias com suas estações, lugar carregado de imaginário social, tornaram-se símbolos de uma época, onde a modernidade apresentava sua expressão máxima no trem de ferro, arrastando locomotivas e vagões, serpenteando em meio a vales e montanhas, deixando em seu rastro o lenço ao vento da fumaça escura. Os caminhos de ferro conduziam aos trilhos da revolução industrial em seu símbolo mais emblemático de progresso fundado num aparato de alto grau tecnológico, à época. A máquina a vapor associada às ferrovias abriu o mais extenso caminho, despontando a gigante locomotiva em sua plenitude composta de ferro.

Este local, onde está estabelecido o porto, representa um lugar central que induz as atividades principais, centro de negócios, conexão de transportes, principais estabelecimentos comerciais, escritórios de empresas, o ponto das trocas com o exterior. Com efeito, a evolução dos transportes e das praças de mercado formam duas grandes forças que atuam na transformação das cidades.

Na Orla Central desde 1908, a ferrovia operou o embarque e desembarque de passageiros por 35 anos, quando a estação ferroviária retornou ao Campo de Fora em 1943. Neste período, as instalações junto ao porto passaram por fases distintas.

Tabela 15- Fases da Estação Orla Central da Laguna

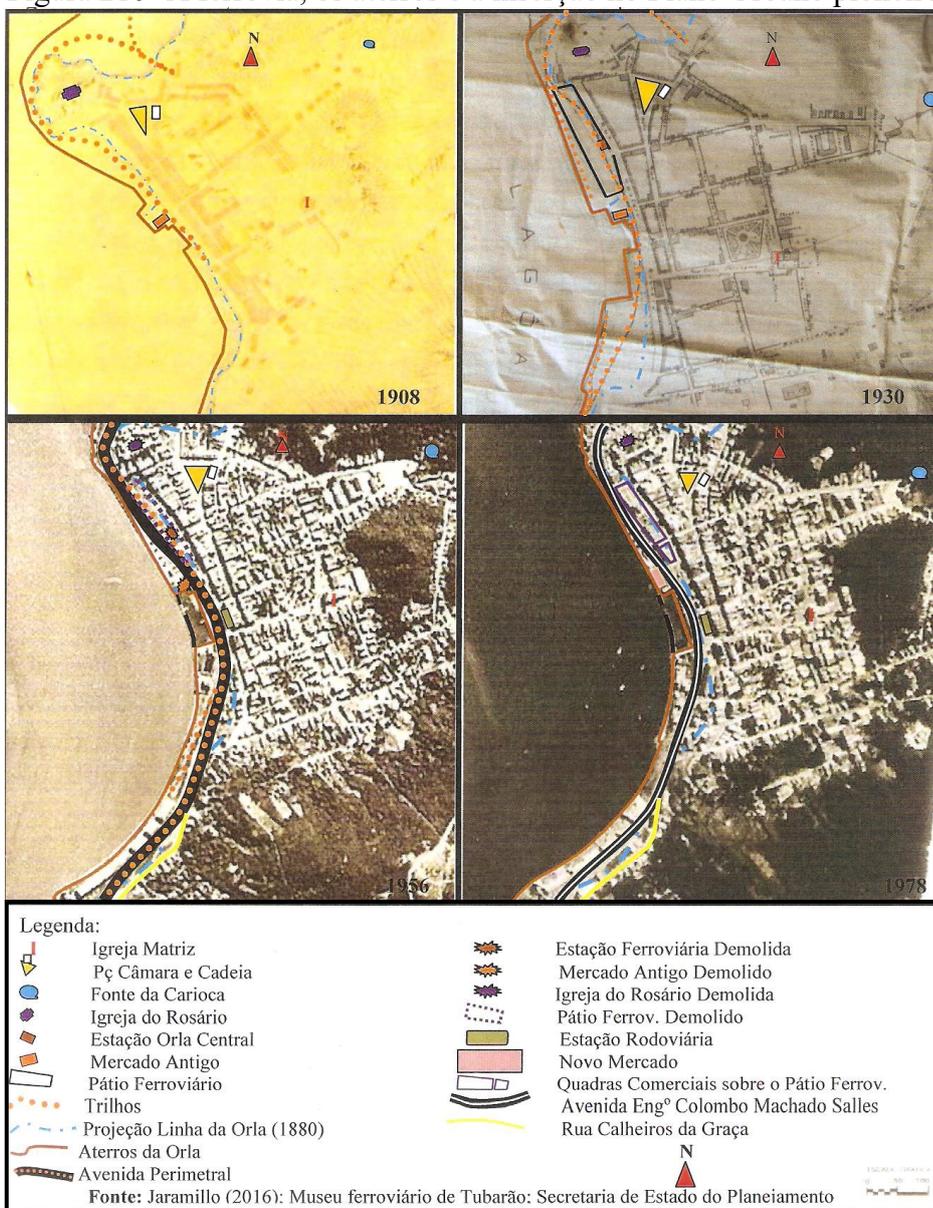
Início	Instalação	Fim
1908	Casa Cml Chico Careca	1917
1917	Vagão Estação	1927
1930	Estação Orla Central	1943

Fonte: Zumblick (1987); Guedes Júnior (1994); Ulysséa (2004)

A partir de 1939, a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, realiza o processo de modernização da abandonada Estação do Campo de Fora, objetivando reativá-la. Conforme salienta Guedes Júnior (1994, p. 55), “anos mais tarde, devido ao enorme movimento e onde um trem de passageiros não era mais comportado no centro da cidade, a estação retornou para o Campo de Fora”.

A inauguração da Estação ferroviária junto ao porto e, quase concomitantemente, a implantação da via carroçável de ligação à capital, em 1932, afirmam-se como marcos deste período, o que categoricamente se pode atribuir como um ponto intermediário com o caráter de um vetor indicativo de um tempo que há de vir, um “ponto de inflexão”. Por fim, o pátio com a estação ferroviária em atividade e apresentando bom estado de conservação reinariam pela década de 1930, perdendo sua função com o avanço do modal rodoviário e a instalação da estação rodoviária na metade dos anos 1940.

Figura 210- A ferrovia, os aterros e a inserção no Plano Urbano pioneiro



A análise comparativa dos elementos presentes nos mapas, plantas e fotografias possibilita compreender a construção gradual deste processo de composição da forma urbana relacionada à ferrovia na Orla Central da Laguna.

A Thereza Christina atendia as reivindicações para a retirada da estação do Centro, conforme Zumblick (1987, p. 172), “o mesmo movimento popular que, em 1908, conseguiu trazer para o centro urbano os trilhos da ferrovia, voltou a trabalhar em sentido inverso e, finalmente, levou a estação, em novo prédio, para o Campo de Fora”. Efetivamente, o desperdício de espaço nas áreas centrais pelos pátios ferroviários, de acordo com Mumford, (2008, p. 549), “somente aumentava sua mais rápida expansão para fora dela, pois só se justificavam economicamente em campo aberto”.

A continuidade do traçado “extra-muros” na Orla Central, acrescentou espaço, perpetuando a concentricidade estabelecida no primevo plano urbano. As praças civil, religiosa e do mercado com o avanço para além dos “muros” se integrariam aos jardins e pátios originados, ganhando extensões a própria praça central com a ampliação e conexão dos espaços junto à orla, centralizados na praça do mercado. O espaço urbano, conforme Allain, (2004, p. 05), “é uma linguagem espacial através da qual um sistema social expressa os usos e valores de uma sociedade, significados simbólicos. Nesse sentido pode-se afirmar que devemos conceber a cidade como uma cultura”.

A maximização das trocas combinada com a otimização dos deslocamentos pela implantação da estação ferroviária impõe a convergência de fluxos às principais rotas vindas de fora da cidade em direção a um ponto focal. Este ponto pode ser o porto ou qualquer local de encontro de vias, onde se forma a praça do mercado. A estrada de ferro com a implantação da estação valoriza este lugar como espaço de peregrinação na modernidade, pois, conforme Benjamin (2007, p. 640), “nunca existiu um instrumento com tanto poder para religar os povos esparsos”.

O lugar em que se implanta o mercado, principalmente junto ao porto, atrai a convergência das vias de transportes, dinamizando as trocas e concentrando o destino dos deslocamentos, constituindo-se em um ponto focal convergente dos fluxos, impondo às ruas pioneiras do **plano urbano** a lógica desta influência em sua origem formal, as linhas funcionais da fundação urbana.

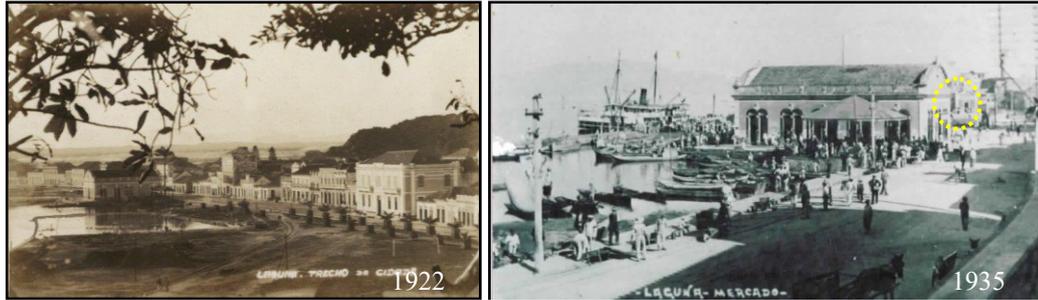
O Mercado Público é, de acordo com Teixeira (2002, p. 85),

senão o último, um dos últimos espaços urbanos da cidade a resguardar o conceito de centralidade. Muito mais do que um cenário é um lugar público, pleno de

vitalidade. As contradições e discontinuidades, deste processo, podem ser superadas pelo objetivo: preservar o *locus* urbano, o lugar identitário, onde podem ser as festas, os traços originais da fundação, da origem urbana.

Uma visão da Orla Central e da estação postada no lugar do Mercado pode ser observada nas imagens:

Figura 211- Caís Sul, C. 1922 Figura 212- Mercado/Caís Central, Estação. C. 1935

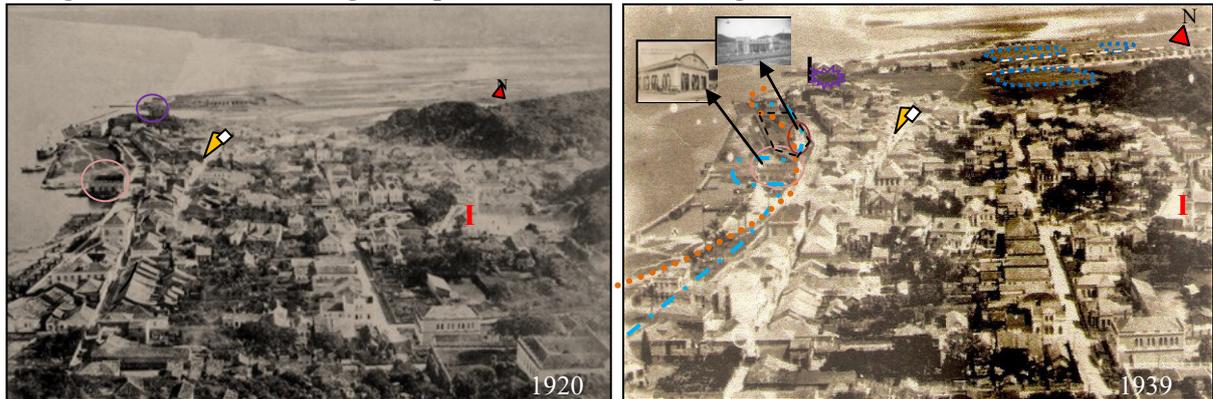


Fonte: diariodosul.com.br. Acesso em 15/08/2016 Fonte: Acervo de Dalmo Mendes Faisca

A região da Orla Central ao Centro e lado Norte da Rua da Praia, a partir do Mercado, seria onde se concentrariam as principais casas comerciais e a instalação do pátio ferroviário com a ampliação da retroárea do caís que ganharia prioridade neste primeiro momento.

Duas fotografias tomadas do mesmo ponto e abrangendo a mesma área em momentos distintos contribuem para algumas reflexões.

Figura 213- Centro e Lagoas Cpo de Fora. C. 1920 Figura 214- Centro/Aterros. C. 1939



Legenda:

<ul style="list-style-type: none"> I Igreja Matriz ▲ Praça de Câmara e Cadeia Estação Ferroviária Mercado Público Igreja do Rosário Pátio da Estação Ferroviária 	<ul style="list-style-type: none"> - - - Projeção Linha da Orla/1880 ● ● ● Trilhos 1908 ✶ Igreja do Rosário Demolida (1933) ● ● ● Chaminé da Usina Termoelétrica ● ● ● Lagoas do Campo de Fora
--	---

Fonte: Acervo de Dalmo Faisca (Marcações do Autor)

O contraste entre a região morfológica Orla Central e a malha do plano primevo apresenta clara estratificação resultante dos distintos períodos morfológicos de seu desenvolvimento. As fotografias registram momentos singulares e emblemáticos para o entendimento da influência da ferrovia na configuração da Orla Central. A passagem entre as décadas de 1920 e 1940 deixam marcas que atestam a transformação na forma urbana, principalmente no espaço da orla com a construção da estação ferroviária em 1930 e a delimitação do pátio. A cada momento histórico pela rede de relações dadas ao funcionamento econômico, de acordo com Santos (2012, p. 90), “o que se convencionou chamar de região aparece como o melhor lugar para a realização de uma ou determinadas atividades”.

A partir de 1920, o aterro no Cais Norte está concluído; o Mercado, construído em 1898, permanece em funcionamento até agosto do ano de 1939, quando num chuvoso domingo, um incêndio o deixou em ruínas, vindo a ser demolido 06 anos depois em 1945. Ao fundo da estação, o edifício do Correio do Sul construído em 1931 com três pavimentos marca o tempo de inauguração da estação ferroviária; acima deste, a Igreja de Nossa Senhora do Rosário ausente da cena urbana desde 1933, quando foi demolida.

Subsequente a este período, se dá a reestruturação do espaço público da Orla Central com a retirada da estação ferroviária, a construção da estação rodoviária, postos de combustíveis, Cine Teatro Mussi, Capitânia dos Portos, o novo Mercado Público e o estabelecimento de uma quadra comercial sobre o desativado pátio ferroviário, além da implantação da Avenida Colombo Machado Salles sobre o traçado da Avenida Perimetral e dos trilhos, uma vez estes erradicados. A cada mudança, fruto de novas determinações de parte da sociedade, conforme Santos (2012, p. 75), “não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente”.

A exploração do carvão em larga escala a partir de 1919 foi o grande propulsor deste ciclo de prosperidade, repercutindo sobre a arquitetura e a melhoria das ruas e vias de acesso. Afinal, enquanto terminal marítimo e ferroviário, Laguna tinha intensa atividade comercial com a chegada e partida de navios e o trânsito intenso da ferrovia trazendo consumidores e comerciantes com regularidade.

A Ferrovia permaneceu em atividade junto à Orla Central sem o estabelecimento de uma edificação específica à estação por 22 anos e somente com a sua construção se dá a demarcação do pátio em 1930. Frente ao Mercado, os trilhos avançavam sobre a Rua da Praia.

A chegada dos trilhos trouxe significativas modificações com a criação de amplo espaço de retro área no cais norte.

Até a década de 1930, a parceria porto-ferrovia se mostrou promissora, dinamizando e alavancando a relação porto-cidade. Entretanto, o porto da Laguna começa a perder preponderância no transporte de cargas e passageiros, quando a partir de 1932 a sede municipal é ligada à capital do Estado pela implantação da estrada de rodagem.

Esta situação perduraria durante o período de domínio do transporte marítimo e ferroviário, coincidindo com a consolidação do complexo carbonífero catarinense até a década de 1950. A navegação de cabotagem no porto da Laguna, a partir dos anos 1930, cai gradualmente à medida que o meio de transporte rodoviário ganhou espaço.

Com o retorno da Estação Ferroviária ao Campo de Fora, a expansão da cidade na **Região Morfológica Campo de Fora/Progresso** tenderia a acelerar-se, adicionando-se esta área à continuação da “Cidade da Laguna”. Afinal, conforme preconiza Poëte (1967, p. 53), “a estação que está a certa distância da cidade, a esta, tende de imediato a se juntar”.

Na década de 1940 com a população se aproximando dos 35.000 habitantes, Laguna ainda apresentava seus traços de cidade polo comercial com o embarque de carvão e o acentuado movimento na Rua da Praia, os veículos automotores já marcavam forte presença na área urbana. Com a exploração do carvão e o escoamento em boa parte pelo seu porto, Laguna manteve considerável movimentação portuária, ainda durante a primeira metade dos anos desta mesma década.

Figura 215- Panorâmica Laguna, os depósitos de carvão e o Porto, datada de 23/Jul. de 1940.

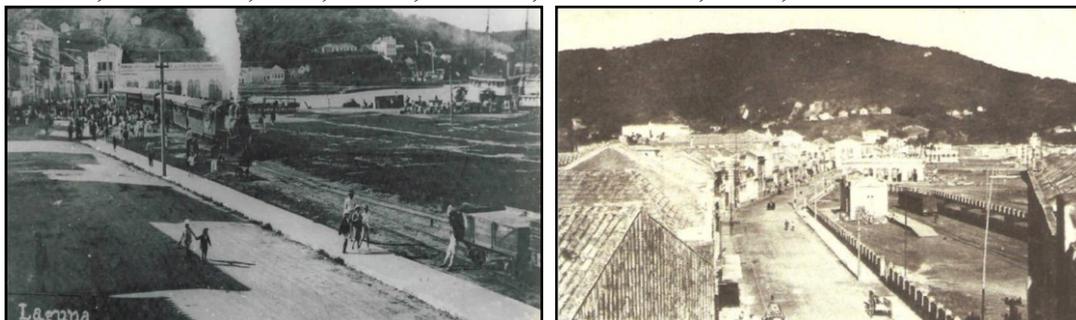


Fonte: Acervo Andresa Elias Abreu. Disponível em: asmileumashistóriasdelaguna.com.br. Acesso em: 20/06/2016

Pode-se inferir ao período entre 1930 e a primeira metade dos anos 1940, o momento em que Laguna respira os promissores “ares do progresso” movidos pelo intenso movimento no embarque de carvão junto à orla e a circulação de passageiros passando pela cidade rumo ao Rio Grande do Sul por via rodoviária e para as cidades do sul catarinense pela via férrea com a estação alocada no Campo de Fora. Neste momento, o Porto no Magalhães estava sendo modernamente equipado para o embarque do carvão em larga escala.

Porém, ao findar a década de 30, a Laguna perderia o principal componente de uma arquitetura singular na Orla Central Portuária. O incêndio do Mercado Público levaria à demolição ainda no ano de 1940.

Figuras 216; 217: Trem, Caís, Merc., C. 1927; R. da Praia, Pátio, Est. e ruínas Merc. C. 1940



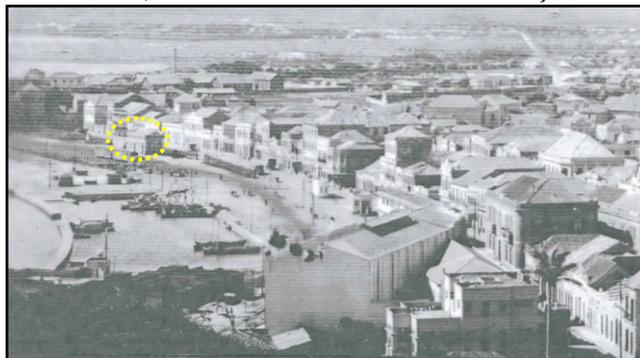
Fonte: Acervo de Dalmo Mendes Faisca. Projeto Memórias de Laguna- UDESC

As ruínas do Mercado Público, após incêndio ocorrido em 1939 (figura 214), o qual viria a ser demolido no ano seguinte, marca um ponto de inflexão no uso dos espaços da orla com a estação e o pátio da ferrovia no ano de 1940. A área do pátio cercada daria espaço à construção de estabelecimentos comerciais, juntamente com a retirada e afastamento do Mercado que cederia lugar à passagem da Avenida Perimetral junto aos trilhos, depois denominada Colombo Machado Salles.

A inauguração da estação rodoviária em 1945, concomitantemente a demolição do mercado, em frente ao caís do porto e o retorno da Estação Ferroviária para o bairro Campo de Fora caracterizam o desfecho deste dinâmico período que representa a mudança de vetor na economia e na configuração urbana da Laguna pela estrutura herdada da ferrovia.

A imagem traz um dos últimos registros da presença da estação ferroviária na Orla Central.

Figura 218- O Cine-Mussi, o Mercado demolido e a Estação Ferroviária. C. 1950



Fonte: asmileumashistóriasdelaguna. Acesso em: 22/08/2016

A imagem registra a Estação Ferroviária em convivência com a Estação Rodoviária e o Cine Mussi, um ano antes de ser demolida. Com o fim do embarque do carvão na Orla Central no início dos anos 1940, uma série de modificações seria imposta com demolições e novas edificações num processo de adaptação, adição e substituição. Na Orla Central, o espaço do pátio ferroviário foi adaptado à implantação de quadras comerciais, adicionadas edificações e o Mercado substituído.

O período entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX trouxe a elevação de edificações singulares na Orla Central da Laguna com a instalação de melhorias e equipamentos, o primeiro hotel na Rua da Praia com a ferrovia em operação (1884), o Mercado Municipal em 1897, o avanço dos aterros na orla a partir de 1908, a Estação Ferroviária em 1930, o Edifício do Correio do Sul em 1931, a estação Rodoviária em 1945; o Cine-Teatro Mussi em 1950 e a Capitânia dos Portos em 1954, ainda o Novo Mercado (1957).

Tabela 16- Edifícios Notáveis na Orla Central da Laguna

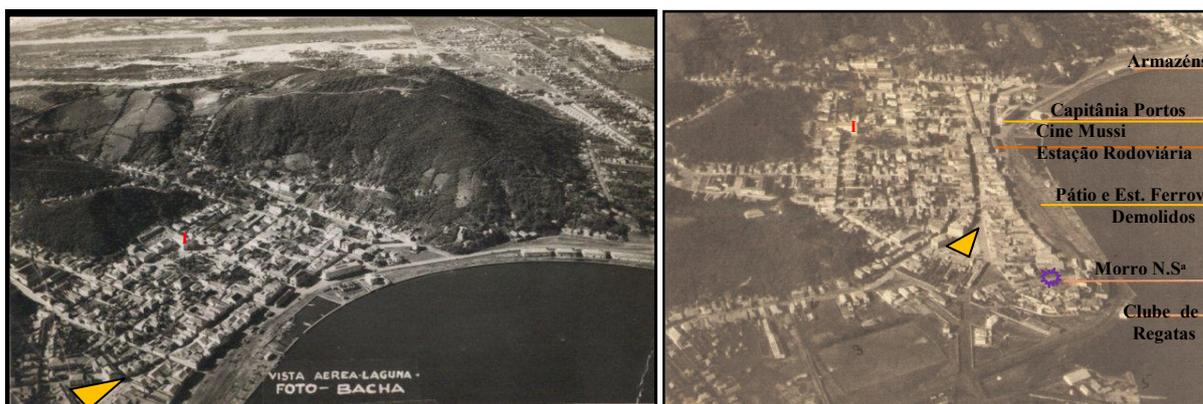
Ano de Construção	Edifício	Situação Atual
1845	Igreja do Rosário	Demolida em 1933
1897	Antigo Mercado Público	Demolido em 1940
1930	Est. Ferrov. Orla Central	Demolida em 1951
1931	Correio do Sul	Preservado
1945	Estação Rodoviária	Demolida em 1988
1950	Cine Mussi	Tutelado pelo IPHAN
1954	Capitânia dos Portos	Em atividade
1957	Mercado Público Atual	Reformado recentemente

Fonte: Ulysséa (2004); Guedes Junior (1994); Lucena (1998).

Para preservar as edificações remanescentes na Orla Central e o conjunto edificado do Centro Histórico, em 1985, delimitou-se uma poligonal que abrange 1,2 km² com aproximadamente 700 edificações que formam uma composição arquitetônica com características singulares edificadas a partir do século XVIII e que expressam pela aglutinação de diferentes épocas a continuidade da evolução histórica da Laguna. Conforme Choay (1979, p. 127), “a conservação dos monumentos do passado não é uma simples questão de conveniência ou de sentimento. Pertencem em parte àqueles que os construíram, em parte a todas as gerações que virão depois de nós”.

A cidade se adequava ao avanço do transporte rodoviário que a mantinha estrategicamente na passagem para o Rio Grande e Sul de Santa Catarina.

Figuras 219; 220: Orla Central e Aterros. C. 1951; Orla Central, visão longitudinal. C. 1952



Fonte: Foto Bacha

Fonte: Lucena (1998, p. 128)

As fotografias registram momentos singulares e emblemáticos para o entendimento da interferência da ferrovia como determinante do traçado e ocupação urbana ao longo da Orla Central. Para demarcar o ano de demolição da estação ferroviária, cabe observar sua presença no ano de 1950 (Figura 216) e sua ausência no ano seguinte, portanto, 1951 (Figura 217). Para entender a cidade como se apresenta aos nossos olhos, se faz necessário perceber a sua formação histórica. As transformações na forma das cidades históricas, conforme Conzen (1988, p. 253), “resulta de processos seculares de alteração morfológica, acionados pela sociedade em resposta às sucessivas mudanças nas suas necessidades sociais, políticas, econômicas e culturais dentro de um amplo contexto histórico e regional”.

As transformações claramente perceptíveis marcam fortemente a transição entre os períodos evolutivos, ferroviário e rodoviário, que remetem a dois fundamentos de **base Conzeniana**, a ligação entre tomada de decisão política e forma urbana, assim como a relação entre períodos morfológicos e processo tipológico com a introdução de uma tipologia arquitetônica relacionada à modernidade. A relação entre tomada de decisão e forma urbana tem a ver, segundo Whitehand (2013, p. 49), “com o modo como inúmeras decisões isoladas se combinam para criar um conjunto de regularidades sobre o território”.

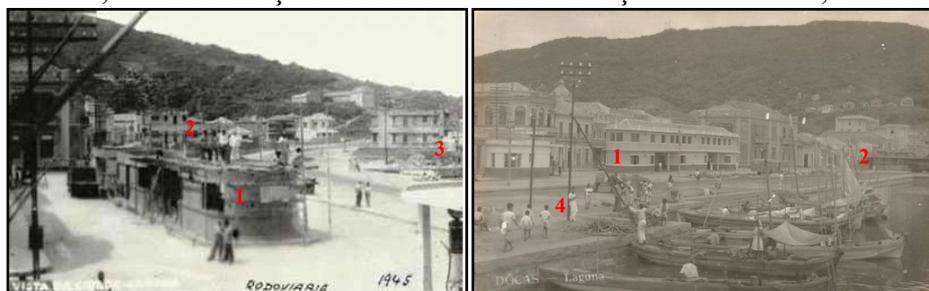
A década de 1950 em Laguna é marcada pela inauguração do Cine Teatro Mussi na Orla Central com uma inserção urbana circular em ponta de quadra na esquina em estilo Art Déco. Em Santa Catarina, conforme salienta Teixeira (2009, p. 91), “a modernidade se fez representar, em um primeiro momento, por arquiteturas como as de tendências Art Déco”.

O avanço do modal rodoviário traria a circulação de ônibus pela área urbana consolidada entre o Progresso e o Magalhães e que logo alcançaria a orla oceânica balneária.

A “valorização do litoral” cria uma imagem de modernidade o que levaria a revitalização dos espaços da orla central, mas mantendo o lugar do mercado, ao mesmo tempo, aprimora e adéqua a conexão rodoviária entre bairros com a Avenida Perimetral entre os trilhos da ferrovia.

A cidade reorganizava seu espaço e a ferrovia deixou sua contribuição com os trilhos e os aterros junto à orla e na área das lagoas do Campo de Fora. Logo depois que a estação ferroviária do centro é desativada em 1943, a estação rodoviária entrava em atividade no ano de 1945.

Figuras 221; 222- A Estação Rodoviária em construção e conclusão, ano de 1945



Fonte: asmileumashistóriasdelaguna. Disponível no Facebook. Acesso em 14/06/2016

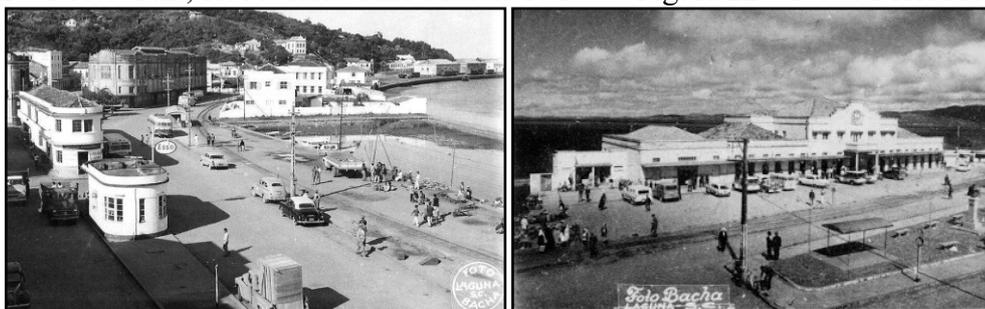
Cabe destacar a fundamental importância dos fatos urbanos, datação de edifícios para balizar a pesquisa. A construção da Estação Rodoviária (1) foi um momento emblemático, marcando a gradativa substituição no modal do transporte de cargas e passageiros. O térreo do prédio da estação rodoviária destinou-se ao comércio, plataforma de embarque e guichês para venda dos bilhetes de passagem. No pavimento superior, lojas, estúdios, agências e escritórios. A construção em rápido andamento das obras levaria à sua inauguração ainda no mesmo ano em 1945. Ao fundo das imagens, o Cine-Teatro Mussi (2) em início de construção, a Capitânia dos Portos (3), o pátio com o Mercado demolido (4) e os trilhos da ferrovia em sua linha tênue seguindo ao Porto Carvoeiro Magalhães.

O edifício da Estação Rodoviária da Laguna ostentava um projeto moderno com suas extremidades arredondadas em arco, dando um formato oblongo ou elíptico à planta e impondo um alinhamento à futura edificação do Cine-teatro Mussi que teria sua construção iniciada ainda no ano de inauguração da rodoviária, 1945, e inaugurado no final de 1950. Os dois postos de combustíveis localizados entre a rodoviária e a *gare* ferroviária já apresentavam esta tipologia oblonga. O Cine-Teatro Mussi foi projetado seguindo esta sequência de formas arredondadas nos vértices com efeito sobre toda a fachada.

Além do Cine-Teatro Mussi, outro ícone da arquitetura Art Déco com simplicidade e sofisticação pelas ornamentações em linhas geométricas com predomínio do traço reto seria inaugurado na Orla em fins da década de 1950, o novo Mercado Público da Laguna. Mas, exemplar emblemático da arquitetura em Art Déco, de fato, o Cine Mussi consolidou este estilo que retrata em seus traços a época moderna, a era da máquina. A adoção deste estilo, segundo Gutierrez (2002, p. 568), “implica em uma inserção como novo estilo, como moda da qual nos apropriamos acriticamente”.

Com a Estação abandonada a partir de 1943, o movimento comercial da Orla ficaria na dependência do tráfego rodoviário na passagem pelo canal da barra da Laguna, levando ao estabelecimento de uma Estação Rodoviária na Orla Central que comporia, junto com outros edifícios implantados, um conjunto arquitetônico significativo em Art Déco.

Figura 223: Posto Gas., Rodoviária/Cine Mussi. C. 1955 Figura 224: Novo Mercado. C. 1975



Fonte: Foto Bacha

Fonte: Foto Bacha

O posto de gasolina, a estação rodoviária e o Cine Mussi com as esquinas oblongas, arredondadas, destacam a volumetria pelo alinhamento em arco inseridos na Rua da Praia junto ao porto e o Centro Histórico. O novo Mercado Público, outro exemplar em Art Déco inaugurado em fins de 1957, ao mesmo tempo em que ampliara as dimensões laterais em relação à antiga edificação, apresentava um recuo sobre o aterro do caís, abrindo espaço ao alargamento da via pública e a implantação da Avenida Perimetral aos trilhos.

No período que compreende a queda da atividade ferroviária na Laguna, fim dos anos 50 até a desativação e retirada dos trilhos no início da década de 1970, ocorre a renovação dos espaços na **Região Morfológica Orla Central** com o pátio de manobras da ferrovia sendo direcionado para o uso comercial e o modal rodoviário dominando a cena urbana, o ônibus substitui o trem e a estação rodoviária construída na entrada da Rua da Matriz ganha o status de porta da cidade.

A ligação rodoviária ao Sul pela passagem no canal da barra evidenciaria a região morfológica Magalhães.

Figuras 225; 226- Ônibus Florianópolis/Porto Alegre, balsa Canal da Barra. C. 1946/ 1950

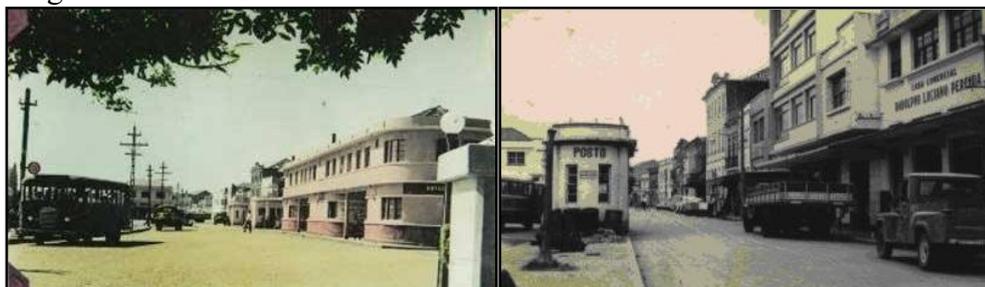


Fonte: http://diariodosul.com.br/tunel_do_tempo/1354/Travessia-da-balsa-em-LG.

Anteriormente a inauguração da ponte rodoviária no Canal de Laranjeiras, ambos, ônibus e trem, tinham destino ao Canal da Barra. A ferrovia de passagem pelo Centro com a instalação do porto carvoeiro no Magalhães e a estação ferroviária deslocada para o Campo de Fora. Já os ônibus, seguiriam pelo litoral, transpondo o canal da barra pela passagem de balsa. As estradas em condições ainda bastante precárias levavam os ônibus a realizarem boa parte do trajeto sobre a ampla faixa de areia entre o farol de Santa Marta e Torres, já no Rio Grande do Sul.

Os ônibus se adequavam ao atendimento a pequenas demandas de transportes de passageiros, trafegavam por vias que permitiam desvios em atendimento a remotas comunidades e com maior velocidade. Desta forma, apresentavam mais pontos de acessibilidade, tinham mais autonomia e flexibilidade para alcançar pontos inatingíveis pela ferrovia, proporcionando maior disponibilidade de horários.

Figuras 227 e 228- A Rodoviária e a Rua da Praia no início dos anos 1960



Fonte: asmileumashistóriasdelaguna. Disponível no Facebook.

A cidade, ainda por algum tempo, se beneficiou com o avanço do transporte rodoviário pela necessidade de transposição do canal da barra, via balsa, para o tráfego entre

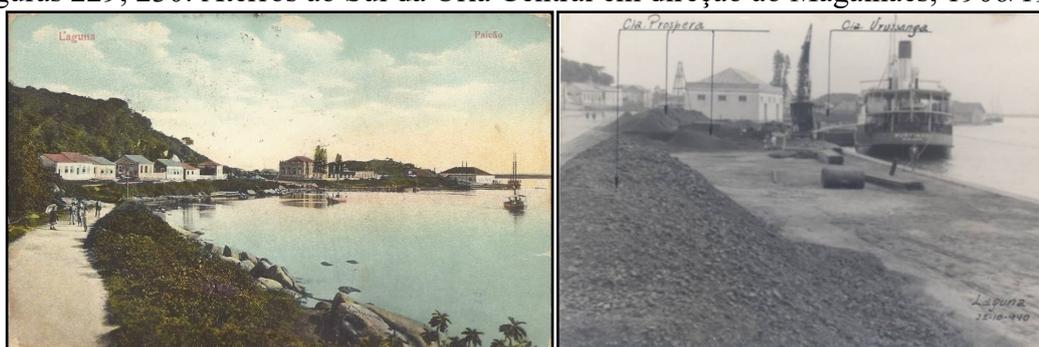
Florianópolis e Porto Alegre, estabelecendo-se a estação rodoviária junto ao antigo cais do porto na orla central. Entretanto, a construção da ponte rodoviária no Canal de Laranjeiras, junto à comunidade lagunense de Cabeçuda, desviaria o tráfego e estagnaria a atividade comercial na Cidade da Laguna.

Ao mesmo tempo, a passagem entre as décadas de 1950 e 1960 traria a substituição do pátio ferroviário por uma quadra comercial integralmente edificada. No processo de transformação da forma urbana, as principais modificações ocorrem no uso do solo, as quais conduzem a alterações no tipo edificado, taxa de ocupação, recuos e fachadas. Este processo que traz a ação sobre o espaço ao longo do tempo envolve a historicidade e seus registros sobrepostos, um palimpsesto.

O tipo de uso, por sua vez, é determinante da forma edificada e suas dimensões dispostas no lote. Susceptíveis às transformações, voláteis por sua obsolescência, as edificações se traduzem em vestígios materiais que possibilita determinar o momento histórico de sua construção por conterem aspectos culturais da sociedade implícitos em sua forma.

A cidade reorganizava seu espaço e a ferrovia deixou sua contribuição com a linha férrea, o pátio e os aterros criados para os depósitos e armazéns alinhados ao longo da Orla Central. À medida que os aterros vão sendo construídos na Orla Central Sul, em direção ao Magalhães, os depósitos de carvão se deslocavam naquele sentido.

Figuras 229; 230: Aterros ao Sul da Orla Central em direção ao Magalhães, 1906/1940



Fonte: www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/ Acesso em 18/11/2015. Acervo de Andresa de Abreu

A ferrovia avança sobre aterro no Caís Sul (Figura 230), criando pátios para descarga do carvão, exigindo acréscimos de solo sobre a linha da Orla (Figura 229), em direção à Ponta do Magalhães. A ampliação da ligação da Orla Central em direção ao Magalhães ganharia vulto com a retomada do embarque de carvão em larga escala, “O Dever” noticiava em 1919

que, “estão sendo ativados os melhoramentos da Rua Calheiros da Graça. A grande escavação que está sendo feita nessa movimentada rua, que liga a cidade com o pitoresco **arrabalde do Magalhães**, vem, como é natural, embelezá-la ainda mais, tornando-a mais larga e completamente nivelada”⁴⁰³.

Os diversos depósitos individualizados operados pelas Companhias Mineradoras ocorriam a céu aberto, distribuindo-se junto ao cais da Laguna nas extremidades Norte e Sul. A utilização destes depósitos estava com os dias contados pelo deslocamento do Porto Carvoeiro ao Canal da Barra. Consequentemente, a manutenção e permanência da ferrovia na Cidade da Laguna para atender ao novo porto carvoeiro estavam vinculadas às condições de entrada na barra para atracação dos navios. O Porto especializado no embarque do carvão arrastou o traçado dos trilhos, deslocando-se da Orla Central e percorrendo a linha longitudinal do Bairro Magalhães. Atualmente, a estrutura portuária atende ao Terminal Pesqueiro da Laguna, junto ao Canal da Barra.

Prematuramente, na Orla Central Portuária, os traços da Era Paleotécnica, a reboque da ferrovia e dos navios a vapor, tornaram-se objetos desvanecidos, um palimpsesto. Obstruída a percepção pela sobreposição das vias automobilísticas sobre o antigo leito da via férrea com a erradicação dos trilhos em 1973, trilhos, pátios e estações, mesmo ausentes, configuraram-se em elementos primordiais na forma da cidade.

No final da década de 1940 em decorrência da necessidade do abastecimento regular de carvão ao projeto siderúrgico resultante da política desenvolvimentista do Estado Novo ocorre a encampação da Thereza Christina e do Porto de Imbituba pela União, o qual concentrará os investimentos. Por este tempo, a Orla Central já apresentava os aterros concluídos, definindo a sua linha de costa e a edificação se renovava com demolições, adições e substituições.

Com a crescente demanda e a especialização do porto, o carvão se torna o produto principal e, a ele, a ferrovia dedicava prioridade, a energia dele proveniente movia o trem, o navio a vapor e a Usina Termoelétrica com sua saliente chaminé, junto ao Morro de Nossa Senhora. Ao mesmo tempo, a partir da década de 1960, a expansão urbana para as **Regiões Morfológicas Campo de Fora/Progresso e Magalhães** se acentua com o traçado herdado da linha do trem direcionando o eixo de expansão da malha urbana.

⁴⁰³ O Dever- Laguna, 15 de Julho de 1919.

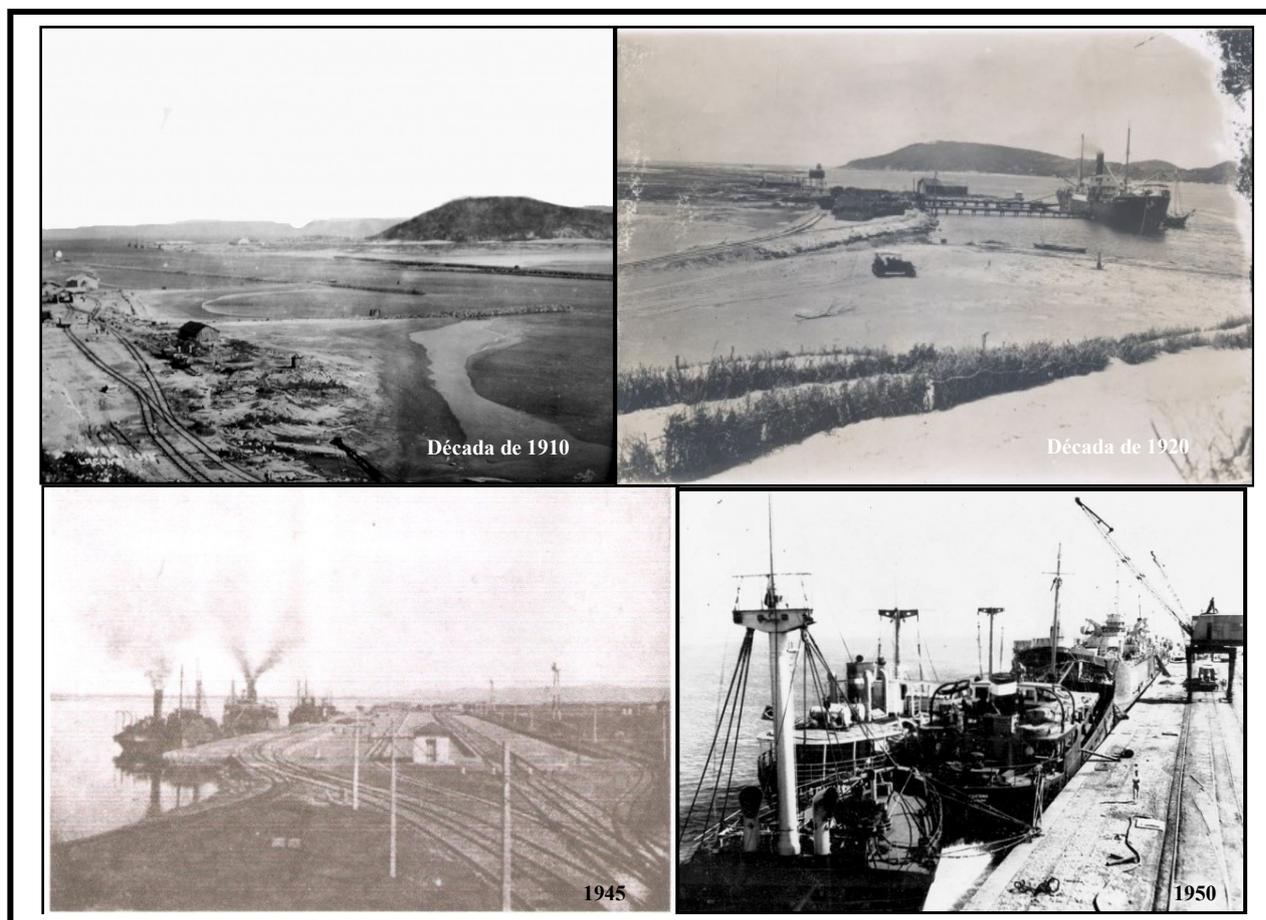
6.5 REGIÃO MORFOLÓGICA MAGALHÃES

Cada lugar é o resultado da combinação espacialmente seletiva de variáveis diferentemente datadas (SANTOS, 2012, p. 106).

A instalação do Porto Carvoeiro no Canal da Barra amplia a extensão do ramal ferroviário de Laguna, promovendo ações na configuração da área urbana contínua entre as regiões morfológicas Campo de Fora/Progresso e **Magalhães**. Este período de grandes transformações coincide com a encampação da Thereza Christina pelo governo federal e a ampliação dos investimentos oriundos do Projeto Siderúrgico Nacional para o transporte em larga escala do carvão à Companhia Siderúrgica de Volta Redonda na década de 1940.

O Porto Carvoeiro da Laguna em distintos momentos pode ser observado, a seguir:

Figuras 231;232- Magalhães. C. 1910/1920; Figuras 233;234- Porto Carv.. C. 1945/1950



Fonte: asmileumashistóriasdelaguna.; Memorial Casa do Agente Ferroviário ; www.biblioteca.ibge.gov.br

A criação do Porto Carvoeiro da Laguna, Decreto 11.676 de setembro de 1939, atraiu parte dos investimentos destinados ao Plano Siderúrgico Nacional com a construção e adequação do cais no Canal da Barra no Magalhães que entram em curso imediato à

publicação do referido decreto. O Porto Carvoeiro no Bairro Magalhães em sua especialização para o embarque do carvão estava equipado com guindastes elétricos, além de uma usina termoelétrica para seu funcionamento e ampla retroárea. A revitalização da condição portuária mantinha acesa a chama da esperança do contínuo desenvolvimento da Cidade da Laguna.

Contemporâneos, os investimentos na construção do Porto Carvoeiro da Laguna e a especialização do Porto de Imbituba com a ampliação e instalação de equipamentos adequados ao embarque do carvão revelam o grande volume de investimentos decorrentes do Plano Siderúrgico Nacional e a importância crucial do carvão catarinense favorecido pela intervenção estatal na economia, a partir da Revolução de 1930 e reforçado com a, conseqüente, instalação do Estado Novo.

Neste período, a Cidade da Laguna se expande para os aterros de onde emerge o Bairro Progresso e para o Magalhães com os trilhos da ferrovia cortando longitudinalmente o espaço para atingir o Porto Carvoeiro à margem do canal. A extensão dos trilhos ao Magalhães completaria a saga da Thereza Christina na Cidade da Laguna no ano de 1939, quando a ferrovia alcança o Porto Carvoeiro, percorrendo as Três Regiões Morfológicas em estudo.

Figura 235- Mapa Traçado da Ferrovia Contornando a Malha Urbana em distintos momentos



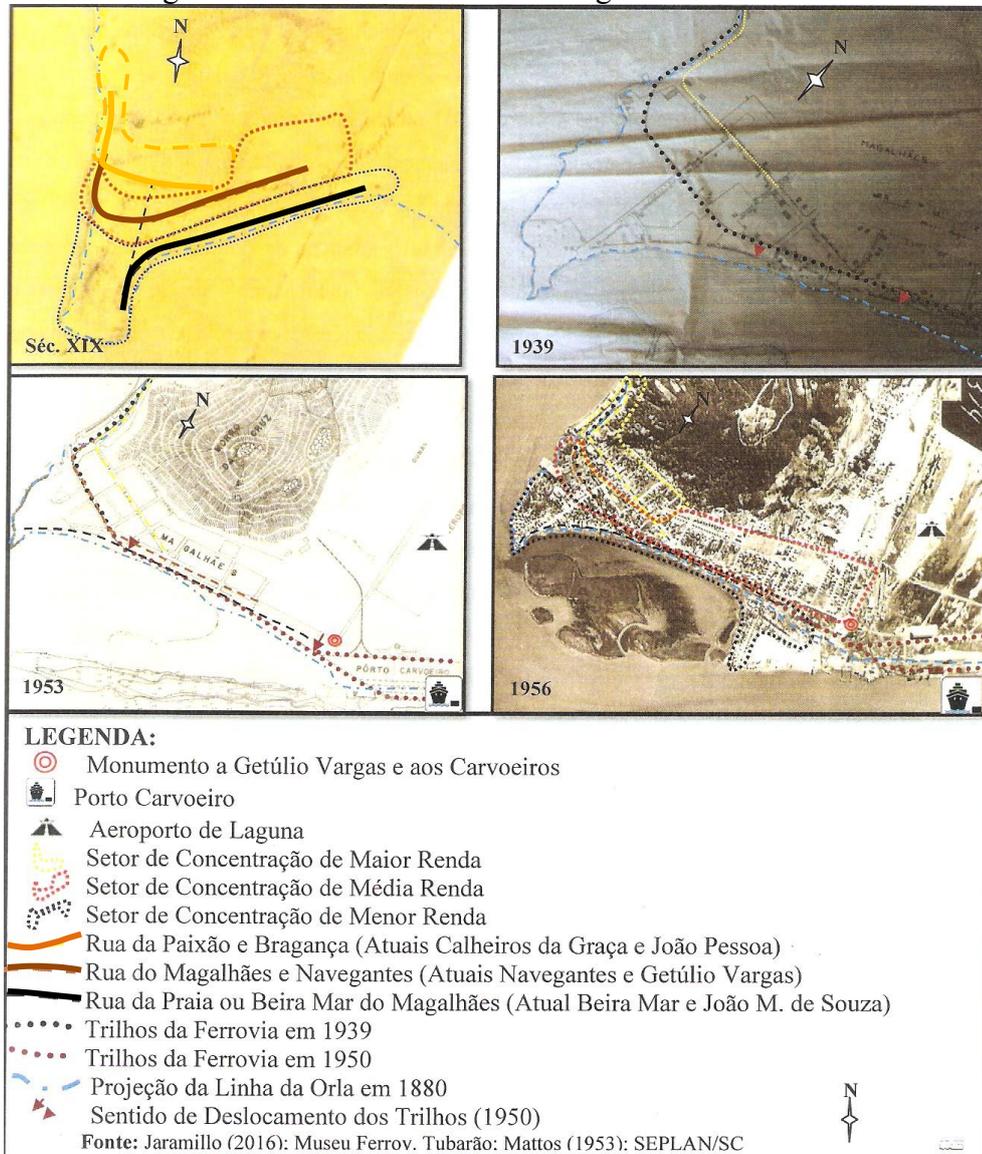
Fonte: Museu Ferroviário de Tubarão (Marcações do Autor).

Desde 1882 ao atingir o Campo de Fora, a Thereza Christina estenderia gradativamente seus domínios, influenciando sobre a forma urbana dos bairros contíguos a

“cidade”, alargando e dando contorno à Orla Central com a sua chegada ao porto em 1908 e sucessivos aterros que seguem na direção do Magalhães. A ferrovia atinge o Porto Carvoeiro em 1939, decorridos 57 anos após chegar à Laguna e 31 anos depois de ter alcançado a Orla Central. Os trilhos na Orla Central portuária, a partir deste momento, passariam a servir, quase que exclusivamente, à passagem do trem em direção ao novo porto.

Um panorama da ocupação urbana do Magalhães desde o século XIX até o advento da ferrovia, alcançando o Porto Carvoeiro, pode ser observado nos mapas e fotografia aérea de 1956:

Figura 236- O Plano Urbano do Magalhães e a Ferrovia



Apesar da sobreposição dos elementos de análise, os mapas e a fotografia aérea, compilando os levantamentos efetuados entre o século XIX e o ano de 1956, ilustram a evolução urbana da **região morfológica Magalhães**, onde se percebe o avanço da malha com a implantação do Porto Carvoeiro às margens do canal da Barra da Laguna. Enquanto símbolo de progresso, a ferrovia irrompe pelo setor de média renda na extensão da Rua dos Navegantes, atual Getúlio Vargas.

O Magalhães adensara a partir de três bolsões de expansão. O primeiro como extensão da Rua da Paixão (atual Calheiros da Graça) desenhou-se, ainda no século XIX, franjas compreendidas por chácaras, residências tipicamente urbanas nos dois eixos principais, a Rua Bragança (atual João Pessoa), onde as chácaras se estendem até à margem do morro, área gradativamente ocupada pela população de maior renda com as parcelas pouco adensadas, apresentando amplas áreas livres intraquadras. O segundo, o “Caminho do Magalhães”, a Rua do Império que na sequência denominava-se dos Navegantes, setor de média renda. Outra mancha de ocupação estendeu-se ao longo da praia do Saco do Magalhães, onde hoje está a Rua João Manoel de Souza e Prefeito Guimarães Cabral, com a peculiaridade das ocupações litorâneas de baixa renda, caracterizadas por parcelas de pequenas dimensões e a ocupação quase total do lote, suprimindo espaços verdes no interior das quadras. A “valorização do litoral” contribuiria para expandir a cidade na direção do Magalhães, ganhando vulto a partir da década de 1950 com a ligação viária ao Mar Grosso pelo estabelecimento do aeroporto.

A comparação entre as plantas de 1939 e 1953 com a fotografia aérea de 1956 demonstra o deslocamento dos trilhos da via ocupada por camada de média renda para a de baixa renda na Rua da Praia, a Beira Mar do Magalhães. Perdendo prestígio com o barulho, a fumaça e o trepidar da passagem do comboio, a via férrea é deslocada para o “lado de lá” da Praia, junto ao Saco do Magalhães tradicionalmente ocupada por pescadores e trabalhadores urbanos de baixa renda.

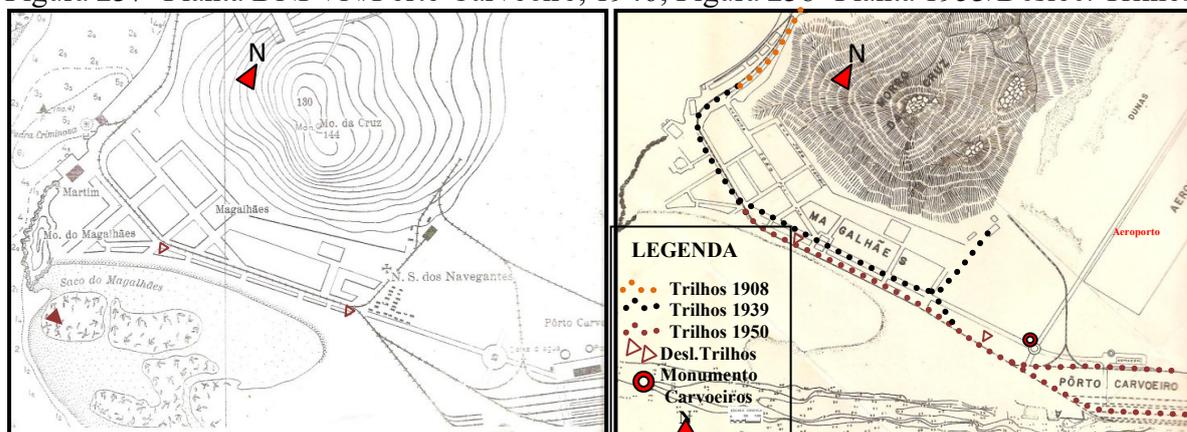
Os registros da planta de 1953 e fotografia aérea de 1956 também demonstram que o acesso carroçável ao Balneário Mar Grosso pelo Magalhães se deu com a implantação do Porto Carvoeiro e do aeroporto. Desta forma, até então, o Magalhães tinha como única via de acesso carroçável à cidade pelo contorno da Orla Central, traçado acompanhado pela ferrovia.

Mesmo com a valorização das áreas litorâneas, no Magalhães as ocupações de menor renda se manteriam ao longo da orla, alargando-se com os aterros sobre o Saco do Magalhães.

A escolha pelas classes de mais alta renda para o estabelecimento de chácaras na porção da planície junto ao sopé do Morro do Magalhães, assim como as permanentes obras de construção dos molhes e desassoreamento do Canal da Barra, a atividade da pesca que impulsionou ao estabelecimento da comunidade litorânea formada por pescadores, marinheiros e portuários, assim como a fixação de trabalhadores urbanos e funcionários públicos que levaram à fixação da concentração populacional por renda nas mesmas áreas escolhidas ao longo do século XIX até a primeira metade do século XX, seguindo pelos dias atuais.

Cabe uma análise comparativa entre e a Planta do DNPVN do ano de 1946 com a Planta do Plano Pró-Siderúrgia Vitória-Laguna de 1953.

Figura 237- Planta DNPVN/Porto Carvoeiro, 1946; Figura 238- Planta 1953/Desloc. Trilhos



Fonte: Diretoria de Hidrografia e Navegação (1946)- DNPVN; Fonte: Mattos (1953) (Marcações do Autor).

A Planta da Diretoria de Hidrografia e Navegação datada de 1946, pelo detalhamento da ferrovia em direção ao Porto Carvoeiro no Magalhães, revela a posição dos trilhos sobre a Rua dos Navegantes e Getúlio Vargas. Na passagem para a planta de 1953, percebe-se o deslocamento dos trilhos para a Rua da Praia do Magalhães, podendo-se balizar a alteração por volta de 1950, a qual realizou a conexão direta entre o “Caminho do Magalhães” e a Rua da Praia, atual João Manoel de Souza e Prefeito Guimarães Cabral, deste mesmo bairro. Conforme Lucena (1998, p. 104), “uma nova rua também foi aberta sobre o aterro, ligando a rua da Praia até o Caminho para o Magalhães “dividindo” este trecho do aterro em duas partes”.

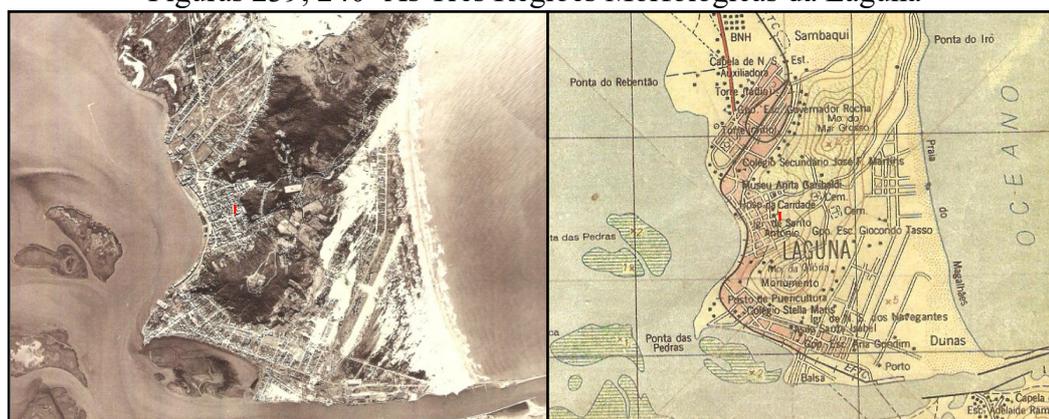
Nas plantas, se mostra bastante reveladora a influência da ferrovia, enquanto indutora do traçado urbano que viria a se configurar entre 1946 e 1953, conforme revela a análise com as quadras alongando-se no sentido longitudinal aos trilhos. De acordo com Lucena (1998, p.

42), “o prolongamento da estrada de ferro até a proximidade dos molhes, na saída do canal, atraiu a expansão da atividade comercial e outras melhorias de infra-estrutura”. Evidenciam-se os trilhos em sua extensão longitudinal pelo Bairro Magalhães, bem como o acesso ao Porto Carvoeiro e o complexo de trilhos para o seu atendimento.

Pela planta de 1946, incontestavelmente, percebe-se que a linha férrea no Magalhães estabelece o eixo de expansão para onde o bairro se estenderia em direção ao Balneário Mar Grosso que teve sua ocupação iniciada pelo acesso ao mar através do morro, a partir do Centro. O Porto Carvoeiro, acompanhando o Canal da Barra, demarca o limite do avanço da urbanização do Bairro Magalhães em meados do século XX com a expansão urbana ocorrendo a partir daí para os Bairros Navegantes e Mar Grosso.

Para completar a análise em curso, bastante reveladora se mostra a comparação entre Fotografia Aérea de 1956 e a Carta do IBGE de 1976, contemplando as **Regiões Morfológicas da Laguna** em Estudo.

Figuras 239; 240- As Três Regiões Morfológicas da Laguna



Fonte: Fotografia Aérea de 1956 (SEPLAN/SC); Carta do IBGE de 1976 (Mapoteca/UFSC)

Conforme a fotografia aérea de 1956, o Bairro Mar Grosso tem sua ocupação original pelo canto norte da praia, através do acesso pelo morro, a partir da área central da Laguna. Na fotografia aérea, percebe-se como as quadras no Magalhães vão se estruturando no sentido longitudinal à linha férrea, apresentando uma configuração definitiva que se revela na Carta do IBGE realizada sobre fotografia aérea de 1969. O estabelecimento do Porto Carvoeiro em 1939 estendeu de forma rápida à ocupação sobre a área de dunas móveis e semifixas removidas para o aterro do “baixio do Magalhães” e a implantação do Aeroporto de Laguna. A comparação revela que no período 1956/1969, o Campo de Fora se estrutura sobre a “pera ferroviária” em quase abandono, prestes a erradicação dos trilhos que viria em 1973.

Observa-se que entre as décadas de 1950 e 1970, enquanto a Região Morfológica Campo de Fora/Progresso ainda se estruturava, o Magalhães já apresentava todo o arruamento definido com a configuração das quadras em expansão para a orla de mar aberto. A valorização do litoral ao qual no século XIX era atribuída a propagação de “miasmas”, agora ganhava outro valor com a difusão do banho de mar e da balneabilidade com o avanço da modernidade.

O Porto Carvoeiro da Laguna inicia um lento e gradual declínio em suas atividades, culminando no embarque exclusivo de carvão por Imbituba, a partir de 1955. Laguna experimentalista, numa mesma década, a esperança e a desilusão. O porto, inaugurado em meados dos anos 1940, definharia ao final desta mesma década e entraria nos anos de 1950, praticamente desativado. Mesmo assim, a Cidade da Laguna, sofrendo os efeitos da estagnação comercial, retoma o movimento da história ao desenvolver sua vocação natural pela incorporação de novos valores que se inserem ou adquirem novos significados. Afinal são indissociáveis, conforme Habermas (2002, p. 12), “revolução, progresso, emancipação, desenvolvimento, crise, espírito do tempo”.

A comparação entre imagens capturadas em diferentes momentos e ângulos possibilita a percepção da trama de configuração urbana na Região Morfológica Magalhães.

Figuras 241; 242; 243; 244- Curva/Caminho de Ferro, Visão Oblíqua/ Vertical. 1940 e atual

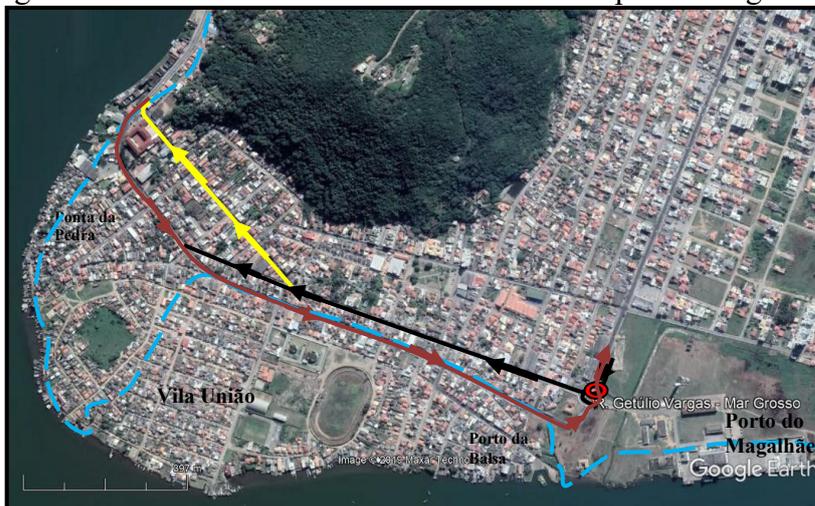


Fonte: asmileumashstóriasdelaguna; Ronaldo Amboni (facebook.com); Googlearth; (Marcações do Autor).

As Ruas Bragança (setor de maior renda) e o “Caminho do Magalhães” (setor de média renda) destacam-se pela dimensão e arquitetura do Colégio Stella Maris estrategicamente situado entre as entradas destas vias que conduzem ao interior (figuras 239; 240), um conjunto edificado marcante na bifurcação de acesso ao bairro que corrobora com a assertiva de Whitehand (2013, p. 48) em que, “as fronteiras entre regiões são muitas vezes marcadas pela robustez”. Tal estabelecimento de ensino criado em 1911, de acordo com Ulysséa (1956, p. 26), “foi transferido na década de 1930 para as atuais instalações na entrada do Magalhães”.

O traçado dos trilhos configuraria o eixo viário principal do Magalhães:

Figura 245- Os Trilhos e o Sistema Viário Principal do Magalhães



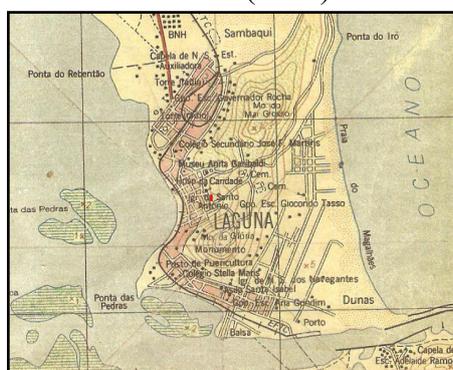
Fonte: Googleearth (Marcações do Autor). (—) Proj. Linha da Orla, 1880

Os traços do Plano Urbano, expressos no sistema viário, tendem a maior permanência no tempo como as ruas em arco em direção à Ponta da Pedra denunciando a linha da praia no Saco do Magalhães. A retirada dos trilhos e o aterro construído na linha da orla viriam a consolidar as vias e linhas principais do Plano Urbano da região morfológica em foco. A espinha dorsal do sistema viário está constituída pela Rua do Império, o “Caminho do Magalhães”, em sentido único ao porto até o Monumento aos Carvoeiros pela Rua da Praia do Magalhães, sendo a via de retorno pela Rua Getúlio Vargas, avançando pela Rua Bragança, atual João Pessoa. O encontro entre as ruas Getúlio Vargas, dos Navegantes e João Pessoa apresenta a solução que distribui e organiza o trânsito intra-bairro. Excetuando a Rua João Pessoa, o sistema viário principal do Magalhães outrora já foi percorrido pelos trilhos. Porém, somente o Monumento aos Carvoeiros, em frente ao porto, traz à memória da estrada de ferro.

A linha de ocupação da Rua da Praia, outrora marcada pelo traçado dos trilhos, alargou-se sobre o Saco do Magalhães. Como extensão deste bairro, surgiram os assentamentos de Ponta da Pedra, Navegantes e a ocupação do lado Norte do Balneário Mar Grosso. A área, entre a Ponta da Pedra e o Porto Carvoeiro, denominada “Saco do Magalhães” sofreria aterramento com o depósito dos sedimentos oriundos da grande enchente de Março de 1974 do Rio Tubarão, vindo a se planejar e instalar no local a **Vila Vitória**.

A análise retomada sobre Carta do IBGE de 1976 interpretada sobre o levantamento aéreo fotográfico de 1969 em comparação com a Fotografia Aérea de 1978 traduzem o momento de consolidação da malha urbana da Laguna sob influência da ferrovia.

Figura 246- A Carta do IBGE (1969) com os trilhos; Figura 247- A Fotografia Aérea de 1978



Fonte: Mapoteca da UFSC



Fonte: SEPLAN/SC

A área que comportava o aeroporto da Laguna, convertida em loteamento pela incorporação imobiliária, também preserva o traçado da pista na sua forma alongada. Os fatos urbanos deixam suas marcas mesmo que tudo seja feito, conforme Berman (2007, p. 97), “para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo o processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre, sob formas cada vez mais lucrativas”.

Embora Laguna tenha investido na retomada das obras para ampliar a profundidade da entrada da barra, necessárias a continuidade de sua condição de Porto Carvoeiro⁴⁰⁴, continuou a apresentar problemas devido ao sistemático assoreamento do Canal da Barra e da área portuária provocada pelos depósitos sedimentares na foz do rio Tubarão e das marés na entrada do canal, impedindo a passagem de grandes navios⁴⁰⁵.

⁴⁰⁴ O porto carvoeiro de Laguna no bairro Magalhães, “criado segundo Decreto 11.676, de 16/09/1939, pelo então Presidente Getúlio Vargas” (GUEDES JÚNIOR, 1994, p. 13).

⁴⁰⁵ Os vapores eram pequenos, para 500 toneladas, já que a barra do porto de Laguna, freqüentemente era rasa, formavam bancos de areia (TEIXEIRA, 2011, p. 142).

A demanda por manter a Barra da Laguna em condições de navegabilidade para embarcações de médio e grande porte se estende desde o século XIX, conforme já relatado. Entre os estudos realizados com o intento de realizar obras significativas para o estabelecimento da condição de navegabilidade a navios de grande calado, destaca-se o estudo realizado pelo Engenheiro Colombo Machado Salles⁴⁰⁶. A bordo de uma pequena embarcação equipada com instrumentos de medição, entre os anos de 1957 e 1958, foram executadas sondagens na barra, canal de acesso e bacia de evolução, colhendo dados sobre as ondas, marés, correntes marítimas, correntes de fluxo e refluxo no canal, e no interior das águas da Laguna. Segundo Guedes Júnior (1994, p. 41), “este estudo serviu como base para os trabalhos de retificação do molhe sul”.

O Porto da Laguna, mesmo apresentando boas condições de abrigo às embarcações e dispondo de instalações especiais para o embarque do carvão, além de facilidade de carga e descarga de mercadorias, seria preterido ao porto construído na Enseada de Imbituba⁴⁰⁷ pela condição de acessibilidade a embarcações de grande calado compatíveis com o desenvolvimento da indústria naval e a necessidade de embarque do carvão. Do porto carvoeiro restou em memória um marco significativo, justa homenagem ao sacrifício dos mineiros, o Monumento aos Carvoeiros.

O monumento não representa a cidade, mas ajuda a personalizá-la e influencia o tecido em seu entorno, sendo o plano ou a malha fortemente determinados pela localização destes elementos carregados de simbolismos. A preservação dos monumentos tem se apresentado como um desafio dentro das transformações pelo qual as cidades passam no intuito de contribuir para a manutenção das áreas e estruturas que contemplam a materialização da memória dos fatos urbanos. Os monumentos, segundo Moraes (2014, p. 57), “têm função específica com um forte significado dentro da estrutura da cidade: a de manter viva a memória de “algo” que se relaciona com a vida da comunidade, daquilo que é referência essencial para a construção da história do lugar, da sociedade e de sua continuidade”.

⁴⁰⁶ Em uma versão reduzida da biografia deste cidadão lagunense, podemos citar: “formou-se em engenharia civil pela UFPR (1949), Superintendente da Administração do Porto da Laguna (1950-1960); Chefe do 18º Distrito de Portos e Vias Navegáveis (1960-1964); Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (1969-1970); Governador do Estado de Santa Catarina (1971-1975)”; etc. (GUEDES JÚNIOR, 1994, p. 40).

⁴⁰⁷ O Porto da Laguna carregou somente 31.732 toneladas de carvão em 1955. Por outro lado, “o porto de Imbituba, em piores condições de abrigo, carrega 647.376 toneladas” (Relatório da Comissão Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico, apud GUEDES JUNIOR, 1994, p. 60).

Um dos principais problemas que se apresentam quando se fala de conservação do patrimônio está em lidar com o processo de mudança, objetivando contribuir para a manutenção destes símbolos que contém em si a representação dos esforços de gerações passadas. O monumento é, conforme Argan (2005, p. 02), “a mais completa auto-representação da cidade e da historicidade”.

O Monumento, segundo Poëte (1967, pp. 96-98),

em função de sua própria natureza, caracteriza o bairro onde se eleva. Ele lhe dá alma, um modelo que controla mais ou menos a rede de vias. A intensidade de ação, os efeitos que exerce variam de acordo com sua destinação no tempo. O monumento, como personalidade e localização, deve, portanto, intervir em primeiro lugar na composição da cidade. Ele não se coloca em qualquer lugar. Ele tem seu lugar marcado. Ele é usado para compor a fisionomia urbana.

O Monumento aos Carvoeiros, situado em frente ao extinto Porto Carvoeiro do Magalhães e no encontro das vias, desempenha um papel essencial na composição urbana.

Figura 248- Monumento Getúlio Vargas/Trabalhadores Extração Carvão, inaug. em 1943



Fonte: Foto, Adilson de Souza Moreira, Fev./2017.

O Porto Carvoeiro da Laguna, parte da estratégica política de estabelecer um polo industrial com a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional, tem suas obras iniciadas em 1940, junto ao Canal da Barra no Bairro Magalhães. Ao final, em 1943, além do porto que comportava os equipamentos adequados ao embarque com guindastes elétricos movidos pela usina termoelétrica construída no local, resultaria o Monumento aos Carvoeiros no pátio de manobras da ferrovia em frente ao portão de acesso ao porto. A retirada dos trilhos na confluência das ruas dos Navegantes e Bragança (atual João Pessoa) gerou a Avenida Getúlio Vargas que proporciona uma visada do monumento na sua perspectiva longitudinal. As atuais vias, João Pessoa e Getúlio Vargas, homenageiam dois personagens da revolução de 1930, sendo Vargas contemplado com um busto no citado monumento.

O Projeto Siderúrgico de Volta Redonda representou a coluna dorsal do Plano Nacional de Desenvolvimento do Governo Vargas para alavancar a produção, modernização e diversificação industrial do Brasil e o Monumento aos Carvoeiros constitui-se em marco simbólico e significativo deste período, marcando o advento do Estado Novo. A significação do monumento amplia seu valor quando associado a um conteúdo histórico-ideológico e, neste sentido, conforme Argan (2005, p. 243), “o torna significativo com o simbolismo implícito em sua forma”.

Para a Laguna, o Porto Carvoeiro representava uma luz para as expectativas de continuidade de progresso vinculada à sua condição marítima, um alimento para a utopia projetada no monumento em sua concepção, enquanto cidade polo comercial inscrevendo a transcendência para um lugar desejado. O monumento, segundo Lefebvre (1999, p. 30), “é o único lugar da vida coletiva (social) que se pode conceber e imaginar”. A perda da condição de porto destinado ao embarque do carvão, num primeiro momento, parecia desfazer o sentido do Monumento aos Carvoeiros. Porém, ainda segundo Lefebvre, (1999, p. 29), “o monumento sempre esteve repleto de símbolos, ele os oferece à consciência social e à contemplação no momento em que esses símbolos, já em desuso, perdem seu sentido”.

A manutenção do Porto Carvoeiro tornou-se a grande bandeira dos que lutavam para manter o porto e o comércio ativos na Laguna. Tal intento representado no Monumento aos Carvoeiros no entroncamento de manobra dos trilhos no Magalhães de forma implícita se constitui no registro mais simbólico da passagem da ferrovia por Laguna.

Decorrente do Projeto Siderúrgico Nacional, a extração de carvão em larga escala requeria navios de grande calado para o transporte, o que favorecia e levaria a investimentos definitivos no Porto de Imbituba e a perda de importância da estrutura porto-ferrovia na Cidade da Laguna.

Nesta longa labuta à manutenção da cidade portuária, os trilhos utilizados para o transporte de lastro de pedra à construção do molhe, de um lado delinearam o acesso ao bairro Navegantes pela retirada e transporte das pedras e de outro também definem o principal acesso a área de lazer linear ao longo do canal de acesso à barra, contribuindo à formação da extremidade sul da via litorânea do Mar Grosso, a Avenida Rio Grande do Sul. Como herança, o estabelecimento do Porto Carvoeiro preservou as instalações e a área do pátio para a implantação do atual Porto Pesqueiro.

6.6 EPÍLOGO DO PERÍODO MORFOLÓGICO FERROVIÁRIO DA LAGUNA

Seguindo uma regra sequencial na formação do território, a análise da forma da cidade sob a ótica da visão tripartite proposta por Conzen, através da abordagem histórico-geográfica, conduziu à composição estrutural da forma da Cidade da Laguna pela compreensão do processo de evolução urbana perpassando pelos períodos morfológicos que contém a síntese entre os fatos históricos e as inovações materializadas, já que usos evoluem ao longo do tempo, adaptando-se a contextos econômicos e a dinâmicas socioculturais, determinando características formais. Portanto, a abordagem Conzeniana se concentra na forma e na evolução da estrutura da forma construída, traduzindo os modos de construção e interação do território ao longo do tempo.

A **Visão tripartite** sobre a análise urbana da Laguna estruturou de forma abrangente o estudo sobre o desenho da forma física da cidade, tendo como ponto de partida o primeiro **Plano Urbano** em sua organização topográfica, representando a estrutura morfológica que sobre ele se estabeleceu, tornando relevante a comparação entre a heterogeneidade dos planos urbanos do núcleo primitivo.

Tabela 17- Regiões Morfológicas e Visão Tripartite

Região Morfológica	Campo de Fora/Progresso	Orla Central	Magalhães
Visão Tripartite			
Plano Urbano	Desenho das quadras condicionado pela estrutura ferroviária. Traçado longitudinal aos trilhos com vetor de expansão em direção à BR-101.	Espaços acrescidos por aterros adaptados à conexão com as vias do Plano urbano original da área central.	Desenho das quadras a partir da expansão das vias originais sob influência do prolongamento dos trilhos.
Padrão de Uso e Ocupação do Solo	Uso institucional educacional sobre “as três lagoas”. Lotes de pequenas dimensões na borda da malha, formando franjas de uso tipicamente residencial uni- familiar, edifícios multifamiliares nas vias principais, concentrando o comércio na Avenida principal gerada pelo traçado dos trilhos e na via de acesso à BR-101. A ocupação espontânea denominada “Roseta” apresenta ruas e quarteirões com parcelas de modestas dimensões e predominantemente residencial.	O plano urbano primitivo é marcado por parcelas de pequenas dimensões de caráter histórico e uso residencial no centro da malha c/ edificações geminadas. A expansão da cidade para os aterros da Orla é marcada pelo uso comercial, residencial rarefeito nas bordas. Uso misto, comercial e de lazer no miolo da Orla Central.	Residencial uni- familiar predominante com o comércio concentrado nas vias determinadas pelo traçado dos trilhos. A mancha urbana na área original de chácaras apresenta uso residencial com parcelas de maiores dimensões e vegetação no interior das quadras. Do centro do bairro para a orla, as parcelas são menores e com características de ocupação espontânea com parcelamento regular sobre o aterro do saco do Magalhães.
Tecido Edificado	Agrupamentos de edificações	O tecido urbano é	Esta região morfológica

<p>com características semelhantes, formando manchas homogêneas que configuram as zonas de moradia no interior das quadras, adquirindo caráter heterogêneo ao longo das vias principais pela variedade de usos.</p> <p>Predomínio de Edificações térreas com alguns edifícios de baixo gabarito em uso multifamiliar com comércio no térreo. Maior adensamento nas ocupações de menor renda com lotes pequenos.</p>	<p>formado por edificações em dois andares, baixa densidade e expandido pelo sistema viário principal que corta linearmente a orla marcado pela aplicação dos processos morfológicos de substituição, adição, adaptação e preservação que caracterizam a alteração da forma urbana em sua complexa composição.</p>	<p>apresenta o tecido edificado de forma bastante heterogênea pela ocupação de distintas classes sociais em diferentes momentos e circunstâncias.</p> <p>Ocupação predominantemente residencial com a evolução urbana nos padrões das parcelas, forte adensamento nas áreas de menor renda com edificações predominantemente térreas.</p>
---	--	---

Relacionar à forma urbana, as tipologias edificadas e as regiões morfológicas com os seus principais períodos de expansão conduziu à análise histórica e evolutiva do espaço urbano. Dentro deste sistema, o padrão de uso do solo se mostrou como o elemento com maior capacidade de mutação, respondendo de forma mais rápida às inovações como a implantação dos modais de transportes, obras de arte especiais, assim como o estabelecimento das estações ferroviária e rodoviária, promovendo mudanças de uso do solo no seu entorno.

O primeiro Plano Urbano originado e consolidado no Período Morfológico Histórico se expande com o avanço da cintura periférica ao reconhecer o crescimento da área urbana como um processo descontínuo, no caso particular, as regiões morfológicas Campo de Fora/Progresso e Magalhães, marcadas em suas fronteiras pela robustez e que sofreram forte influência da estrutura ferroviária em sua configuração.

Nas três regiões morfológicas em estudo, o Plano Urbano se configura pela organização do espaço aplicada à lógica de ocupação do território sobre topografia plana com a regularidade plenamente adaptada às características naturais do sítio com o traçado dos trilhos determinante na expansão e forma urbana.

O agrupamento de edificações residenciais unifamiliares ou multifamiliares induz ao aparecimento de comércios de apoio o que leva ao processo de transformação do tecido urbano com a implantação de edificações especializadas, alterações de uso do solo de residencial para comercial em edificações antigas e bem localizadas na composição da trama urbana. Conseqüentemente, ocorre a ocupação total do lote com a construção de galpões e centros de distribuição suprimindo os espaços livres no interior das quadras.

Por outro lado, o **Tecido Edificado** diversificado é marcado pela inovação tecnológica que interfere sobre os edifícios e os espaços livres a eles relacionados em sua organização por um sistema de ruas com as parcelas e sua agregação em quarteirões configurados pelo **Padrão de Uso e Ocupação do Solo**.

A exiguidade do espaço na transposição do Complexo Lagunar determinou a concentração num feixe viário convergindo para a Laguna, funcionando por longo tempo como ponto de passagem para as terras ao sul do Brasil. Tal fator ocorreu tanto no período de passagem sobre a balsa no Canal da Barra da Laguna, quanto até o presente momento com a transposição rodoviária sobre o Canal de Laranjeiras, atraindo a expansão urbana em sua direção. Este desvio do vetor de tráfego contraria razões regionais que em geral, conforme Villaça (2001, p. 131) “fizeram com que as estradas se localizassem também nas mesmas direções, na mesma região da cidade que as anteriores”.

A cidade entre 1917 e 1950 passou por um período áureo em sua movimentação comercial portuária, refletindo em aspectos estéticos com uma arquitetura mais apurada e a instalação de edificações culturais, teatro, cinema e clubes recreativos, a movimentação junto à Rua da Praia era intensa e os automóveis, gradativamente, ganham espaço na cena urbana. Durante este período, Laguna manteve a sua condição de porto público, enquanto o porto de Imbituba, originado pela construção da ferrovia, manteve seu caráter particular até ser encampado pela União em 1940.

Deixando para trás a estação de trem que representava a utopia de uma cidade outrora desejada, Laguna buscava reconstruí-la sobre as ruínas de um porto e de um mercado incendiado, junto a uma *gare* ferroviária em total abandono. Os caminhos da utopia agora tinham rodas de ferro revestidas de borracha e andavam por qualquer solo aberto, adequadamente compactado e adaptado para ser percorrido por veículos movidos a motor de combustão interna. A estação rodoviária se transformara no espaço representativo do portal da cidade, uma transformação que se apresenta como requisito para se encontrar os “caminhos para a cidade Neotécnica” que se reflete, segundo Geddes (1994, p. 77), em “uma concepção ideal de cidade”.

A inauguração da segunda ponte sobre o Canal de Laranjeiras, em setembro de 1946, exclusivamente para a passagem do trem, a Ponte Henrique Lage, executada inteiramente em concreto, objetivava neste primeiro momento a suportar o aumento de peso dos comboios

ferroviários carregados de carvão. Porém, deixava a estrutura sobre a qual seria realizada a transposição rodoviária, pouco mais de uma década depois.

Em 1969, o Ministério dos Transportes com base nos estudos realizados decidiu por transformar o porto carvoeiro em porto pesqueiro, verificando-se que aproximadamente 27% do pescado catarinense tinha por procedência a área sob influência de Laguna. Segundo o Estudo, conforme Guedes Junior (1994, p. 74), “com a transformação do porto carvoeiro em porto de pesca, a via férrea que acede ao porto deixa de ter razão de ser, aproveitando seu traçado para um futuro e melhor acesso ao porto”. O Porto Pesqueiro entraria em atividade, efetivamente a partir de 1980, ocupando a estrutura deixada pelo então Porto Carvoeiro⁴⁰⁸.

Entre as décadas de 1930 e 1960 com o avanço do transporte rodoviário, as ferrovias brasileiras passaram a desativar trechos onerosos que, sendo atendidos por veículos automotores, se tornaram de pouca importância. Consequentemente, ocorreu no Brasil uma rápida ascensão na implantação das vias de transportes rodoviários, acompanhando a implantação da indústria automotiva que exigia a contínua construção de estradas para o escoamento da produção direcionada aos portos e ao abastecimento do mercado interno.

O intenso movimento de cargas e passageiros, dirigido ao porto e impulsionado pela ferrovia, tem seu desfecho com o desenvolvimento do modal rodoviário de transportes e o fim das atividades do Porto Carvoeiro da Laguna no Bairro Magalhães. A escolha da Enseada de Imbituba como local definitivo para a instalação do porto adequado e equipado ao embarque do carvão oriundo da região carbonífera sul catarinense no ano de 1945, bloqueou a possibilidade de recuperação e ascensão da atividade econômica vinculada à atividade portuária em Laguna.

⁴⁰⁸ Do então porto carvoeiro lagunense, fica como herança a área de 255.000 m², contendo as instalações de infraestrutura com 100.000 m² que propiciariam o estabelecimento do porto pesqueiro. (GUEDES JUNIOR, 1994, p. 80).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na Laguna, o Plano Urbano, originalmente traçado para a defesa e a relação com o porto, expandiu-se, seguindo o eixo determinado pela estrutura ferroviária, ocupando os espaços abertos à medida que as instalações perdiam o uso e os trechos da via férrea eram subutilizados, abandonados e, posteriormente, erradicados. Objeto linear de grande extensão, a linha do trem em sua quase totalidade manteve a sua condição de via, adaptando-se ao modal rodoviário. No desenho urbano, destacam-se os pátios, estações e áreas de manobra, cujos traços apresentam-se plenamente presentes na configuração da malha urbana.

A análise fundamentada na Teoria Conzeniana permitiu múltiplos olhares sobre os diferentes tempos da ferrovia na Laguna e possibilitou uma narrativa que ainda não havia sido realizada: a cidade, a história, a memória e a forma urbana da Laguna orientada ao longo dos trilhos e das estações. A forma urbana da Laguna se sustenta na escolha do sítio e suas particularidades físicas, na cultura de implantação do estabelecimento urbano em sua relação com o meio natural, no contexto histórico da expansão meridional portuguesa, nas inovações e no tempo como fator das transformações.

O advento da ferrovia, por se tratar de um fenômeno moderno, apresenta suas marcas ainda latentes no tecido urbano. A implantação da estrutura ferroviária deixou registros indelévels, no entanto pouco perceptíveis, embora de grande extensão linear, caso das linhas tênues formadas pelos trilhos.

Esta tese que trata da relação forma urbana e ferrovia se deteve em pesquisar a trajetória histórica da ferrovia, focando sobre a sua influência na forma da Cidade da Laguna. A abordagem sob o ponto de vista histórico-geográfico da forma urbana da Laguna, por ser bastante abrangente, apresentou equilíbrio na análise dos elementos, abarcando em sua totalidade a ampla escala de análise. Partindo desta premissa, este trabalho concentrou-se sobre a expansão e forma urbana construída ao longo da estrutura ferroviária na Cidade da Laguna e nos aspectos culturais que foram construídos sobre os valores da memória e do contexto histórico em um dado lugar com suas especificidades geográficas.

Portanto, a apresentação dos aspectos geográficos, históricos, econômicos e culturais contribuiu e foi parte imprescindível, constituindo-se no ponto de partida para a interpretação da forma a partir do método de análise conzeniana, adquirindo fundamental importância para

situar a evolução da cidade em seus distintos períodos morfológicos no lugar e na história, uma organização espacial e temporal à compreensão da forma urbana da Cidade da Laguna.

Ao expor o contexto histórico-geográfico, aliado ao econômico e cultural, percebeu-se que a localização estratégica e as características naturais do território são fatores indissociáveis à sua forma pioneira pela condição portuária que em composição com a implantação ferroviária adquiria seus contornos definitivos. Tais aspectos, primordiais à compreensão da forma da Cidade da Laguna, permitiu comprovar que a atuação das vias regionais de transportes no processo de produção do espaço urbano fixou a população, induziu ao aumento demográfico natural e por migrações, impulsionou o desenvolvimento econômico e, inegavelmente, interferiu sobre os vetores de expansão e evolução urbana, diferenciando-se a forma, conforme o momento da interferência e abrangência dos modais de transportes sobre a cidade.

Esta abordagem trouxe a compreensão do significado da ferrovia à construção da forma urbana, a influência da estrutura ferroviária e seu potencial de gerar desenvolvimento urbano. De fato, as linhas do trem delinearam as principais vias, hoje avenidas, induziram os eixos à expansão urbana e definiram o traçado, configurando-se como elemento oculto e primordial na construção da forma da Cidade da Laguna.

Ao se estabelecer Períodos Morfológicos como compartimentos que contém as partes do conjunto na composição da forma que a cidade assume, distinguem-se duas categorias de ação temporal sobre a forma, uma gradualmente lenta e outra acelerada pela introdução de uma inovação tecnológica.

Diferentemente dos Períodos Morfológicos Históricos que são demarcados por fatos, nos quais é possível a delimitação de datas, nos Períodos Morfológicos Evolutivos por basearem-se na introdução de inovações, se fez necessário flexibilizar a delimitação, ajustando início e fim em um intervalo de tempo anterior e posterior a um dado ponto de inflexão. No caso da Laguna, o intervalo se dá na transição entre os períodos morfológicos ferroviário e rodoviário. Esta transição ocorre entre 1945 e 1973 que marca a transição entre períodos evolutivos com o ponto de inflexão em 1958 pela abertura da passagem rodoviária no Canal de Laranjeiras.

Estes períodos são partes de um mesmo processo que se complementam, elementos impressos no tecido urbano como agentes da memória: a crença no progresso contínuo e inevitável pela sua situação geográfica privilegiada. A chegada do trem carregou o mesmo

entusiasmo com que se presenciou a erradicação dos trilhos com a abertura da grande avenida sobre o leito da via férrea, ambos os fatos sinalizavam novos tempos, a era de progresso apontava para a rodovia como redentora que iria recolocar Laguna no seu lugar de importância, diante da nova ordem econômica que se impunha.

Outro aspecto importante para entender a relação ferrovia e traçado urbano pode ser observado na transferência gradativa das atividades portuárias para Imbituba que gerou um período de estagnação em Laguna, preservando a estrutura urbana que teve seu auge em dois momentos. O primeiro em 1880 quando a cidade fecha um áureo Período Morfológico Histórico e abre um primeiro Período Morfológico Evolutivo, o segundo momento ocorre entre 1958 e 1973 com o declínio da atividade ferroviária e portuária num desfecho em que a cidade adquire a configuração urbana conforme se apresenta, ainda hoje.

O rompimento da relação Laguna e transporte de carvão, elemento considerado o propulsor do progresso material, levou ao declínio acentuado da atividade portuária. Ao mesmo tempo, ao desativar o Porto Carvoeiro e, conseqüentemente, a função da ferrovia em parte do espaço urbano lagunense, a partir do final dos anos de 1940, a estrutura ferroviária concentrada na orla central recua ao Campo de Fora. Em 1973, os trilhos do Ramal de Laguna que permaneceram na expectativa da reestruturação portuária são retirados, deixando para trás espaços a serem preenchidos na expansão e configuração da forma urbana.

O estudo da Morfologia Urbana estabeleceu uma melhor compreensão sobre a forma urbana da Laguna e sua relação com a ferrovia. Ao mesmo tempo em que produziu conflitos sobre um território consolidado, a ferrovia abriu espaço para a expansão urbana. Conseqüentemente, identificou-se as perspectivas de desenvolvimento e crescimento urbano de Laguna que resultam em novas direções da expansão urbana.

A estrutura ferroviária constituiu-se no ponto de partida para a análise da expansão urbana da Laguna. Em sua maior parte, o comércio da produção sul catarinense ocorria através dos Portos de Laguna e Imbituba, escoado pela Ferrovia. A cidade acompanhou a extensão dos trilhos e as estações se tornaram espaços festivos da cidade, assim como as praças, igrejas e o cais do porto, locais de convergência dos fluxos.

Em Laguna, uma parcela expressiva da população se estabeleceu ao longo e às margens da linha férrea, aglomerando-se nas proximidades dos equipamentos da estrutura ferroviária. Laguna, no entanto, tem a peculiaridade de cidade portuária, elemento diferencial e aglutinador. A ferrovia alcançou o centro histórico e se expandiu para além dele,

acompanhando a extensão da orla, delineou novos assentamentos e orientou a expansão urbana sobre os já existentes.

A ferrovia, porta de entrada para o mundo moderno, permitiu um olhar determinado pela historicidade sobre a forma urbana, configurando o lugar percebido nos fragmentos e determinações sobre o traçado de cidades equipadas com trilhos e estações ferroviárias. Os traços da era Paleotécnica em Laguna tornaram-se objetos pouco perceptíveis, ocultando o antigo leito dos trilhos pela incorporação ao sistema rodoviário com as margens que comportavam as vias em atendimento aos assentamentos perimetrais.

Laguna tem ao longo de sua história períodos de auge e estagnação, caracterizados por ciclos econômicos que refletem sobre a evolução e a forma urbana. A ferrovia desempenhou papel preponderante neste processo, embora se apresente, atualmente, de forma oculta, sobreposta pelo traçado rodoviário e pela escassez de memória na preservação de seu Patrimônio ferroviário, o que se pode caracterizar como uma anamnese urbana.

Na extensão do Campo de Fora, os trilhos delinearão o principal eixo de fluxo e o desenho das quadras, passando pela Orla Central com os trilhos contornando a margem lagunar e a construção de aterros, seguindo ao Magalhães, configurando-se a principal via de conexão e absorção do tráfego dentro da cidade.

Na segunda metade da década de 1950, o Magalhães já apresenta forte adensamento. Entre fins dos anos 1960, posteriormente, a expansão da região morfológica Magalhães, o Campo de Fora avança sobre o traçado da linha do trem que direciona o eixo da malha urbana do bairro Progresso.

Derradeiramente, a década de 1950 marca o ponto de inflexão da concentração dos investimentos na construção e melhorias de rodovias, enquanto as ferrovias sofreram uma gradativa diminuição, fator de derrocada do sistema ferroviário no país.

A Cidade da Laguna chegou ao fim dos anos 1970 com a malha urbana configurada, expandindo-se na borda do Campo de Fora para a margem dos trilhos sobre as dunas móveis estabilizadas. Na comparação da Evolução Urbana realizada entre 1956 e 1978, observou-se que, ao mesmo tempo em que a estrutura ferroviária define o alinhamento das ruas, desenho das quadras e bairros, na franja periférica expandiu-se a ocupação espontânea.

A Cidade da Laguna, ainda por algum tempo, se beneficiaria com o avanço do modal rodoviário. Entretanto, a construção da ponte rodoviária no Canal de Laranjeiras a partir de 1958, junto à comunidade lagunense de Cabeçuda, desviaria o tráfego pela conexão entre a

Capital e Norte do Estado com as comunidades ao longo do vale do rio Tubarão e Sul Catarinense sem passar pela Cidade da Laguna, assim como para o Rio Grande do Sul, estagnando sua atividade comercial.

Sobre a área aterrada nas regiões morfológicas Campo de Fora/Progresso, Orla Central e Magalhães para a implantação da ferrovia, os trilhos cederam espaço à implantação da Avenida Engenheiro Colombo Machado Salles, constituindo-se no principal eixo viário da cidade. O período morfológico rodoviário que sucedeu ao ferroviário levou à expansão da cidade no sentido da via de ligação e absorção do tráfego direcionado à BR-101.

A orla portuária da Laguna e as regiões morfológicas contíguas contempladas pela via férrea, embora tenham apresentado um crescimento lento e linear, se prestaram de forma singular à análise proposta, estabelecendo parâmetros de comparação que permitiram avaliar a influência do Período Morfológico Evolutivo Ferroviário em suas particularidades.

O conceito inicialmente estabelecido para o termo “Cidade da Laguna” estendeu-se para as regiões morfológicas contíguas ao Centro Histórico em importância gradativa, o Campo de Fora/Progresso e Magalhães. A primeira apresenta em sua extensão linear até a Estação Ferroviária a permanência de uma arquitetura de transição entre períodos morfológicos, a segunda por um bolsão de expansão desenhado ainda no século XIX formou franjas compreendidas por chácaras, residências tipicamente urbanas nos dois eixos principais (Ruas Bragança e “Caminho do Magalhães”). Na direção oposta a este eixo, ao longo do Saco do Magalhães, ocorreu a peculiaridade das ocupações litorâneas de baixa renda, ao mesmo tempo em que a estrutura portuária se estendeu em direção à Ponta do Magalhães. Na franja entre estas duas formas de ocupação, a ferrovia trilhou seu caminho, consolidando um eixo em direção aos molhes até atingir o Porto Carvoeiro, atual porto Pesqueiro da Laguna.

A região morfológica Campo de Fora/Progresso, intrinsecamente originária dos aterros construídos para a passagem dos trilhos, traz na própria toponímia o significado da via férrea e da estrutura ferroviária para a Laguna. Sua principal via de tráfego é herança do traçado dos trilhos em direção ao Centro e, posteriormente, ao Magalhães. A “pera ferroviária” do retorno da estação de passageiros do Campo de Fora marcou a malha urbana de forma singular e pitoresca, caracterizando o Plano Urbano deste bairro como a permanência mais significativa da passagem da estrada de ferro pela Cidade da Laguna.

Durante a década de 1950 na região morfológica Orla Central, junto ao Centro Histórico, tem-se a construção do Cine Mussi no ano de 1950, além do novo Mercado Público

em 1957 e da implantação de uma quadra comercial na área que compreendia o pátio ferroviário, eventos que ocorreram sequencialmente a mudança da Estação Ferroviária para o Campo de Fora e a diminuição no fluxo dos trens para o novo porto no Magalhães.

A ferrovia, uma vez desativada, passou a ser percebida como algo em contraposição ao desenvolvimento urbano, “cicatrices” no tecido urbano, o espaço criado pela ferrovia tornou-se óbice em determinado momento ao avanço da cidade. No Campo de Fora, a estação, o armazém e o pátio permaneceram para cultivar a memória do papel da ferrovia. As linhas do trem cederam caminho ao avanço rodoviário, abrindo novas possibilidades de crescimento e configurando o desenho das quadras. A ferrovia estava superada enquanto padrão estético e modelo de cidade moderna e desenvolvida, tudo que ela evocara se tornara ultrapassado.

No início da década de 1970, a rodovia federal (BR-101) foi aberta ao tráfego em toda a sua extensão, incorporando, a partir de Laguna em direção ao Sul do Estado, o traçado viário consolidado em 1958 com a segunda etapa da ponte de concreto estabelecendo a ligação rodoviária entre as margens do Canal de Laranjeiras. O crescente aumento do tráfego, proporcionado pela rodovia, tornou-se o grande indutor do desenvolvimento das cidades assistidas por este principal eixo de ligação do sul catarinense com o resto do país, enquanto a Cidade da Laguna com o tráfego desviado pela abertura da rodovia federal estagnava, condição que se estabelecia em longo período de letargia.

Neste período, sobrepondo com parte significativa do traçado dos trilhos abandonados, o transporte rodoviário conduz aos novos eixos de expansão da cidade. Os bairros Mar Grosso e Cabeçuda assumem a função de concentração balneária, o primeiro pela sua condição de mar aberto, o segundo pelas plácidas águas da lagoa e a acessibilidade da BR-101.

Dois núcleos de adensamento urbano se formaram no território de Laguna, a área urbana contínua compreendida pelas regiões morfológicas Magalhães, Orla Central e Campo de Fora/Progresso e, de outro lado, Cabeçuda, às margens da BR 101 que adquire impulso na dinâmica de sua expansão com a reestruturação da rodovia federal, ao mesmo tempo em que avança a expansão a partir da área urbana central. Estes dois núcleos evoluem para a formação de uma ampla área urbana contínua.

Em Cabeçuda as intervenções no espaço, entre a ponte metálica (1884) e a estaiada (2015), são testemunhos histórico-cronológicos e confirmam as condições das variáveis dos impactos referentes a cada um destes equipamentos, em função do tempo e do avanço

científico e tecnológico, valorização da paisagem e monumentalidade da obra de arte, natureza e técnica compoem o espaço construído. Novo cartão postal, a Ponte Anita Garibaldi constitui-se em objeto de atração turística pela monumentalidade de sua forma, abarcando o tráfego de passagem na duplicação da BR 101 Sul.

Em Laguna, a série histórica de fotografias aéreas possibilitou demonstrar o efeito polarizador da ferrovia. Em um primeiro momento, a ferrovia promoveu a expansão urbana dos bairros adjacentes ao Centro Histórico, concentrando de forma rarefeita a ocupação ao longo de seu traçado. O avanço do modal rodoviário acelera a urbanização, tornando-se as transformações do uso do solo e a composição da malha facilmente observáveis com o uso de fotografias aéreas.

Concluiu-se pela análise comparativa que a década de 1960 encerrou um período de transformações significativas, as quais configuraram a forma atual da Cidade da Laguna, principalmente no período em que o desvio do tráfego rodoviário para o Canal de Laranjeiras marcou a estagnação econômica.

Ao mesmo tempo, a evolução das vias regionais de transportes em convergência para o Canal de Laranjeiras promovem a junção dos núcleos urbanos e suas características peculiares à identificação da forma urbana em evolução com o avanço dos modais de transportes. Conseqüentemente, identificou-se as perspectivas de desenvolvimento e crescimento urbano de Laguna que podem resultar de novas direções da expansão urbana, determinados também por uma nova fase de expansão da Ferrovia Thereza Christina, projetos viários de integração com as outras cidades litorâneas (Rodovia Litorânea), a Ferrovia do Litoral (Porto Alegre- São Francisco do Sul).

A ampla análise documental concentrada sobre mensagens do governo, relatórios, decretos, leis, registros iconográficos e matérias de jornais, portanto, permite afirmar que a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina marcou indelevelmente a configuração d forma urbana da Cidade da Laguna, considerando, particularmente, as regiões morfológicas em análise, comprovando a hipótese que orientou a presente Tese de Doutorado.

8 REFERÊNCIAS

8.1 FONTES PRIMÁRIAS: Referências Documentais e Iconográficas

8.1.1 Leis e Decretos

BRASIL. Decreto nº 2.737 de 06 de fevereiro de 1861, **Approva o contracto celebrado com o Visconde de Barbacena, para lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa-Dous, Districto da Laguna, na Província de Santa Catharina**. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 01/12/2016.

_____. Decreto nº 1.864, de 12 de Outubro de 1870: **Autoriza o Governo a conceder a quem melhores condições offerecer, permissão para a construcção de uma estrada, que, partindo do melhor ponto marítimo da Província de Santa Catharina vá ter á Cidade de Porto Alegre**. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1864>. Acesso em: 08/11/2016.

_____. Decreto nº 4.689, de 10 de Fevereiro de 1871, **Autoriza a construcção de uma estrada de ferro entre as Províncias de Santa Catharina e de S. Pedro do Rio Grande do Sul, depois de approvados os estudos definitivos**. Attendendo ao que me requereu o Engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga, e de conformidade com a Lei nº 1864 de 12 de Outubro de 1870. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/>. Acesso em: 08/11/2-16.

_____. **Coleção de leis do Império do Brasil de 1871**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1872. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>. Acesso em 10 de março de 2017.

_____. Decreto 5774/21 de Outubro de 1874. **Concede durante 30 annos fiança de garantia de juros de 7 % ao anno para o maximo capital de 3.300:000\$000, destinado á construcção da estrada de ferro denominada « de D. Thereza Christina na Provincia de Santa Catharina**. Disponível em: www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5774- Acesso: 23/11/2016.

_____. Decreto 6343/20 de Setembro de 1876. **Autoriza a Companhia da Estrada de ferro Thereza Christina a funncionar no Imperio**. Disponível em: www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899 . Acesso em: 02/04/2016.

_____. **Coleção de leis do Império do Brasil de 1873**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1874. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>. Acesso em 12/11/2016.

_____. **Coleção de leis do Império do Brasil de 1874**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1875. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>. Acesso em 08 de janeiro de 2015.

_____. **Relatório de Estudos sobre a “Barra da Laguna” elaborado pela Repartição Hydrográphica da Marinha do Brasil e coordenado por Calheiros da Graça, emitido em 20 de Junho de 1882**. Disponível em: <http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/jornais>.

_____. Decreto nº 8.842 de 13 de Janeiro de 1883. **Concede á The D. Pedro I Railway Company, limited, a garantia do juro annual de 6% sobre o capital não excedente a £ 4.000.000, que fôr fixado á vista dos estudos definitivos**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em 08 de janeiro de 2015.

_____. Decreto nº 9.689 de 24 de Dezembro de 1886. **Não approva os estudos preliminares apresentados pelo D. Pedro I Railway Company limited, e declara caduca a**

concessão feita á mesma companhia pelo Decreto n. 8842 de 13 de Janeiro de 1883.

Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em 08 de janeiro de 2015.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estudo Descriptivo das Estradas de Ferro do Brasil, precedido da respectiva Legislação.** PÊSSOA, Cyro Diocleciano Ribeiro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. 525 p.

_____. Decreto nº 10.185 de 09 de fevereiro de 1889. **Concede à construção de ferrovias no Brasil caso se justifique fluxo considerável.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em 14 de fevereiro de 2016.

_____. Decreto nº 333 de 12 de abril de 1890. **Manda rescindir mediante justa indenização o contracto celebrado com a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro I para a construção da mesma estrada.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em 02 de março de 2017.

_____. Ministério da Agricultura, Commércio e Obras Públicas. CAMPOS, Luiz F. G. de; MESSEDER, João C. de A.; REGO, Fábio H. de M. Estado de Santa Catarina. **Relatório apresentado ao Ministro Francisco Glicério.** Rio de Janeiro, 1890.

_____. Decreto nº 2.304, 2 de julho de 1896, **aprova o regulamento para a execução da lei de cabotagem.** Disponível em: <http://www.navioseportos.com.br/web/index.php/costeira/190-a-regulamentacao-da-lei-de-cabotagem>. Acesso em: 12/07/2017.

_____. Decreto nº 3.947 de 07 de março de 1901. **Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em: 02/03/2017.

_____. **Mensagem da Presidência da República, 1903**, p. 36. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u932/000133>. Acesso em: 15/10/2016.

_____. Decreto nº 5.977 de 18 de Abril de 1906, Par. VI. **Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e a construção das obras de melhoramento do Porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5977-18-abril-1906>. Acesso em: 23/02/2017.

_____. Decreto nº 7.928 de 31 de março de 1910. **Autoriza a revisão do contracto de construção da Estrada de Ferro de S. Paulo ao Rio Grande.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso em: 02/03/2017.

_____. Decreto nº 11.905, de 19 de janeiro de 1916, arts. 93 e 94, respectivamente. **Approva as clausulas do contracto de consolidação celebrado com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-11905-19-janeiro-1916>. Acesso em: 12/01/2017.

_____. Decreto nº 12.478, de 23 de Maio de 1917. **Autoriza o contrato de construção da estrada de ferro de Tubarão a Araranguá, para servir á zona carbonífera de Santa Catharina pela Companhia E. F. S. P-RS, passando pelo distrito de Criciúma, para servir as jazidas de carvão daquela zona do Estado.** Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12478-23-maio-1917-528565-publicacaooriginal>. Acesso em: 15/11/2016.

_____. Decreto nº 12.933, de 20 de Março de 1918. **Art. 1º Ficam transferidos á Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá os contratos celebrados com a Companhia E. F. S.P-RG, relativos à E. F. D. Thereza Christina e à construção e arrendamento da linha de Tubarão a Araranguá.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-12933-20-marco-1918-572099-publicacaooriginal>. Acesso em: 06/11/2016.

_____. Decreto 4.801 de 9 de janeiro de 1924 - **Autoriza o Poder Executivo a amparar a exploração industrial siderúrgica e carbonífera existente.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/html>. Acesso em: 01/02/2018.

_____. Decreto nº 20.089, de 9 de Junho de 1931. **Regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional garantindo o consumo de toda a produção disponível com a preferência para o transporte e distribuição pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20089-9-junho-1931>. Acesso em: 12/11/2017.

_____. Decreto-lei nº 2.074, de 8 de Março de 1940. **Determina a encampação do arrendamento da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e de seus ramais e prolongamentos e dá outras providências.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2074-8-marco-1940>. Acesso em: 22/06/2016.

_____. Senado Federal- Secretaria de Informação Legislativa: Decreto-Lei N. 2.667, de 03 de outubro de 1940. **Dispõe sobre o melhor aproveitamento do carvão nacional.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949>. Acesso em: 30/05/2016.

_____. Decreto-Lei 4.648 de 02 de setembro de 1942 que “**Incorpora ao patrimônio nacional os bens e direitos das empresas da chamada “Organização Lage” e do espólio de Henrique Lage, e dá outras providências**”. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em: 09/04/2016.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório das Atividades da Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional, enviado pela direção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.** Departamento de Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1956.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório, enviado pela direção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.** 1956, p. 02. Disponível no Museu ferroviário de Tubarão.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (Porto da Laguna). **Sondagens na Barra, Canal de Acesso e Bacia de Evolução. 1955/1958**, sob responsabilidade do Engenheiro Colombo Machado Salles.

_____. Fundação IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Demográfico de 1960- Santa Catarina.** VII Recenseamento Geral do Brasil (Série Regional). Departamento de Censos. 1960. Disponível em: <http://archive.org/stream/censodem1960>. Acesso em: 28/10/2016.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. **Relatório Diagnóstico e Analítico sobre os Estudos para a Melhoria do Acesso e Aprofundamento da Barra da Laguna**. Convênio DNPVN/CEPCAN- 1970.

_____. Conselho Nacional de Transportes. Ministério dos Transportes. **Plano de Viação: evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro, 1974. (pp. 181-182).

_____. Ministério da Cultura. Lei 11.483/2007. **Atribui ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção**. Brasília, 2007. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>. Acesso em: 08/01/2017.

8.1.2 Mensagens e Relatórios do Governo de Santa Catarina: Arquivo Público do Estado/ *Center for Researches Libraries.*

_____. **Relatório do Governo da Província à Assembleia legislativa** em 14 de fevereiro de 1878, p. 48. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u932/000133>. Acesso em 12/11/2016.

_____. **Mensagem de abertura da sessão extraordinária da Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina** em 2 de janeiro de 1880. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/965/000049>. Acesso em: 12/11/2016.

_____. **Mensagem do Governo Provincial** em 09 de março de 1882, p. 58, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u935/000058>. Acesso em 12/11/2016.

_____. **Relatório do Vice-Presidente Manoel Pinto Lemos da Província de Santa Catarina** de 27 de janeiro de 1883. Desterro: Tipografia da Cidade, 1883.

_____. **Mensagem do Governo de Santa Catarina à Assembleia Legislativa Provincial** em 05 de fevereiro de 1884, p. 07 (Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/969/000007.html>. Acesso em 01/10/2016).

_____. **Relatório apresentado pelo Vice Presidente da Província** em 22 de junho de 1885, p. 46. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/970/000049>. Acesso 12/11/2016.

_____. **Relatório apresentado pelo Governo da Província** em 21 de julho de 1886, pp. 185- 186. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/971/000185>. Acesso em 11/11/2016.

_____. **Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo de Santa Catarina** em 27 de Julho de 1887, p. 185. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000183>.

_____. **Relatório apresentado pelo Governo Estadual à Assembleia Legislativa Provincial** em 11 de outubro de 1887, p. 296. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/972/000296>. Acesso em 12/11/2016.

_____. **Ofício enviado pelo engenheiro fiscal da Estrada de Ferro D. Thereza Christina**, João Caldeira D'Alvarenga Messeder, ao Governador do Estado em 23 de junho de 1890.

_____. **Mensagem do Governo de Santa Catarina ao Congresso Representativo** em 01 de setembro de 1902 (pp. 21-22). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u956/000021>. Acesso em 02/09/2016.

_____. **Mensagem da Presidência da República** em 03 de maio de 1903, p. 36, sobre a **encampação da Thereza Christina**, “conservam-se administradas pelo governo, enquanto não são arrendadas, as ferrovias do Paraná, D. Thereza Christina e Santa Maria ao Uruguay”. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1292>. Acesso em: 11/10/2016.

_____. **Mensagem lida pelo Governador Gustavo Richard** em 02 de agosto de 1908 ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina, p. 31. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u962>. Acesso em 22/12/2016.

_____. **Mensagem do Governador do Estado à Assembleia Legislativa em Governo Estadual** em 16 de agosto de 1909, pp. 28- 29. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u963/000029>. Acesso em: 29/11/2016.

_____. **Mensagem do Governador Vidal José de Oliveira Ramos enviada ao Congresso Representativo** em 23 de julho de 1911. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1911.

_____. **Mensagem do Governador ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina** em 23 de julho de 1912 (pp. 73-75). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em 15/12/2016.

_____. **Mensagem do Governador ao Congresso Representativo do Estado de Santa Catarina** em 24 de julho de 1913 (p. 59- 62). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u967/000059>. Acesso em 05/11/2016.

_____. **Mensagem do Governo do Estado ao Congresso Representativo** em 20 de junho de 1914, pp. 213-214, Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u966>. Acesso em 15/12/2016.

_____. **Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo Estadual**, 1916. Florianópolis, “O Dia”, 1917. 266p.

_____. (Estado). Secretaria da Fazenda, Obras Públicas, Viação e Agricultura. **Relatório apresentado ao Dr. Hercílio Pedro da Luz**, Vice-Governador no exercício do governo pelo Dr. Adolfo Konder, secretário da Fazenda, Viação, Obras Públicas e Agricultura no anno de 1920. Florianópolis, Imprensa Oficial, 1921. 361p.

8.1.3 Jornais- Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina

- O PYRILAMPO (Laguna, 28 de Junho de 1864, p. 01).
- A VERDADE (Laguna, 03 de Agosto de 1879, p. 02).
- A VERDADE (Laguna, 08 de Outubro de 1882).
- A VERDADE (Laguna, 15 de Outubro de 1882, pp. 01- 03).
- A VERDADE (Laguna, 02 de Dezembro de 1883, p. 03).
- O TRABALHO (Laguna, 16 de Dezembro de 1883, pp. 01- 02).
- A CARURRA (Laguna, 12 de Fevereiro de 1884, p. 01).
- A CARURRA (Laguna, 18 de Março de 1884, p. 02).
- A VERDADE (Laguna, 13 de Abril de 1884, p. 03).
- A VERDADE (Laguna, 27 de Abril de 1884, p. 04).
- A VERDADE (Laguna, 01 de Junho de 1884, p. 03).
- A VERDADE (Laguna, 17 de Agosto de 1884, p. 02).
- A VERDADE (Laguna, 20 de Setembro de 1884, p. 03).
- A VERDADE (Laguna, 07 de Dezembro de 1884, p. 04).
- A VERDADE (Laguna, 17 de Maio de 1885, p. 02).
- A VERDADE (Laguna, 01 de Junho de 1884, p. 03).

- COMMERCIAL (Laguna, 20 de Agosto de 1885, p. 03).
- O FUTURO (Laguna, 09 de Agosto de 1891, p. 01).
- O CREPÚSCULO (Laguna, 28 de Setembro de 1902, p. 02).
- A ACTUALIDADE (Laguna, 20 de Abril de 1905, p. 01).
- A ACTUALIDADE (Laguna, 11 de Agosto de 1905, p. 01).
- O TUBARONENSE (Tubarão, 17 de Maio de 1906, p. 03).
- O ESCUDO (Laguna, 17 de Janeiro de 1908, p. 01).
- O ESCUDO (Laguna, 02 de Maio de 1908, p. 02).
- O ESCUDO (Laguna, 10 de Setembro de 1908, p. 01).
- O ESTOQUE (Tubarão, 31 de Janeiro de 1911, p. 02).
- O TUBARONENSE (Tubarão, 17 de Maio de 1914, p. 02).
- O DIA (Florianópolis 16/08/1917. p. 03)
- O DEVER (Laguna, 26 de Janeiro de 1919, p. 02).
- O DEVER (Laguna, 15 de Julho de 1919, p. 01).
- O DEVER (Laguna, 21 de Setembro de 1919, p. 01).
- O DEVER (Laguna, 02 de Novembro de 1919, p. 01).
- A REPÚBLICA (Florianópolis-1919- 1922).
- O ESTADO (Florianópolis, 1919- 1926).
- O DEVER (Laguna, 08 de Fevereiro de 1920, p. 02).
- O DEVER (Laguna, 11 de Abril de 1920, p. 01).
- O DEVER (Laguna, 09 de Maio de 1920, p. 03).
- O DEVER (Laguna, 25 de Julho de 1920, p. 02).
- O DEVER (Laguna, 08 de Agosto de 1920, p. 01).
- A PAZ (Tubarão, 24 de Novembro de 1924).
- A PAZ (Tubarão, 07 de Dezembro de 1924).
- A CIDADE (Laguna, 06 de Março de 1927, p. 01).
- DIÁRIO DO SUL (Tubarão, 29 de Setembro de 1984)

8.1.4 Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina.

- Referências Documentais.

8.1.5 Casa da Memória- Fundação Cultural Florianópolis Franklin Cascaes

- Acervo de Fotografias

8.1.6 Museu Ferroviário de Tubarão

- Relatórios; Mapas e Acervo Fotográfico

8.2 FONTES SECUNDÁRIAS:

8.2.1 Referências Bibliográficas- Biblioteca Central da UFSC; Acervo Bibliográfico; Teses e Dissertações; Setor de Documentos Raros.

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **Brasil- Paisagens de Exceção:** o Litoral e o Pantanal Mato-Grossense: patrimônios básicos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006. 182 p.

ALLAIN, Rémy. **Morphologie Urbaine:** Géographie, Aménagement et Architecture de la Ville. (Collection U. Géographie). Paris: Armand Colin/SEJER. 2004. 254 p.

AMARAL e SILVA, Gilcélia Pesce do; OLIVEIRA, Lisete Assen de. (orgs.) **Arquitetura da Cidade Contemporânea:** sobre raízes, ritmos e caminhos. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. 336 p.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geografia Econômica.** São Paulo: Atlas, 1981. 288 p.

- ARAÚJO, Luiz Antonio de; LORENZI, Mario. **O Brasil de Ferro e Aço- Comédias e Tragédias da Mineração e Siderurgia Brasileira**. São Paulo: Arte e Ciência, 2005. 208 p.
- ARGAN, Giulio Carlo. **Projeto e destino**. São Paulo: Editora Ática (Coleção Temas), 2000. 334 p.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da Arte como História da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. 280 p.
- BACZKO, Bronislaw. **“Imaginação social”**. In: ROMANO, Ruggiero (Org.). Enciclopédia Einaudi. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, v. 5, 1984, (pp. 296- 332).
- BANHAM, Reyner. **Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina**. São Paulo: Perspectiva, 1975. (Debates: Arquitetura). 520 p.
- BAUDRILLARD, Jean. **O Sistema dos Objetos**. São Paulo: Perspectiva, 2004. (Debates). 230 p.
- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire um Lírico no Auge do Capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1994. – (Obras escolhidas; v. III). 268 p.
- BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007. 1167 p.
- BERMAN, Marshall. **Tudo o que é Sólido Desmancha no Ar- a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 465 p.
- BIGARELLA, José J.; BECKER, Rosemari D.; SANTOS, Gilberto F.. **Estrutura e Origem das Paisagens Tropicais e Subtropicais- Fundamentos Geológico-Geográficos, Alteração Química e Física das Rochas. Relevo Castiço e Dômico**. Florianópolis: EDUFSC, 1994 (Volume 1). 425 p.
- BITENCOURT, João Batista. **Clio Positivada : a artesanaria da cidade histórica de Laguna**. 1997. 213f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.
- BOSSLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981. 79 p.
- BRITO, Paulo Joze Miguel de. **Memória Política sobre a Capitânia de Santa Catarina**. Florianópolis: IHGSC, 2008. 176 p.
- BURKE, Peter. **Testemunha Ocular: O uso de imagens como evidência histórica**. São Paulo: Editora UNESP.
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. Raízes Seculares de Santa Catarina. In: **Publicação Comemorativa do Centenário da Comarca da Laguna: 1856-1956**. Porto Alegre: Estab. Gráfico Santa Teresinha, 1956. (pp. 65-109).
- CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1987. 502 p.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: Utopias e Realidades- uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1979. 350 p.
- CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001. 282 p.

- CITTADIN, Ana Paula. **Laguna, Paisagem e Preservação** : o patrimônio cultural e natural do município. 215 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2010.
- CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. São Paulo: DIFEL, 1985. 281 p.
- CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007. 453 p.
- COMTE, Auguste. **Reorganizar a Sociedade**. São Paulo: Escala, 1985. 110 p.
- COMTE, Auguste. **Curso de Filosofia Positiva; Discurso sobre o Positivismo; Discurso Preliminar sobre o Conjunto do Positivismo; Catecismo Positivista**. São Paulo: Abril Cultural, 1983. (Coleção os Pensadores). 318 p.
- CONZEN, Michael Robert Günther (M.R.G). **Alnwick, Northumberland**: a study in town plan analysis, Institute of British Geographers, Publication 27, (George Philip, Londres). 1960.
- CONZEN, M. R. G.. The use of town plans in the study of urban history. In: Dyos, H. J. (ed.). **The study of urban history**. Londres: Edward Arnold, 1968. pp. 113-30.
- CONZEN, M. R. G.. **Morphogenesis, morphological regions and secular human agency in the historic townscape, as exemplified by Ludlow**. In: Denecke, D. and Shaw, G. (eds). Urban historical geography. Cambridge: University Press Cambridge, 1988. pp. 255-261;
- CONZEN, M.R.G.. **Thinking About Urban Form**: papers on urban morphology, 1932-1998. Oxford: Peter Lang, 2004. 309 p. Disponível em: <https://books.google.com.br/books20conzen>. Acesso em: 12/11/2016.
- CORREA, Roberto Lobato. ROSENDHAL, Zeny (org.) **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- CORREA, Roberto Lobato. ROSENDHAL, Zeny (org.) **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: UERJ, 1998.
- CORRÊA, Carlos Humberto. **Jerônimo Coelho**- Um liberal na formação do II Império. Florianópolis: Insular, 2006. 144 p.
- COSGROVE, Denis E.. Em Direção a uma Geografia Cultural Radical: Problemas da Teoria. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeni (Orgs.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. (pp. 103- 134).
- COULANGES, Fustel de. **A Cidade Antiga**. São Paulo: Martin Claret, 2002. 421 p.
- CRUZ, Olga. **A Ilha de Santa Catarina e o Continente Próximo**- Um estudo de geomorfologia costeira. Florianópolis; Editora da UFSC, 1998. 276 p.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2009. 202 p.
- DALL'ALBA, João Leonir. **Laguna antes de 1880**- Documentário. Florianópolis: Lunardelli/UDESC, 1976. 176 p.
- DALL'ALBA, João Leonir. **Colonos e Mineiros no Grande Orleans**. Florianópolis: Edição do Autor, 1986. 408 p.
- DICKENS, Charles. **Tempos Difíceis**. São Paulo: Boitempo, 2014. 336 p.
- DUMAS, Alexandre. **Memórias de Garibaldi**. Porto Alegre: L&PM, 2011. 328 p.

- DYER, K. R. **Estuaries: a physical introduction**. 2nd ed. Chichester; New York: John Wiley, c1997. xiv, 195 p.
- FAIRBRIDGE, Rhodes W. **The Encyclopedia of World Regional Geology**. Stroudsburg: 1975. Dowden, Hutchinson & Ross, pt.
- FAIRBRIDGE, R.W.. "Estuary." In: Fairbridge, R.W. (Ed.) *The Encyclopedia of geomorphology*. Encyclopedia of Earth Sciences Series. Vol. III. D.H.&R. Inc., Stroudsburg: 1975. Pp. 325-330.
- FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 470 p.
- GALVÃO, Manoel do Nascimento da Fonseca. **Notas Geográficas e Históricas sobre a Laguna: desde sua fundação até 1750**. Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1881-1884. 56 p.
- GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. Campinas, S. P.: Papirus, 1994. 274p. (Ofício de arte e forma)
- GIEDION, Sigfried. **Espaço, Tempo e Arquitetura- O Desenvolvimento de uma Nova Tradição**. São Paulo: Martins Fontes, 2004- (Coleção a). 949 p.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Siderúrgica Sul Catarinense (Sidersul): A persistência de um fracasso. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. (pp. 205- 246).
- GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fábio Farias de. **Formação, Expansão e Desmonte Parcial do Complexo Carbonífero Catarinense**. História & Perspectivas, Uberlândia (40): 251-267, jun. 2009.
- GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. 324 p.
- GRÉ, João Carlos Rocha. **Estudo Geotécnico para a Avaliação da Aptidão Física de Terrenos de Planície Costeira à Urbanização: Trecho Itapiruba - Laguna, SC**. 2013. 1 v. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2013.
- GUEDES JUNIOR, Valmir. **Porto da Laguna: A luta de um povo traído**. Florianópolis: [s. n.], 1994. 120p.
- GUTIERREZ, Ramón. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Cátedra, 2012. 808 p.
- HABERMAS, Jürgen. **O Discurso Filosófico da Modernidade: doze lições**. São Paulo: Martins Fontes, 2002. 540 p.
- HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma: A modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 291p.
- HARDT-ENGEMIN. **Plano Diretor Municipal/ Levantamentos: fase 01; Lote 02- Núcleo 04- Município: Laguna**. 2009. Disponível em: http://www.laguna.sc.gov.br/plano_Diretor/CODESC.
- HARVEY, David. **A Condição Pós-moderna- Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Loyola, 1992. 336 p.

HERRMAN, M.L.P e ROSA, R.O. **Mapeamento Temático do Município de Florianópolis, Geomorfologia, Síntese Temática**. Florianópolis: IPUF, 1991.

HOBBSAWN, Eric J.. **A Era das Revoluções**: Europa 1789- 1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. 366 p.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 220 p.

HÜBENER, Laura Machado. **O Comércio da Cidade do Desterro no Século XIX**. Florianópolis: EDUFSC, 1981. 120 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA- IBGE. **Boletim Geográfico**. Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro: Ano VII, Abril de 1949, nº 73. 112 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA- IBGE. **Glossário Geológico**. Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais. Rio de Janeiro: 1999. 214p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2014**. Rio de Janeiro: IBGE.

JARAMILLO, Maria Matilde Villegas. **Entre os Morros e a Lagoa**: Laguna- Cidade Documento. Dissertação (Mestrado) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2016. 303 p.

KLEIN, R.M. **Mapa Fitogeográfico do Estado de Santa Catarina**. Itajaí: SUDESUL; FATMA; HBR, 1978.

KOCH, Wilfried. **Dicionário dos Estilos Arquitetônicos**. São Paulo: Martins Fontes, 2004. 229 p.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960**. Dissertação (Mestrado- UFPR). Setor de Ciências Humanas e Artes. Universidade Federal do Paraná. 1975. 141 p.

LAGUNA, Prefeitura Municipal. **PUBLICACAO Comemorativa do Centenário da Comarca da Laguna**: 1856-1956. Porto Alegre: Estabelecimento Gráfico Santa Teresinha, 1956.

LAKATOS, Eva Maria. MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. São Paulo: Atlas, 2001.

LAKATOS, Eva M.; MARCONI, Maria de A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 312 p.

LALLEMANT, Robert Avé-. **Viagens pelas Províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. 356 p.

LAMAS, José Manoel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004. 590p.

LE CORBUSIER [Charles Edouard Jeneret]. **La Ciudad Del Futuro**. Buenos Aires: Ediciones Finito. Biblioteca de Planeamiento y Vivienda. 1971. 183p.

- LE CORBUSIER [Charles Edouard Jeneret]. **Urbanismo**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. 307 p.
- LEFEBVRE, Henri. **Introdução à Modernidade: prelúdios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969. 442 p.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo horizonte: UFMG, 1999. 176 p.
- LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Rio de Janeiro: Primeira versão, 2006. 265 p.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: UNICAMP, 2003. 541 p.
- LEINZ, Viktor; AMARAL, Sérgio E.. **Geologia Geral**. São Paulo: Editora Nacional, 1972. 512 p.
- LOTTIN, Jucely. **Orleans 2000: história e desenvolvimento**. Florianópolis: Elbert, 1998. 301 p.
- LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010. 227 p.
- LUCENA, Liliane M. Fernandes de. **Laguna : de ontem e hoje, espaços públicos e vida urbana**. Florianópolis, 1998. xii, [165]f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.
- MACHADO, Mari Ângela; AYLA, Lúcia. **Mapa Geomorfológico Preliminar do Complexo Lagunar Sul Catarinense e Análise Paleoambiental da Lagoa do Imaruí apoiada em furos de Sondagem**. In: Anais do 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay, 2010. Disponível em http://egal2009.Easyplanners.info/area07/7244_Machado_Mari_Angela.pdf. Acesso em: 12/11/2012.
- MANNHEIM, Karl. **Ideologia e Utopia- Introdução à Sociologia do Conhecimento**. Porto Alegre: Editora Globo, 1954. 312 p.
- MARKUN, Paulo. **Anita Garibaldi: Uma Heroína Brasileira**. São Paulo: Editora Senac São Paulo. 2003. 373 p.
- MARX, Karl. **Contribuição à Crítica da Economia Política**. São Paulo: Expressão Popular, 2008. 288 p.
- MARX, Murillo. **Cidade Brasileira**. São Paulo: Ed. da USP, Edições Melhoramentos, 1980. 151 p.
- MATTOS, Iberê. Plano Geral da Companhia Siderúrgica Vitória-Laguna. Rio de Janeiro: Editorial DIP, 1953. 168 p.
- MESSEDER João Caldeira D 'alvarenga (engenheiro fiscal da estrada de ferro D. Teresa Cristina). **Ofício** para o governador do Estado, Lauro Severiano Müller, em 07 de fevereiro de 1890.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza. O Desafio da Pesquisa Social. In: MINAYO, Maria Cecília de S.; GOMES, Romeu; DESLANDES, Suely F. (Orgs.). **Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015. 108 p.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia: Patrimônio Cultural- estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)**. Florianópolis, 2006. xiii, 190 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Clima. In: **Grande Região Sul**, V. IV, t.I. Rio de Janeiro, IBGE, 1963, pp. 117- 68.
- MORAES, Fábio Farias de. Siderúrgica de Santa Catarina (Sidesc): Uma ideia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. (pp. 187- 204).
- MORAES, Sérgio Torres. **Uma Luz na Cidade**: Subsídios para estudos de requalificação urbana. Florianópolis: Editora da UFSC, 2014. 187 p.
- MOREIRA, Adilson de Souza. **Modernidade em exposição**: modernização urbana e signos metonímicos (Paris, Rio de Janeiro e Florianópolis) (1850-1930). 2013. 281 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2013.
- MORUS, Tomás. **A Utopia**. Porto Alegre: L&PM, 2012. 160 p.
- MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de (Org.). **Vida Cotidiana em São Paulo no Século XIX**: memórias, depoimentos, evocações. São Paulo: UNESP. 1999. 407 p.
- MUMFORD, Lewis. **The Story of Utopias**. New York: Boni and Liveright Publishers, 1922. 315 p. Disponível em: <https://archive.org/stream/storyutopias>. Acesso em: 17/10/2016.
- MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2008. 812 p.
- NASCIMENTO, Dorval do. **As Curvas do Trem**: A Presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina (1880- 1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma: UNESC, 2004. 184 p.
- ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade**- A França no Século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1991. 282 p.
- PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas Urbanas**: A dissolução da quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013. 226 p.
- PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014 (Coleção Arquitetura e Urbanismo). 198 p.
- PAULA, Dilma Andrade de. **Do “trem do almoço” e de outros trens**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 24 - 2001 - 4º trimestre. (pp. 75-90).
- PAULI, Evaldo. **A Fundação de Florianópolis**. Florianópolis: Lunardelli, 1987. 192 p.
- PEDRO, Joana Maria. **Nas Tramas entre o Público e o Privado**: A Imprensa de Desterro, 1831- 1889. Florianópolis: EDUFSC, 1995. 106 p.
- PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: EDUFSC; Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991. 396 p.
- PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **Aspectos Geográficos de Santa Catarina**. [Organizado pelo Programa de Pós-Graduação em geografia] Florianópolis: FCC Ed./Ed. da UFSC, 1991b. 288 p.
- PIAZZA, Walter Fernando; HÜBENER, Laura Machado. **Santa Catarina**: História da Gente. Florianópolis: Lunardelli, 2003. 264 p.

PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tânia Regina de (Orgs.). **O Historiador e suas Fontes**. São Paulo: Contexto, 2009. 333 p.

POËTE, Marcel. **Introdução à L'Urbanisme: L'Évolution des Villes, La Leçon de L'Histoire L'Antiquité**. Paris: éditions Anthopos, 1967. 360 p.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão paulista**. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

Publicação Comemorativa do Centenário da Comarca da Laguna: 1856-1956. Porto Alegre: Estab. Gráfico Santa Teresinha Ltda, 1956. 173 p.

REIS, Almir Francisco. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2012. 284 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora: EdUSP, 1968.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 2010. 211 p.

RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. **Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)**.- Rio de Janeiro: Tese (doutorado) – UFRJ/IFCS/ Programa de Pós-graduação em História Social, 2007. 358 p.

ROCHA, Isa de Oliveira (Org.). **Atlas Geográfico de Santa Catarina: Estado e Território**. Florianópolis: Ed. UDESC, 2013. 76 p.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309 p.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Santa Catharina, 1820**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul, 1820-1821**. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da USP, 1974. 215 p.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Curitiba e Santa Catarina, 1820**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1978.

SALLES, Colombo Machado. **A Região Costeira Meridional de Santa Catarina**. Tubarão: Ed. Unisul, 2005. 60 p.

SANTOS, Silvio Coelho dos. **Nova História de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC. 2004. 118 p.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1994. 174 p.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997. 136 p.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec. 1999. 388 p.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. São Paulo: EDUSP, 2008. 176 p.

SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: EDUSP, 2009. 96 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: EDUSP, 2012. 120 p.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como Missão**: Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1989. 456 p.

SILVA, Fernando João da. Evolução da Divisão Político-Administrativa. In: ROCHA, Isa de Oliveira (Org.). **Atlas Geográfico de Santa Catarina**: Estado e Território. Florianópolis: Ed. UDESC, 2013. (pp. 19-76).

SILVEIRA, Marcio Rogério. **Estradas de Ferro no Brasil**: das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007. 204 p.

SILVEIRA, Marcio Rogério. **Desenvolvimento Econômico e Transporte Ferroviário**: Abordagem para o Caso Catarinense. Ourinhos: GEDRI/UNESP, 2006. 212 p.

SIMON, Lilian Mendonça. **Documentação e Monitoramento de Sítios Urbanos Históricos com Apoio do Cadastro Técnico Multifinalitário e da Fotogrametria Digital** : estudo de caso: Laguna. Florianópolis, 2000. vii, 97 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil.

SOUZA, Sara Regina Silveira. **A D. Pedro I Railway**: Sebastião Antonio Rodrigues Braga e a Ferrovia Desterro-Rio Grande. São Paulo: João Scortecchi Editor, 1987. 97 p.

SOUZA, Célia F. de; CABRAL, Gilberto. F. Percursos Urbanos: A Reconstituição da História do Cotidiano. In A. FERNANDES e M. A. GOMES. **Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX** (pp. 275- 282). Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR. 1992.

SUGUIO, Kenitiro. **Dicionário de Geologia Sedimentar e Áreas afins**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998. 1217 p.

TAVARES, Jeanine Mara. **Valorização do Sítio Histórico da Laguna**. Florianópolis: UFSC, 1983. 220 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Espaços Públicos da Orla Marítima do Centro Histórico de Florianópolis**: O Lugar do Mercado. Dissertação (Mestrado em Geografia). Florianópolis: UFSC, 2002. 95 p.

TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. **Arquitetura e Cidade**: A Modernidade (Possível) em Florianópolis, Santa Catarina (1930- 1960). Tese (Doutorado- Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Escola de Engenharia de São Carlos- Universidade de São Paulo, 2009. 377 p.

TEIXEIRA, Manuel C.. **A Influência dos Modelos Urbanos Portugueses na Origem da Cidade Brasileira**. (Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Rio de Janeiro). Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996.

TEIXEIRA, Manuel C.. **Os Modelos Urbanos Brasileiros das Cidades Portuguesas**. In: PESSOTTI, Luciene; RIBEIRO, Nelson Porto (Orgs.). A Construção da Cidade Portuguesa na América. Rio de Janeiro: PoD Editora, 2011b. (pp. 151- 168).

TEIXEIRA, Manuel C.. **A Forma da Cidade de Origem Portuguesa**. São Paulo: Editora UNESP; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2012. 208 p.

TEIXEIRA, Manuel C.. **A Praça nas Morfologias Urbanas Brasileiras**. In: AMARAL e SILVA, Gilcélia Pesce do; OLIVEIRA, Lisete Assen de. (orgs.) **Arquitetura da Cidade**

Contemporânea: sobre raízes, ritmos e caminhos. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. (pp. 17-37).

TEIXEIRA, José Warmuth. **Ferrovias Tereza Cristina:** Uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Ed. do autor, 2011. 254 p.

THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro:** A Ferrovia no Contestado. Florianópolis: Lunardelli, 1983. 204 p.

ULYSSÉA, Saul. **A Laguna de 1880.** Florianópolis: IOESC, 1943.

ULYSSÉA, Ruben. Panorama Histórico da Laguna. In: **Publicação Comemorativa do Centenário da Comarca da Laguna: 1856-1956.** Porto Alegre: Estab. Gráfico Santa Teresinha, 1956. (pp. 04-28).

ULYSSÉA, Ruben. **Laguna:** Memória Histórica. Brasília, DF: Letra Ativa, 2004. 410 p.

UNGARETTI, Norberto Ulysséa. **Laguna:** Um pouco do passado. Florianópolis: Ed. do autor, 2002, 330 p.

VAZ, Nelson Popini. **O Centro Histórico de Florianópolis:** Espaço Público do Ritual. Florianópolis: UFSC; FCC, 1991. 108p.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. 373 p.

VITRÚVIUS, Pollio. **Tratado de Arquitetura/Vitrúvio.** Tradução, introdução e notas: M. Justino Maciel.- São Paulo: Martins Fontes-selo Martins, 2007.- (Coleção todas as artes). 556 p.

WHITEHAND, Jeremy W. R.. ***The basis for an historico-geographical theory of urban form,*** *Transactions of the Institute of British Geographers* NS2, 1977. pp. 400-16.

WHITEHAND, Jeremy W. R.. ***The Changing Face of Cities: a Study of Development Cycles and Urban Form.*** *The Institute of British Geographers(Book 21)*, 1987. 189 p.

WHITEHAND, Jeremy W. R.. *Origins, development and exemplification of Conzenian thinking, 14th International Seminar on Urban Form,* Ouro Preto, Brasil, Setembro, 2007.

WHITEHAND, Jeremy. W. R.. Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana. **Revista de Morfologia Urbana,** 2013. pp. 45-52. Rede Portuguesa de Morfologia Urbana.

WITTMANN, Angelina C. R.. **A Ferrovia no Vale do Itajaí.** Florianópolis, 2008. 276 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Disponível em: <<http://www.tede.ufsc.br/teses/PGAU0004-D.pdf>>

ZUCCONI, Guido. **A Cidade do Século XIX.** São Paulo: Perspectiva, 2009. (Debates). 205 p.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina:** A Ferrovia do Carvão. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A, 1987. 181 p.

8.3 FONTES ICONOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS EM MEIO ELETRÔNICO-DIGITAL

<http://hemeroteca.ciasc.sc.gov.br/cidades/laguna.html>

<http://memoria.ibge.gov.br/sinteses-historicas/historicos-dos-censos/censos-demograficos>. Acesso em 16/08/2016

ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa_dou_2015_2015_0915.pdf. Acesso em 12/11/2015

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/laguna/panorama>. Acesso em: 16/11/2018.

http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/19/bg_1949_v7_n73_abr.pdf, p. 17.

<http://www.birmingham.ac.uk>. Acesso em 09/10/2016.

<https://www.librairiedialogues.fr>. Acesso em 20/12/2017.

<http://www.google.com.br/imgres>. Acesso realizado em 22/09/2017

<http://www.navioseportos.com.br/web/index.php/costeira/190-a-regulamentacao-da-lei-de-cabotagem>. Acesso em: 12/07/2017.

<http://www.laguna.sc.gov.br/historia.php>. Acesso em: Dez./2016.

<https://asmileumahistoriaslaguna.blogspot.com>

<http://www.laguna.sc.gov/noticias>. Acesso em: 29/07/2016

<http://portalaugustomalta.rio.rj.gov.br/login-> Acesso em: 05/11/2016

http://www.deinfra.sc.gov.br/jsp/informacoes_sociedade. Acesso em: 23/01/2016

<https://www.google.com.br/googleearth-> Acesso em: 23/01/2015

<http://brazil.crl.edu-> Acesso em: 22/02/2017.

<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u932/000133>. Acesso em 12/11/2016.

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php>. Acesso em: 22/02/2015

<http://www.nps.gov>. Acesso em: 17/05/2015.

<http://www.normaslegais.com.br/legislacao/tributario>. Acesso em: 06/06/2018.

<http://www.icomos.org/etudes-thematiques-pour-le-patrimoine-mondial>. Acesso: 23/06/2018

<http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em 01/12/2016.

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto>

<http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso: 12/10/2016

<https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/70052/72690>. Acesso em 02/12/2016.

<http://www.paisagensemfotos.blogspot>. Acesso em: 12/03/2017.

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ararangua>. Acesso em: 21/05/2017.

<http://www.tripmondo.com/jaguaruna>. Acesso em: 15/08/2017.

<http://www.ftc.com.br/a-empresa/historia>. Acesso em 12/03/2016.

http://www.diariosul.com.br/SITE2015/tunel_do_tempo. Acesso em 18/04/2016.

<https://www.facebook.com/asmileumahistoriasdelaguna/photo>. Acesso em: 12/10/2016.

<http://www.vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984>. Acesso em: 06/02/2017.

<http://www.fotosefatosdeorleans.com.br>. Acesso em: 03/03/2016.

<http://www.pmmf.blogspot.com>. Acesso em: 02/03/2018.

<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo>. Acesso em: 18/10/2018.

<http://www.acobrasil.org.br/site2015/processo.html>. Acesso em: 17/01/2018.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969. Acesso em 23/08/2017.

<https://www.facebook.com/LourencoDiPietro.Imbituba>. Acesso em: 12/02/2017.