

INTRODUÇÃO

Tijucas faz parte dos municípios da Grande Florianópolis, estando a 50 km de distância da capital do Estado. De certa forma, pode ser caracterizada como uma "cidade-passageira", por ser caminho para municípios do interior do vale como Nova Trento (conhecida pelo turismo religioso), São João Batista (pólo calçadista), Brusque (indústrias e vestuário), além de estar às margens da BR-101 que liga Florianópolis e praias movimentadas, como Balneário Camboriú e Bombinhas.

O município abrange uma área de 275 km² e ocupa 11,8% da Bacia Hidrográfica do Rio Tijucas, elemento hidrográfico de grande importância ao município, uma vez que, além de grande e decisivo condicionante à ocupação do solo, foi responsável por grandes enchentes devido ao assoreamento da foz.

Durante seu apogeu econômico no início do século XX, foi uma cidade portuária de importância regional. O rio movimentava e impulsionava o comércio de madeira de lei, abundante na região, e a exportação de diversos produtos produzidos no vale do Rio Tijucas.

Por situar-se na foz do rio, Tijucas também foi portal de entrada para muitos imigrantes açorianos, italianos e alemães, que marcaram sua presença sejam nos costumes, festas típicas ou mesmo na arquitetura, refletindo a importância econômica e política deste período.

Com o colapso do extrativismo da madeira de lei, a valorização do transporte rodoviário, e com assoreamento da foz do Rio Tijucas, a cidade perdeu sua importância estratégica e econômica. Passou por uma forte crise, e por volta da década de 70, com a instalação de indústrias como a Porto Belo, vem recuperando seu equilíbrio econômico.

Deste período de declínio e de mudanças na dinâmica da cidade, resultaram algumas perdas, principalmente sociais e culturais. Os antigos cinemas foram desativados, as festas e bailes que aconteciam nos clubes e nas residências das famílias aristocráticas praticamente cessaram-se. Os eventos sócio-culturais dos quais Tijucas era referência na região perderam sua importância. Com isso também, parte das edificações que antes representavam o poder econômico de seus moradores, hoje estão abandonadas.

Um dos reflexos mais expressivos desse processo de transformação na cidade é sua relação com o rio. Tijucas, historicamente, sempre teve uma forte ligação com o rio, por ser responsável por seu povoamento e pela riqueza de toda região. Apesar disso, suas casas voltam às costas ao rio e em muitas partes da cidade, mesmo estando muito próximo, ele não pode ser visto.

O objetivo deste estudo é retomar o espírito original do lugar, que era de constante atividade e movimento em torno do rio, com eventos, festejos e comércio intenso, criando atrativos, requalificando espaços, resgatando a memória, seu patrimônio histórico e cultural, além de uma de suas mais significativas vocações: sua relação com o rio.



Imagem de satélite do Rio Tijucas
Fonte: www.embrapa.sc.gov.br



Mapa de Santa Catarina
Fonte: www.sc.gov.br

HISTÓRICO

A descoberta do Vale do rio Tijucas ocorreu em 1530, com Sebastião Caboto, navegador italiano a serviço da Coroa Espanhola, que aportou na baía em busca de mantimentos para sua viagem. Mas o povoamento só inicia por volta de 1775, num povoado na Enseada das Garoupas, hoje Porto Belo e, posteriormente, por volta de 1788 quando, depois de algumas incursões ao rio em busca de matas de pinheiros, colonos alemães, italianos e portugueses começaram a se fixar ao longo da sua margem e criaram o comércio na região, aonde toda compra e venda de produtos era feita através de entrepostos que mais tarde danam origem ao porto. Sobre essas expedições, BOITEUX (1928: 13) relata:

"Se foi infrutífera a missão... quanto a exploração dos pinheiros, foi no entanto de alta vantagem para o Vale de Tijucas, pois ficaram conhecidos o valor de suas terras para a agricultura, e a existência de madeiras de lei em grande abundância e desde então começaram a afluir povoadores, que não cessavam de pedir sesmarias em zona tão fértil."

Com o crescimento que o lugar vinha apresentando, por volta de 1848, ano da fundação da freguesia de São Sebastião do Tijucas Grande, o engenheiro militar João de Souza Melo e Alvim projetou o povoado numa malha ortogonal, com quadras de 66 x 66m de comprimento, onde a centralidade era dada pela antiga Igreja Matriz de São Sebastião e por uma praça em frente, dando nome ao bairro mais antigo da cidade (Bairro da Praça). Tal plano não foi seguido, pois alguns anos depois, o próprio Alvim relata ao presidente da província que a população de Tijucas constrói as casas em completa desordem, não havendo alinhamento algum, e que as condições da barra do rio estavam precárias. Este plano do engenheiro também delimitava áreas de aforamento, aonde era dado aos colonos apenas o direito de uso, e não a propriedade das terras. Isso contribuiu a uma expansão urbana para fora do núcleo central (no Bairro da Praça) e, dessa forma, instalavam-se nas áreas ao sul do rio e na sua foz, apenas famílias que não tinham posses. Essa característica pode ser percebida até hoje com a predominância de residências mais humildes nestas regiões.



Antiga Empresa Nacional de Navegação Cherm Ltda.

A chegada no Estado de imigrantes portugueses coincide com a implantação e o desenvolvimento das "armações" de baleia - embora desenvolvesse outras atividades de subsistência, o português mantém a continuidade da tradição pesqueira. Assim, passa a desempenhar a atividade em alto-mar e, por consequência, surge a construção naval. Em Tijucas, não há registro de armações, mas existe uma tradição pesqueira que permanece até hoje, de forma artesanal. Essa tradição também é seguida por outros imigrantes europeus que tiveram empresas navais no local, como é o caso das famílias Gallotti e Cherm. Em 1901 foi criada a "Marinha Mercante de Tijucas", com uma frota de aproximadamente 100 navios veleiros.

O viajante Avé-Lallemant, em sua passagem pela província catarinense em 1858, visitou além de outros locais também Tijucas. Sobre a freguesia deixou registrado que o lugarejo apresentava aspectos de uma aldeia de negociantes e pescadores, estando as casas construídas irregularmente ao longo do rio. Comentou sobre os grandes barcos que estavam sendo reparados em Tijucas e uma série de iates em construção.

Também havia pequenos navios de dois masts e desses, na época, Tijucas possuía mais de trinta, tornando a freguesia um verdadeiro porto. Destacou ainda a qualidade do rio Tijucas em permitir a circulação de pequenas embarcações, atraindo tentativas de animada colonização. (AVÉ-LALLEMANT, 1980: 148-151)

No Vale do Tijucas, a produção agrícola e sua transformação agroindustrial, além de assegurar a subsistência da população local, também permitiu a formação de poucos excedentes que foram comercializados juntamente com a madeira. Apesar da lentidão do desenvolvimento das atividades econômicas, o interior do Vale foi sendo ocupado, enquanto o povoado de São Sebastião, localizado na foz do Rio Tijucas, pertencente a Porto Belo, permanecia estacionário porque era constituído de extensas zonas alagadiças cobertas de matas, impróprias para agricultura (BOITEUX, 1928:20). O que desenvolvia São Sebastião do Tijucas era a movimentação comercial dos produtos vindos do interior e que passavam por esta localidade através do rio.

Neste momento, a cidade continua desenvolvendo-se longitudinalmente, acompanhando o rio e contrariando o traçado imposto. O comércio na freguesia cresce com a chegada de outros imigrantes europeus, por volta de 1875, e é grande o movimento de exportação dos diversos tipos de madeira de lei, além da produção de farinha, arroz, feijão e açúcar grosso. São construídas estradas entre os povoados, para facilitar o escoamento da produção, uma vez que o Rio Tijucas passava por problemas de assoreamento e era o único meio de comunicação entre moradores do interior do Vale e de outros núcleos. Essa situação é assim descrita:

"A má barra, porque o rio entra no mar, a qual só podem passar estando o mar chão, o vento favorável e havendo nela água suficiente, circunstâncias que nem sempre se combina e que muitas vezes lhes retem por meses produtos daquele distrito sofrendo com essa demora deterioração do gênero e do preço, e um aumento do preço que poupanço se a passagem fosse fácil." (ROUVER, 1988:138)

O porto de Tijucas, neste período, escoava toda a produção para Desterro (Florianópolis) e então os produtos eram reexportados para outras províncias. Mais tarde, pelos problemas citados acima, a população do vale passou a utilizar outras enseadas (hoje, Porto Belo e São Miguel).

Num momento posterior, por volta de 1922, "a urbanização começa a mudar o perfil da cidade no governo de João Bayer Filho delineando ruas, logradouros e bairros", provavelmente quando inicia a expansão da cidade para o interior, explicando-se a existência de um eixo estruturador que sai do antigo cais da cidade e possui alguns equipamentos ao longo deste grande eixo, como posto de saúde, centro social. No final desta década é construída a ponte Bulcão Viana, construída com as sobras de vigas metálicas da Ponte Hercílio Luz. Agora não era mais necessário o uso de balsas ou outras embarcações para cruzar o rio se dirigir ao Sul ou ao Norte do Estado.



Ponte Bulcão Viana.

O município, também de tradição agrícola, desde o início teve a cana-de-açúcar como a cultura mais representativa de sua economia. Até meados da década de 1940, a cana era transformada em açúcar grosso e cachaça nos numerosos engenhos e alambiques artesanais existentes em seu território. Mas, a partir da década de 1930, algumas medidas políticas impostas pelo Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), provocaram insatisfações entre os produtores de cana-de-açúcar e os donos de engenhos. Neste período, intrigas partidárias e a forte influência da pequena burguesia na política e no comércio local, prejudicam o desenvolvimento urbano e a economia da cidade.

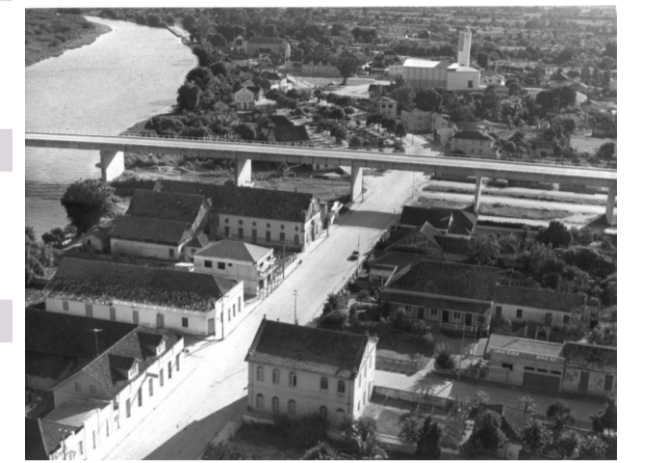
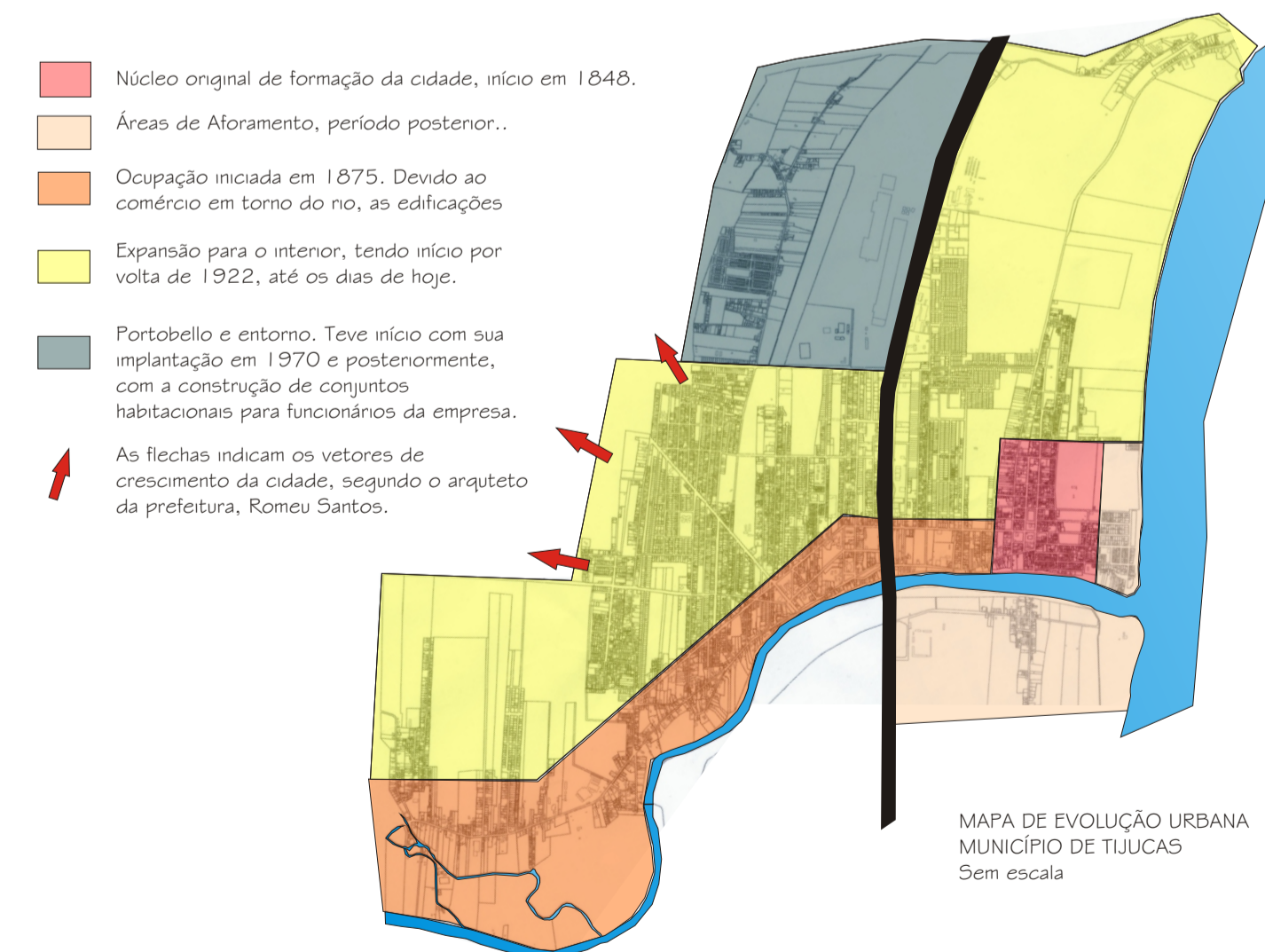
Logo depois, em 1944, instala-se na cidade a Usina de Açúcar Tijucas S/A, do Grupo USATI-Portobello que, em 1977, com a diversificação de suas atividades, dá início à Cerâmica Portobello, uma indústria de revestimentos. A expansão do grupo contribuiu para a contratação de grande número da mão-de-obra local. A partir de então, não é mais o rio que movimenta a economia do município, mas o Grupo Portobello que gera de empregos, realiza ações sociais e investimentos na cidade.

Outro fator influenciou a história do município: a ligação entre o litoral norte e sul do estado antes era feito pela estrada federal de Santa Luzia, passando pelo centro da cidade e atravessando o rio Tijucas, pela ponte Bulcão Viana. Mas, em 1966, com a construção da BR-101 rasgando a cidade, dividiu-a em duas áreas distintas: o lado leste da BR, parte mais antiga de Tijucas, hoje degradada e desvalorizada economicamente e no lado oeste está localizado todo o comércio da cidade, as edificações de mais alto poder aquisitivo e novos investimentos. Na área antiga, edificações históricas, como o Cine Teatro e as mansões das famílias Bayer e Gallotti, tombadas pelo governo do Estado são subutilizadas e estão em péssimo estado de conservação. O local aonde antes funcionava toda a vida da cidade, ficou esquecido, e, em alguns trechos, não oferece, calçamento e condições básicas de moradia.



Fonte: www.studiocriana.com.br

Em 1985 é desenvolvido o Plano Diretor do município, regulamentando o uso do solo no perímetro urbano do município, além de prever e estimular o crescimento para o interior, com projetos de ruas e avenidas.



Vista da BR-101 e casarões históricos. Década de 70.
Fonte: www.camaratijucas.com.br



Igreja Matriz e entorno. Década de 70.
Fonte: www.camaratijucas.com.br



Praça Nereu Ramos ao fundo. Década de 30.
Fonte: www.camaratijucas.com.br



Praça Nereu Ramos. Década de 70.
Fonte: www.camaratijucas.com.br



Foto da Praça Emanoel Bastos, referência no Bairro da Praça, final da década de 1920.
Fonte: Projeto Memória de Tijucas

REQUALIFICAÇÃO DA MARGEM DO RIO TIJUCAS