

## Do Plano Urbano ao heliponto: notas sobre o processo histórico das transformações urbanas em Araranguá/SC (1886-2017)

*From the Urban Plan to the helipad: notes on the historical process of urban transformations in Araranguá/SC/Brazil (1886-2017)*

Richard Vieira Ronconi\*

Josiel dos Santos\*\*

Palavras chave:  
Araranguá  
Urbanização  
História Local

Resumo: O processo de urbanização da cidade de Araranguá/SC teve seu início na virada do século XIX para o século XX, momento no qual foi formulado seu plano urbano pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita. Com as mudanças territoriais ocorridas durante a primeira metade do século XX, houve uma mudança de perspectiva na aplicação de tal plano. Na década de 1970, há um impulso na urbanização, vinculando o discurso da criação da identidade da cidade com as suas avenidas, que, com os investimentos da administração municipal, passaram a interligar diversos bairros em distintas regiões. Recentemente, com a reformulação do Plano Diretor, a cidade passa por um novo ciclo de urbanização. Com este trabalho, procuramos observar os diferentes momentos da formação do espaço urbano de Araranguá. Para isso, cotejamos informações oriundas da bibliografia sobre a história local, jornais e fotos antigas e registro de edificações históricas situadas na área central da cidade. Assim, procuramos argumentar que as transformações urbanas ocorridas em âmbito local parecem estar alinhadas com um discurso de buscar a identificação da cidade com uma perspectiva de futuro, com pouca ênfase em sua trajetória histórica.

Keywords:  
Araranguá  
Urbanization  
Local History

Abstract: The urbanization process of the city of Araranguá/SC (Brazil) began at the turn of the 19th century to the 20th century, when its urban project was formulated by Antônio Lopes de Mesquita. Due to the territorial changes that occurred during the first half of the twentieth century, there was a change of perspective in the application of such a project. In the 1970s the municipality resumed the urbanization path, linking the discourse of the creation of the city's identity with its avenues that, with the investments of the municipal administration, began to interconnect several neighborhoods in different regions. Recently, due to the reformulation of the Master Plan, the city goes through a new cycle of urbanization. In the scope of the present paper we try to observe the different moments of the formation of the urban space of Araranguá. For this, we collate information from bibliography on local history, newspapers and old photos and records of historic buildings located in the central area of the city. Thereby, we try to argue that the urban transformations that took place at the local level seem to be aligned with a discourse of seeking to identify the city with a perspective of the future, with little emphasis on its historical trajectory.

Recebido em 9 de junho de 2021. Aprovado em 02 de setembro de 2021.

\* Licenciado e Bacharel em História pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Professor da rede pública de ensino de Santa Catarina. E-mail: richardronconi@hotmail.com.

\*\* Licenciado e Bacharel em História pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Mestre em Antropologia, com área de concentração em Arqueologia, pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Arqueólogo da Espaço Arqueologia e Antropólogo da Espaço Gestão do Patrimônio Cultural. E-mail: josielsantos211@gmail.com.

*Das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa* (Ítalo Calvino, “As cidades invisíveis”, 1990).

## Introdução

Toda cidade, seja ela uma metrópole ou uma pequena sede municipal, pode ser entendida como um *locus* que comporta em si um palimpsesto espacial e temporal, isto é, sua composição é resultado de um processo histórico de formação cuja justaposição ou substituição de elementos resultaram na paisagem atual. O espaço da cidade é, assim, um instantâneo de momentos históricos distintos que se apresenta ao observador, “uma unidade de espaço e tempo”, como sintetiza Pesavento (2005, p. 11).

A orientação e sensibilização do olhar para a cidade, buscando a materialidade e as expressões/impressões no espaço das distintas temporalidades que a constituíram como se apresenta, pode vislumbrá-la em suas camadas, em suas partes. Assim, pode-se concebê-la não como algo dado e estático, mas construído e modificado por contingências políticas, econômicas, socioculturais, ideológicas e simbólicas, resultando de projetos articulados ou efeitos mais ou menos orgânicos de tomadas de decisões e/ou tensões de grupos sociais locais. Esse processo, vale dizer, remete a olhar para a cidade como *locus* possível do que Koselleck (2014) evoca como “estratos do tempo”.

A descoberta da cidade pelo olhar (PESAVENTO, 2007, p. 17), não obstante, requer algumas condições, seja do ponto de vista da sensibilização e da educação do olhar, seja pela manutenção e cuidado para que não ocorra a

invisibilização ou esquecimento de elementos essenciais na constituição da paisagem local.

Neste artigo, buscamos refletir sobre os processos de configuração da área urbana de Araranguá/SC. Argumentamos que desde a projeção de uma planta urbana para a cidade – no final do século XIX – até os tempos recentes, as transformações ocorridas principalmente em sua área central trazem como tônica um discurso de buscar a identificação da cidade com o novo, em uma ideia de projetá-la para o futuro. Em contrapartida, parece haver uma ausência ou uma baixa propensão da recorrência à história de sua formação. Mesmo a referência à planta urbana projetada pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita, via de regra, dá grande ênfase à projeção para o futuro – que se assume no próprio título do referido documento.

Para o desenvolvimento do argumento, optamos por focar em três momentos da história da cidade. Iniciamos tratando dos primeiros momentos de sua organização, focando principalmente sobre as modificações em sua área central durante a virada do século XIX para o século XX. Na sequência, tratamos de forma breve as transformações urbanas iniciadas na década de 1960. Por fim, com o intuito de identificar de que maneira a cidade atual se identifica ou se deixa identificar com sua trajetória histórica, fazemos alguns apontamentos sobre algumas referências históricas já desaparecidas ou ainda presentes no cenário de sua área urbana. Vale destacar que, neste trabalho, optamos por focar sobre as edificações históricas da área urbana por entendermos ser esse um recorte que possibilita algumas considerações acerca da história das transformações urbanas em Araranguá.

Neste sentido, para abordar a história das transformações do espaço urbano araranguense, foi realizada uma revisão bibliográfica das obras pertinentes à história do município. Também foram realizados levantamentos no acervo de jornais existentes no Arquivo Histórico de Araranguá. As imagens históricas foram obtidas nos sites da Prefeitura Municipal de Araranguá e da Câmara de Vereadores de Araranguá, na bibliografia consultada e no acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI). Para a identificação e registro

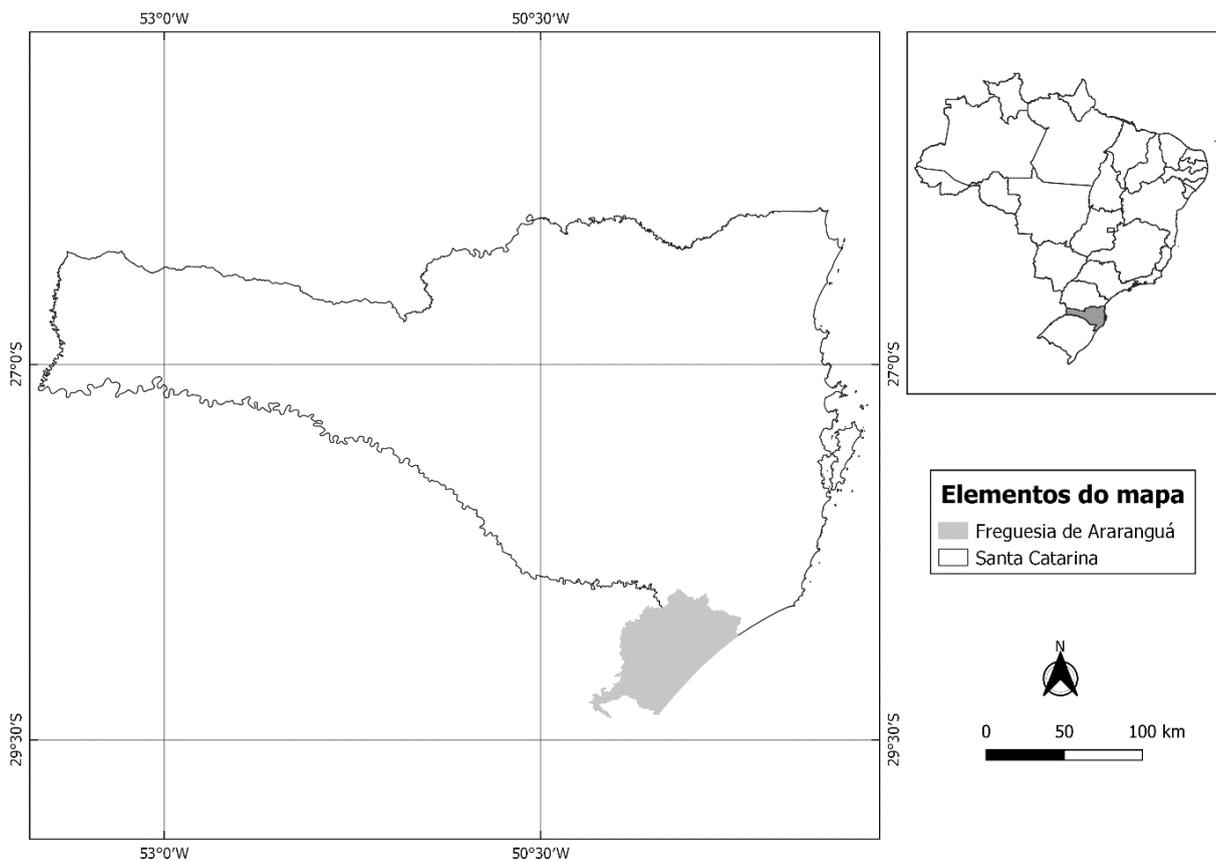
fotográfico e de localização das edificações históricas, foi realizada caminhada pela área urbana da cidade; a fim de comparar os locais registrados em diferentes momentos, além de buscar nas fontes anteriormente mencionadas, foi lançado mão do recurso de imagens históricas do Google Earth Pro.

## A projeção da urbe: Araranguá na virada do século XIX para o século XX

Na virada do século XIX para o século XX, o território de Araranguá compreendia uma grande extensão do sul catarinense, com uma área que se limitava entre os rios Urussanga e Mampituba e entre os contrafortes da Serra Geral e a costa litorânea (Figura 1). O estabelecimento desses limites remete à Lei Provincial nº 272, do ano de 1848, por meio da qual foi criada a Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens, momento em que a câmara de vereadores de Laguna delegou cinco

nomes de moradores para o estudo e a escolha do local onde viria a ser instalada a futura sede. Foi escolhido um local estratégico geograficamente, uma área elevada na margem direita do rio Araranguá, na localidade de Campinas, “cuja situação física natural lhes parecera oferecer as melhores condições para servir como sede da região” (HOBOLD, 2005, p. 101).

No ano de 1880, Araranguá seria elevada à categoria de município pela Lei Provincial nº 901/1880. Em 1886, foi designado o engenheiro Antônio Lopes de Mesquita para realizar um projeto urbanístico que nortearia a aplicação de uma malha urbana na região central da cidade. O projeto apresentava uma organização simples de ruas e avenidas, de divisões das quadras, além do registro de dados como a localização da Câmara Municipal, do quartel, da pequena igreja e projeção do local da futura igreja, que viria ser construída no ano de 1901 (HOBOLD, 2005).



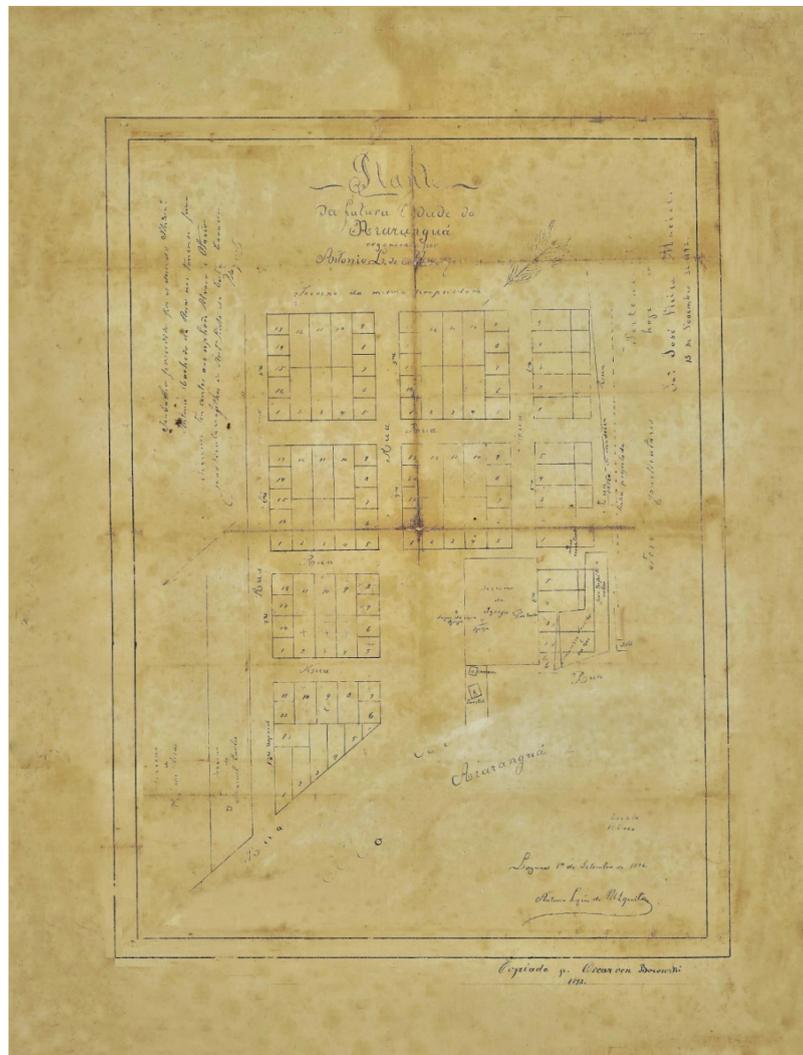
**Figura 1 - Território da Freguesia de Araranguá (1848) e sua localização dentro dos limites atuais de Santa Catarina (2021).**

Fonte: Os autores, 2021.

Sobre a planta urbana projetada por Mesquita (Figura 2), Pimenta (2000, p. 88) aponta o projeto como uma tendência urbanística do final do século XIX, em contraposição aos formatos de cidades coloniais brasileiras.

Embora baseado como todos os planos urbanos das cidades coloniais em ideias defasadas em relação ao seu período de implantação, o plano de Mesquita assimilava a ideia da escala das vias barrocas, amplamente difundidas nas intervenções renovadoras do final do século XIX, projetando em vez de ruas, amplas avenidas, que certamente condicionaram a evolução da malha urbana.

Logo, vê-se que desde sua elevação a município, a constituição urbana de Araranguá flerta com a busca pelo moderno. Essa “busca pelo moderno” é aqui entendida, a partir da leitura de Le Goff (1990, p. 167-202), como a intenção deliberada de romper com uma situação considerada ultrapassada e se adequar a um novo modelo de sociedade, fundado nas noções de progresso e desenvolvimento. Sua planta representa muito bem essa questão, desde seu próprio título: quando foi divulgado o projeto em Laguna, dado à publicidade em 1º de setembro de 1886, se intitulava “Planta da Futura Cidade de Araranguá” (HOBOLD, 2005, p. 137).



**Figura 2 - “Fac-símile da cópia do original da planta de Araranguá, desenhada por Oscar Boronski em 1892.**

**Doação: Alexandre Rocha, recebida de Paulo Hobold. Acervo: AHA”.**

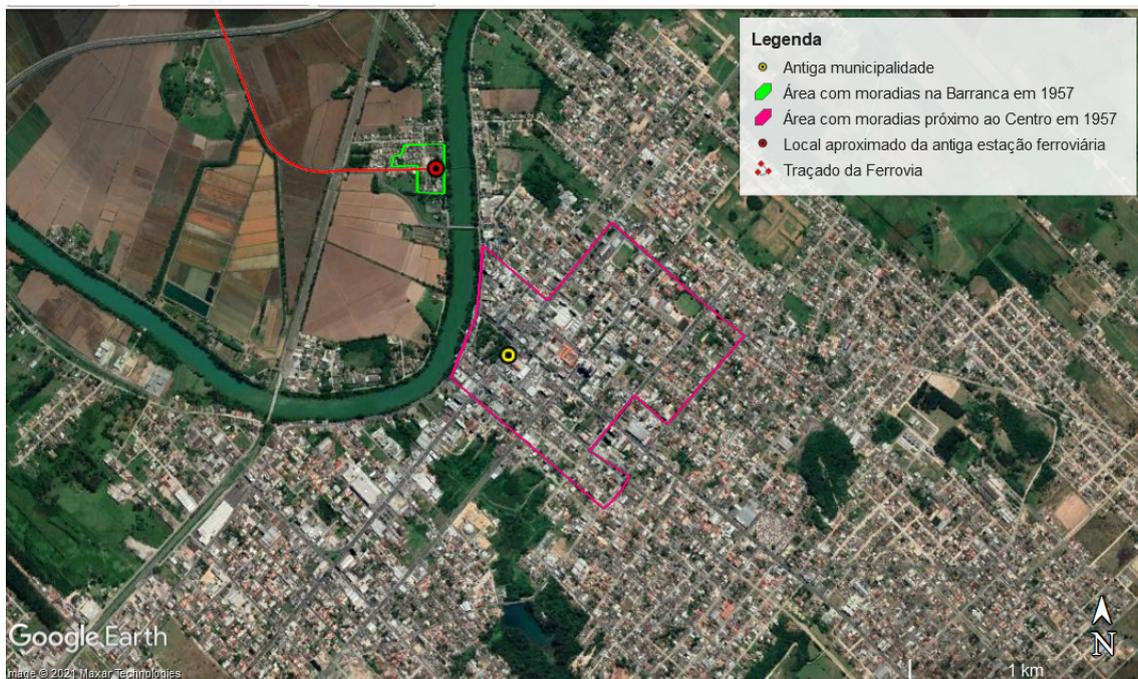
Fonte: Prefeitura Municipal de Araranguá, 2021.

Diferente de outras formações urbanas da região, que se deram a partir de antigos trajetos e caminhos, a planta de Araranguá apontava para uma preocupação com as formas de organização do espaço urbano. Destaca-se nesse Plano Urbano a projeção das avenidas ressaltada por Pimenta (2000), o que dá indícios, nesse sentido, de uma ideia prospectiva de ordenamento do espaço urbano, o que nem sempre foi visto com bons olhos pela população, tendo uma leitura de desconfiança no período de sua publicização devido à impressão de “desperdício de terras destinadas às avenidas, sem que houvesse necessidade para tanto” (ROCHA *apud* HOBOLD, 2005, p. 143).

Nos primórdios de sua formação como município, Araranguá se constituía, junto com Tubarão e Laguna, como um destacado centro político e econômico regional. Com o avanço do século XX, passou por desmembramentos que moldaram sua constituição territorial, política e econômica, até chegar à conformação atual. Destacam-se, então, três desmembramentos importantes para a compreensão dos limites territoriais atuais de Araranguá: o primeiro, do então distrito de Criciúma, ao norte, em 1925, que

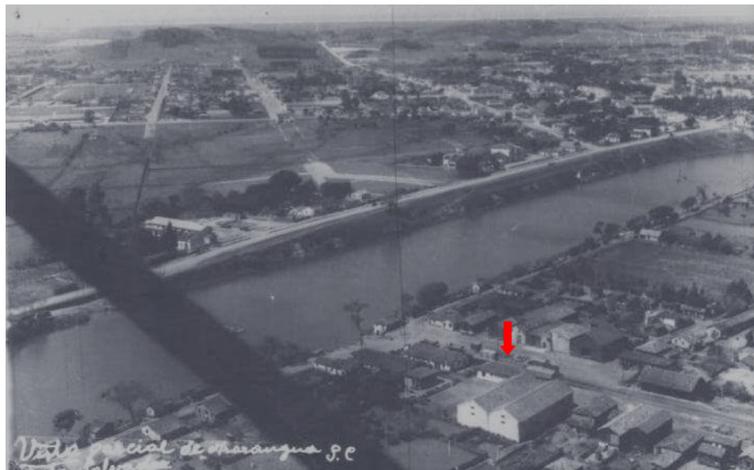
despontava economicamente devido a exploração do carvão mineral; seguindo, a leste, em 1948, é emancipado o município de Turvo, que determinou a perda de metade do então território; e, em 1953, foi a vez de Sombrio, ao sul, efetivar sua emancipação.

Os desmembramentos iniciados na década de 1920 resultaram na diminuição de mais de 80% do território original de Araranguá, impactando a vida econômica e política do município, desestimulando a aplicação do projeto urbanístico de Mesquita. Acrescente-se a isso a instalação da estação férrea no bairro Barranca, no ano de 1927, como desdobramento da expansão dos ramais da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina. A principal forma de saída e entrada da cidade passou a ser, então, através do ramal Tubarão-Criciúma-Araranguá, que logo se tornou o mais importante meio de transporte de pessoas, mercadorias e produtos na região até meados dos anos de 1960 (NASCIMENTO, 2004). Assim, a especulação imobiliária se desdobrou para a margem oposta do rio Araranguá (Figuras 3 e 4).



**Figura 3 - Localização dos bairros Barranca e Centro, em ambas as margens do rio Araranguá.**

Fonte: Dos autores, sobre imagem atual do Google Earth Pro, 2021.



**Figura 4 - Foto aérea de José Genaro Salvador, provavelmente da década de 1950. Em primeiro plano, o bairro Barranca; do outro lado do rio Araranguá, a área central de Araranguá. A seta vermelha indica a localização da estação ferroviária.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Araranguá, 2021.

Mais uma vez o projeto urbanístico é colocado em xeque, sendo deixado de lado até meados dos anos de 1950.

A ânsia da população em ver, sentir e viver o progresso, que estava presente somente naquele local da cidade, fez crescer o bairro [Barranca], o que acabou por contrariar o planejamento urbano desenhado pelo engenheiro Mesquita, fazendo nascer no outro lado do rio Araranguá um pedaço da cidade. O bairro Barranca permaneceu até a década de 1950 como a principal entrada da urbe e um dos bairros mais importantes

economicamente, já que por ali se instalaram empresas de exportação de farinha de mandioca (BRONSTRUP, 2007, p. 10).

Em imagem aérea captada na década de 1950 por Genaro Salvador, fotógrafo que registrou amplamente imagens do cotidiano araranguense durante as décadas de 1940 e 1970, é possível constatar a constituição urbana deste momento na área central da cidade (Figura 5).



**Figura 5 - Imagem aérea do núcleo urbano de Araranguá na década de 1950, captada por Genaro Salvador.**

Fonte: Dos autores, sobre fotografia de Genaro Salvador disponível em HOBOLD, 2005, p. 249.

Nessa fotografia aérea, vê-se uma grande quantidade de terrenos inabitados, identificando-se, ainda, em primeiro plano, a atual Av. Cap. Pedro Fernandes e a rua Caetano Lumertz. É interessante visualizar também a quase inexistência de residências na porção sul da cidade (canto esquerdo superior da foto), tendo em vista que a Av. 7 de Setembro ainda não se estendia para aquele lado. A urbanização da parte sul da cidade se dará a partir das décadas de 1960 e 1970, tendo a Av. 7 de Setembro importante papel nesse processo.

### Surge a “Cidade das Avenidas”: décadas de 1960 e 1970

Durante as décadas de 1960 e 1970, as avenidas ganhavam força como símbolo de modernidade dentro da cidade, com investimentos públicos em pavimentações e prolongamentos. Procurou-se fomentar, então, a ideia de uma identidade local partindo da retórica de uma malha urbana projetada, exclusiva na região, colocando novamente em evidência o Plano Urbano elaborado pelo engenheiro Mesquita em fins do século XIX. É nesse momento que Araranguá recebe a alcunha de “Cidade das Avenidas” (NUNES, 1994, p. 19).

Rocha (apud HOBOLD, 2005, p. 138) aponta que:

Hoje Araranguá ostenta orgulhosamente suas avenidas. Nos anos de 1960 foi intitulada de “Cidade das Avenidas”, o que a ajudou a ser projetada em termos de propagação da atividade turística. Naquele momento em que eclodia nas cidades o espírito desenvolvimentista, e os “formadores de opinião” procuravam desesperadamente codinomes simpáticos para servir de slogan que despertasse para as potencialidades municipais, passou a chamar a atenção este diferencial de espacialidade urbana de Araranguá.

Para Berman (1986, p. 13), o sentimento de ser moderno é “fortalecido pelas imensas organizações burocráticas”, que possuem o poder de destruir o velho e forjar o novo. Isso é percebido na Araranguá de meados do século XX no esforço da elite política e de parte da imprensa local em reforçar

a identidade da cidade através do elogio de suas avenidas. Diferente das desconfiças expressas por parte da população no final do século XIX, que se questionava quanto ao desperdício de terras que resultaria da implantação do Plano Urbano, a partir da década de 1960 certas vozes da imprensa local adotaram em seu discurso a indicação do farto espaço físico disponível para os prolongamentos das avenidas. É válido destacar que essa é uma tendência que se insere em um contexto nacional e internacional, o que indica que nos ares locais faziam ressonância os ventos que se agitavam no âmbito mais amplo. Esse é um momento em que emergem “novas experiências na arquitetura e no urbanismo em vários países sul-americanos” (GOMES; ESPINOZA, 2009, p. 13). Também no Brasil, a partir da segunda metade do século XX, há um intenso movimento de industrialização e crescimento da população urbana iniciado na década de 1950, intensificando o processo de urbanização (SOUZA, 2020, p. 18).

O excerto abaixo, extraído do periódico *Jornal do Vale do Araranguá*, em edição de 1978, traz o seguinte:

O prolongamento da Avenida Getúlio Vargas, até encontrar a via de acesso ao Arroio do Silva, é uma medida pretendida pelo atual Prefeito de Araranguá, Salmi Paladini.

[...] A Getúlio, é a espinha dorsal de um esquema preconizado para uma cidade sem carência de espaço físico para a sua expansão, podendo se prolongar, tranquilamente, até a orla marítima.

[...]

O lado sul da Avenida Sete de Setembro já merecem a atenção [sic] do atual mandatário, estendendo-se por alguns milhares de metros, levando o incentivo aos investidores afeitos aos empreendimentos imobiliários, o que proporcionou um grande impulso àquela região (Mato Alto), anteriormente tomada pela densa capoeira e carreiros arenosos somente.

Hoje, ali existem modernas e aprazíveis quadras de casas residenciais de primeiro gabarito, demonstrando-se claramente, que somente faltava um pouco de incentivo, de motivação por parte do Poder Público.

Agora está na mira do Senhor Prefeito o lado inverso da Sete [porção norte da avenida] restando somente algumas providências de saneamento básico [...] nas zonas mais atingidas pelas cheias do

Município, a fim de prosseguir, com tranquilidade a importante obra viária.

Com as duas artérias citadas, consideradas fundamentais ao rígido cumprimento do Plano Diretor, é certo que não haverá a deturpação futura do acalentado sonho do saudoso Engenheiro Mesquita de fabricar uma cidade para o futuro (PROLONGAMENTO, 1979, s/p).

Há que se tomar cuidado de não se usar o discurso de periódicos da época com uma postura ingênua (LUCA, 2008), evitando-se, assim, “o grande risco de ir buscar num periódico precisamente aquilo que queremos confirmar” (CAMARGO, 1971 apud LUCA, 2008, p. 111). Portanto, vale ressaltar que ao destacar a passagem acima, veiculada pelo Jornal do Vale do Araranguá, entendemos que tais ideias não necessariamente eram predominantes ou compartilhadas por todos os grupos sociais – basta lembrar que na época nem todos tinham acesso à alfabetização e mesmo ao consumo da imprensa local. Além disso, as vozes da imprensa também têm importante papel no pensamento social e político local e em seus planos e ações – como destaca Clemes (2016, p. 27) para as décadas de 1930-1940 também em Araranguá, em que “os jornais locais e regionais desempenharam um notório papel, apresentando planos progressistas para a cidade”, que buscava, desde então, trilhar “caminhos do sonhado progresso”.

Tais vozes, entendidas dentro de um campo de disputa político-social local, deixam entrever certos aspectos das discussões que giravam em torno da constituição urbana. A retomada do projeto de Mesquita, portanto, representou um novo ciclo de especulação imobiliária. Era o prelúdio da verticalização. No ano de 1981, um novo Plano Diretor é aprovado, permitindo a construção de prédios de até oito pavimentos nas principais avenidas da região central da cidade, por meio da Lei Municipal nº 864/81 (ARARANGUÁ, 1981).

Para Pimenta (2000), a década de 1970 é responsável pelo perfil do perímetro urbano em vigor até hoje, pois é nesse período que ocorre a ocupação de diversas áreas da cidade. Essa autora ainda coloca as tentativas de controlar a expansão e o parcelamento do solo dispostas no Plano Diretor de 1981 e sua preocupação com a conciliação de novos empreendimentos na região central do município.

A década de 70 trouxe, também, o início do processo de verticalização. O primeiro edifício construído nessa época possuía somente 3 pavimentos. Paradoxalmente, o Plano Diretor de 1981 ratifica esse processo, permitindo 8 pavimentos na área central, o que facilitou, certamente, os investimentos do setor imobiliário (PIMENTA, 2000, p. 102-103).

Assim, tem impulso a verticalização das edificações, vinculada à abertura de ruas e avenidas, que agora, após prolongamentos e pavimentações, estariam prontas para a implantação de novos projetos, representando, dessa forma, o lugar simbólico da modernidade dentro do imaginário local.

Vale destacar, ainda, que em âmbito nacional esse é um contexto em que têm grande ressonância na organização urbana o fenômeno do êxodo rural iniciado na década seguinte. Tal fenômeno também é observado no contexto regional (conforme demonstra ALVES, 2017). Assim, Araranguá não passa imune ao que Alves (2017, p. 82) indica como “ideologia da urbanização”, mobilizando um imaginário que associa o turismo às modificações urbanas, o que demanda, também, “a produção do espaço para consumo”.

## **O cenário urbano atual: efeitos das mudanças urbanas sobre os prédios históricos**

Neste item elencamos algumas edificações – já demolidas ou ainda em pé e em uso – a fim de encetar uma reflexão sobre o processo de mudança no cenário urbano e a relação com os prédios históricos da cidade. Como pretendemos chamar a atenção, não há uma política pública desenvolvida que direcione seu olhar para a constituição histórica da área urbana, havendo certa continuidade na tendência de buscar a renovação do cenário urbano sem um esforço deliberado de preservação de alguns elementos na paisagem que diriam muito da trajetória histórica local.

A seleção abaixo não tem a pretensão de ser exaustiva, nem tampouco busca-se indicar o que deve ou o que não deve ser preservado, haja vista que entendemos que as políticas de memória e

patrimônio são objetos de disputas e, portanto, não devem resultar de indicações de gabinete ou tomadas de decisão verticalmente orientadas. O que pretendemos é demonstrar diferentes maneiras como a cidade se relaciona com alguns elementos componentes de sua história e como isso pode ser tomado como uma permanência de uma postura que encontra ressonância em sua trajetória como cidade. Entendemos, também, que outros

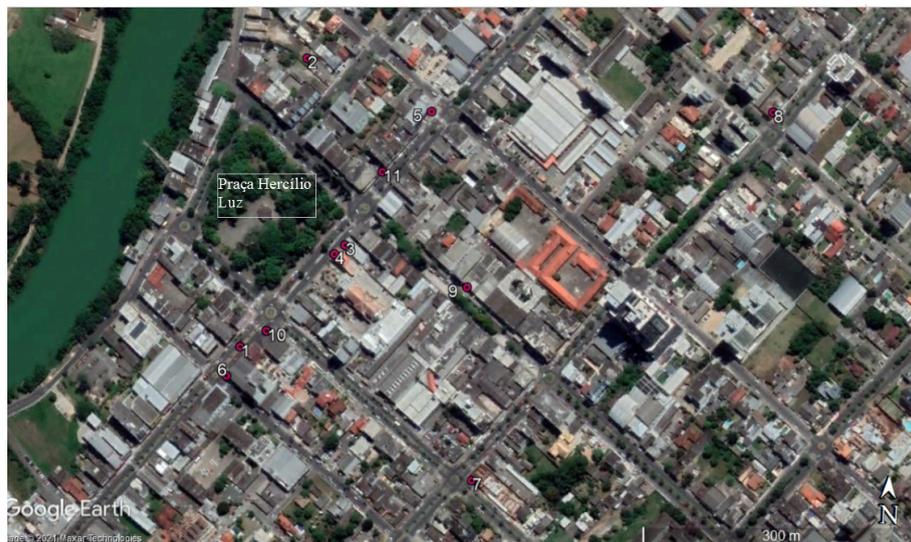
elementos, como as ruas, avenidas, canteiros e praças fazem parte do cenário urbano; contudo, neste estudo nos limitamos a indicar as edificações históricas como um eixo norteador das reflexões.

No Quadro 1 listamos as edificações selecionadas, as quais possuem correspondência com a Figura 6. O número da coluna da esquerda indica a localização da edificação na imagem que segue.

**Quadro 1: Lista das edificações selecionadas.**

Nº	Edificação
1	Local da Casa do Cel. João Fernandes
2	Local do Palacete de Bernardino Senna Campos
3	Antigo Palacete Municipal
4	Antiga sede da Prefeitura Municipal
5	Prédio na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Rua Caetano Lumertz
6	Prédio localizado na esquina da Av. 7 de Setembro com a Rua Dr. Virgulino de Queiroz
7	Edificação localizada na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Cel. João Fernandes
8	Prédio na Av. 15 de Novembro [Bar Brasil]
9	Prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas
10	Edifício Ouro Fino
11	Prédio nº 1907 da Av. 7 de Setembro

Fonte: Os autores, 2021.

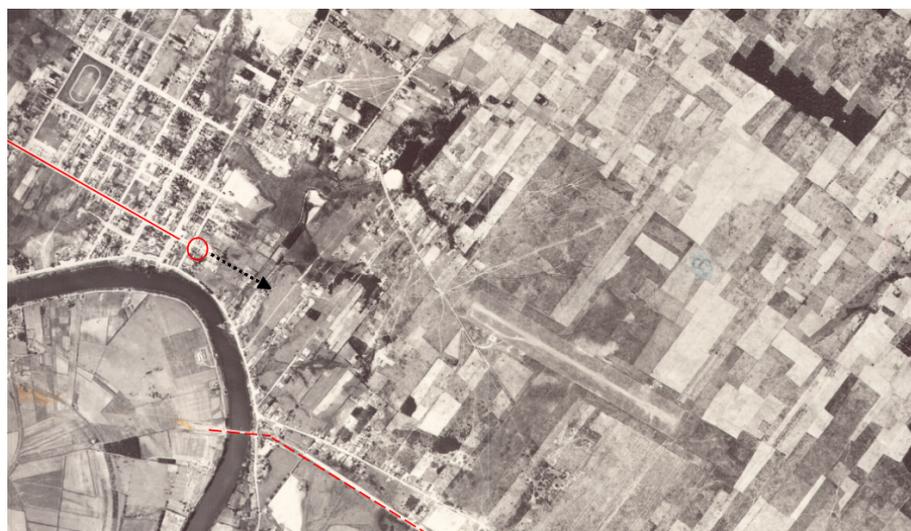


**Figura 6 - Localização das edificações selecionadas.**

Fonte: Os autores, sobre imagem do Google Earth Pro, 2021.

Os processos de expansão da malha urbana e de verticalização iniciados nas décadas de 1960 e 1970 intensificaram o desaparecimento gradativo de prédios que remetiam à formação urbana de Araranguá, desde fins do século XIX até a primeira metade do século XX. A casa do Coronel João Fernandes, por exemplo, representa bem esse

processo. Sua demolição marcaria a materialização da extensão da Avenida 7 de Setembro até a recém pavimentada BR-101, passando pelo bairro Cidade Alta (Figura 7).



**Figura 7 - Excerto de imagem aérea capturada em 1957. Legenda: linha vermelha contínua, Av. 7 de Setembro; linha vermelha tracejada, futuro traçado da BR-101 (até 2014); seta preta pontilhada, futuro prolongamento da Av. 7 de Setembro; círculo vermelho, localização da casa do Coronel João Fernandes. Note-se a ausência de edificações na parte sul da cidade, atuais bairros Alto Feliz, Nova Divinéia, Cidade Alta, Aeroporto, Mato Alto, Lagoão e Arapongas (porções central e direita da imagem, respectivamente).**

Fonte: Marcações dos autores sobre Aerofotografia do Levantamento de Santa Catarina de 1957, do acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI), 2021.

Esse processo se estendeu durante boa parte da década de 1970 e envolveu um grupo político e econômico que estava interessado na valorização da porção sul da cidade. Nesse sentido, Bronstrup (2007, p. 13) destaca alguns dos interesses envolvidos:

Tais locais, com o decorrer do tempo, valorizaram-se e passaram a proporcionar uma vasta gama de serviços como postos de gasolina, revenda de automóveis, hotéis, lanchonetes e restaurantes, além de estabelecimentos voltados para a manutenção e revenda de caminhões. Todo esse crescimento do bairro Cidade Alta já era visto por aqueles que faziam a política araranguense na década de 1960.

Havia dois grupos políticos interessados na valorização de terrenos no entorno da via que ligaria

o centro até a BR-101, agora principal meio de entrada da cidade. “O grupo número um pretendia o acesso pela futura Avenida Sete de Setembro”, apontando um novo local para a rodoviária; já o segundo grupo defendia a permanência da rodoviária na beira do rio, “utilizando uma rua já existente, que no caso seria a Rui Barbosa”, para a ligação com a rodovia (BRONSTRUP, 2007, p. 13).

Assim, do que se depreende disso é que a abertura ou consolidação de vias de ligação com o centro da cidade e a então nova rodovia foi guiada por disputas políticas e projetos econômicos de grupos locais. Nessa disputa, que também enredou a opinião pública (BRONSTRUP, 2012, p. 36), o resultado foi pela construção da Av. 7 de setembro, mantendo-se a rodoviária no mesmo lugar (Figura 8).



**Figura 8 - Excerto de imagem aérea capturada em 1978. Legenda: linha vermelha contínua, Av. 7 de Setembro; linha vermelha tracejada, BR-101 (o traçado da BR-101 foi desviado em decorrência de sua duplicação; desde 2014 esse traçado é uma via de uso local); seta preta tracejada, Av. Presidente João Goulart, no bairro Cidade Alta (ligação da Avenida 7 de Setembro com a então BR-101). Note-se que a parte sul da cidade já apresentava um grande número de ruas e edificações.**

Fonte: Marcações dos autores sobre Aerofotografia do Levantamento de Santa Catarina de 1978, do acervo aerofotogramétrico da Empresa de Pesquisa Agropecuária e de Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI), 2021.

É interessante notar que a abertura das vias no sentido sudeste, pretendendo a interligação com a BR-101, impulsionou a urbanização em um sentido linear, diferente do concêntrico previsto pelo Engenheiro Mesquita em seu projeto (BRONSTRUP, 2012) – embora o crescimento concêntrico também tenha sido observado.

Logo, é ilustrativo que para a concretização do projeto de modernização das vias públicas e colocação em ação da opção de extensão até a BR-101 que se sobressaiu fosse preciso a demolição da antiga casa do Coronel João Fernandes, político que esteve à frente da administração municipal de Araranguá durante mais de duas décadas, entre o final do século XIX e início do século XX. Na imagem a seguir é possível identificar a edificação, que foi demolida para o prolongamento da Av. 7 de Setembro. Do lado esquerdo, a fotografia feita por Genaro Salvador na década de 1950, contrastando com uma imagem, do mesmo local, feita no ano de 2015, já sem o prédio (Figura 9).

Conforme mencionado anteriormente, durante a década de 1970 Araranguá passou por várias mudanças em sua configuração urbana. Esse processo de modernização e início da urbanização intensa foi responsável pelo desaparecimento de diversos prédios históricos. As casas que pertenciam a personagens da história local, como a casa de João Fernandes e a casa do telegrafista Bernardino Senna Campos – ambas demolidas neste período – são exemplos do impacto provocado. Sendo que o espaço onde estava localizada a casa de Campos se encontra até os dias de hoje sem nenhuma construção, servindo como um estacionamento no centro da cidade (Figura 10).

Além destes, podem-se citar outros prédios históricos que desapareceram a partir desse processo ocorrido desde a década de 1970, tais como o Hotel dos Viajantes e o palacete municipal, localizado nas proximidades da atual Praça Hercílio Luz – este último, demolido no ano de 1986 (Figura 11).

No ano de 2012, a Lei nº 864 de 1981, em seu Art. 42, recebeu uma importante alteração, com relevante papel para um novo processo de

verticalização na cidade. Essa lei mudou a altura permitida para as construções, aumentando o número de pavimentos previsto na lei anterior, de 1981 (ARARANGUÁ, 2012).

Entende-se, assim, que essa reformulação faz parte de um terceiro ciclo de especulação imobiliária na cidade. Os reflexos desse processo já podem ser observados dentro do espaço local. Diversos prédios históricos, de distintos períodos da formação da cidade, vêm desaparecendo do cotidiano e, muitos deles, dando lugar a prédios vendidos como “luxuosos” e “modernos”, ou simplesmente servindo de estacionamento, como ilustram as imagens das seguintes edificações demolidas: prédio na esquina da Avenida 7 de Setembro com a Rua Caetano Lumertz; o antigo prédio localizado na esquina da Av. 7 de Setembro com a Rua Dr. Virgulino de Queiroz; e a edificação localizada na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Cel. João Fernandes (Figura 12).

Contudo, certas edificações históricas ainda fazem parte da paisagem urbana, sobretudo na área ao redor da Praça Hercílio Luz e nas avenidas 7 de Setembro e 15 de Novembro. Tais áreas remontam a importantes espaços a partir dos quais se deu a formação da porção central da cidade e que atualmente sofrem grande pressão imobiliária.

Em alguns destes prédios, percebe-se uma característica em comum: muitos apresentam mudanças em seus traços arquitetônicos no piso inferior, frequentemente de uso comercial; em contrapartida, embora o andar superior não seja descaracterizado, não se percebe preocupação no sentido de sua preservação (exemplo da Figura 13).

Outro fator de risco percebido diz respeito à invisibilidade de tais edificações provocadas por placas de publicidade, que impossibilitam sua visualização, influenciando, conseqüentemente, na percepção da população sobre esses lugares. Isso pode ser constatado por meio da observação de imagens das fachadas de alguns prédios, captadas em distintos períodos (Figuras 14 e 15).



**Figura 9 - Imagem da esquerda mostrando a localização da casa do Coronel João Fernandes, onde hoje (imagem da direita) passa a Av. 7 de Setembro.**

Fonte: Esquerda - Reprodução de fotografia de José Genaro Salvador, Câmara Municipal de Vereadores de Aranguá, 2020. Direita - Os autores, 2015. As setas vermelhas foram adicionadas para indicar o local da edificação.



**Figura 10 - Imagem da esquerda mostra a casa do telegrafista Bernardino Senna Campos, fotografada por ele no ano de 1917; na imagem da direita, terreno onde era localizada a casa de Campos, utilizado como estacionamento privado.**

Fonte: Esquerda - Campos, 1989. Direita - Os autores, 2015.



**Figura 11 – Na esquerda, imagem do antigo palacete municipal, demolido em 1986; na direita, local onde se situava a antiga sede da prefeitura municipal.**

Fonte: Esquerda - Câmara Municipal de Vereadores, 2020. Direita - Os autores, 2015.



**Figura 12 - Prédios históricos demolidos nos últimos anos. À esquerda imagens das edificações ainda em pé; à direita imagens dos locais após a demolição e a utilização dada ao terreno (em 2015).**

Fonte: Esquerda - Imagens capturadas a partir do software livre Google Earth, 2015. Direita - Os autores, 2015.



**Figura 13 - Prédio na Av. 15 de Novembro [Bar Brasil].**

Fonte: Os autores, 2015.



**Figura 14 - Prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas (na imagem da esquerda o prédio na década de 1990 e na da direita o prédio em 2015). Percebe-se o grande número de placas de publicidade que encobrem e descaracterizam o prédio.**

Fonte: Esquerda - Gentilmente cedida por Alexandre Rocha, 2015. Direita - Os autores, 2015.



**Figura 15 – À esquerda, prédio do Edifício Ouro Fino; à direita, prédio nº 1907 da Av. 7 de Setembro.**

Fonte: Os autores, 2015.

No prédio nº 191, localizado no Calçadão da Av. Getúlio Vargas, por exemplo, é visível o encobrimento da parte frontal da edificação atualmente, se comparado com a imagem da década de 1990. Além das evidentes modificações, é possível perceber que algumas características arquitetônicas estão encobertas pelas placas comerciais. O mesmo ocorre nos prédios do Edifício Ouro Fino e no nº 1907 da Av. 7 de Setembro.

Nota-se, portanto, uma relação entre o crescimento e a reconfiguração urbana e o desaparecimento de prédios históricos – sobretudo na área central da cidade. Tais desaparecimentos, muitas vezes, resulta de um processo de ‘invisibilização’ dessas construções. Isso indica, ainda, o lugar que os prédios históricos têm ocupado nas tomadas de decisões acerca das políticas municipais voltadas para a organização do espaço urbano do município e também de suas políticas voltadas para o âmbito cultural.

## Considerações Finais

No primeiro semestre do ano de 2017, um portal de notícias local trazia em uma de suas manchetes o advento de um novo empreendimento imobiliário e comercial que marcaria o cenário central de Araranguá. Projetado para ser o “primeiro arranha-céu” da cidade, com duas torres e 16 pavimentos, dos quais três destinados a garagens, a edificação contaria, ainda, com o primeiro heliponto do extremo sul catarinense. A reportagem iniciava celebrando que a “monotonia” da paisagem urbana araranguense estava com seus dias contados, pois a nova construção projetada traria embelezamento e ares de futuro para a cidade.

Desafortunadamente, essa matéria se perdeu nos labirintos da Internet, ficando apenas na lembrança dos autores deste artigo. Contudo, sua menção aqui vem a propósito de ressaltar um aspecto latente nos discursos sobre as modificações urbanas, que é uma busca reiterada por renovar a paisagem da cidade, muitas vezes se colocando de forma antagônica ao atual – como se um salto para o futuro estivesse sendo dado.

Como pretendemos destacar, Araranguá passou por diversas transformações em sua malha

urbana, notadamente a partir da década de 1970, período crucial para o entendimento do traçado atual. O Plano Urbano projetado pelo engenheiro Antônio Lopes de Mesquita, no final do século XIX, serviu de alicerce para os novos planos de projeção das avenidas dentro do contexto local. De fato, a identificação na história, em Araranguá, foi buscada num projeto inovador, moderno e único na região. Paralelamente, observa-se os interesses das gestões administrativas em reforçar esse sentimento, vinculando obras de alargamento e prolongamento de diversas avenidas, chegando a regiões pouco habitadas no período, e os interesses de uma especulação imobiliária cada vez mais forte na cidade. Percebe-se, portanto, nesse momento, um processo de verticalização que se instala no município. Se durante a década de 1970 a cidade permitia edifícios de três pavimentos, no início da década de 1980 uma nova lei resulta em um forte processo de verticalização, permitindo a construção de até oito pavimentos no perímetro central da cidade.

Durante esse processo de abertura de avenidas e de verticalização, vários prédios históricos foram, aos poucos, desaparecendo. As casas de Bernardino Senna Campos e de João Fernandes são exemplos disso. A partir desse momento, percebe-se um desaparecimento gradativo de prédios. Tais ausências desfalcam a história local de referências materiais sobre a constituição material de sua área urbana.

Durante as décadas seguintes também se pode perceber a destruição de mais prédios históricos. A cidade não possui um levantamento profundo dessas ausências. Existem algumas intenções de preservação, mas o reflexo do esquecimento desses lugares pode ser entendido com o não desenvolvimento de leis de tombamento e o desinteresse das gestões administrativas sobre a temática. A cidade não possui nenhuma edificação tombada por lei, o que representa como o assunto é tratado.

A partir de 2012, com a reformulação da Lei nº 864, formulada em 1981, a cidade começa a passar por um novo processo de verticalização, principalmente em sua área central. Novamente, a especulação imobiliária na cidade surte um efeito dominó nas edificações históricas. Novos prédios se instalam nas principais avenidas.

A amostragem dos edifícios relacionados demonstra os diferentes locais no centro urbano onde se encontram testemunhos materiais da constituição histórica da cidade, que, ao que demonstra nossa análise do processo de urbanização do município, parecem estar sendo paulatinamente excluídos da memória local através da negligência em sua manutenção, seguida de uma posterior demolição.

Entendemos que preservar tais locais não se trata de apenas manter sua forma física intacta, sacralizando-os. A conservação não consiste apenas na preservação das características físicas, mas sim em sua inserção dentro de um contexto histórico mais amplo, considerando aspectos cognitivos e afetivos, onde a conservação se referiria, assim, à manutenção de valores culturais e à consolidação de identidades locais<sup>1</sup>.

Da mesma forma, não se advoga uma paralisação da cidade no tempo, impedindo modificações a qualquer custo. Contudo, é preciso que as mudanças sejam ponderadas de forma crítica e que aconteçam de maneira planejada, para que não ocorra o “aniquilamento” da história pelas novas formas – ou sob o discurso do novo, do moderno –, conforme coloca Carlos (2009). Pois a cidade é onde se manifestam os múltiplos tempos (PESAVENTO, 2005; CARLOS, 2009), portanto, pensar no presente e no futuro não significa necessariamente negar o passado.

Dessa maneira, seguindo o andar dos tempos, mas não perdendo de vista, apagando, demolindo ao esmo e, em consequência, obliterando a sua história, é que uma cidade mantém aquele “fio condutor” de que falava o Marco Polo de Ítalo Calvino. Ou, dizendo de outra forma, não esquecendo que a paisagem atual da cidade é histórica e socialmente construída, expressão material de desejos, medos, disputas, escolhas e prioridades, seja da sociedade ou do poder público.

## Nota

1 Recentemente, algumas ações, ainda que pontuais, têm sido realizadas com o intuito de colocar em evidência aspectos do patrimônio cultural local, como é o caso do projeto de extensão do Instituto Federal de Santa Catarina em Araranguá intitulado “Caminhando por Araranguá: um roteiro histórico, cultural e ambiental”, desenvolvido entre 2017 e 2018 (LIMA et al., 2021). Alguns resultados do projeto podem ser acessados em: <http://caminhandoporaru.ararangua.ifsc.edu.br/#slider>.

## Agradecimentos

Agradecemos ao colega Jonatã Vieira Cledes pela leitura prévia e comentários pertinentes. Agradecemos também aos revisores anônimos, cujos apontamentos muito contribuíram para a versão final do artigo. A responsabilidade pelas ideias e equívocos se restringe aos autores.

## Referências

ALVES, Aline Turatti. **Da terra de plantação à terra de lazer: metamorfoses do rural em Sangradouro – Araranguá/SC**. 2017, 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2017.

ARARANGUÁ. **Lei nº 864, de 27 de novembro de 1981**. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/ararangua/lei-ordinaria/1981/86/864/lei-ordinaria-n-864-1981-dispoe-sobre-urbanismo-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

ARARANGUÁ. **Lei nº 3088, de 18 de maio de 2012**. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/ararangua/lei-ordinaria/2012/308/3088/lei-ordinaria-n-3088-2012-acrescenta-artigos-a-lei-864-81-plano-fisico-e-territorial-de-27-de-novembro-de-1981>>. Acesso em: 03 ago. 2021.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRONSTRUP, Daniel Alves. Traçando novos caminhos: análise das disputas políticas em Araranguá causadas pela implantação da ferrovia e da rodovia BR-101 (1930-1970). **Tempos Acadêmicos**, Criciúma, v. 5, p. 1-18, 2007.

BRONSTRUP, Daniel Alves. **Da Rodovia da morte ao desvio pela vida**: os conflitos socioambientais em torno da duplicação da BR-101 em Araranguá (1995-2011). 2012, 179 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMÂMARA DE VEREADORES DE ARARANGUÁ. **História da Cidade**. Disponível em:  
<<https://www.cmva.sc.gov.br/imprensa/institucional/Historia/1/2021/18>>. Acesso em: 15 set. 2020.

CAMPOS, Bernardino Senna. **Memórias do Araranguá**. 2 ed. Organizado pelo Pe. João Leonir Dall'Alba. Florianópolis, Ed. Lunardelli, 1989.

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2009.

CLEMES, Jonatã Vieira. **Interação ser humano/natureza em Araranguá, SC, através do processo de degradação ambiental do Rio Araranguá – 1900-1950**. 2016, 157 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Filosofia e

Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2016.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; ESPINOZA, José Carlos Huapaya. Olhares cruzados: visões do urbanismo moderno na América do Sul, 1930-1960. *In*: GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. (Org.). **Urbanismo na América do Sul**: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960. Salvador: EDUFBA, 2009, p. 13-39.

HOBOLD, Paulo. **A história de Araranguá**. Complementada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: [s.n.], 2005.

KOSELLECK, Reinhart. **Estratos do Tempo**: estudos sobre história. Tradução de Markus Hediger. Rio de Janeiro: Contraponto; PUC-Rio, 2014.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1990.

LIMA, Rodrigo da Costa; MELO, Maurício Dalpiaz; CÓRDOVA, Anna Maria de Souza; VIEIRA, André Vinício Bialeski. Caminhando por Araranguá: um roteiro histórico, cultural e ambiental. **Revista Caminho Aberto**, v. 8, n. 14, p. 144-148, 2021.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2008, p. 111-153.

NASCIMENTO, Dorval. **As Curvas do Trem**: A Presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. Criciúma: UNESC, 2004.

NUNES, Osmar. **Excesso de poder mata o prefeito**. Araranguá: s/e, 1994.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. **Revista Cadernos do LEPAARQ**, Pelotas/RS, v. 2, n. 4, p. 9-17, 2005.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. **Revista Brasileira de História**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. Araranguá: Expansão e Plano Urbano. **Geosul**, Florianópolis, v. 15, n. 29, p. 79-109, 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARARANGUÁ. **Conheça nossa história**. Parte 1. Disponível em: <<https://www.ararangua.sc.gov.br/noticias/ver/2021/03/espaco-memoria->>. Acesso em: 10 ago. 2021.

PROLONGAMENTO da Avenida Getúlio Vargas. **Jornal Vale do Araranguá**, Araranguá/SC, mar. 1979.

SOUZA, Vitoria Gonzatti de. Trajetória e perspectivas para o pensamento urbano. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v. 9, n. 1, p. 17-25, 2020.