

Gustavo Rogério De Lucca

**DILEMAS DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA:
UM ESTUDO SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NA
CENTRALIDADE URBANA DE CRICIÚMA/SC**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

Orientadora: Prof^a. Dra. Margareth de Castro Afeche Pimenta

Florianópolis
2015

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

De Lucca, Gustavo Rogério

Dilemas da urbanização brasileira : um estudo sobre as transformações espaciais na centralidade urbana de Criciúma/SC / Gustavo Rogério De Lucca ; orientadora, Margareth de Castro Afeche Pimenta - Florianópolis, SC, 2015.

261 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. Centralidade urbana. 3. Políticas públicas. 4. Criciúma. I. Pimenta, Margareth de Castro Afeche. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. III. Título.

Gustavo Rogério De Lucca

**DILEMAS DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA:
UM ESTUDO SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS NA
CENTRALIDADE URBANA DE CRICIÚMA/SC**

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade (PGAU-Cidade), da Universidade Federal de Santa Catarina.

Florianópolis/SC, __ de _____ de 2015.

Prof.^a. Dra. Adriana Marques Rossetto
Coordenadora do PGAU-Cidade

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Margareth de Castro Afeche Pimenta
Orientadora / Presidente
UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Nelson Popini Vaz
UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

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

Prof.^a Dra. Claudia Araripe Freitas Siebert
FURB - Universidade Regional de Blumenau

Prof. MSc. Jorge Luiz Vieira
UNESC - Universidade do Extremo Sul Catarinense

Aos criciumenses nativos ou de
coração;

E aos cidadãos questionadores,
pois são deles as demandas e as
utopias que constroem novas
possibilidades para as cidades e
para o país.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é resultado de observações de quem tem na cidade de Criciúma a representação concreta de um lugar. A sensação de pertencimento alimenta interesses pela compreensão de sua história, enquanto que as incertezas do futuro motivam questionamentos sobre seus dilemas cotidianos. Ante as transformações dos últimos anos, ora ou outra me recorro de paisagens da minha cidade que sobrevivem apenas na memória. Vestígios materiais substituídos por novas formas, as quais nem sempre fazem jus à importância do que renovam.

A sistematização de leituras, pesquisas e observações é uma oportunidade preciosa de maturação intelectual e de contribuição para o conhecimento, seja ele através do debate político ou da documentação aqui reunida. Por isso, agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, por ter me oportunizado participar do Mestrado, e à CAPES pelo importante apoio financeiro.

De mesmo modo, agradeço minha orientadora, Profa. Dra. Margareth de Castro Afeche Pimenta, que me conduziu com dedicação nesse processo e estimulou em mim novos olhares para tantas situações das quais estamos envolvidos. Sinto-me honrado por esses anos que estivemos próximos, dos quais levarei ensinamentos para a vida toda.

Agradeço também os demais professores do PGAU-Cidade, em especial aqueles que conduziram as disciplinas das quais participei.

Estendo agradecimento aos professores das bancas de Qualificação e Defesa, pela doação de tempo e esforço na partilha de seus olhares sobre meu trabalho.

Agradeço, por fim, aos meus pais, aos colegas e aos amigos novos e de longa data, que me acompanharam de perto nessa jornada e contribuíram para meu crescimento, seja pela troca de ideias ou pelos incentivos para seguir em frente.

A todos que de algum modo fizeram parte desse caminho, meu muito obrigado.

O lugar é o quadro de uma referência pragmática ao mundo, do qual lhe vêm solicitações e ordens precisas de ações condicionadas, mas é também o teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade.

(Milton Santos, 2006)

RESUMO

Ao longo das últimas décadas, a urbanização desordenada e a configuração da cidade corporativa foram estimulando, com a conivência do Estado neoliberal, modos de ocupação sempre mais especulativos e indiferentes à qualidade do desenho urbano. Se por um lado há estímulo permanente ao espraiamento da malha viária, por outro, as áreas centrais se expandem a partir da densificação do solo e de processos de verticalização pouco conciliadores com a preservação de conjuntos históricos e o equilíbrio ambiental. Negligências do poder público em relação ao planejamento de caráter social que são percebidas principalmente nas médias e grandes cidades, onde processos agressivos de renovação das áreas centrais têm alterado, irreversivelmente, a paisagem de núcleos históricos.

A dinâmica renovadora se faz presente na centralidade urbana de Criciúma, importante cidade catarinense produzida sob influência da mineração de carvão e, a partir da metade do século XX, também pela industrialização. A cada ciclo econômico, o núcleo originário do fim do século XIX crescia e incorporava novas atividades, símbolos, estruturas e formas arquitetônicas, que resultaram numa composição diversificada e rica em vínculos identitários, com destaque para importantes referências modernistas implantadas entre os anos 1960 e 1980. A partir de 1990, a desregulamentação dos principais setores produtivos locais e a retração de políticas públicas provoca rupturas e crises sociais que impõem a necessidade de se buscar alternativas econômicas para a cidade. Gradativamente, a reorganização da economia e das relações de trabalho conduz à consolidação do setor da construção civil, que passa a exercer maiores influências sobre a produção do espaço central, cada vez mais restrito às lógicas de mercado e envolvido por processos expansivos imediatistas.

Sob fragilidades sistemáticas dos órgãos públicos e ante o poder político do capital imobiliário, pouco sobra dos conjuntos urbanos centrais, o que contraria os conceitos contemporâneos de preservação patrimonial vinculada à paisagem. Entretanto, movimentos sociais que aos poucos emergem das contradições da própria cidade se impõem como resistências e novas possibilidades para que os bens históricos e os espaços públicos que perduram nas áreas centrais permaneçam como vínculos entre a cidade contemporânea e sua história.

Palavras-chave: Centralidade urbana. Políticas públicas. Criciúma

ABSTRACT

Over the past decades, unplanned urbanization and the configuration of the corporate city encouraged, with the connivance of the neoliberal state, occupation modes more and more speculative and indifferent to the quality of urban design. If on one hand there is permanent stimulation to the road network spreading, on the other, central areas expand from the densification of the soil and processes of verticalization that are little conciliatory with the preservation of historic buildings and the environmental balance. Negligence of the government in relation to the social character planning that are mostly perceived in medium and large cities, where aggressive processes of renewal of central areas have changed irreversibly the landscape of historic cores.

The renewing dynamic is present in the urban centrality of Criciúma, an important city of Santa Catarina, produced under the influence of coal mining and, starting from the mid-twentieth century, also by industrialization. With economic cycle, the originating nucleus of the late nineteenth century grew and incorporated new activities, symbols, structures and architectural forms, which resulted in a diverse and rich composition in identity links, highlighting important modernist references implanted between the years 1960 and 1980. Since 1990, deregulation of the main local productive sectors and the decline of public policy causes ruptures and social crises that impose the need to seek economic alternatives for the city. Gradually, the reorganization of the economy and labor relations leads to consolidation of the construction industry, which now exercise greater influence on the production of the central space, increasingly restricted to market principles and surrounded by immediatist expansive processes.

Under systematic weaknesses of public bodies and before the political power of real estate capital, little is left of the central urban complexes, which contradicts the contemporary concepts of patrimonial preservation linked to the landscape. However, social movements that gradually emerge from the contradictions of the city itself impose themselves as resistances and new possibilities so that the historic property and public spaces that linger in the central areas remain as links between the contemporary city and its history.

Keywords: Urban Centrality. Public Policies. Criciúma

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - O conjunto paisagístico da área central de Florianópolis/SC na década de 1920.	29
Figura 2 - Padrão de ocupação nos bairros centrais de Criciúma.....	30
Figura 3 - Faixa estendida na fachada do Cais José Estelita, Recife/PE	31
Figura 4 – A praça central de Criciúma como espaço de memória e representações. Década de 1940.....	39
Figura 5 - Localização do Município de Criciúma na escala estadual e os municípios da Região Carbonífera.	46
Figura 6 - Av. Centenário e as demais ligações viárias estruturadoras da região.....	47
Figura 7 - Paisagem no trecho central da Avenida Centenário	48
Figura 8 - Acessos regionais ao Centro de Criciúma, com destaque em vermelho para as ruas históricas.....	51
Figura 9 - Evolução Urbana de Criciúma.....	52
Figura 10 - Centro e subcentralidades de Criciúma	53
Figura 11 - Áreas de influência do Centro e subcentralidades de Criciúma.....	53
Figura 12 - Criciúma - vazios urbanos entre o Centro e o Pinheirinho	54
Figura 13 - Localização da Microbacia do Rio Criciúma no território municipal.....	55
Figura 14 - Paisagem verticalizada de Criciúma.....	55
Figura 15 - Microbacia do Rio Criciúma, com destaque para as áreas correspondentes ao Centro simbólico e ao anel de alta densidade.	56
Figura 16 - Torres da Catedral São José, no Centro de Criciúma.	56
Figura 17 - Centro simbólico e anel de alta densidade.....	57
Figura 18 - Tipologia predominante no Centro simbólico.	58
Figura 19 - O Centro simbólico de Criciúma.....	59
Figura 20 - Terminal Urbano Central.....	59
Figura 21 - Tipologia predominante nas áreas de expansão verticalizadas.....	60
Figura 22 - Representação de Criciúma no século XIX.....	64
Figura 23 - O espaço central de Criciúma no fim do século XIX.	68

Figura 24 - Representação de Criciúma no ciclo carbonífero.....	73
Figura 25 - Estação ferroviária de Criciúma. Na foto, a recepção de autoridades para a instalação do município, em 1º de janeiro de 1926.	74
Figura 26 - Vista da área central a partir de uma das torres da Matriz São José na década de 1930. Destaque em primeiro plano para a Praça Nereu Ramos.....	76
Figura 27 - Fotografia da Rua Henrique Lage batida de uma das torres da igreja Matriz São José. À esquerda, o rio Criciúma.....	77
Figura 28 - O Hospital São José (em destaque) como ponto focal da Rua Cel. Pedro Benedet, originada da Estrada Colonial Cresciúma - Urussanga.....	77
Figura 29 - O <i>art déco</i> no entorno da Praça Nereu Ramos nos anos 1940.	80
Figura 30 - O <i>art déco</i> na nova prefeitura de Criciúma, inaugurada em 1943, no entorno da Praça Nereu Ramos.	81
Figura 31 - Sobrados em <i>art déco</i> nas vias de ligação ao Centro	82
Figura 32 - Síntese da expansão do centro urbano de Criciúma ao longo da década de 1940.....	83
Figura 33 - Fotografias da Rua Conselheiro João Zanette em ângulos semelhantes. A primeira nos anos 1930 e a segunda no fim da década de 1940. Nota-se o adensamento com sobrados em <i>art déco</i> . No ítem 1, destaque para o Rio Criciúma sob a rua; no ítem 2, o Hotel Brasil.	85
Figura 34 - Sede do DNPM em Criciúma, inaugurada em 1945	87
Figura 35 - Praça do Congresso na década de 1940. Na parte superior, as casas e os fundos do escritório do DNPM.	88
Figura 36 - Residências no entorno da Praça do Congresso.	89
Figura 37 - Pastifício Fio de Ouro em primeiro plano e a CESACA (edificação maior ao fundo) entre os anos 1940 e 1950.....	89
Figura 38 - Monumento aos Homens do Carvão na década de 1940 ..	91
Figura 39 - A nova estação de passageiros nos anos 1950	96
Figura 40 - Centro de Criciúma no início e no fim dos anos 1950	97
Figura 41 - Síntese da expansão do centro de Criciúma na década de 1950.	98
Figura 42 - Ortofoto de 1957 com destaque para o Aeroporto Leoberto Leal	99

Figura 43 - Vila Operária da CBCA, dista a dois quilômetros do Centro. Atualmente, é o Bairro Santa Bárbara.....	100
Figura 44 - Proposta urbana do Plano Urbanístico de 1954.....	101
Figura 45 - Malha urbana central em 1956 e em 1965.....	105
Figura 46 - Criciúma nos anos 1960.....	106
Figura 47 - Atualmente, o Rio Criciúma no centro da cidade.....	106
Figura 48 - Residências no entorno da Pça. do Congresso no fim dos anos 1960.....	109
Figura 49 - Praça do Congresso no fim dos anos 1960.....	110
Figura 50 - Palácio do Estado na década de 1970 e atualmente.....	111
Figura 51 - Prefeitura de Criciúma no fim dos anos 1960.....	112
Figura 52 - Centro de Criciúma em 1968.....	113
Figura 53 - Monumento ao Mineiro, em 1974.....	116
Figura 54 - Fachadas azulejadas da Matriz São José nos anos 1970 e 1980.....	117
Figura 55 - Remoção dos trilhos e demolição da estação, em 1975...	120
Figura 56 - Demolição da Estação de Passageiros em 1975.....	120
Figura 57 - Representação de Criciúma no ciclo industrial.....	121
Figura 58 - Construção da Avenida Centenário.....	121
Figura 59 - Avenida Centenário na década de 1970.....	122
Figura 60 - Zoneamento do Plano Diretor de 1973 sobre mapa viário atual.....	125
Figura 61 - Avenida Centenário em 1976.....	127
Figura 62 - O “lado de cá” em 1979, já em um perceptível processo de verticalização.....	128
Figura 63 - Praça do Congresso nos anos 1970.....	129
Figura 64 - Largo central da Avenida Centenário em 1980.....	131
Figura 65 - Desfile de 7 de Setembro na Avenida Centenário.....	131
Figura 66 - Calçadão central de Criciúma.....	133
Figura 67 - Calçadas padronizadas com a logomarca da cidade.....	133
Figura 68 - Dois padrões de urbanização separados pela Centenário no ano de 1978.....	134
Figura 69 - Atividades de centralidade. Imagem de 1978.....	135
Figura 70 - Localização do novo parque urbano. Imagem de 1978 ...	136

Figura 71 - Paço Municipal Marcos Rovaris, a sede da Prefeitura, em 1980.	138
Figura 72 - Monumento às etnias colonizadoras da cidade. Década de 1980.	138
Figura 73 - Teatro Elias Angeloni nos anos 1980.....	138
Figura 74 - Parque Centenário nos anos 1980	139
Figura 75 - Acesso ao Paço Municipal Marcos Rovaris.	140
Figura 76 - Grandes investimentos privados no início da década de 1980.	142
Figura 77 - Zoneamento do Plano Diretor de 1984 sobre sistema viário atual.....	143
Figura 78 - Edifícios dos anos 1980 nas proximidades da Praça do Congresso.....	144
Figura 79 - Edifícios de 4 pavimentos ou mais por década.	146
Figura 80 - Conflito entre policiais militares e mineiros no centro de Criciúma durante a greve geral de 1988.	149
Figura 81 - "Privatização não. A CSN é do povo!"	150
Figura 82 - Representação de Criciúma no período neoliberal.....	152
Figura 83 - Reportagem sobre imobiliárias cricumenses em Boston, nos EUA.....	163
Figura 84 - Anúncio da Construtora Fontana em jornal impresso de Criciúma.....	164
Figura 85 - A paisagem da Av. Centenário na segunda metade dos anos 1990	167
Figura 86 - A paisagem central de Criciúma em 1995.....	168
Figura 87 - Zoneamento do Plano Diretor de 1999.....	170
Figura 88 - Adensamento nos morros ao redor do centro urbano.....	173
Figura 89 - Adensamento a partir do zoneamento de 1999	174
Figura 90 - Panfleto distribuído à população no ano de 2010.....	177
Figura 91 - Zoneamento do Plano Diretor de 2012.....	179
Figura 92 - Museu Histórico e Geográfico Augusto Casagrande	182
Figura 93 - O entorno incompatível ao patrimônio da Praça do Congresso.....	183

Figura 94 - Casas da primeira metade do século XX deram lugar a edifícios. A primeira, de propriedade do Eng. Sebastião Netos Campos, minerador da extinta CBCA.....	184
Figura 95 - A casa modernista com pilares em “V” em 1960, sua demolição em 2008, e as obras do novo edifício em 2014.....	185
Figura 96 - Imóveis e monumentos tombados no centro de Criciúma.	187
Figura 97 - CESACA na década de 1970 e sua demolição em 2001 ..	189
Figura 98 - Extinta área industrial no centro de Criciúma.	190
Figura 99 - O <i>art déco</i> no calçadão central	191
Figura 100 - Sobrados em art déco cuja demolição foi aprovada pelo CDM.....	193
Figura 101 - Zoneamento do Plano Diretor de 2012 no entorno imediato da Praça do Congresso.	194
Figura 102 - Centro Cultural Jorge Zanatta, antiga sede do DNPM, localizado nas proximidades da Praça do Congresso.	197
Figura 103 - Escalas diferenciadas de espaços públicos centrais de Criciúma.	200
Figura 104 - Fragmentos das calçadas de pedra portuguesa com motivos locais.....	202
Figura 105 - Poluição visual no calçadão central e na Av. Centenário.	203
Figura 106 - Novas intervenções previstas na Avenida Centenário...	204
Figura 107 - O estado de conservação do pavimento nas áreas externas do Parque Centenário em 2015, com alguns trechos completamente destruídos. Ao fundo, o Centro Cultural Santos Guglielmi, que abriga o Teatro Elias Angeloni.....	205
Figura 108 - Inundação no Teatro Elias Angeloni em 2010.	206
Figura 109 - Aspectos atuais do Memorial Dino Gorini. Na primeira imagem, a pavimentação comprometida e a arborização inadequada; na segunda, o subsolo onde estão fixados cinco painéis cerâmicos em homenagem às etnias.....	207
Figura 110 - Aspectos atuais do Parque Centenário.....	208
Figura 111 - Janelas de banheiro e serviços do novo quiosque "Redondo" direcionadas ao Monumento ao Mineiro.	209

Figura 112 - Na Praça do Congresso, a questão do quiosque é semelhante. Além da altura incompatível, não se justifica que uma edificação rodeada por uma área de lazer historicamente consolidada configure fachadas de "fundos", com trechos em parede cega apenas com acesso de serviço.....	210
Figura 113 - Uma proposta urbana para integrar as duas margens da Avenida Centenário, revitalizando o espaço público do Bairro Comerciário e tornando o Estádio Heriberto Hülse um equipamento multifuncional, compatível ao bairro e à cidade.	213
Figura 114 - Eventos promovidos pelo Coletivo Murro em praças de Criciúma.....	222
Figura 115 - Manifestação pela preservação do Centro Cultural Jorge Zanatta.	223

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Produção anual de carvão mineral em Santa Catarina (1941 – 1946).	92
Tabela 2 - Mão-de-obra empregada na indústria carbonífera de Santa Catarina entre 1970 e 1995.....	155
Tabela 3 - Empregos em algumas das indústrias cerâmicas de Santa Catarina	156
Tabela 4- Viabilidade das emendas segundo Hardt Planejamento	176

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIC – Associação Empresarial de Criciúma
AMREC - Associação dos Municípios da Região Carbonífera
ARENA - Aliança Renovadora Nacional
ASCAV - Associação Sul Catarinense de Artes Visuais
ASTC - Autarquia de Segurança, Trânsito e Transportes de Criciúma
BNH – Banco Nacional da Habitação
CBCA - Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá
CDM - Conselho de Desenvolvimento Municipal
CEPCAN - Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional
CESACA - Cerâmica Santa Catarina S/A
CODEPLA - Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma
COSIPA – Companhia Siderúrgica Paulista
CSN - Companhia Siderúrgica Nacional
CUT - Central Única dos Trabalhadores
DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral
EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança
FCC - Fundação Catarinense de Cultura
FCC - Fundação Cultural de Criciúma
IAB - Instituto dos Arquitetos do Brasil
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPAT - Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas da Unesc
IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
ITC - Inteligência Empresarial da Construção
OAB - Ordem dos Advogados do Brasil
OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo
SESC - Serviço Social do Comércio
SIECESC - Sindicato das Indústrias de Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina
SINDICERAM - Sindicato das Indústrias de Cerâmica
SINDUSCON - Sindicato das Indústrias da Construção Civil do Sul Catarinense
SOTELCA – Sociedade Termoelétrica Capivari
SPHAM - Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município
UFPR - Universidade Federal do Paraná
UNESC - Universidade do Extremo Sul Catarinense
USIMINAS – Usinas Siderúrgicas Minas Gerais

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	29
2. CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA: A CENTRALIDADE URBANA E A QUESTÃO BRASILEIRA	35
2.1 PAISAGEM E IDENTIDADE	36
2.2 O CENTRO URBANO COMO LUGAR DE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO	38
2.3 A CIDADE CORPORATIVA E O DESMANCHE DO CENTRO HISTÓRICO	40
3. DEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DE CRICIÚMA E DE SUAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA	45
3.1 CRICIÚMA: CIDADE-PÓLO DO SUL CATARINENSE.....	46
3.2 O CENTRO URBANO DE CRICIÚMA.....	47
3.3 O CENTRO DE CRICIÚMA NA ESCALA REGIONAL	50
3.2 O CENTRO DE CRICIÚMA NA ESCALA MUNICIPAL	51
3.4 A MICROBACIA DO RIO CRICIÚMA.....	54
3.5 O CENTRO SIMBÓLICO E O ANEL DE ALTA DENSIDADE	55
4. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO CENTRO DE CRICIÚMA (1880 - 1990)	63
4.1 DA FUNDAÇÃO DE CRICIÚMA À CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NO CENTRO DA CIDADE	64
4.2 A ERA FERROVIÁRIA: A CONSOLIDAÇÃO E A EXPANSÃO DA CENTRALIDADE DE CRICIÚMA.....	73
4.3 O <i>ART DÉCO</i> , A EXPANSÃO URBANA E A AFIRMAÇÃO DA IDENTIDADE CARVOEIRA NOS ANOS 1940.....	79
4.5 NA DÉCADA DE 1950, AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE REORDENAMENTO DA CIDADE.....	101
4.6 DOS CONFLITOS OPERÁRIOS DOS ANOS 1960 AO DESEJO DE RENOVAÇÃO DA CIDADE	103
4.7 A ARQUITETURA MODERNA NO PROCESSO EXPANSIVO DA DÉCADA DE 1960.....	109

4.8 O PROCESSO DE RENOVAÇÃO DO CENTRO DE CRICIÚMA NA DÉCADA DE 1970.....	114
4.8 A AVENIDA CENTENÁRIO E A ESTRUTURA DO CENTRO URBANO SOB A DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA.....	121
4.9 PARQUE CENTENÁRIO: APOTEOSE DO MODERNISMO	135
4.10 A CENTRALIDADE DE CRICIÚMA NOS ANOS 1980.....	141
4.11 O FIM DE UM CICLO: OS CONFLITOS TRABALHISTAS DA DÉCADA DE 1980 COMO PRELÚDIO DA ERA NEOLIBERAL	147
5. O NEOLIBERALISMO E SUAS INFLUÊNCIAS NA URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA DO CENTRO DE CRICIÚMA (1990 - 2015)	151
5.1 CRICIÚMA, O PÓS-MODERNISMO E O NEOLIBERALISMO	152
5.2 A INDÚSTRIA DO VESTUÁRIO COMO ALTERNATIVA.	158
5.3 O SONHO AMERICANO: O FENÔMENO DA EMIGRAÇÃO EM MASSA E SEU IMPACTO SOBRE O MERCADO IMOBILIÁRIO	160
5.4 O CAPITAL IMOBILIÁRIO E A CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO DE CENTRALIDADE A PARTIR DO PLANO DIRETOR DE 1984.....	165
5.5 A PERMISSIVIDADE DO PLANO DIRETOR DE 1999.....	169
5.6 NOVO PLANO, VELHOS VÍCIOS.....	175
5.7 AS AGRESSÕES AO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E ÀS PAISAGENS HISTÓRICAS DO CENTRO DE CRICIÚMA	180
5.7.1 O "bota-abaixo" ao patrimônio arquitetônico	183
5.7.2 A fragilidade das políticas públicas.....	186
5.7.3 A extinção do patrimônio industrial no centro da cidade ..	188
5.7.4 Descaracterizações nos sobrados históricos	190
5.7.5 A ZEIHC do Plano Diretor de 2012	192
5.7.6 Outras considerações sobre o debate contemporâneo.....	195
5.8 A SITUAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM CRICIÚMA	199
5.8.1 À escala automobilística.....	200
5.8.2 A decadência do Parque Centenário	205
5.8.3 Novas intervenções na Praça Nereu Ramos.....	208

5.9 POR UMA URBANIZAÇÃO CONCILIADORA	210
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	217
6.1 UMA HISTÓRIA DE RENOVAÇÕES.....	217
6.2 O DESEJO POR UMA CIDADE MELHOR	220
REFERÊNCIAS	227
APÊNDICES.....	235
ANEXOS	241

INTRODUÇÃO

*(...) Algumas vezes cidades diferentes
sucodem-se no mesmo solo e com o mesmo nome,
nascem e morrem sem se conhecer,
incomunicáveis entre si.
(Calvino, 1990, p. 30)*

Ao observar antigas fotografias de algumas cidades brasileiras, é difícil deixar de perceber o zelo e a qualidade que aparentemente eram atribuídos ao desenho do espaço urbano. Imagens em preto e branco que não escondem detalhes de passeios compostos por motivos locais, de jardins bem projetados há pouco implantados e da arquitetura pública e privada, constituída por traços que ora integravam detalhes construtivos vernaculares à linguagem dos movimentos artísticos em voga (Figura 1). Tais características da paisagem eram manifestadas principalmente no centro urbano, o lugar que, sob uma perspectiva clássica, desempenha papel ao mesmo tempo simbólico e integrador das atividades da cidade (CASTELLS, 1983).

Figura 1 - O conjunto paisagístico da área central de Florianópolis/SC na década de 1920.



Fonte: Autor desconhecido

Uma avaliação do processo de urbanização no Brasil possibilita perceber certa perda na qualidade do espaço público à medida que as cidades foram se expandindo e se adaptando às condições sócioeconômicas que lhes eram atribuídas. Com a industrialização,

acompanhada de significativo aumento populacional, novas tecnologias de comunicação e de mobilidade colaboraram para romper com a ideia convencional de centralidade e, em grandes e médias cidades do país, o centro foi se expandindo sobre áreas periféricas e transferindo parte de suas funções. Simultaneamente, a verticalização e as influências modernistas transpuseram a escala e os tipos arquitetônicos tradicionais, decorrendo em situações de renovação e descaracterizações, mas, não raro, com preocupações quanto ao desenho urbano, à implantação de soluções de vanguarda e à equivalência de espaços públicos de lazer. Nas últimas décadas, no entanto, especialmente a partir dos anos 1980 e 1990, o esgotamento da intervenção desenvolvimentista do Estado, os contextos culturais pós-modernos, a explosão do processo de urbanização desordenada do país e a configuração de cidades de caráter corporativo (SANTOS, Milton. 2009) foram estimulando, com a convivência de gestores públicos, modos de ocupação sempre mais especulativos e negligentes às paisagens históricas e ao desenho do espaço público.

O modo de ocupação caótico e insustentável se espalhou por todo o país, inclusive sobre setores da centralidade urbana de Criciúma/SC, maior cidade do Sul Catarinense e objeto de estudo desta pesquisa. Neste caso, além dos contextos de escalas mais abrangentes, observa-se o empobrecimento do padrão de urbanização como consequência da desregulamentação dos principais setores produtivos locais, especialmente no ano de 1990. Foi se configurando, nesse quadro, um padrão de ocupação verticalizado (Figura 2), de alta densidade, negligente aos conjuntos paisagísticos históricos, à necessidade de espaços de lazer e ao equilíbrio do sítio natural.

Figura 2 - Padrão de ocupação nos bairros centrais de Criciúma



Foto: Acervo do autor, 2015.

A diluição do conceito de espaço público - o qual remete ao uso comum para o exercício do encontro, das trocas e da cidadania - e a visão extremamente patrimonialista da cidade, onde prevalecem os domínios do individualismo e da propriedade privada sobre o interesse coletivo, foram se materializando de formas degradantes, tanto nas áreas de caráter histórico quanto nas recentes frentes de expansão. Esse perfil de ocupação emergente, que se contrapõe a algumas características do movimento modernista espacializado durante outras fases da economia local, vem sendo alvo de um número cada vez maior de questionamentos. E nessa perspectiva, exemplares arquitetônicos e a estrutura urbana ainda presentes nas áreas históricas centrais, mesmo que descaracterizadas ou abandonadas, continuam sendo registros do quanto a cidade já foi capaz de produzir.

A cidade é uma prática, segundo *Lefebvre* (2001). Neste início de século, ao mesmo tempo em que os dilemas da pós-modernidade conduzem ao consumismo e a certa introversão dos espaços coletivos, observam-se movimentos que, cada vez mais organizados, questionam os modelos predatórios de urbanização e pressionam para que as administrações públicas assimilem pautas inovadoras. Jovens que promovem eventos em ruas, praças ou em terrenos vazios de interesse público ameaçados pela especulação imobiliária (Figura 3), catrações e pedaladas em prol do transporte coletivo ou pela construção de ciclovias, a população que se une e abraça o patrimônio histórico, entre tantas e diversificadas situações. Interações localizadas que fazem parte de um quadro de urbanização nacional, e expressam, em síntese, um desejo por cidades mais justas e por experiências urbanas atraentes.

Figura 3 - Faixa estendida na fachada do Cais José Estelita, Recife/PE



Fonte: Mídia Ninja, 2014.

Ante tais questões, esta pesquisa parte do pressuposto de que as políticas neoliberais das últimas décadas trouxeram consigo um quadro de precarização generalizada da urbanização brasileira. Para isso, destaca a centralidade urbana como lugar onde podem ser observadas transformações que espacializam, em interações localizadas, os períodos econômicos do país. Geralmente configurado pelos principais edifícios e espaços públicos, o centro de uma cidade foi por muito tempo a vanguarda estética da sociedade e o lugar mais singular da vida urbana, características que ainda são relativamente cultivadas em Criciúma. Trata-se, portanto, de um lugar de memórias, onde a cidade reconhece sua própria diversidade, seus símbolos e o melhor de sua arquitetura. Por tudo que o evidencia na estrutura da cidade, julga-se como apropriado o seu emprego como instrumento para entender as mudanças sócio-espaciais mais importantes em cada período histórico, sem, no entanto, desconsiderar a complexidade do conjunto urbano.

Nesse sentido, levanta-se no **Capítulo 2** uma discussão sobre os conceitos envolvidos na problemática levantada, com destaque para os processos de renovação das áreas históricas e, no **Capítulo 3**, a definição do recorte do centro de Criciúma através de figuras, descrições e textos analíticos. São apresentadas, em sequência, a influência da centralidade nas escalas regional e municipal, a interação com o sítio natural, o sistema viário e a identificação dos distintos perfis de ocupação e das áreas com maior importância simbólica. A partir da noção abstrata do espaço, é sob o método científico de Marx, atualizado à geografia contemporânea por Milton Santos (2012), que são analisadas no **Capítulo 4** as características do processo de produção da centralidade de Criciúma ao longo de aproximadamente um século - da colonização no fim do século XIX ao ano de 1990, transcorrendo as dinâmicas da mineração de carvão e da industrialização, que tiveram a importância da construção das estruturas urbanas e da identidade da cidade.

Prosseguindo com a periodização histórica, no **Capítulo 5** são consideradas as relações do contexto neoliberal sobre as alterações na matriz econômica local e suas influências na produção do espaço de centralidade. Discute-se a sequência de legislações urbanísticas e as práticas de ocupação negligentes às paisagens históricas e aos recursos naturais, que são estimuladas, entre outros fatores, pelo fortalecimento do setor imobiliário e pela subserviência do setor político representativo.

A análise das forças que produzem o espaço nas diferentes épocas e suas resultantes na centralidade de Criciúma conduz a uma compreensão mais concreta da cidade contemporânea. De mesmo modo,

as renovações e descaracterizações de áreas históricas, a falta de desenho urbano e as negligências políticas recentes possibilitam comparações com outras épocas e uma reflexão crítica sobre a cidade que se produz.

Criciúma e tantos outros casos pelo Brasil denunciam a emergência de uma agenda para as cidades que faça jus a sua condição de obra histórica e diversa, que transpasse os interesses imediatos do presente e que permita a evocação da memória, do equilíbrio ambiental e de um horizonte promissor.

2.

CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA: A CENTRALIDADE URBANA E A QUESTÃO BRASILEIRA



2.1 PAISAGEM E IDENTIDADE

“A cidade é, por si mesma, depositária de história” (ROSSI, 2001, p. 193). Os lugares que a compõem são verdadeiros mosaicos de memórias coletivas e individuais, resultantes de acontecimentos, histórias de vida e trocas de experiências, sempre arraigadas ao território. Interações entre espaço e imaginários que permeiam a formação de identidades e, portanto, a construção de vínculos de conforto, pertencimento comunitário e coesão social. O espaço construído é, então, território qualificado de signos e histórias, meio e fim pelo qual é atribuída a cidade como prática e produto de uma sociedade. Mais ainda, como afirma Rossi (2001, p. 198), “a cidade é o ‘locus’ da memória coletiva”.

O cultivo das memórias coletivas e da identidade de uma comunidade urbana tem suas bases nos registros históricos que são herdados na paisagem. Esta, por sua vez, é “transformada a partir do trabalho humano e das formas de representações de sociedades que se sucedem em determinado ambiente” (PIMENTA; FIGUEIREDO, 2014, p. 11). Elementos naturais, monumentos, espaços públicos e edifícios que remetem em suas formas a acumulação de tempos e a multiplicidade de elementos que compõem a sociedade, sejam eles representações de ordens distantes (sistema político, estrutura social) ou de interações localizadas (costumes, origens, detalhes construtivos, entre outras tantas variações). Assim, “a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal” (SANTOS, Milton. 2006, p. 67). Ainda que sofram desgastes intrínsecos ao tempo ou que mudem seus usos e apropriações, as formas que permanecem representam registros de períodos socioeconômicos, de movimentos arquitetônicos e modos de vida que fazem parte do processo evolutivo da cidade.

A paisagem pode ser definida, também, por uma junção de fragmentos de passados acumulados no presente, importantes como documentos para a compreensão do processo social:

Se queremos [sic] interpretar cada etapa da evolução social, cumpre-nos retomar a história que esses fragmentos de diferentes idades representam juntamente com a história tal como a sociedade a escreveu de momento em momento. Assim, reconstituímos a história pretérita da paisagem, mas a função da paisagem atual nos

será dada por sua confrontação com a sociedade atual (SANTOS, Milton. 2006, p. 69).

Permeando a paisagem, vale pontuar a tomada de consciência gradativa da importância das heranças patrimoniais. De monumentos isolados passa-se à valorização dos modos de vida e dos espaços cotidianos:

Originalmente, são classificados as igrejas, os castelos e as obras de arte consideradas excepcionais que encarnam a genialidade de uma cidade, de uma região ou de uma nação. A concepção do patrimônio se democratiza no decorrer do século XX: passam a ser inseridos os ambientes que trazem a marca da vida cotidiana das pessoas, de seu labor, de suas penas, de suas alegrias e de seus sonhos (CLAVAL, Paul. 2014, p. 7).

As paisagens urbanas constituem em si a própria essência das cidades. Interações do homem com o território em épocas diversas e que resultam em variações localizadas do mundo como extratos da história das sociedades: sua organização espacial, suas riquezas e seus dilemas, suas utopias e seus projetos não realizados. Além disso, a paisagem do presente, ainda que tenha elementos herdados do passado, é também representativa da sociedade atual. Se os imóveis históricos são conservados ou demolidos, se há ou não preocupação pela conciliação harmônica de novas formas, ou até mesmo se há certa generosidade nos espaços lúdicos, coletivos e de interação social, tudo isso tem muito a dizer sobre os valores cultivados no cotidiano.

A paisagem é, então, carregada de vestígios de outros tempos, mas também é representativa da sociedade que se constrói. Em síntese, “a paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São as suas formas que realizam, no espaço, as funções sociais” (SANTOS, Milton. 2006, p. 69). A preservação dos vestígios históricos e o equilíbrio urbano (ecológico, social, arquitetônico...) implicam na atuação política de órgãos públicos, mas, sobretudo, no reconhecimento da sociedade contemporânea. Permeia, portanto, a própria questão de cidadania, na qual a sociedade presente busca em seu passado valores não econômicos como razão para sua existência e inspiração para projetar seu futuro.

2.2 O CENTRO URBANO COMO LUGAR DE MEMÓRIA E REPRESENTAÇÃO

Por ser a origem da cidade, o ponto de partida de suas estruturas físicas e simbólicas, as paisagens características dos centros urbanos se destacam pela relevância histórica e pelo acúmulo de signos identitários que enaltecem as individualidades locais. Os monumentos, os edifícios mais antigos, os espaços públicos seculares, as ruas estreitas com seus nomes tradicionais e o traçado ora ou outra incompatível com os novos meios de transporte implicam em marcas arquitetônicas do passado, mas que interagem com as formas e com os hábitos contemporâneos. Elementos espaciais que permitem, quando contextualizados nos períodos da história da cidade e até mesmo em escalas territoriais maiores, a compreensão concreta do processo de produção da cidade e de suas práticas socioeconômicas e culturais (SANTOS, Milton. 2012). Em outras palavras, são documentos, atestados da existência de sociedades urbanas antecedentes, mas que compartilham suas marcas no espaço e nos costumes ainda hoje cultivados.

Além do importante valor histórico, por muito tempo o centro de uma cidade foi também lugar de representações, não apenas do cidadão que busca no espaço público a construção de sua imagem, mas também da própria paisagem construída, que espacializa na centralidade os signos mais importantes.

Em sua discussão acerca dos centros urbanos, Castells (1983) identifica e correlaciona alguns de seus principais aspectos: primeiro, o que remete à ideia de comunidade urbana, que sistematiza e hierarquiza valores e relações sociais de identidade e pertencimento; segundo, a concepção de centro como espaço que faz as trocas e coordena as atividades que são descentralizadas pela cidade. Refere-se, neste caso, ao fato de ser a área onde se concentra o maior número de estabelecimentos de comércio e de prestações de serviços, assim como, a partir dos encontros sociais, a que recebe e emite informações que são compartilhadas para os demais bairros da cidade. Tão importante, entretanto, é o aspecto do centro como núcleo lúdico e vitrine do que melhor de melhor a cidade produz. O espaço das luzes, da festa cotidiana da vida urbana, da vanguarda estética/cultural e da essência do espaço público, por sua vez apropriado pelo homem público. Evocam-se aí lembranças que remetem à modernidade europeia, com seus homens comuns e eruditos a caminhar nos bulevares trajados com certa elegância, encontrando-se com outros que os observam e são observados, exercendo a construção de suas imagens públicas e

representativas. Envoltos pelo melhor da arquitetura de sua época, trata-se aí do encontro urbano, que tende a acontecer cotidianamente no centro da estrutura - física e social - da cidade. Trata-se, enfim, da combinação de "cidade" - realidade presente, arquitetônica, paisagística - e "urbano" - as relações sociais, os imaginários -, distintos por *Lefebvre* (2001), mas ambos indispensáveis para a existência da sociedade urbana.

De origem burguesa, essa atmosfera de sublimação da vida urbana fez parte do cotidiano e influenciou o processo de urbanização no Brasil até meados do século XX. Por décadas, em particular até a inserção em massa do automóvel, o centro assumia papel singular de articulação do encontro, de ser a vitrine do homem público e, ao mesmo tempo, de ser apreciado por suas formas e funções: as edificações mais importantes, as instituições, os monumentos, os escritórios, os melhores estabelecimentos comerciais, os espaços públicos e as localizações com maior prestígio (Figura 4). Não é por acaso que as áreas centrais tradicionais são comumente caracterizadas por vestígios de um desenho urbano humanizado, pela paisagem rica em detalhes arquitetônicos e, não raro, por configurarem redes de praças e jardins públicos e de equipamentos culturais, tais como cinemas, museus e teatros.

Figura 4 – A praça central de Criciúma como espaço de memória e representações. Década de 1940.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

Por incorporarem tantos signos, as áreas centrais tendem a estar entre as mais valorizadas da cidade - seja por valor de uso ou de troca. Combinam-se aí as distinções de classes sociais com as facilidades de locomoção, com o desenho urbano, com a oferta de equipamentos públicos e serviços, entre outras situações que alimentam e são alimentadas pela valorização diferencial de frações do território. Especialmente no Brasil, dado o nível de carências urbanísticas de todos os tipos, foi comum ao longo dos processos expansivos a ocupação do entorno imediato dos centros como o endereço das famílias mais abastadas, o que justifica ser comum a presença de conjuntos paisagísticos compostos por exemplares da vanguarda arquitetônica residencial de cada época. Imóveis diversificados que, em composição com tantos outros elementos, demarcam o perímetro de espaços públicos prestigiados e constituem paisagens que, quando preservadas, permitem o cultivo da memória social e a compreensão dos processos de acumulação desigual de riquezas e de expansão da cidade.

Conduzir a preservação e o equilíbrio das paisagens históricas com as dinâmicas econômicas contemporâneas são desafios que demandam uma ativa atuação política da sociedade. Não se trata de uma tarefa simples, porém necessária e emergencial.

2.3 A CIDADE CORPORATIVA E O DESMANCHE DO CENTRO HISTÓRICO

O reconhecimento do papel do centro como bem histórico da cidade e, ainda, como núcleo articulador da vida urbana, deveria ser um direito social e, portanto, pressuposto para quaisquer posturas políticas que tenham consequências sobre o espaço urbano. Do contrário, corre-se o risco de apagar os vínculos históricos por meio dos quais os indivíduos se reconhecem como parte de uma coletividade. A preservação desses espaços significa, assim, o cultivo da cidadania e das diversas expressões que compõem um ambiente democrático. Por outro lado, o seu desmanche enquanto lugar de memória é representativo de uma sociedade submissa a valores estritamente consumistas e, em consequência, autoritária às vozes destoantes.

Quando a cidade é conduzida primordialmente por interesses econômicos, a solidariedade que faz reconhecer os bens históricos e naturais como direito do outro se torna frágil ou até mesmo inexistente. “Deixado ao quase exclusivo jogo do mercado, o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e termina por ser, em sua maior parte, um espaço sem cidadãos” (SANTOS, Milton. 2014, p. 59). O

resultado desse jogo é “um espaço empobrecido e que também se empobrece: material, social, política, cultural e moralmente” (SANTOS, 2014, p. 65). Submetida a essa condição, a cidade se restringe à lógica de mercado:

O mundo da mercadoria tem sua lógica imanente, a do dinheiro e do valor de troca generalizado sem limites. Uma tal forma, a da troca e da equivalência, só exprime indiferença diante da forma urbana; ela reduz a simultaneidade e os encontros à forma dos trocadores, e o lugar de encontro ao lugar onde se conclui o contrato ou quase-contrato de troca equivalente: o reduz ao mercado. (LEFEBVRE, Henri, 2001, p. 87).

O processo de urbanização no Brasil é pautado por movimentos expansivos pouco conciliadores, que impõem rupturas violentas às paisagens históricas, ao desenho urbano e à oferta de espaços públicos. Situações que deixam explícitas subserviências do setor público a interesses setoriais do mercado, e que se manifestam, inclusive, nos processos contemporâneos de transformação das áreas centrais.

Quando os centros tradicionais não são ignorados pelas circunstâncias econômicas, são rapidamente descaracterizados e até mesmo eliminados enquanto lugares de memória. Sem grandes resistências, referências arquitetônicas de épocas e estilos variados são postas abaixo tanto por meios ilegais quanto pela atuação completamente insuficiente dos órgãos públicos de defesa patrimonial. Também são comuns, dado o desapego à importância dos bens históricos e à ausência de planejamento com caráter efetivamente social, que monumentos urbanos importantes se apequenem e sejam esquecidos ante a escala incompatível das novas intervenções. Assim, ao contrário de países que têm tradição por preservar verdadeiros conjuntos arquitetônicos, o que sobra por aqui é a disputa desequilibrada entre agressivos processos de verticalização e imóveis isolados ou vestígios paisagísticos que rapidamente são fragmentados (PIMENTA, 2014). Nas cidades com economia mais dinâmica, onde os processos de renovação são ainda mais vigorosos, o patrimônio que sobra é insignificante e fica restrito a poucos monumentos públicos que, ainda assim, são ameaçados pelo descaso ante a falta de conservação. Esse amesquinamento do espaço, que acompanha o cultivo de movimentos

privatizadores, também se estende às áreas públicas de lazer, frequentemente marcadas pelo mal do abandono.

Em parte, a situação descrita tem origem na formação social do país, dominada por apadrinhamentos políticos e relações econômicas corporativistas que acabam impondo a prevalência de interesses setoriais sobre o que é de natureza coletiva (SANTOS, Milton, 2009). Além de fragilizar a formação de uma cultura republicana, essa condição atribui à estrutura pública uma viciosa relação de subordinação ao poder econômico, seja por intermédio de planos diretores permissivos, seja pela retração de políticas públicas de caráter social. O espaço urbano torna-se então resultado de uma acelerada transformação mercantilista, que substitui as individualidades e sutilezas locais por generalizações nos modos de ocupação.

Ao condicionar os discursos e toda a estrutura da cidade à lógica especulativa, os demais valores são ignorados e flerta-se com o desaparecimento permanente de espaços públicos e conjuntos paisagísticos históricos. Processos contemporâneos renovadores que, em conjunto, representam o desmanche da centralidade como espaço de manifestação do pertencimento, de acumulação de experiências, modos de vida e signos sociais.

A negação do passado, do público e das características naturais dos sítios urbanos são práticas tão recorrentes no Brasil que têm chegado ao ponto de expor incertezas quanto à sobrevivência de quaisquer registros patrimoniais. Tamanha facilidade com que os acervos são substituídos ou descaracterizados, sem que haja respostas à altura das perdas, soa, inclusive, totalitário, pois privam da diversidade e da memória aqueles que as reconhecem. “A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro” (LE GOFF, 2003, p. 471). O seu contrário é o esquecimento do processo histórico e o empobrecimento generalizado da urbanização, o que comprometeria o resgate da cidadania. Um horizonte libertador e democrático para as cidades seria, portanto, a equalização da qualidade construtiva das paisagens, o que inclui processos expansivos conciliadores com a preservação das centralidades históricas como núcleos de uma comunidade que tem em comum suas memórias, representações e relações com o território.

Nos capítulos seguintes, são descritas e analisadas as interações concretas da urbanização rentista recorrente no Brasil sobre uma fração do território: o centro urbano de Criciúma, cidade pólo de uma rica região extrativista e industrial. Segundo Castells (1983, p. 304), “o espaço está carregado de sentido. Suas formas e seu traçado se remetem

entre si e se articulam numa estrutura simbólica, cuja eficácia sobre as práticas sociais revela-se em toda análise concreta”. Busca-se, através do esforço pela captação do “espírito do lugar” e pela compreensão concreta do espaço, assinalar suas questões urbanísticas mais emergentes e contribuir para o debate acerca do caminho que as cidades brasileiras têm seguido.

3.

DEFINIÇÃO DA CENTRALIDADE DE CRICIÚMA E DE SUAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA



3.1 CRICIÚMA: CIDADE-PÓLO DO SUL CATARINENSE

Segundo estimativa demográfica do IBGE para 2015, Criciúma tem uma população de 206.918 habitantes, o que o posiciona como o quinto maior município do estado, o maior do Sul de Santa Catarina e o principal entre as regiões metropolitanas de Porto Alegre/RS e Florianópolis/SC (Figura 5).

Apesar da importância da cidade na hierarquia urbana estadual, o mais relevante é o papel de liderança absoluta que desempenha na estrutura urbana da Região Carbonífera, formada por 12 municípios¹ que concentram uma população de aproximadamente 450 mil habitantes. Juntos, compõem uma parcela territorial economicamente dinâmica e diversificada, donde se destacam os setores de comércio e serviços, supermercadista, da construção civil, da mineração de carvão e das indústrias cerâmica, metal-mecânica, química, alimentícia, têxtil e de plásticos.

Figura 5 - Localização do Município de Criciúma na escala estadual e os municípios da Região Carbonífera.



Fonte: Google, 2013 (adaptado pelo autor).

Historicamente, o fator que mais destacou Criciúma na hierarquia regional foi a consolidação de um poderoso setor extrativista de carvão mineral, condutor de um acelerado processo de urbanização, e

¹ Municípios que compõem a Região Carbonífera: Criciúma, Içara, Balneário Rincão, Cocal do Sul, Morro da Fumaça, Siderópolis, Forquilha, Nova Veneza, Treviso, Urussanga, Orleans e Lauro Müller.

que possibilitou, posteriormente, o desenvolvimento de outros setores industriais, com destaque para as cerâmicas de revestimentos. Ao longo do século XX, as dinâmicas econômicas atraíram investimentos, novas demandas populacionais e fortaleceram Criciúma como a cidade-pólo de toda a região. A urbanização vertiginosa, a acumulação de capital e as mudanças na economia eram acompanhadas por importantes transformações morfológicas, dentre as quais se destacou a Avenida Centenário, obra emblemática da década de 1970 e que permanece sendo o principal acesso e corredor viário da cidade. Além de ser o centro da malha viária regional (Figura 6), estrutura a mancha urbana de Criciúma no sentido leste-oeste e conecta bairros periféricos ao centro urbano, de modo que ao longo de seu trajeto é possível perceber parte da diversidade de paisagens que compõem o cotidiano da cidade.

Figura 6 - Av. Centenário e as demais ligações viárias estruturadoras da região.



Fonte: Google, 2014; DEINFRA, 2013 (adaptado pelo autor).

A condição de via estruturadora, inclusive do centro urbano, tornam a Avenida Centenário protagonista no processo de urbanização de Criciúma, o que justifica que faça parte das análises nos capítulos e subcapítulos seguintes.

3.2 O CENTRO URBANO DE CRICIÚMA

A chegada ao centro de Criciúma pela Avenida Centenário expõe pela paisagem as dinâmicas e as fraturas de uma centralidade

urbana que vem se renovando a todo instante, sob a égide do capital imobiliário, e revela áreas em pujante transformação arquitetônica e outras que mantêm suas formas históricas. Edifícios contemporâneos e economicamente valorizados dividem a paisagem com estabelecimentos de comércio popular em imóveis decadentes, além de dezenas de revendas de automóveis, de jardins, praças e de importantes equipamentos públicos para o funcionamento da estrutura urbana. Recortes e sobreposições de camadas de tempo, contornadas pelo excesso de automóveis e pelo trânsito de pedestres. Fluxos cotidianos cada vez mais intensos, que se entrelaçam e se misturam às permanências arquitetônicas e aos vestígios de outras épocas (Figura 7). Compõem, juntos, um quadro cheio de fragmentos e contrastes espaciais.

Figura 7 - Paisagem no trecho central da Avenida Centenário



Fonte: Ac4 Filmes (2014) [Captura de tela].

Na margem norte da Av. Centenário, onde está localizado o núcleo colonial da cidade, sobrados da primeira metade do século XX formam, junto com a catedral e o espaço público, um conjunto de grande relevância simbólica e histórica, ainda que a falta de zelo pelo patrimônio arquitetônico tenha permitido descaracterizações irreversíveis. Calçadas bem cuidadas pelo poder público, praças relativamente próximas umas das outras e edificações de épocas e estilos arquitetônicos distintos que abrigam, majoritariamente, estabelecimentos comerciais, compõem um conjunto urbano morfologicamente legível. Por outro lado, é também da Avenida Centenário donde se vêem setores de ocupação recente, especialmente em sua margem sul. São bairros residenciais ocupados por edifícios multifamiliares, muitos dos quais com mais de dez pavimentos. Como

num típico subúrbio de cidade brasileira, a ausência de parques e praças é somada à malha de ruas com calçadas descontínuas e de aspecto degradado.

Além da Avenida Centenário, ligações viárias a municípios vizinhos, que se convergem no centro da cidade, contribuem para estruturar a malha urbana e seus usos decorrentes. São vias seculares que tiveram envolvimento direto com a formação do núcleo colonial da cidade e com o desenvolvimento das atividades de centralidade no decorrer do século XX. O processo de expansão urbana, associado a condições naturais do território, contribuiu para definir Criciúma - e principalmente o seu centro urbano - como o centro geográfico regional, o qual polariza em si as mais importantes atividades econômicas, políticas e culturais do Sul Catarinense.

Ante a condição de Criciúma como pólo regional e tantas outras características que variam de acordo com as interações territoriais, torna-se necessário reconhecer e sistematizar quais são os papéis desempenhados por seu centro urbano nas escalas regional e municipal. Mais: é necessário, como método, descrever e analisar o que é esse centro, quais são seus limites e suas subdivisões.

Segundo Castells (1983), o centro é uma relação sistemática de atividades, de aspectos formais e sociais, que devem ser identificados na estrutura da cidade.

O centro urbano então não é uma entidade espacial definida de uma vez por todas, mas a ligação de certas funções ou atividades que preenchem um papel de comunicação entre os elementos da estrutura urbana. Quer dizer que não podemos assentar o centro urbano, e sim que é necessário defini-lo com relação ao conjunto da estrutura urbana. E convenientemente separar nitidamente a noção de centro urbano das imagens de ocupação do espaço que ele evoca, e dar-lhe uma definição deduzida de sua análise estrutural (CASTELLS, Manuel. 1983, p. 314).

Desse modo, reconhece-se uma sequência de critérios que, por desenharem limites quase circuncêntricos ao núcleo simbólico da cidade de origens coloniais, tornam-se complementares entre si. Se analisados de modo individual, são abstrações que impossibilitam o entendimento da diversidade do espaço. Juntos, no entanto, são importantes para o posterior entendimento das dinâmicas de urbanização nos diferentes

períodos históricos. São demonstrativos de como a centralidade, contígua aos contextos econômicos e sociais, foi protagonista do vigoroso processo de expansão urbana de Criciúma.

Seguem abaixo, portanto, os critérios que contribuem na delimitação do centro de Criciúma a partir de suas relações regionais e, conseguinte, a definição do objeto de estudo:

- O centro de Criciúma na escala regional;
- O centro de Criciúma na escala municipal;
- A Microbacia do Rio Criciúma;
- O anel de verticalização e o centro simbólico.

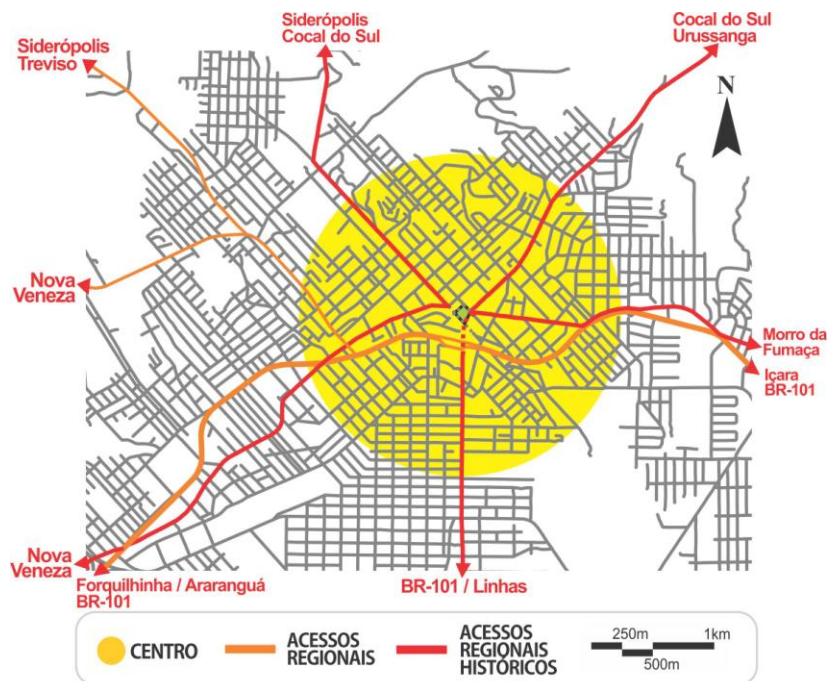
3.3 O CENTRO DE CRICIÚMA NA ESCALA REGIONAL

A Região Carbonífera foi colonizada no fim do século XIX majoritariamente por imigrantes italianos, conduzidos para o estabelecimento de núcleos coloniais espalhados pelo território das bacias dos rios Tubarão, Urussanga e Araranguá. Logo que instalados, os núcleos cresceram, tornaram-se pequenas cidades e se configuraram em uma rede urbana, ainda que completamente precária. Interligavam-se por estradas de terra construídas pelos próprios imigrantes, as quais se convergiam no núcleo central de Criciúma, o centro geográfico da região.

Posteriormente, ao longo do século XX, a eclosão da mineração de carvão como principal atividade produtiva induziu o rápido crescimento populacional e expansão urbana de Criciúma, especialmente de sua centralidade, a qual, simultaneamente, respondia às novas demandas com um conjunto de atividades cada vez mais dinâmico e diversificado.

Tal processo de urbanização fez do centro de Criciúma a maior concentração de estabelecimentos comerciais, de equipamentos institucionais e de atividades políticas da região. Além disso, as atuais vias que conectam a cidade aos municípios vizinhos obedecem, ainda que retificados no decorrer do século XX, ao traçado de estradas regionais de origem colonial que formavam no centro de Criciúma um nó viário e ponto de parada entre os deslocamentos. Mesmo que camuflada na malha viária contemporânea (Figura 8), essa importante herança dos imigrantes permanece e até hoje faz do centro um nó regional, o que até certo ponto o protege do esvaziamento, do deslocamento em massa de atividades econômicas e da consequente desvalorização.

Figura 8 - Acessos regionais ao Centro de Criciúma, com destaque em vermelho para as ruas históricas.



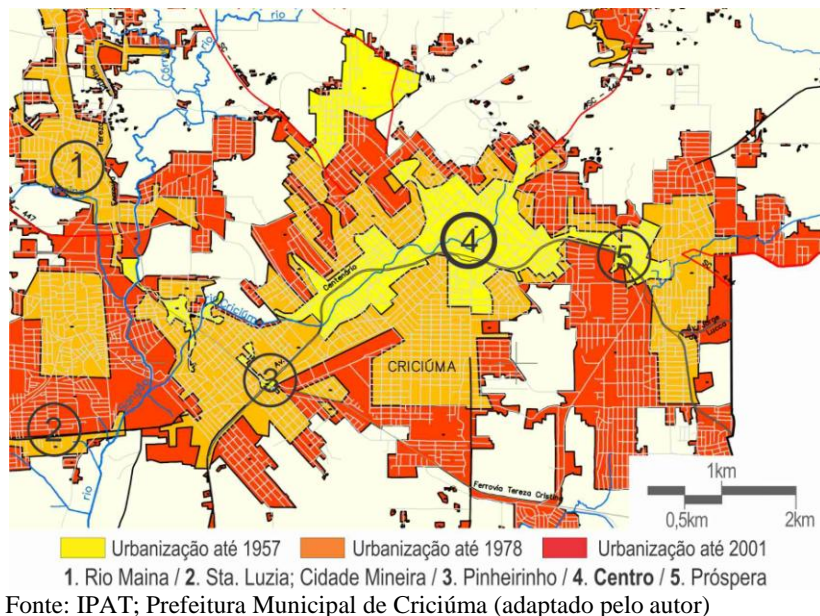
Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma (adaptado pelo autor)

3.2 O CENTRO DE CRICIÚMA NA ESCALA MUNICIPAL

A economia baseada na extração do carvão mineral, preponderante durante a maior parte do século XX, contribuiu para estabelecer as estruturas do espaço urbano de Criciúma. A localização das minas e o traçado das linhas ferroviárias, espalhadas por todo o território, impulsionavam a ocupação em suas proximidades. Em síntese, "onde o carvão aflorava, afluíam operários de todo lado, abria-se uma mina e, nas proximidades, uma vila operária" (GONÇALVES, 2007, p. 102). Cada uma das vilas possuía uma estrutura urbana diferenciada e relativamente independente das demais aglomerações. Dependendo do potencial econômico da companhia mineradora, as vilas eram equipadas com escolas, clubes de dança, campo de futebol, cinema, igreja e pequenos estabelecimentos de comércio, que, em alguns casos, com o decorrer do processo de expansão urbana,

configuravam-se como centros de bairro e até mesmo subcentralidades da cidade. Foi o caso da Próspera, que teve sua origem relacionada às atividades de mineração da Carbonífera Próspera e que, atualmente, acumula diversas atividades que a faz ter influência direta sobre um conjunto de bairros periféricos da porção leste do município.

Figura 9 - Evolução Urbana de Criciúma



A representação do processo de evolução urbana de Criciúma (Figura 9) é reveladora de uma estrutura urbana polinucleada e relativamente espalhada. Registram-se núcleos urbanos pouco conectados até 1957 (em amarelo), que se multiplicaram até 1978 em decorrência do aumento das atividades extrativistas e industriais (em laranja), e posteriormente envolvidos por uma extensa área periférica majoritariamente empobrecida (em vermelho). Nesse processo, além do centro principal, são identificadas outras quatro aglomerações urbanas importantes, que desempenham funções de subcentralidades (Figura 10): a Próspera, no segmento leste da Avenida Centenário; o Pinheirinho, na parte oeste da via; o Rio Maina, na porção noroeste da cidade; e, por fim, o conjunto Cidade Mineira e Santa Luzia, na extremidade oeste.

Figura 10 - Centro e subcentralidades de Criciúma



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Com exceção do próprio Centro, as quatro subcentralidades foram fundadas em função do processo extrativista, ainda que cada uma com suas peculiaridades espaciais e históricas. De mesmo modo, cada um dos subcentros polariza um raio de influência direta sobre os bairros de seu entorno, geralmente originados pelo espraiamento da malha à medida que a população crescia (Figura 11).

Figura 11 - Áreas de influência do Centro e subcentralidades de Criciúma



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Em conjunto, as subcentralidades caracterizam uma estrutura urbana historicamente polinucleada, na qual o centro principal se destaca por influenciar diretamente uma área maior e mais populosa sem a confluência dos subcentros. Como evidências desse processo, até hoje os limites das áreas de expansão das centralidades podem ser identificados através da presença de grandes vazios urbanos (Figura 12).

Figura 12 - Criciúma - vazios urbanos entre o Centro e o Pinheirinho



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Vale considerar, entretanto, que de modo indireto, por agrupar as atividades mais importantes da cidade e estar no meio da estrutura urbana, é também o Centro principal que hierarquicamente exerce influência sobre todas as áreas do município e, como já observado, também da região.

3.4 A MICROBACIA DO RIO CRICIÚMA

Seguindo a ordem de aproximação, um elemento geográfico condicionador para a definição dos limites do centro de Criciúma é sua relação com o rio homônimo e sua respectiva bacia hidrográfica. A Microbacia do Rio Criciúma, que faz parte da Bacia do Rio Araranguá, ocupa a porção central do território municipal e limita a expansão da malha urbana e das atividades centrais através de suas elevações limítrofes (Figura 13).

Os limites que se destacam no entorno do centro são o Morro Cechinel, também conhecido como Morro da TV, na porção Norte/Nordeste, e o Morro do Céu, que limita a expansão na porção Sudeste. Imagens atuais registram que nessas áreas a ocupação com edifícios com dez ou mais pavimentos, por exemplo, já está comprimida entre a ocupação consolidada do centro e o acíve dos morros, geralmente demarcados com zonas residenciais de baixa densidade, parques e áreas de preservação ambiental.

Figura 13 - Localização da Microbacia do Rio Criciúma no território municipal



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Vale registrar que a interação da centralidade com a Microbacia do Rio Criciúma se revela desde o início do processo de colonização, quando os primeiros imigrantes fundam um núcleo às margens do rio homônimo à cidade. Posteriormente, o processo de urbanização vertiginoso no século XX tratou de ocupar completamente as áreas mais baixas da bacia, e inclusive, em alguns pontos, o leito do rio principal.

3.5 O CENTRO SIMBÓLICO E O ANEL DE ALTA DENSIDADE

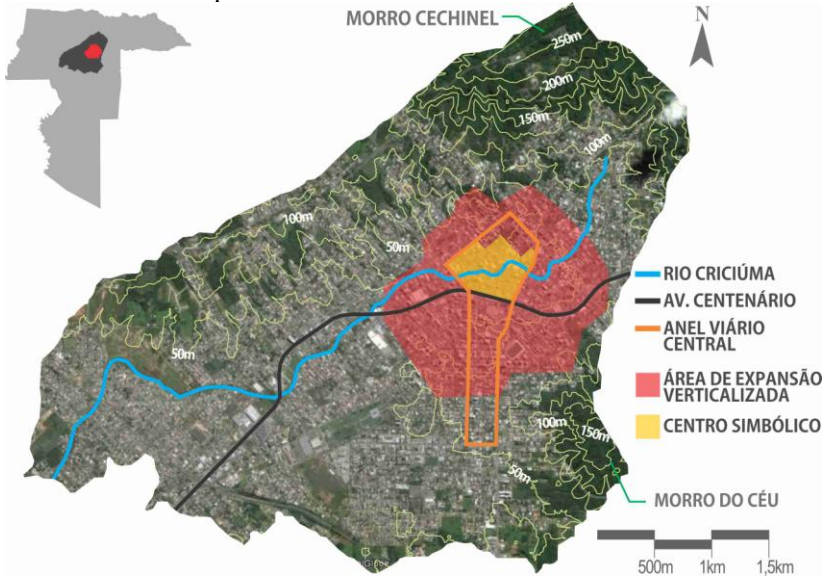
Figura 14 - Paisagem verticalizada de Criciúma.



Fonte: Acervo do autor, 2015.

Quando observada a partir dos morros limítrofes da microbacia hidrográfica, atualmente a paisagem do centro de Criciúma é marcada, em primeiro plano, pela ocupação verticalizada de alta densidade, que se destaca do restante da cidade (Figura 14). São edifícios de aproximadamente dez pavimentos, ainda que em alguns pontos haja concentrações de gabaritos maiores ou menores. Os traços arquitetônicos com estilos característicos dos anos 1980 em diante indicam que se trata de um processo de ocupação recente, o qual, pela quantidade de novas construções em andamento, continua renovando a paisagem historicamente estabelecida.

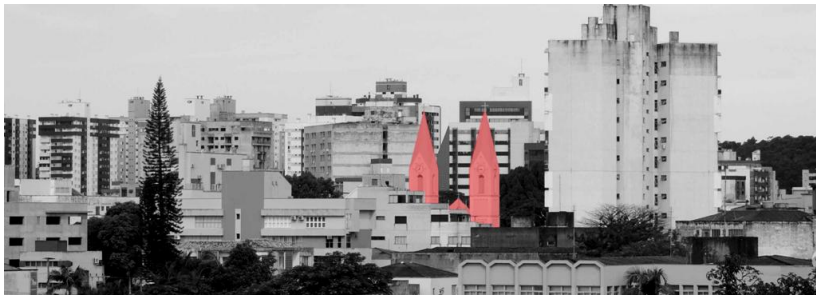
Figura 15 - Microbacia do Rio Criciúma, com destaque para as áreas correspondentes ao Centro simbólico e ao anel de alta densidade.



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Se observada com atenção para além do primeiro plano verticalizado, a paisagem é também reveladora de um núcleo simbólico, origem da urbe e onde até hoje se concentra parte importante dos poderes político, econômico e religioso. As torres da Catedral São José e outras edificações tradicionais próximas da praça central ora aparecem entre os edifícios mais altos, resistindo como vestígios do passado em meio à escala agressiva da urbanização das últimas décadas (Figura 16).

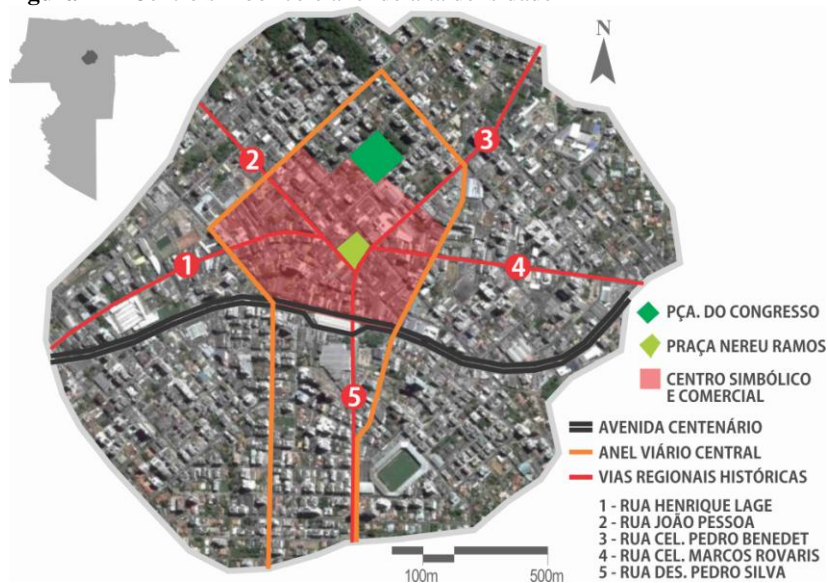
Figura 16 - Torres da Catedral São José, no Centro de Criciúma.



Fonte: Acervo do autor, 2015.

A experiência de percepção da paisagem, das estruturas urbanas, dos usos e a observação de imagens de satélite disponíveis permitem distinguir com clareza o contraste entre o centro simbólico, ocupado majoritariamente pelas atividades comerciais, e as áreas verticalizadas de seu entorno, predominantemente residenciais, resultantes de um processo de expansão mais recente. Em síntese, a área verticalizada forma um anel que orbita o núcleo histórico da cidade. Enquanto seus limites internos são definidos pela estrutura viária histórica, a borda externa coincide, em parte, com as cotas mais baixas das elevações geográficas limítrofes da Microbacia do Rio Criciúma, ainda que o movimento de expansão contemporâneo venha demonstrando o avanço de edificações em altura para as encostas.

Figura 17 - Centro simbólico e anel de alta densidade



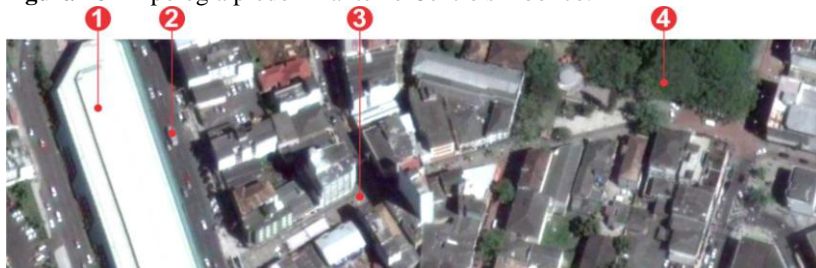
Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Na Figura 17 é destaque, em vermelho, a centralidade simbólica com predominância comercial, para onde convergem as vias históricas de conexão com os demais municípios da região. À medida que a cidade se desenvolvia sob as influências da mineração de carvão e se destacava na hierarquia regional, foi nesse recorte onde aconteceram os primeiros movimentos de adensamento e de configuração de formas e atividades de centralidade. Tais dinâmicas são identificadas nas ruas estreitas

delimitadas por edificações sem afastamentos, nos sobrados em *art déco* ocupados por estabelecimentos de comércio, nos edifícios corporativos, nas instituições, monumentos e espaços públicos históricos (Figura 18). Uma mescla de formas e apropriações, distribuídas num espaço parcialmente limitado pelas seguintes vias estruturadoras: ao sul, a Avenida Centenário, barreira histórica, psicológica e morfológica para a expansão da centralidade; nas extremidades leste e oeste, o Anel Viário Central, formado por um conjunto de ruas que tem função de hierarquizar e dinamizar o fluxo de automóveis na área central ao facilitar as entradas e saídas para os arruamentos estreitos e de velocidade reduzida do núcleo histórico; e por fim, ao norte, o entorno imediato da Praça do Congresso, historicamente uma área residencial e que, nas últimas décadas, por influências da especulação imobiliária, tem experimentado um brutal processo de verticalização.

As vias em vermelho enumeradas na Figura 17 são ligações seculares que fizeram parte do traçado da primeira metade do século XX e que até hoje são responsáveis pelas conexões intra-municipais e regionais mais importantes. Por tal hierarquia, desempenham grande influência sobre o espaço urbano ao conduzirem a expansão das atividades de comércio e serviços para as áreas residenciais do entorno. Com maior ou menor destaque, todas desenvolvem imagens cotidianas do centro da cidade. A Rua Henrique Lage, principal via comercial da cidade, conecta o Centro aos bairros e municípios a Oeste; a Rua João Pessoa é um dos caminhos para Siderópolis; a Rua Cel. Pedro Benedit é o primeiro trecho da atual SC-446, que liga Criciúma a Urussanga; a Rua Cel. Marcos Rovaris liga o Centro à Próspera e, por fim, a Rua Desembargador Pedro Silva, prolongamento da Rua Conselheiro João Zanette, conecta o centro aos bairros e municípios ao Sul.

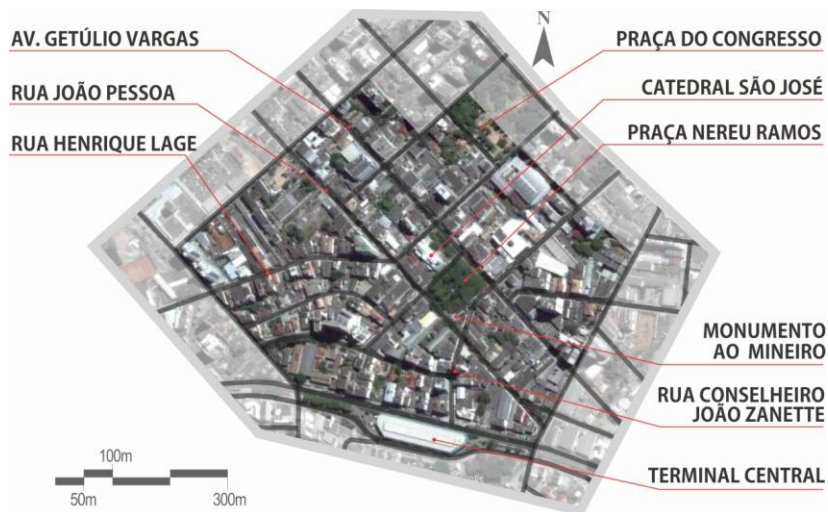
Figura 18 - Tipologia predominante no Centro simbólico.



Nota: **1** - Terminal Central / **2** - Av. Centenário / **3** - Rua Conselheiro João Zanette / **4** - Praça Nereu Ramos

Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Figura 19 - O Centro simbólico de Criciúma



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Destaca-se ainda o Terminal Urbano Central (Figura 20), o maior equipamento de transporte coletivo da cidade, que tangencia o centro e congrega um conjunto de características que influenciam no funcionamento do espaço urbano: é um ponto nodal por ser o centro do sistema integrado de transporte coletivo, ao mesmo tempo em que reforça o limite produzido pela Avenida Centenário. É configurado como uma ilha ao centro das duas pistas da Avenida e seu acesso é realizado por galerias comerciais subterrâneas, cujas entradas estão distribuídas pelos passeios do entorno.

Figura 20 - Terminal Urbano Central



Fonte: Reprodução/RBS TV, 2013.

Ao redor do centro simbólico, o anel de ocupação de alta densidade é um indicativo da pressão que exerce o setor imobiliário de Criciúma sobre as dinâmicas de renovação da paisagem (Figura 21). Torna-se, portanto, importante instrumento para a análise do processo de urbanização da área central da cidade, onde as transformações espaciais tendem a ser mais explícitas do que em bairros periféricos.

Figura 21 - Tipologia predominante nas áreas de expansão verticalizadas.



Nota: 1 - Avenida Centenário / 2 - Terminal Central

Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor).

Os critérios apresentados neste capítulo são definições de diferentes escalas de território que auxiliam na descrição do espaço central de Criciúma e de suas interações com a cidade e a região. É evidente, no entanto, que as informações no âmbito morfológico - entre elas, o relevo, o sistema viário e as tipologias arquitetônicas - não são suficientes para a compreensão da realidade social e do papel do recorte na produção da cidade. A realidade física, econômica e social dos últimos anos é resultado das interações indissociáveis entre elementos espaciais e a evolução permanente da sociedade. E sobre isso, Milton Santos considera:

O espaço está em evolução permanente. Tal evolução resulta da ação de fatores externos e de fatores internos. Uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a implantação de novas regras (preço, moeda, impostos, etc.) levam a mudanças espaciais, do mesmo modo que a evolução 'normal' das próprias estruturas, isto é, sua evolução interna, conduz igualmente a uma evolução. Num caso como no outro o movimento de mudança se deve a modificações nos modos de

produção concretos (SANTOS, Milton. 2012, p. 28-29).

A descrição do espaço apresentada até aqui apenas torna mais acessível a compreensão da evolução do centro de Criciúma ao longo dos períodos econômicos, o que é explorado no próximo capítulo. Constroem-se, assim, parâmetros para uma posterior discussão acerca da produção urbana contemporânea.

4.

O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO CENTRO DE CRICIÚMA (1880 - 1990)



4.1 DA FUNDAÇÃO DE CRICIÚMA À CONSTRUÇÃO DA FERROVIA NO CENTRO DA CIDADE

Figura 22 - Representação de Criciúma no século XIX



Fonte: elaborado pelo autor

A história das cidades é reveladora da influência dos caminhos na formação e na consolidação de núcleos urbanos. Muitos são os exemplos. No período medieval, registram-se cidades fundadas ao longo de rotas comerciais que, por influência de especificidades locais, cresceram e se destacaram na rede urbana em formação. Na Renascença, uma era de descobertas de novos mercados e do desenvolvimento de tecnologias náuticas, cidades portuárias se distinguiam por serem pontos de chegada e partida das longas rotas comerciais intra-marítimas. No Brasil e em Santa Catarina, de modo semelhante, não foram poucas as cidades fundadas ou as localidades que se desenvolveram com a consolidação de caminhos entre regiões produtivas ou de importância militar: Lages, Curitiba e outras cidades serranas se estabeleceram sob a rota do charque gaúcho que era transportado para o sudeste do país; Florianópolis, por sua vez, era ponto estratégico de atracação de embarcações militares portuguesas que se destinavam ao Rio da Prata durante os séculos XVI e XVII, ou também para dar apoio à travessia entre os oceanos Atlântico e Pacífico, por séculos vencida apenas pela longa viagem ao estreito de Magalhães, extremo sul do continente.

Evidentemente, cada rota é distinta e é justificável por contextos sociais condizentes com sua escala no espaço e no tempo. Há caminhos que possibilitam a construção da compreensão das origens de nações e continentes, e outros de menor abrangência que auxiliam no entendimento do processo de formação de pequenas comunidades ou centros urbanos. Todos, entretanto, compõem uma totalidade.

Este capítulo traz referências, ora claras e ora mais sutis, às rotas percorridas pelos primeiros imigrantes colonizadores até sua fixação em Criciúma, às estradas que estimularam a formação da centralidade e, posteriormente, aos diversos caminhos e movimentos de seu processo de expansão.

De início, registra-se que durante o século XVIII e até a primeira metade do século XIX, a ocupação do território que hoje corresponde ao Estado de Santa Catarina estava restrita à faixa litorânea

de forte influência luso-açoriana e à rede urbana de vilas serranas fundadas junto às rotas dos tropeiros que se deslocavam com charque e mulas do Rio Grande do Sul ao Sudeste do país. A conexão entre essas duas concentrações populacionais era quase inexistente, restrita a estradas precárias que adentravam a Mata Atlântica. A extensa faixa de vales que divide o planalto do litoral só passou a ser ocupada a partir da segunda metade do século XIX, sob estímulo da aprovação da Lei de Terras em 1850 e pela intensa política de incentivo à imigração de europeus nas décadas seguintes. A imigração em massa de famílias predominantemente alemãs, italianas e eslavas e a organização desse território em dezenas de colônias com estrutura fundiária geralmente regular e espalhada incentivou grandes transformações nas paisagens e a gradativa configuração de redes viárias e urbanas.

Dentro desse contexto, o processo de colonização do Sul de Santa Catarina nas últimas décadas do século XIX foi caracterizado, espacialmente, pelo estabelecimento de núcleos coloniais ocupados por imigrantes de origem majoritariamente italiana. De Azambuja, a primeira colônia fundada em 1877 nas proximidades de um dos afluentes do rio Tubarão, abriram-se caminhos por toda a região, principalmente em direção aos vales dos rios Urussanga e Araranguá, donde se possibilitou o progressivo estabelecimento de outros núcleos coloniais (PIAZZA, 1988).

Em 1878, uma leva de imigrantes recém-chegados ao país foi conduzida de Azambuja ao alto vale do rio Urussanga, fundando uma sede secundária da colônia e originando a cidade homônima. Posteriormente, segundo Fermo (2002), sob determinações estabelecidas pelo governo da província, foi expandida a área destinada ao processo de ocupação do território e novas levas de famílias imigradas foram chegando e se espalhando pela região. Nos anos seguintes, foram estabelecidas novas sedes coloniais secundárias, dentre elas os núcleos de Treze de Maio, Acioli de Vasconcelos (hoje, Cocal do Sul) e de São José de Cresciúma (hoje, Criciúma).

O relato *Coloni e missionari italiani nelle foreste del Brasile*, publicado pelo padre Luigi Marzano originalmente em 1904 e posteriormente traduzido ao português dá detalhes da chegada de um grupo de famílias italianas a Criciúma em janeiro do ano de 1880, data oficial da fundação da cidade:

Em vez de fundar outro grupo perto de Urussanga, não quis mais conceber terreno aos últimos chegados de 1879, mas lançou-os em plena

floresta a 25 quilômetros ao sul de Urussanga, fundando a colônia de Criciúma. Eram em número de cinquenta, as últimas famílias chegadas. Umavinte se negaram a ir e se colocaram provisoriamente na casa de conhecidos e conterrâneos em Urussanga. As outras trinta famílias foram obrigadas a partir "escortadas por soldados, como os exilados da Sibéria". O caminho que conduzia a Criciúma era uma picada estreita, seguindo curso de regatos, internando-se na mata, como uma galeria. Passaram a primeira noite todas juntas num barracão, ainda agora existente e decadente [em 1903], e no dia seguinte, o que presidia a imigração indicou a cada um o lote de terra que lhe tocava, apresentou-lhe um machado e depois, com uma maneira cínica e desdenhosa, voltando as costas para todos, disse: "E agora é com vocês, arranjem-se!" (MARZANO, Luigi. 1985, p. 62)

O deslocamento migratório a partir de Azambuja e o relato acima são parte do contexto de ocupação e de organização fundiária do território sul catarinense entre os anos de 1877 e 1880, precedente da formação de uma rede de cidades de origens semelhantes e que, posteriormente, criaram vínculos econômicos importantes.

A configuração fundiária inicial de Criciúma corresponde a uma estrutura de lotes extremamente racionais, com dimensões aproximadas de 250m de testada por 1.000m de profundidade, distribuídos como terras devolutas às famílias italianas (NASPOLINI FILHO, 2007) (Ver Anexo A). Considera-se que tal organização foi locada inicialmente em função do leito do Rio Cresciúma, que proporcionava aos primeiros habitantes da colônia um conjunto de facilidades para a abertura de caminhos e para a demarcação dos primeiros lotes (FERMO, 2002). Até a consolidação dos traços preliminares de centralidade para o Núcleo Colonial de São José de Cresciúma, registra-se o rio como o meio facilitador para a comunicação entre os colonos dispersos pela região.

A sucessiva chegada de novas levas de imigrantes nas décadas de 1880 e 1890, a gradativa expansão da área destinada à ocupação e a abertura de novos núcleos coloniais no entorno de Criciúma (Colônia Nova Veneza, por exemplo), estimularam a abertura de estradas que passaram a conectar as diferentes localidades e a facilitar o

desenvolvimento de atividades econômicas. Desse modo, ainda que de forma rudimentar e sob todas as dificuldades de uma população abandonada à própria sorte nas terras inóspitas de mata fechada, foi se configurando no Sul Catarinense uma precária rede de caminhos coloniais.

Objeto de estudos desta dissertação, considera-se que o estabelecimento de uma centralidade principal para Criciúma só se configurou de fato a partir desse quadro de expansão dos limites das frentes de colonização e da abertura de vias de ligação entre os diferentes núcleos coloniais da região. A distribuição desses núcleos produziu uma localização privilegiada para Criciúma, situada quase que no centro geográfico dessa rede urbana e, portanto, para onde foram convergindo as vias que eram implantadas sobre a malha fundiária estabelecida. A partir da Estrada Geral Criciúma-Urussanga (a primeira via de ligação ao núcleo colonial de Criciúma, no sentido norte), foi implantada sob muita reivindicação ao governo da província a Estrada Geral de Araranguá, que se configurou como um prolongamento da primeira no sentido Sul (BELOLLI, 2001). Seguindo a mesma lógica, Criciúma passou a contar a partir de 1892 com ligação viária ao núcleo colonial de Nova Veneza, a oeste; e, posteriormente, a outros núcleos e agrupamentos de imigrantes. Nesse mesmo ano, o núcleo colonial foi elevado à categoria de Distrito de Paz, passando a pertencer ao município de Araranguá.

Paralelo à formação de uma rede viária regional que se convergia em Criciúma, é importante mencionar que o estabelecimento da centralidade se afirmou com a construção dos primeiros equipamentos coletivos. O primeiro deles, fundamental para a consolidação de vínculos comunitários sobre um grupo de imigrantes devotos do catolicismo, foi um modesto templo de madeira construído no ano de 1895, localizado aproximadamente onde hoje é a Praça Nereu Ramos (NASPOLINI FILHO, 2007) (Figura 23). Posteriormente, já em 1907, sob as diretrizes de um projeto arquitetônico encomendado na Itália, a capela de madeira foi substituída por um templo com dimensões maiores, de alvenaria, inaugurado em 1917, e até hoje presente no centro da cidade (BELOLLI, 2001).

Foi também no entorno do cruzamento das estradas coloniais formadoras da estrutura inicial da cidade que foram abertos os primeiros estabelecimentos comerciais, necessários para servir aos habitantes das áreas rurais da vila ou para dar apoio aos viajantes que se deslocavam pela região e obrigatoriamente tinham que passar pelo então Distrito de São José de Cresciúma. Esse ponto de parada tornou-se funcional pela

abundante presença de uma espécie de gramínea nativa do Sul do Brasil, utilizada para a alimentação dos animais domésticos que carregavam as conduções. Era o capim criciúma, que deu origem ao nome da cidade.

Figura 23 - O espaço central de Criciúma no fim do século XIX.



Nota: Considera-se esta a foto da inauguração da capela, na parte superior esquerda. Conforme a imagem, a atual Praça Nereu Ramos era um largo gramado e com alguns coqueiros, sem qualquer tipo de ajardinamento.

Foto: João Sbruzzi *apud* NASPOLINI FILHO, 2007

Vale lembrar que entre a fundação da colônia em 1880 até o ano de 1914, a economia local dependia basicamente da produção agrícola e da comercialização do excedente produzido para outras vilas da região, o que justificava a importância da abertura de estradas. O carvão, minério que representou anos mais tarde uma grande alteração da matriz econômica e do espaço urbano, só foi extraído para fins comerciais com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918). Precedente a isso, no entanto, é datada sua descoberta em Criciúma no ano de 1893, quando, segundo relato do autor criciumense Pedro Milanez (1991), um imigrante italiano residente na cidade, ao adentrar-se pela mata fechada para esconder suas mulas de revolucionários da Revolução Federalista, pô-la fogo. Dias depois, quando voltou ao local, constatou algumas pedras ainda em brasa. Era carvão, e logo a notícia se espalhou pela região. Posteriormente, novos afloramentos carboníferos foram sendo encontrados pelos imigrantes em suas propriedades, tornando comum o uso do minério em forjas para fins domésticos, para

o funcionamento de maquinário agrícola ou para a produção de instrumentos de trabalho na lavoura (BELOLLI *et al.*, 2010). Vale ressaltar, no entanto, que as técnicas utilizadas pelos colonos para a extração de jazidas na virada dos séculos XIX para o XX eram consideradas primitivas, apenas adaptadas com instrumentos de trabalho da lavoura e sem um "saber-fazer" constituído. O aprimoramento das técnicas só aconteceu gradativamente pela experiência adquirida ou, quem sabe, por influência de técnicos especializados que posteriormente visitaram a região para a realização de testes com o minério.

Nos anos seguintes, mais precisamente em 1902, também precedente ao início da extração intensiva do carvão, uma comissão comandada pelo geólogo americano I. C. White, a convite do então ministro Lauro Müller - que ocupava a pasta do Ministério da Viação no governo de Rodrigues Alves -, fez experiências em campo com prospecção e amostras do carvão catarinense. Segundo Belolli *et al.* (2010, p. 43), "o Distrito de Criciúma, que pertencia a Araranguá, serviu de sede para essa comissão".

(...) a Comissão White dedicou-se ao estudo de outra área mais próxima ao centro de Criciúma, onde foi aberto um poço de 65 metros de profundidade pelo engenheiro Benedito José dos Santos. No leito do rio Criciúma foi encontrado um poço de três metros de profundidade, feito por João Batista Targhetta, e, a dois quilômetros do centro, foi encontrado um poço aberto de onde era extraído o carvão empregado nas forjas no uso doméstico. Nesse local, o carvão era visivelmente notado, chegando ao nível da água, atingindo uma espessura de quarenta e um centímetros (BELOLLI *et al.*, 2010, p. 43).

Ainda segundo Belolli *et al.* (2010), em 1906, o estudo da Comissão White concluiu, por fim, que o carvão catarinense poderia ser usado como fonte de energia, o que instigou interesses de investidores por sua extração, só concretizados em Criciúma na década seguinte. Até lá, no entanto, a crescente produção agrícola era dominante da matriz econômica local e a organização dos colonos produtores influenciava nas reivindicações políticas da vila e, conseqüentemente, em seu desenvolvimento urbanístico.

Conforme aponta a dissertação de Fermo (2002), foi condicionante para incentivar o desenvolvimento econômico local a

organização de uma cooperativa agrícola no ano de 1910, com sede no centro do então Distrito de São José de Cresciúma. Quando instalada, a Sociedade Cooperativa Vitória possuía cerca de 92 associados, uma parcela importante do total de aproximadamente 3.600 moradores do distrito - evidentemente, na época com área geográfica maior do que a que corresponde ao atual município e com um perfil de família constituída por vários descendentes por geração. Para seu funcionamento, dois edifícios foram construídos no entorno do largo central da cidade: um com funções administrativas e outro para armazenamento de mercadorias. A localização da cooperativa no centro da vila contribuiu para destacá-lo ainda mais sobre os demais núcleos coloniais da região, especialmente sobre o Núcleo Santo Antônio, disto a apenas cerca de dois quilômetros da sede.

Considera-se que o estabelecimento de certa organização dos produtores, somada ao crescimento da produção local, atribuía ao distrito uma crescente influência política para reivindicar melhorias. Uma delas foi a construção da Estrada Cresciúma-Jaguaruna, importante para facilitar a ligação com os municípios de Tubarão e Laguna, os maiores centros urbanos sul catarinenses da época. Até então, tal caminho era realizado apenas via Urussanga, um trajeto demasiado longo: cerca de 25 km de estrada até Urussanga, depois mais um trecho viário até Pedras Grandes, donde finalmente se podia pegar o trem para Tubarão e Laguna, que desempenhava funções portuárias (MILANEZ, 1991).

Ainda que a manutenção dessas estradas fosse determinada pela influência política dos produtores agropastoris de São José de Cresciúma, sua função foi importante para o desenvolvimento das atividades mineradoras no entorno da vila. Até a construção de um ramal ferroviário conectando o distrito ao município de Tubarão, toda a produção mineral ou agrícola era transportada de carros de boi até Jaguaruna, donde se podia pegar uma balsa com destino ao porto de Laguna (BELOLLI, 2001).

A eclosão da Primeira Guerra em território europeu e a consequente dificuldade de se importar carvão obrigou o governo republicano a apresentar uma agenda para o carvão nacional, e a nova estrada à Jaguaruna foi condicionante para que experiências concretas com o carvão de Criciúma fossem realizadas. "Enquanto se iniciava o desenvolvimento da extração de carvão mineral na Região Carbonífera de Santa Catarina, simultaneamente as empresas nacionais de transporte ferroviário e de navegação buscavam aliados para o experimento do novo combustível brasileiro" (BELOLLI *et al.*, 2010, p. 56). Assim,

tornaram-se comuns o uso experimental do carvão catarinense como combustível em locomotivas e navios, especialmente no Sudeste do país. Os resultados satisfatórios, por sua vez, abriram grandes possibilidades para a constituição de uma indústria para a extração do minério. "A partir daí os artigos se sucederam, informando os seus leitores sobre as experiências realizadas, a visita de engenheiros e empresários, exigindo a imediata exploração do carvão e discutindo o meio adequado ao seu transporte" (NASCIMENTO, 2004, p. 29).

Fazendo parte desse quadro especulativo e experimental das possibilidades de se investir na extração das reservas carboníferas do extremo sul catarinense é que, na segunda década do século XX, se instala em Criciúma a primeira companhia mineradora: a CBCA - Companhia Brasileira Carbonífera do Araranguá S/A. Em 1917, com a posse de vários lotes coloniais comprados dos colonos e após uma sequência de estudos com uma leva de 50 toneladas de carvão enviadas ao Rio de Janeiro e a São Paulo, começa a operar a primeira mina da companhia, a Mina Paulo de Frontin, a aproximadamente 3 quilômetros do centro do distrito.

Concomitante à eferescência de especulações quanto ao futuro econômico do Distrito de São José de Cresciúma, o espaço urbano da vila foi aos poucos se organizando, ganhando traços de uma pequena cidade, já com seus próprios equipamentos comunitários. Instituições de ensino, estabelecimentos comerciais e a nova igreja matriz São José, que se destacava na paisagem e estabelecia um marco de centralidade. Já em 1918, sob influência da necessidade de um sistema mais eficiente para o transporte da crescente produção mineral das minas de Criciúma, começa a construção do trecho ferroviário Criciúma-Tubarão, um prolongamento da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, construída inicialmente para o transporte do minério extraído das jazidas de Lauro Müller ao porto de Laguna. Evidentemente, era uma obra muito aguardada pela população local e que daria um grande impulso às atividades econômicas e ao processo de urbanização do distrito. "A 1º de janeiro de 1919, a título provisório, foi aberto o tráfego Tubarão-Criciúma, medindo 56.550 metros" (ZUMBLICK, 1967, p. 115). Na edição do dia 29 daquele mesmo mês, o jornal lagunense O Lápiz assim publicou:

Passou segunda-feira por esta cidade, com destino ao porto de Laguna, o primeiro comboio conduzindo 12 vagões de carvão limpo, das minas Dr. Paulo de Frontim, em Crisciúma (sic).

Pensamos que pouco faltará para ser inaugurado o tráfego entre Tubarão e Crisciúma (sic), e que a construção da linha não oferece perigo, nem mesmo o bando dos "Franciscos". Em Laguna o povo recebeu delirantemente a locomotiva nº 16, que conduzia o carvão (O Lápiz, 29/jan/1919 *apud* BELOLLI, Mário *et al.* 2010, p. 76).

Há poucos registros, sendo muitos deles controversos, sobre essas primeiras décadas da história de Criciúma, precedentes ao *boom* econômico e urbanístico influenciado pelos lucros provenientes da atividade extrativista. A maior parte dos registros (escritos e fotografados) é datada a partir do momento em que o distrito conquista sua autonomia política, no ano de 1926, já no período carbonífero. O que se pode perceber sobre esses primeiros anos é que por intermédio de influências políticas e de situações históricas, a estrutura regional é aos poucos preparada para dar apoio ao desenvolvimento dos anos seguintes. Até a chegada da ferrovia, entretanto, o núcleo central se altera sutilmente, compatível à sua escala, mas gradativamente se fortalece como centralidade religiosa, política e administrativa de Criciúma.

4.2 A ERA FERROVIÁRIA: A CONSOLIDAÇÃO E A EXPANSÃO DA CENTRALIDADE DE CRICIÚMA

Figura 24 - Representação de Criciúma no ciclo carbonífero



Fonte: elaborado pelo autor

A abertura da estrada de ferro em Criciúma no ano de 1919 para o tráfego de cargas de carvão mineral e em 1923 para o transporte de passageiros foram fatos determinantes para a consolidação da indústria de mineração e para a inauguração, sob o aspecto do espaço urbano, do Ciclo Carbonífero. Como signo do progresso, ideologia ocidental que se consolidou com o *boom* econômico e industrial entre os séculos XIX e XX (*LE GOFF*, 2003), o trem, com todo seu maquinário carregado de simbolismos industriais, foi recebido na pequena cidade de imigrantes europeus como estímulo para o desenvolvimento dos frágeis meios de comunicação e das atividades econômicas.

O novo ramal ferroviário cortava no sentido Leste/Oeste parte do território do então Distrito de São José de Cresciúma e estabeleceu um limite ao sul do núcleo colonial que caracterizava sua centralidade. Junto a ele, foi construída uma estação de passageiros (Figura 25) que, em poucos anos, por influência do destaque econômico e da oferta de trabalho proporcionados pelo desenvolvimento da mineração, configurou-se como uma das mais movimentadas da região e ponto nodal com forte influência sobre a urbanização do espaço central.

Concomitante ao período de implantação da estrutura ferroviária, vale registrar a instalação de novas empresas mineradoras dentro dos limites políticos do distrito. Um exemplo é a Sociedade Carbonífera Próspera, fundada em 1923 às margens do novo ramal ferroviário, mas dista a cerca de dois quilômetros a leste do centro da vila. Com a C.B.C.A., localizada no núcleo Santo Antônio, aproximadamente dois quilômetros a oeste, a centralidade estava posicionada a meio caminho de duas das maiores companhias mineradoras da região. Somado à localização da estação, esse posicionamento geográfico influenciou indiretamente o aumento populacional do centro urbano. Nascimento (2004, p. 69) considera que a atividade extrativista "ajudou a consolidar aquela área como central, na medida em que atraiu pessoas das localidades vizinhas, que vieram

trabalhar nas minas, estimulando o comércio e outras atividades econômicas no centro da cidade".

Figura 25 - Estação ferroviária de Criciúma. Na foto, a recepção de autoridades para a instalação do município, em 1º de janeiro de 1926.



Fonte: Acervo Foto Zappellini.

Pode-se considerar a cidade como uma formação histórica conflituosa entre elementos fixos - os espaços físicos, os lugares - e fluxos - as pessoas, o movimento, as comunicações, as relações sociais (SANTOS, 2014). Numa referência à compreensão da formação do espaço central de Criciúma, interpreta-se que as companhias extrativistas que se instalavam na região formavam, pela natureza das jazidas de carvão, elementos fixos, que atraíam fluxos populacionais cada vez maiores em busca de emprego. Estes, por sua vez, foram estimulando, junto ao núcleo colonial, a multiplicação de novos elementos fixos. Tratava-se de estabelecimentos comerciais, bares e hotéis, que, conforme relato de Nascimento (2004), passavam a se concentrar no entorno da estação.

O fluxo de pessoas na estação atraiu, principalmente, os estabelecimentos comerciais, que buscavam se localizar nas suas proximidades. Começaram a surgir no entorno da estação estabelecimentos como armazéns, bares, lojas populares, pensões e hotéis. O Hotel Brasil, por muito tempo o principal hotel da cidade, localizava-se na frente da estação de passageiros.

Na rua Paulo Marcus, a rua da estação, havia o mercado Garibaldi, padaria, restaurante, a garagem da empresa de ônibus de Basílio Aguiar, que fazia o transporte de passageiros para a região de Metropolitana, casas residenciais e inúmeros bares (NASCIMENTO, Dorval do., 2004, p. 69).

Ao mesmo tempo em que o espaço se dinamizava, o crescimento das atividades ligadas à mineração também aumentou o poder político do distrito, que em 1926 conquistou sua emancipação administrativa e passou a organizar legalmente seu território. Na condição de município, a publicação do primeiro Código de Posturas estabeleceu os limites do perímetro urbano e algumas normas de dimensionamento urbanístico/arquitetônico que caracterizam parte do atual traçado e da paisagem da área central. Publicado originalmente no jornal *O Mineiro* e posteriormente transcrito por Pedro Milanez (1991, p. 99), o trecho abaixo destaca as regulamentações espaciais mais relevantes:

Dos arruamentos, alinhamentos e edificações

Artigo 58 - Os edifícios que se construírem na Vila ou sede das povoações serão regulados pelos planos de nivelamento, regras de arquitetura e higiene adotados pelo Governo Municipal.

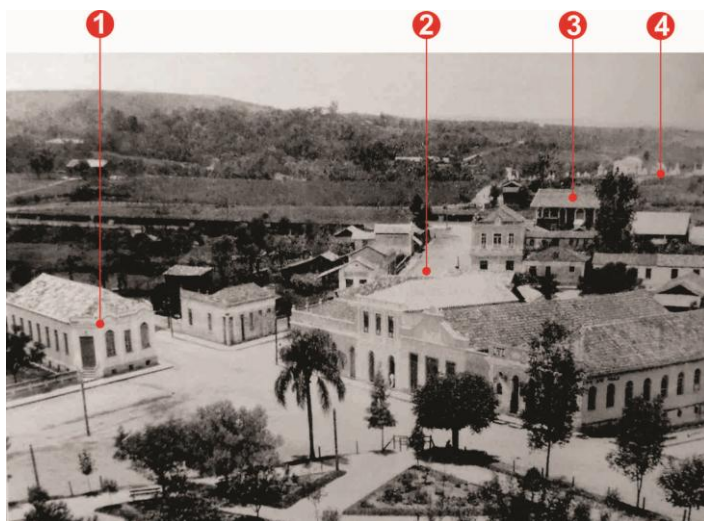
Artigo 59 - Da publicação deste código, as ruas que se abrirem na Vila ou sede das povoações terão 12 metros de largura, no mínimo.

Artigo 60 - As casas que se construírem ou reedificarem terão 4,40 metros de altura a contar da linha térrea a linha do telhado; se o edifício for sobrado, terá, no mínimo, 8 metros de altura. As portas terão 3 metros de altura e 1,10 metros de largura.

Paralela à organização administrativa, faz parte do estágio inicial do Ciclo Carbonífero a urbanização da atual Praça Nereu Ramos, que desde a colonização fora configurada como um largo de apropriação pública (Figura 26). O ajardinamento da praça foi implantado sob a gestão do prefeito Cincinato Naspolini, ainda nos anos 1930, o que atribuiu ao espaço novos significados sociais. Com a igreja e os principais equipamentos administrativos localizados em seu perímetro (a prefeitura e a Câmara de Vereadores, por exemplo), a praça foi adquirindo valores simbólicos e novas apropriações.

Com a instalação das primeiras companhias mineradoras nas proximidades dos afloramentos carboníferos, as ruas que ligavam o centro às minas de carvão, originárias das antigas estradas coloniais, foram gradativamente sendo ocupadas por residências e estabelecimentos de comércio em seus trechos mais próximos à Praça Nereu Ramos. Era o caso da Rua Henrique Lage, ligação viária para as localidades de Santo Antônio e Nova Veneza. Através de registros fotográficos é possível identificar o espraiamento de usos característicos da centralidade desde as primeiras décadas do século XX (Figura 27). Já no lado oposto do centro urbano, a construção e inauguração do Hospital São José (Figura 28) em 1936 tratou de definir um limite à expansão no sentido Nordeste, pela Estrada Cresciúma-Urussanga, visto sua localização a cerca de 600 metros da praça central, no início do aclave delimitador da Microbacia do Rio Criciúma. Para quem se deslocava da praça central, a fachada simétrica da edificação, cuja frente estava voltada para o centro, conformava um ponto focal da rua e um marco limítrofe do perímetro urbano.

Figura 26 - Vista da área central a partir de uma das torres da Matriz São José na década de 1930. Destaque em primeiro plano para a Praça Nereu Ramos.



Nota: **1** - Sociedade Recreativa Mampituba / **2** - Rua Conselheiro João Zanette, a "rua da estação"; **3** - Estação Ferroviária / **4** - Cemitério (outro lado dos trilhos)

Fonte: Acervo de Foto Zappellini.

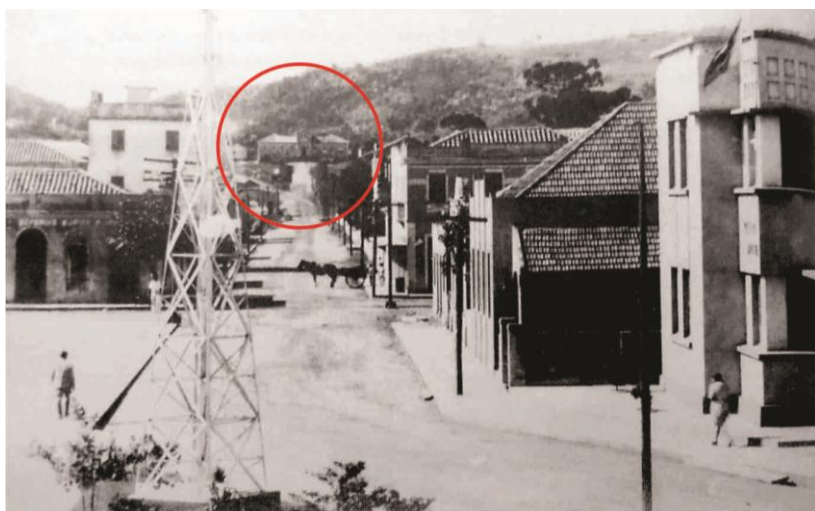
Figura 27 - Fotografia da Rua Henrique Lage batida de uma das torres da igreja Matriz São José. À esquerda, o rio Criciúma.



Nota: A foto é datada da década de 1940.

Fonte: Acervo de Nilson de Souza *apud* NASPOLINI FILHO, 2008.

Figura 28 - O Hospital São José (em destaque) como ponto focal da Rua Cel. Pedro Benedet, originada da Estrada Colonial Cresciúma - Urussanga.



Nota: A foto é datada da década de 1940.

Fonte: Acervo de Foto Zappellini *apud* AUGUSTINHO, 2007.

No aspecto econômico, a década de 1930 foi caracterizada pela crescente atuação intervencionista do Estado sobre a produção mineral. "O intervencionismo estatal na ordem econômica acentua-se para criar no país uma estrutura que permitisse ao Estado impulsionar o desenvolvimento econômico nacional, notadamente nos setores da indústria pesada, da exploração mineral, dos transportes e da produção de bens e consumo" (BELOLLI *et al.*, 2010, p. 125). Sob a égide nacionalista de Getúlio Vargas, sucessivos decretos promoveram o uso do carvão brasileiro, a exemplo do Decreto nº 20.089, de 9 de junho de 1931, que, dentre outras normativas, autorizava a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e a Estrada de Ferro Central do Brasil a contratar todos os estoques disponíveis do minério. Belolli *et al* (2010) acrescenta que o carvão importado passou a sofrer sucessivas taxações e que as companhias nacionais estavam obrigadas a comprar 10% (o Decreto-Lei nº 1.828, de 21 de julho de 1937 aumentou esta cota para 20%) de carvão nacional, em proporção ao similar importado.

Ainda sob o contexto político nacionalista, a publicação do Código de Minas no ano de 1934 tratou de regulamentar a extração de carvão e estimular o surgimento de dezenas de pequenas empresas mineradoras. O decreto-lei estipulava o prazo de um ano para o fim do regime de acessão, o qual considerava a jazida mineral pertencente ao proprietário do respectivo lote de terra. Ao fim do período estipulado, os proprietários fundiários que não declarassem as jazidas conhecidas perderiam o direito de extração, passando-as a pertencer aos Estados ou à União. "O Código de Minas foi um dos mais importantes instrumentos legislativos desse período, e tão logo entrou em vigor, impulsionou o setor para uma desenfreada corrida à produção" (BELOLLI *et al.*, 2010, p. 145). A necessidade de manifestar as jazidas e de cumprir a capacidade de extração impulsionou a multiplicação de pequenas companhias mineradoras na região de Criciúma, que ao final da década somavam-se em cerca de quarenta empresas (*Idem*, 2010).

Toda essa efervescência econômica foi consequentemente destacando Criciúma na hierarquia urbana estadual e, por vezes, elevando a cidade a ponto estratégico de fornecimento de combustível para o desenvolvimento industrial no Sudeste do país. Acompanhando a propaganda e a crescente oferta de trabalho nas minas, a população, que em 1925 era estimada em 8.500 habitantes, saltou para cerca de 27.753 (dado do IBGE) no ano de 1940. De fato, um crescimento vigoroso, mas ainda apenas o prelúdio do intenso processo de urbanização, assistido nos anos seguintes.

4.3 O *ART DÉCO*, A EXPANSÃO URBANA E A AFIRMAÇÃO DA IDENTIDADE CARVOEIRA NOS ANOS 1940

Embora os anos 30 tenham significado um período importante para a organização de estruturas físicas e legislativas que viabilizassem economicamente a mineração em Criciúma, foi somente com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (de 1939 a 1945) que a cidade multiplicou significativamente sua produção mineral e acelerou o processo de urbanização. Sob o bom momento econômico, a década de 1940 foi fundamental para afirmar a identidade de Criciúma como cidade carvoeira e para desenvolver as principais características do espaço central. Consolidaram-se setores comerciais, foram inseridas novas áreas residenciais e os primeiros traços da cidade industrial. E em cada uma das novas frentes de expansão, nos extremos da pequena malha de vias centrais, foram se concentrando usos e apropriações de classe distintas.

Sob influências do conflito geopolítico e do processo de aparelhamento estatal sobre a mineração, o crescente contingente de trabalhadores que migrava para Criciúma atraído pela oferta de emprego e remuneração regular foi movimentando o espaço urbano central. Nascimento (2012, p. 22) considera que "o movimento de circulação de pessoas e de mercadorias, gerador de oportunidades de trabalho e de negócios, propiciou um sentimento na população local de participação de um processo até então impensável". De fato, os números demográficos comprovam o rápido crescimento: de 1940 a 1950, a população saltara para 50.854 habitantes (dado do IBGE / Anexo B), o que representava o dobro da década anterior. A maior parte dos que buscavam a sorte nas minas eram agricultores e pescadores de localidades rurais e empobrecidas do sul do estado, que se vislumbravam pela promessa de uma vida melhor difundida pela propaganda da cidade carvoeira.

O deslocamento do elevado contingente populacional para a região carbonífera deveu-se, entre outros fatores, à propagação de discursos enaltecidos das vantagens de uma vida promissora no novo "eldorado do ouro negro", discursos que encontraram eco em famílias que ficavam na dependência de uma boa colheita ou de uma boa pesca não tinham, mesmo nas melhores ocasiões, condições de sustentar todos os seus membros; trabalhadores/as que não tinham

suas próprias terras e, quando tinham, eram insuficientes para atender suas necessidades; famílias que sofreram e sobreviveram ao processo de transição de uma realidade rural para uma realidade urbana e industrial. Enfim, a disseminação da promessa do "novo eldorado", propalada principalmente no contexto das duas grandes guerras mundiais, foi suficiente para acender o estopim que acabou provocando um crescimento populacional acelerado, em virtude da corrida migratória (CAROLA, Carlos Renato. 2002, p. 99).

Foi nessa ambiência de novidades, aspirante de um espaço urbano mais cosmopolita, que a centralidade foi se expandindo e agrupando um número cada vez maior de atividades. No entorno imediato da Praça Nereu Ramos e da estação ferroviária, os dois pontos de convergência da urbe, imagens da época registram a multiplicação de edificações assobradadas em estilo *art déco*, que, aos poucos, foram substituindo os casarios coloniais italianos dos primeiros anos do século (Figura 29). Tratava-se, de fato, de um significativo movimento de adensamento, que em poucos anos tratou de renovar todas as frentes de lote. O modo de ocupação tradicional, sem afastamentos frontais ou laterais, fazia com que os edifícios assobradados limitassem e estruturassem diretamente a rua, condição importante para se constituir uma atmosfera de urbanidade, de interação entre os domicílios privados e o espaço público.

Figura 29 - O *art déco* no entorno da Praça Nereu Ramos nos anos 1940.

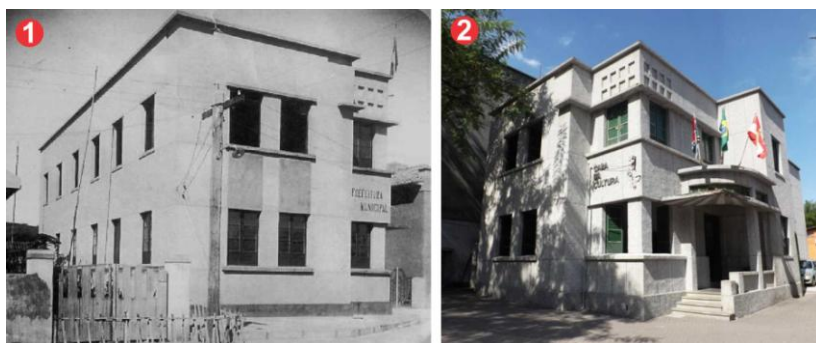


Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Concomitante ao adensamento populacional e às transformações arquitetônicas, novas atividades se incorporavam ao espaço de centralidade. Multiplicavam-se os estabelecimentos de comércio e segmentos de serviços inéditos na cidade carvoeira, sempre atraídos pela crescente demanda de consumo. Foi o caso do Hotel Brasil, localizado nas proximidades da estação ferroviária, na esquina das ruas Conselheiro João Zanette e Paulo Marcos (esta última atualmente absorvida pela Avenida Centenário). A presença hoteleira no entorno da estação era estratégica e nas décadas seguintes se multiplicou por influência do crescente movimento de trabalhadores com seus familiares, de comerciantes, políticos ou simplesmente de aventureiros que vinham tentar a sorte na "Capital do Carvão".

Da estação às adjacências da Praça Nereu Ramos, era notável a espacialização do bom momento econômico. Além dos investimentos privados que transformavam a paisagem e as tipologias arquitetônicas predominantes, ao espaço público também eram incorporadas novas estruturas institucionais e monumentos simbólicos. A construção de uma nova sede para a prefeitura e câmara de vereadores, uma importante edificação de dois pavimentos em estilo *art déco* no perímetro da Praça (Figura 30), e, posteriormente, com maior destaque, a implantação de um monumento dedicado aos homens da indústria carbonífera, bem no centro do logradouro público, ao olhar de todos os transeuntes, constituíam-se em referências das transformações espaciais e na consolidação de valores identitários da cidade.

Figura 30 - O *art déco* na nova prefeitura de Criciúma, inaugurada em 1943, no entorno da Praça Nereu Ramos.



Nota: **1** - Imagem da década de 1940 / **2** - Imagem de 2015.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

Há de se considerar, no entanto, que as mudanças no espaço urbano dos anos 1940 iam além das proximidades da Praça e da estação de passageiros. Intensificando a lógica já observada na década anterior, as atividades de comércio e serviços continuavam a se instalar ao longo das vias principais, que, ao ligarem o centro às minas de carvão, às vilas operárias periféricas e às cidades vizinhas, conduziam o processo de espraiamento da centralidade. Às ruas Henrique Lage, Cel. Pedro Benedit e Cel. Marcos Rovaris eram, pouco a pouco, inseridas novas edificações em *art déco*, dinâmica que perdurou no decorrer décadas seguintes, com os estilos de cada época, permitindo a formação de conjuntos arquitetônicos diversificados. Nos trechos mais próximos do centro, destacavam-se as edificações assobradadas, onde geralmente se misturava o comércio no térreo com o uso residencial no segundo pavimento. Além dessas, predominavam pequenas construções comerciais térreas, geralmente com platibanda, duas ou três portas frontais e alinhadas nas testadas dos lotes. Ainda hoje, apesar das descaracterizações e substituições, é possível encontrar remanescentes do *art déco* dos anos 1940 espalhados ao longo das vias principais (Figura 31).

Figura 31 - Sobrados em *art déco* nas vias de ligação ao Centro



Nota: **1** - Sobrado em *art déco* na Rua Henrique Lage / **2** - Sobrados em *art déco* na Rua Cel. Marcos Rovaris

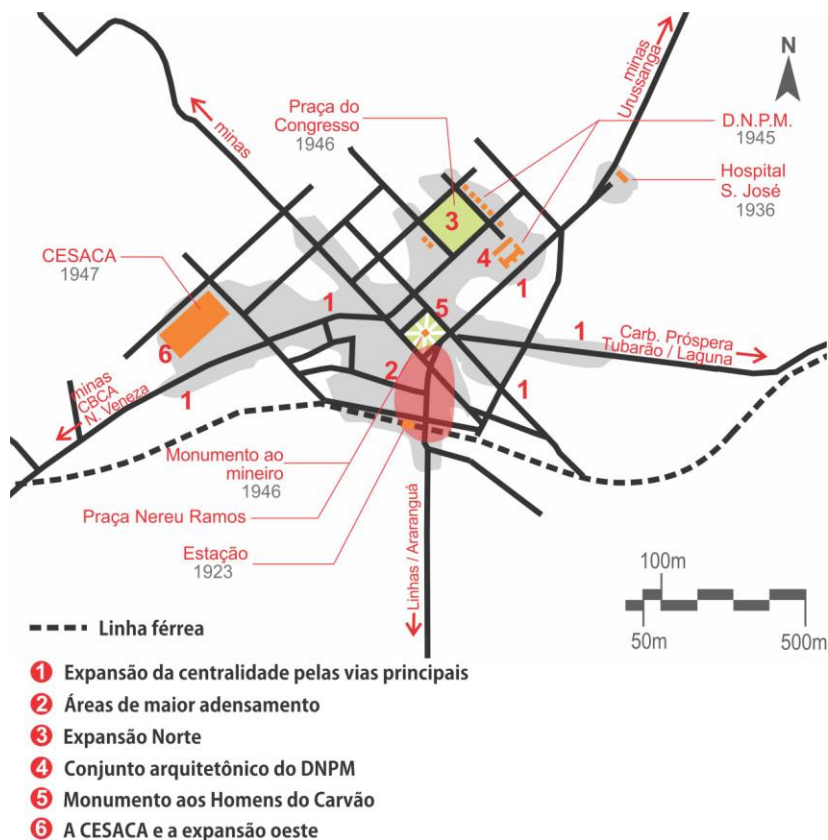
Fonte: Google, 2011.

Além do espraiamento registrado pelas vias estruturadoras da malha viária, é também uma importante característica da década de 1940 a implantação de novos arruamentos no entorno da centralidade pré-estabelecida, em especial nas áreas localizadas ao norte da Praça Nereu Ramos. Essa expansão, tal quais todas as demais transformações

espaciais que se tem conhecimento desse período, estava direta e indiretamente relacionada ao crescimento demográfico e à divisão do trabalho ligada à mineração e a outras atividades dela dependentes. As dinâmicas da expansão urbana, além dos fatores específicos que serão descritos logo adiante, estavam misturadas ao acúmulo de capital para uma parcela mínima da população, que, naturalmente, gozava de grandes influências políticas e conseqüentes privilégios sócio-espaciais.

Para facilitar a compreensão da evolução do espaço central de Criciúma na leitura do texto, a Figura 32 sintetiza os principais subprocessos da expansão urbana, cujas considerações são apresentadas nos tópicos subsequentes:

Figura 32 - Síntese da expansão do centro urbano de Criciúma ao longo da década de 1940



1. Expansão da centralidade pelas vias principais

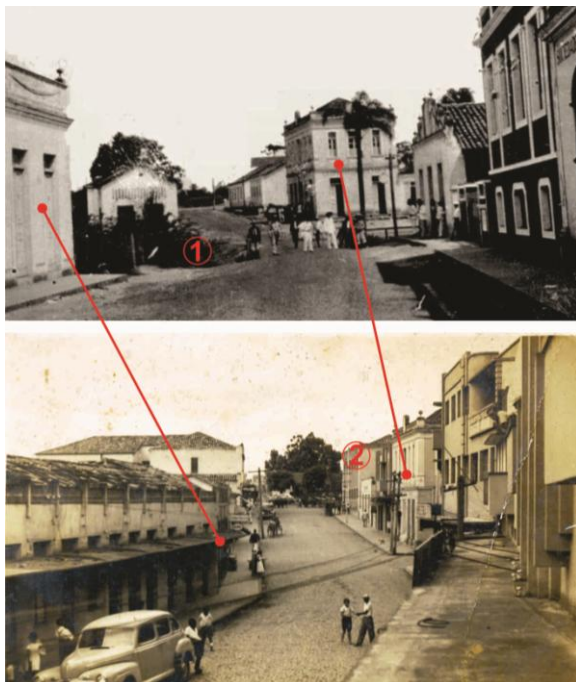
O espraiamento das atividades de centralidade foi sendo conduzido principalmente pelas vias de ligação de Criciúma às minas de carvão, ao núcleo colonial Santo Antônio e às demais localidades da região. E apesar de que essa dinâmica tenha acontecido em todas as vias estruturadoras do centro urbano, observa-se que se deu de modo mais intenso na Rua Henrique Lage, na porção oeste do núcleo colonial. Foi desse modo que, aos poucos, foi se desenvolvendo o que atualmente é a mais tradicional rua de comércio da cidade.

2. Áreas de adensamento

A estação de passageiros de Criciúma era a entrada principal da cidade e, portanto, palco de um intenso encontro urbano a cada chegada e partida do "trem-horário", como era chamada a locomotiva de passageiros que ligava Criciúma a Tubarão e a Araranguá. "Os comerciantes fechavam as lojas no fim de tarde, dispensavam os funcionários, e todos iam para a estação esperar o trem. Era um acontecimento, um ritual que acontecia todos os dias" (NASCIMENTO, 2004, p. 105). Desse modo, se houve algum ponto da área central de Criciúma que mais se alterou após a construção da estrutura ferroviária, este foi a Rua Conselheiro João Zanette e suas vias adjacentes - ruas Paulo Marcos, Mal. Floriano Peixoto e Seis de Janeiro -, que ligava a estação de passageiros à praça central (BALTHAZAR, 2005). Ainda que haja registros do desenvolvimento de atividades comerciais desde os primeiros anos do Ciclo Carbonífero, foi com a efervescência econômica da década de 1940 que o espaço assimilou novas atividades e formas arquitetônicas, a exemplo dos sobrados em *art déco* (Figura 33). É marcante nesse período a construção do Edifício Filhinho em 1946, localizado na esquina da Con. João Zanette com a Seis de Janeiro, fazendo frente para a Praça Nereu Ramos. Destacou-se nos anos 1940 pela consolidação na paisagem, pelo desenho arquitetônico da esquina, e por ter abrigado o Café São Paulo, famosa cafeteria que por décadas foi palco de importantes conversas e debates políticos locais. Transcrito por Balthazar (2005), o relato do ex-prefeito Neri Jesuino da Rosa pautava a importância do estabelecimento como ponto de encontros sociais:

(...) Naquela época era comum as pessoas se reunirem nos cafés: Café São Paulo ou Café Rio. O Café São Paulo, do Sr. Abílio Paulo, era o ponto certo de todos. Ali tudo acontecia. Fervilhavam as informações, pois tudo que acontecia na cidade, era no Café São Paulo que a notícia chegava primeiro. Antes das duas horas, o juiz, os mineradores, todos ali se encontravam para bater um papo, botar as notícias em dia, para depois ir trabalhar. Ali saíam as ideias de tudo (BALTHAZAR, Luiz Fernando; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. 2005, p. 216).

Figura 33 - Fotografias da Rua Conselheiro João Zanette em ângulos semelhantes. A primeira nos anos 1930 e a segunda no fim da década de 1940. Nota-se o adensamento com sobrados em *art déco*. No ítem 1, destaque para o Rio Criciúma sob a rua; no ítem 2, o Hotel Brasil.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

3. O espraiamento da malha e a configuração de uma nova praça pública

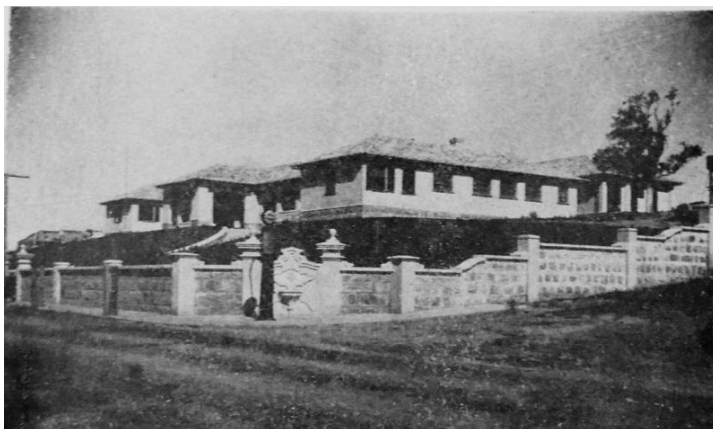
Somado ao adensamento no entorno da Praça Nereu Ramos e da estação ferroviária, a centralidade também se expandiu através da implantação de novas ruas, especialmente no sentido norte do núcleo histórico, estimulada pela configuração de uma segunda praça pública. Vale registrar, para este caso, que o fator determinante que induziu a consolidação desse processo foi a realização, em dezembro de 1946, de um dos eventos mais importantes da história de Criciúma: o Congresso Eucarístico. Mais do que um espetáculo religioso, o Congresso marcou o 33º aniversário da implantação da indústria carbonífera e o reconhecimento oficial de Criciúma como a "Capital do Carvão". Para tanto, conjugando interesses da Igreja Católica e das lideranças política e mineradora, um conjunto de obras e ações consistiram em alterações significativas no espaço de centralidade até então constituído. Para dar apoio ao evento, de repercussão nacional, uma área dista a cerca de 200 metros ao norte da praça central: era a Praça do Congresso, um quadrado descampado com dimensões de aproximadamente 120x120 metros, urbanizada de fato apenas nos anos 1960.

Observa-se que desde os anos 1940 o perímetro desta nova praça foi se configurando como a localização de concentração residencial das elites locais, característica que se consolidou na década seguinte. A essa observação, diante da conjuntura da dinâmica de urbanização da época, podem-se especular algumas causas: primeiro, o ramal ferroviário limitava a expansão no sentido sul, desvalorizando as áreas na margem oposta dos trilhos e, portanto, retardando sua urbanização; segundo, para os sentidos leste e oeste do núcleo central a expansão era determinada principalmente em função do espraiamento de atividades comerciais, induzida pelo movimento de colonos e operários mineiros nas vias que ligavam o centro às áreas de mineração ou aos municípios vizinhos; terceiro, o núcleo histórico já se encontrava bastante ocupado e passava por um processo de renovação e adensamento, além da característica movimentação social; e quarto, a construção da prestigiosa sede do DNPM ao norte da Praça Nereu Ramos induziu a ocupação e a valorização dessa nova área de expansão.

4. O conjunto arquitetônico do Departamento Nacional de Produção Mineral e suas influências sobre o espaço urbano

Pela forte relação com o carvão mineral, combustível até então essencial para o abastecimento industrial no Sudeste, a partir de 1942, Criciúma passou a contar com uma sede regional do DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral -, uma autarquia federal constituída em 1934 dentro do contexto de aparelhamento estatal da produção mineral do país. A estrutura física do DNPM no centro da cidade se constituiu pelo prédio do escritório e mais oito residências para abrigar seus empregados, que, juntas, contribuíram para configurar o entorno da Praça do Congresso, na época ainda um largo sem urbanização. O prédio principal, implantado sobre um acíve a meio caminho entre a Praça Nereu Ramos e o Hospital São José, na rua Cel. Pedro Benedet, se destacava na paisagem central pela imponência produzida por sua escala, pelos afastamentos que o diferenciavam das demais edificações da rua e pela rígida simetria arquitetônica de suas arcadas e acessos (Figura 34). Era um dos símbolos do poder e da solidez do ciclo carbonífero. As casas, por sua vez, foram implantadas em sequência linear, mas soltas no lote, com suas varandas frontais voltadas para o novo espaço público da cidade (Figura 35).

Figura 34 - Sede do DNPM em Criciúma, inaugurada em 1945



Fonte: Francisco Boa Nova Jr., do relatório "Problemas Médico-Sociais da Indústria Carbonífera Sul-Catarinense (1953).

Figura 35 - Praça do Congresso na década de 1940. Na parte superior, as casas e os fundos do escritório do DNPM.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

A espacialidade e o prestígio do conjunto arquitetônico do DNPM contribuíram para organizar o espaço urbano central ao desenvolver a predominância residencial no entorno da Praça do Congresso. Gradativamente, ainda na década de 1940, novos exemplares da arquitetura doméstica foram fechando o perímetro da praça e iniciando a ocupação das ruas mais próximas. Tratava-se, pelos tipos arquitetônicos, da configuração de uma zona residencial para as famílias mais abastadas da cidade, inclusive aquelas enriquecidas pelo capital proveniente da mineração de carvão. O conjunto que se formava era uma composição de vários estilos, desde chalés de influência tardia do romantismo europeu, muito utilizado no Brasil entre os anos 1930 e 1940, a residências inspiradas nas diretrizes do modernismo, o qual se difundia pelo país como movimento arquitetônico de vanguarda (Figura 36). Juntas, além de romperem com o modo de ocupação tradicional da edificação sem afastamentos, tipologia predominante no núcleo colonial, constituíam-se em um conjunto urbano e paisagístico com características contemporâneas ao seu tempo, que, de maneira despretensiosa, formalizou no espaço a marcante desigualdade de classes da cidade carvoeira.

Figura 36 - Residências no entorno da Praça do Congresso.



Nota: **1** - chalé de influências oitocentistas que se localizava na rua Barão do Rio Branco / **2** - Residência Balsini, construída no final da década de 1940 pelo médico José Tarquinio Balsini, na confluência das ruas Barão do Rio Branco com a Lauro Müller. Tornou-se referência arquitetônica na cidade pelas grandes aberturas em vidro, pelo pilotis composto por pilares em "V" e por sua implantação diagonal que valorizava a esquina da praça.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em Gericke (1960) [Captura de tela].

5. A CESACA e a expansão oeste

Figura 37 - Pastifício Fio de Ouro em primeiro plano e a CESACA (edificação maior ao fundo) entre os anos 1940 e 1950



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Além da influência da implantação das estruturas do DNPM e da configuração Praça do Congresso, os primeiros traços do setor industrial também contribuíram para conduzir o espraiamento da malha viária. A CESACA - Cerâmica Santa Catarina S/A - foi a primeira grande indústria cerâmica a se

instalar em Criciúma, no ano de 1947, como consequência do processo de ampliação dos capitais empregados no setor carbonífero (Figura 37). "Utilizava como matéria-prima o barro branco (que era abundante entre as camadas de carvão) e o pó de pedra" (BALTHAZAR, 2001, p. 45). A localização da planta industrial definiu a inserção das ruas São José, Araranguá e Anita Garibaldi à malha viária e exerceu forte influência na expansão urbana para o lado oeste do núcleo histórico. Fotografias das décadas seguintes registram a instalação de outras indústrias nessa área de expansão, especialmente a partir da segunda metade do século, quando o uso industrial, influenciado pelas dinâmicas econômicas nacionais, intensifica sua presença sobre a configuração do espaço urbano central.

6. Monumento aos Homens do Carvão

Além do adensamento e da expansão da malha, ao espaço de centralidade também foram materializadas as simbologias do momento político-econômico vigente. Nesse contexto, em 1946, junto das solenidades do Congresso Eucarístico, foi inaugurado no ponto central da Praça Nereu Ramos o *Monumento aos Homens do Carvão* (Figura 38). Tornou-se o maior símbolo da cidade carbonífera e de toda a identidade construída pelas relações sociais condicionadas pelo trabalho na mineração. Além de fortalecer valores simbólicos junto à Praça e à cidade, Nascimento (2012) aponta que a construção do monumento também foi um desejo por parte dos poderes políticos e econômicos locais para tutelarem os trabalhadores mineiros, livrando-os de influências ideológicas relacionadas ao ascendente comunismo. Era uma homenagem aos homens - mineiros e mineradores - que dedicavam suas vidas ao carvão, representado pela solidez do pedestal de granito. Sobre ele, o elemento mais visível era a representação em bronze e em escala real de um operário com seus instrumentos de trabalho: a picareta e o gasômetro. Em sua analogia, Carola (2002, p. 228) considera que a estátua remete a "um agricultor em processo de mutação", pois mescla instrumentos da mineração com as vestimentas típicas de agricultores ou pescadores da região: o chapéu de couro ao invés do capacete e os sapatos no lugar das botas. No entanto, ao serem analisadas imagens do acervo do Arquivo Histórico de Criciúma e do relatório

médico-social do eng^o Boa Nova Jr. (1953), observa-se operários nas frentes de mineração caracterizados tal qual sua representação em bronze. Fixadas no pedestal, destacavam-se as efígies em medalhão do Sr. Henrique Lage, um dos pioneiros da mineração em Santa Catarina, dos mineradores Gonzaga de Campos e Paulo de Frontin, o brasão do Congresso Eucarístico e a inscrição "Cresciúma aos homens do carvão 1913 - 1946". É possível dizer que o destaque ao operário das minas materializou o discurso figurativo do mineiro como herói, que deveria gozar de valorização pelo seu desgaste com o trabalho nas úmidas e frias galerias subterrâneas. De certa forma, a figura mítica do mineiro foi uma metalinguagem conveniente para as lutas sindicais que se tornaram frequentes nas décadas seguintes.

Figura 38 - Monumento aos Homens do Carvão na década de 1940



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Diante de um quadro de urbanização tão transformador, é importante destacar que o combustível para tamanha efervescência urbana era a crescente demanda pelo carvão catarinense, cuja produção estava concentrada em Criciúma. Como mostra na tabela a seguir, a extração do minério triplicou entre 1941 e 1946, período em que a conjuntura internacional da II Guerra dificultou sua importação.

Tabela 1- Produção anual de carvão mineral em Santa Catarina (1941 – 1946).

Ano	Toneladas	Ano	Toneladas
1941	334.962	1944	638.788
1942	433.594	1945	815.678
1943	678.451	1946	914.300

Fonte: IBGE

Foi também desse período a implantação da CSN - Companhia Siderúrgica Nacional -, o maior complexo siderúrgico do país, localizado na cidade de Volta Redonda/RJ. Era uma consequência da política getulista de construção de uma poderosa estrutura produtiva nacional. Após experiências com amostras do carvão brasileiro em laboratórios norte-americanos, constatou-se que, dentre os estados produtores, somente o carvão sul-catarinense, de melhor qualidade se comparado aos similares nacionais, possuía pureza e propriedades de combustão necessárias para a produção do aço (FERMO, 2002). Os bons resultados trataram de dar uma nova dimensão ao minério de Criciúma, que passou a partir de 1944 a fornecer com exclusividade todo o carvão necessário para o abastecimento do complexo siderúrgico brasileiro. Vale acrescentar que além das instalações industriais no Rio de Janeiro, o plano siderúrgico dos anos 1940 também previu a construção de duas usinas - uma para beneficiamento do carvão e outra termelétrica - na localidade de Capivari, naquela época pertencente ao município de Tubarão (BELOLLI *et al.*, 2010). "Todo o carvão produzido em Santa Catarina era transportado a essa usina, depois de passar por uma escolha manual das dependências industriais das mineradoras" (*Idem*, 2010, p. 166). Carola (2002) complementa que além da estrutura industrial citada, o plano siderúrgico também "construiu vilas operárias, estradas, instalações no Porto de Imbituba e desenvolveu um amplo serviço de assistência social às famílias mineiras" (CAROLA, 2002, p. 18).

Vale considerar, no entanto, que por mais que o capital proveniente da mineração influenciasse a circulação de riquezas e as dinâmicas espaciais da centralidade, os discursos progressistas e fabulosos da cidade carvoeira contradiziam, em muitos aspectos, com as miseráveis condições de vida e ausência de quaisquer infraestruturas sanitárias. O carvão estava por toda parte, poluindo o solo e os mananciais, marcando as paisagens periféricas ocupadas por vilas operárias e também o centro urbano, especialmente nas áreas mais próximas dos trilhos. Em seu relato sobre os problemas médico-sociais

da região carbonífera catarinense, o eng^o Francisco Boa Nova Jr., que exercia funções de chefia da superintendência do DNPM, assim descreveu os aspectos sanitários do perímetro urbano de Criciúma em meados dos anos 40:

Ao tempo de nossa chegada à Criciúma, em fins de 1944, contristador era o aspecto que a cidade oferecia no tocante às suas condições higiênicas e sanitárias, à mortalidade infantil e ao conforto oferecido aos seus habitantes. Sem rede de abastecimento d'água, sem esgotos, sem serviço de coleta de lixo, sem calçamento e com uma iluminação elétrica precaríssima, fornecida por uma pequena usina pertencente a particulares, agravadas estas deficiências por secas prolongadas e pelas dificuldades de aquisição de gêneros de primeira necessidade devido ao despovoamento das zonas agrícolas já referido linhas atrás e às dificuldades de transporte consequente à grande guerra mundial, - difíceis eram as condições de vida de toda sua população. (BOA NOVA Jr., Francisco de Paula. 1953, p. 13).

Pelo relato de Boa Nova Jr. é possível deduzir que o crescimento demográfico acelerado foi condicionante para um processo de expansão urbana vigoroso, mas desprovido de planejamento e de políticas para a garantia de níveis satisfatórios de qualidade no espaço público. A ausência de infraestruturas evidenciava a precariedade da urbanização, que se espalhava de modo espontâneo, induzida pela localização de novas edificações importantes ou pela movimentação cotidiana das ligações viárias às minas de carvão.

O progresso pouco se materializava na urbanização, pois se limitava aos discursos, à propaganda da cidade carvoeira, aos marcos simbólicos e, por fim, à lucratividade a qualquer custo social. Os anos 1940 afirmaram a cidade carvoeira, seja pelas transformações no espaço central até aqui descritas, seja pela intensificação de abismos sociais que expunham a crescente massa de operários à miséria e às adversidades ambientais. Foi a partir da expansão dessas frentes e do reconhecimento dos graves problemas urbanísticos dos anos 1940 que a Criciúma de 1950 passou, por influência de uma atuação estatal mais intensa, a organizar melhor a ocupação de seu perímetro urbano.

4.4 O CENTRO DE CRICIÚMA APÓS A SEGUNDA GUERRA

O término da Segunda Guerra Mundial em 1945 significou a retomada das importações de carvão estrangeiro, condicionada pela normalização do comércio internacional do minério. Um momento de incertezas quanto à viabilidade do carvão catarinense, que passara novamente a concorrer com seu similar importado, geralmente menos impuro e com maior propriedade de combustão. Além disso, data do pós-guerra a conversão do carvão para o diesel como combustível para a rede ferroviária nacional, até então um dos principais consumidores do minério brasileiro (FILHO e MORAES, 2004). Tratava-se, na verdade, de mais uma das tantas crises enfrentadas pelo setor ao longo do século XX, mas que logo fora superada com políticas nacionalistas para a melhoria da infraestrutura logística para a mineração e pela recorrente expansão da Companhia Siderúrgica Nacional. Já no ano de 1948, logo após o fim da guerra, o Estado de Santa Catarina registrou a extração recorde de mais de 1 milhão de toneladas de carvão bruto (precisamente, 1.028.412 toneladas) e, no ano seguinte, 1.125.908 toneladas, das quais em Criciúma estavam concentradas cerca de 70% do total produzido.

Ainda que tais números da produção tenham sofrido ligeira queda na primeira metade da década de 1950 - o que pode ser lido na Tabela 2 em Anexo -, logo o crescimento foi recuperado como resultado da elaboração de uma nova agenda para o carvão nacional. Diante da vulnerabilidade do carvão frente a crises de todos os tipos, tratava-se na época como prioridade política regional a implantação de medidas concretas para sua valorização. Há de se considerar que o carvão era protagonista quase exclusivo da economia no sul de Santa Catarina e, desde o fim da guerra, levantava desconfianças quanto a um circunstancial colapso econômico. Para tanto, foi condicionante a aprovação, em 1953, do Plano do Carvão Nacional, que consolidou a intervenção estatal em toda a economia carbonífera. No texto sancionado pelo Presidente da República, dizia o Artigo 1º que o Plano era "destinado a conjugar as atividades de produção, beneficiamento, transporte e distribuição do carvão nacional, a fim de ampliar-lhe a produção, regularizar o seu fornecimento, reduzir-lhe os preços e melhor aproveitá-lo como combustível e matéria-prima". Vieira e Pimenta (2005) complementam que o Plano do Carvão Nacional propiciou a criação da Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional - CEPCAN -, que, por sua vez, "empreendeu diversas iniciativas para expandir o uso do carvão mineral, como geração de energia elétrica,

busca de novos mercados, utilização dos subprodutos e melhoria da economicidade carbonífera" (VIEIRA e PIMENTA, 2005, p. 263).

O Plano do Carvão Nacional foi fundamental para o crescimento da produção carbonífera do sul de Santa Catarina. Foram produtos da CEPCAN a usina termelétrica instalada em área do então município de Tubarão, que contribuiu para incrementar o consumo do carvão energético, e a expansão do parque siderúrgico nacional, que propiciou o aumento do consumo de carvão metalúrgico. Em meados de 1950, através da CEPCAN, são contratadas algumas empresas estrangeiras (alemãs e norte-americanas) para prestar consultoria com o objetivo de estudar as características de nossas jazidas e o método de lavra mecanizados (VIEIRA, Jorge Luiz; PIMENTA, Luíz Fugazzola. 2005, p. 263).

Diante do cenário econômico cada vez mais favorável, o fluxo populacional que se deslocava para Criciúma não cessou de crescer, alimentado pelo número de trabalhadores rurais que migravam com suas famílias com pretensão de emprego. Prova disso é que a população urbana, somada em 9.298 habitantes em 1950, triplicou para 27.905 em 1960, o que representava cerca de 45,03% da população do município naquele ano, totalizada em 61.975 habitantes (censos do IBGE). Outro dado importante é o da movimentação populacional pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, que registrou um impressionante aumento no número de passageiros entre os anos de 1950 e 1955. Observando o Anexo A, constata-se que em 1950 a ferrovia transportou 441.838 passageiros, enquanto que em 1955 esse número se elevou para 1.154.206 pessoas transportadas.

Todo esse aumento dos fluxos provocava alterações importantes sobre a apropriação e sobre a paisagem urbana. Na Criciúma do pós-guerra, as dinâmicas espaciais registradas até meados da década de 1940 continuavam a se intensificar. Ampliavam-se os processos de adensamento nos pontos centrais mais movimentados e, portanto, de maior vocação comercial, e avançava a lógica de implantação de novos arruamentos nas bordas da malha estabelecida, especialmente na margem norte dos trilhos.

O ambiente de novidades era percebido já na estação de passageiros, praticamente o único local de entrada e saída de pessoas da

cidade, onde se registra que a edificação original da década de 1920 tornara-se demasiada pequena para comportar a demanda do fim dos anos 40. Por tal razão, em 1950, foi construída uma nova, com dimensões maiores que a primeira, e desta vez em *art déco* com influências modernistas, o estilo arquitetônico do momento (Figura 39). A nova edificação foi construída ao lado da antiga, deslocada no sentido ao Bairro Próspera, e serviu à população de Criciúma até o fim da era ferroviária no centro da cidade. Nascimento (2004, p. 109) considera que "a nova estação 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".

Figura 39 - A nova estação de passageiros nos anos 1950



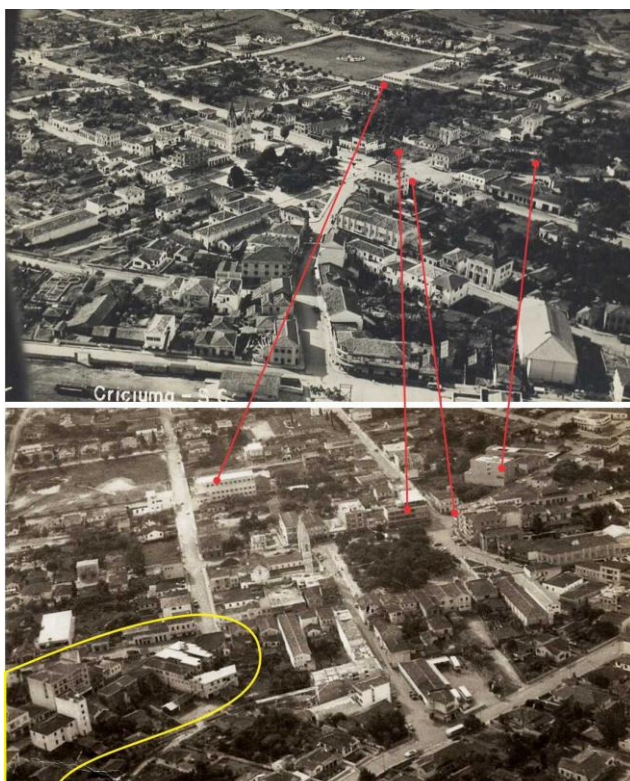
Fonte: Osmar Zappellini

Inserida no quadro de renovações e de cosmopolitização, a Rua Conselheiro João Zanette, o caminho da estação à Praça Nereu Ramos, consolidava-se como um movimentado lugar de passagens e de encontros sociais, concentrando parcela importante dos estabelecimentos de comércio e serviços. A substituição das edificações térreas por sobrados ou por prédios de três pavimentos, processo já registrado nos anos 1940, se estendeu por todo o entorno da praça central e suas ruas adjacentes. Fotografias dos anos 1950 registram tais transformações, à medida que, se comparadas imagens do início e do fim da década, é possível perceber a construção de edifícios de até quatro ou cinco pavimentos no lugar dos tipos italianos originais (Figura 40). Além de configurarem na paisagem a efervescência urbana dos anos 1950, as novas construções adicionavam atividades à centralidade: eram exemplos o Cine Milanez na Rua Seis de Janeiro, a ampliação do

Colégio São Bento defronte à Praça do Congresso, a inserção de escritórios de empresas carboníferas nas vias centrais e a construção dos primeiros edifícios de apartamentos.

No intuito de auxiliar a espacialização de tais transformações, as imagens seguintes mostram o mesmo recorte em dois momentos distintos: a primeira, em 1951, e a segunda, no fim da década. São comparáveis nesse intervalo de poucos anos uma série de alterações: a ampliação de edificações antigas; a construção de edifícios em altura no entorno da Praça, sendo que alguns em estilo modernista; a gradativa ocupação de lotes vazios, tanto os remanescentes das áreas mais adensadas quanto os localizados nas frentes de expansão; e, por fim, o adensamento das vias estruturais do centro urbano, especialmente a Rua Henrique Lage, que é destacada na segunda imagem.

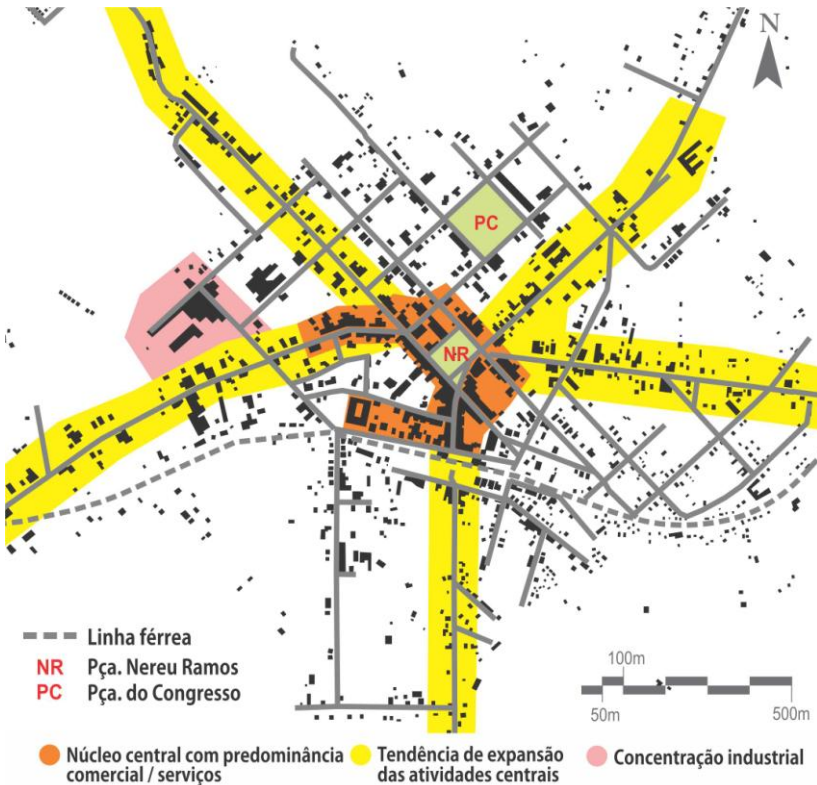
Figura 40 - Centro de Criciúma no início e no fim dos anos 1950



Fonte: Osmar Zappellini (adaptado pelo autor)

Também seguindo a dinâmica da década anterior, nos anos 1950 há a continuidade do movimento de intensificação das funções comerciais e de serviços ao longo das vias estruturais, que interligavam o centro às vilas operárias periféricas e aos demais centros urbanos da região. Para este caso, ressalta-se o estímulo da Lei Municipal Nº. 56, de 1951, que demarcava áreas de uso comercial onde era exigido, para novos imóveis, o mínimo de dois pavimentos (Ver Anexo E). O uso residencial, por sua vez, se expandia principalmente pelas ruas no entorno da Praça do Congresso, nas vias ao norte da Praça Nereu Ramos e nos arruamentos próximos da ferrovia.

Figura 41 - Síntese da expansão do centro de Criciúma na década de 1950.



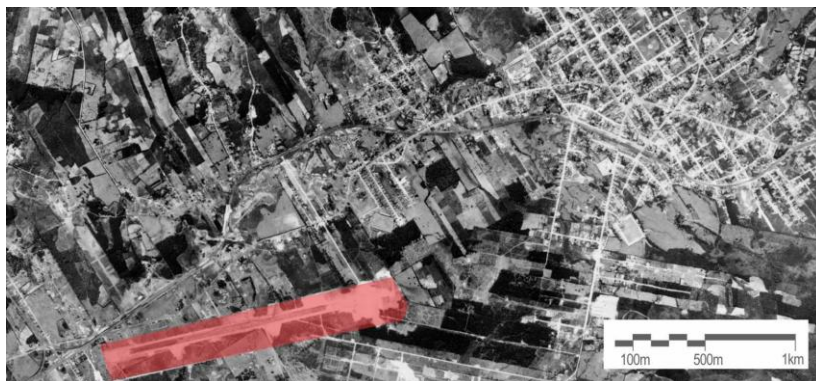
Fonte: Mapa do Plano do Carvão Nacional, 1956 (Adaptado pelo autor).

É importante reafirmar que embora a documentação histórica registre um importante movimento de espraiamento da malha central

nos sentidos leste, oeste e norte, a área ao sul da linha férrea ainda pouco se alterava. O limite morfológico configurado pela ferrovia dificultava àquela área a integração das dinâmicas espaciais do centro urbano. A cidade, à luz da percepção espacial nos anos 1950, começava a partir da estação, donde ao norte se observava um conjunto de sobrados e pequenos edifícios com funções diversificadas. Transposto esse primeiro conjunto, o indivíduo seguia pela Rua Conselheiro João Zanette até a praça central, que, por fim, era o nó viário de encontro das principais ruas da cidade e ligação para as minas de carvão. Tratava-se do "lado de cá", o lado da centralidade urbana, oposto ao "lado de lá", na porção sul dos trilhos, suburbano e desvalorizado: o Bairro Comerciário.

Balthazar (2001) descreve que no fim da década de 1950 o bairro Comerciário, o "lado de lá", era composto por três vias principais, observadas no Mapa 2.2: as ruas Joaquim Nabuco, Almirante Barroso e Desembargador Pedro Silva, esta última de origem colonial, que servia como ligação do centro de Criciúma às comunidades rurais da Primeira Linha, Morro Estevão, Morro Albino, Quarta linha, e, posteriormente, a Araranguá. Ressalta-se, para este caso, que apesar das atividades de comércio e serviço estarem concentradas no lado norte dos trilhos, havia pequenos estabelecimentos no trecho inicial da Rua Desembargador Pedro Silva, que era a continuação da movimentada Rua Con. João Zanette. A maior novidade para o "lado de lá" ao longo dos anos 1950 foi, certamente, a implantação no ano de 1957 do Aeroporto Leoberto Leal, que logo incentivou o parcelamento e a ocupação da estrutura fundiária colonial em seu entorno (Figura 42).

Figura 42 - Ortofoto de 1957 com destaque para o Aeroporto Leoberto Leal



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma (adaptado pelo autor).

Como se pode notar, a Criciúma do pós-guerra se ratificou como a Capital Brasileira do Carvão, título sustentado pelo bom momento econômico e pelas dinâmicas urbanas que gradativamente a garantiam maior destaque e atratividade. Há de se considerar, no entanto, que a euforia da rápida urbanização motivada por razões estritamente econômicas e de modo desordenado onerava a vida urbana altos custos sociais e ecológicos.

O fato é que o processo de urbanização do pós-guerra, especialmente nos anos 1950, foi tão intenso sobre a ocupação das áreas periféricas quanto sobre o espaço central. Vilas operárias construídas pelas companhias estavam espalhadas por todo o território, nas proximidades dos afloramentos carboníferos, e se tornavam cada vez mais populosas e insustentáveis (Figura 43). Constituíam, em conjunto, uma malha viária descontínua e fragmentada. A insalubridade do ambiente de trabalho se estendia ao habitat: eram comuns doenças venéreas provocadas pela falta de saneamento e os índices de mortalidade infantil, por exemplo, eram alarmantes - cerca de 180 óbitos por 1.000 crianças, segundo relatório de Boa Nova Jr (1953), a serviço do DNPM.

Figura 43 - Vila Operária da CBCA, dista a dois quilômetros do Centro. Atualmente, é o Bairro Santa Bárbara



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Diante dos conflitos na urbanização vigente e por influência dos trabalhos da CEPCAN, os anos 1950 também foram marcados pelos primeiros ensaios técnicos para ordenar a expansão da cidade e minimizar os desastres sanitários da ocupação desordenada.

4.5 NA DÉCADA DE 1950, AS PRIMEIRAS TENTATIVAS DE REORDENAMENTO DA CIDADE

O processo de formação do parque industrial brasileiro se intensificou no decorrer dos anos 1950 e influenciou a organização dos centros urbanos. A gradativa popularização do carro de passeio na vida urbana, especialmente após a instalação de montadoras no país, somada a escolhas políticas, exigia das administrações espaços de circulação cada vez maiores e mais impactantes. De modo direto e indireto, especialmente no Centro-Sul, as cidades tiveram de se adaptar aos novos parâmetros de escala urbana que os efeitos da industrialização exigiam.

Em Criciúma, esse processo foi sentido de diferentes maneiras. Como combustível fóssil, as novas demandas energéticas influenciavam no aumento da produção de carvão e, de modo indireto, como já visto, resultavam em grandes transformações espaciais e em graves passivos sócio-ambientais. Além de adensar o centro, o aumento populacional inflava a malha fragmentada, que se espalhava sobre áreas contaminadas e expunha parte das negligências da elite política local.

A precariedade do processo de urbanização, as tendências modernistas que acompanhavam a industrialização do país e a influência dos trabalhos da CEPCAN - que, dentre outras diretrizes, fomentava melhores condições de urbanização e saúde pública - justificaram os primeiros esforços para se estabelecer diretrizes para o crescimento mais ordenado da cidade. Foi nesse contexto que foi apresentado por técnicos o Plano Urbanístico de 1954 (Figura 44), a primeira experiência local de planejamento da expansão urbana.

Figura 44 - Proposta urbana do Plano Urbanístico de 1954.



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma (adaptado pelo autor)

Além de lançar soluções adequadas, à luz dos anos 1950, para as consequências da urbanização espontânea, Balthazar (2001) ressalta que o Plano de 1954 serviu de base cadastral para a administração pública e também para a elaboração do posterior Plano Diretor de 1957 (Lei nº 208, de 3 de julho de 1957, em anexo), este sim, efetivamente, o primeiro da história Criciúma.

Dentre as principais propostas do Plano de 1954, destacavam-se a intenção de se criar corredores viários nas margens dos dois principais elementos espaciais lineares e estruturadores da cidade. Propunha primeiramente uma avenida junto ao traçado do ramal ferroviário, mantendo-o ao centro de duas pistas para automóveis, e uma segunda avenida margeando o Rio Criciúma, de sua nascente até a foz, passando pela Praça Nereu Ramos. Seriam, claramente, as duas vias estruturadoras e de maior hierarquia da malha. Entre a futura avenida beira-rio e a Rua Marechal Floriano Peixoto, uma das ruas do centro da cidade, também fora prevista a construção de uma nova sede para a prefeitura municipal, deslocando-a da Praça Nereu Ramos.

Para a margem sul dos trilhos, o desenho viário misturava setores em grelha ortogonal a trechos com traçado mais orgânico, sempre em composição com novas áreas verdes. Observa-se, para essa proposta, certa mistura de influências entre os conceitos de cidade jardim experimentados no Brasil desde o início do século e a racionalidade típica da grelha convencional. A característica orgânica também se repetia nas extremidades do Plano, onde as vias se adaptavam à topografia natural da encosta dos morros.

Apesar da intenção ousada de reordenar a cidade, as obras mais importantes do Plano de 1954 foram rejeitadas pela lei que o instituiria, em 1957. Porto (2008) ressalta que a necessidade de desapropriações e reassentamentos iam contra aos interesses da classe política local, e motivaram críticas dos proprietários fundiários, que não tinham intenção de conceder parte de seus lotes.

No entanto, apesar de ter sido inviabilizado, as proposições de 1954 já expressavam a intenção de resolver problemas que se tornaram crônicos nas décadas seguintes. É o caso do Rio Criciúma e suas recorrentes enchentes, motivo de preocupação dos técnicos da época ao proporem a construção da avenida beira-rio para poupar a ocupação das margens frente à urbanização desordenada e especulativa. Por sua vez, supõe-se que a avenida paralela à ferrovia demonstrava a intenção de conter as ocupações irregulares nas áreas de domínio da estrada de ferro e valorizar os lotes ao longo dos trilhos, garantindo-lhes acesso

facilitado num momento em que cada vez mais se inseriam os carros de passeio nas ruas da cidade.

4.6 DOS CONFLITOS OPERÁRIOS DOS ANOS 1960 AO DESEJO DE RENOVAÇÃO DA CIDADE

A década de 1950 marcou o século XX pelas experiências políticas desenvolvimentistas, sustentadas pela formação do parque industrial brasileiro. Em Santa Catarina, “houve uma ampliação quantitativa dos setores consolidados e um alargamento da divisão social do trabalho com uma diversificação produtiva para ramos mais dinâmicos como papel e pasta mecânica, metal-mecânico e cerâmico” (FILHO e MORAES. 2004, p. 326). O reflexo imediato da industrialização foi a necessidade de um maior suporte energético, especialmente no fim da década, para o qual o carvão mineral de Criciúma era uma das fontes mais atrativas.

Foi diante das novas exigências que, no ano de 1957, sob o governo de Juscelino Kubitschek, inicia a construção da Sociedade Termoelétrica Capivari (SOTELCA), que tratou de ampliar as possibilidades de comercialização do carvão energético catarinense. Segundo Goularti Filho e Moraes (2004), as unidades I e II da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda entraram em funcionamento, respectivamente, nos anos de 1965 e 1966, cada uma com capacidade de aproximadamente 50.000 kW. Vieira (2001) ainda complementa que a expansão do parque siderúrgico nacional com a construção da COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista) e da USIMINAS (Usinas Siderúrgicas Minas Gerais) incrementou a demanda por carvão metalúrgico. O impacto dos novos investimentos, desenvolvidos na década de 1950, lançou as bases para as escolhas políticas e para as dinâmicas sociais dos 1960. Sob a atmosfera de construção do país moderno, o crescimento econômico repercutia diretamente na atividade extrativista da região de Criciúma, o que é evidenciado pelos números recordes de extração de carvão: até o final da década, somava mais de 3 milhões de toneladas anuais.

Por outro lado, é também no fim da década de 1950 e no decorrer dos anos 1960 que a classe mineira de Criciúma começou a se organizar em um movimento sindical efetivamente combativo. Ainda que o Sindicato dos Mineiros tenha sido fundado no ano de 1945 em consequência ao período de afirmação de Criciúma como cidade carvoeira, as reivindicações até o fim dos anos 1950 estavam vinculadas a interesses patronais e do governo. Segundo Volpato, essa relação

passou a mudar a partir do segundo período de Getúlio Vargas na Presidência da República (1951 – 1954), quando “a classe trabalhadora mineira começa a se treinar na busca de posições da organização sindical, com vistas à defesa e conquista dos direitos trabalhistas” (VOLPATO, 1984, p. 113).

Em 1950, até um pouco antes, iniciam as manifestações operárias, que contrariam a orientação oficial do sindicato dos mineiros. Essas posições e confrontos foram afirmando e fortalecendo a classe operária mineira, até que, em 1957, consegue afastar, via eleições, os ‘candidatos dos patrões’ e conduzir à direção de seu órgão de classe líderes representantes dos interesses dos operários, que imprimiram uma nova política no movimento sindical mineiro (VOLPATO, Terezinha Gascho. 1984, p. 113).

Com o controle do sindicato, o movimento trabalhista tornou-se cada vez mais dinâmico, levantando bandeiras pela valorização dos salários e melhorias nas condições de trabalho. Entre 1958 e 1963, ao menos cinco greves foram registradas, às vezes duramente reprimidas pelo Exército. “Os mineiros encontraram no sindicato o veículo que acolhia suas denúncias e que lutava com eles para compensar as perdas sofridas no processo de trabalho” (VOLPATO, 1984, p. 114).

Outra questão que se tornava cada vez mais latente era a desconfiança à economia totalmente dependente da mineração, ainda que, contraditoriamente, o carvão nacional estivesse passando por um momento de valorização. Vale ressaltar que as elites empresariais locais percebiam o quão arriscado era manter a economia monofuncional diante do uso cada vez mais intenso do petróleo como combustível energético, a exemplo das ferrovias nacionais e da indústria automobilística em ascensão.

Mesmo com tantas questões econômicas e sociais, Criciúma continuava a atrair milhares de aventureiros que saíam do campo em busca de trabalho nas minas. As novas demandas energéticas e o contexto de expansão de cidades por todo o país influenciavam o crescimento da taxa de urbanização, que já havia sido triplicada entre 1950 e 1960. Nos anos 1960, a população urbana novamente se multiplicou, saltando de 27.905 em 1960 para 55.397 em 1970, representando uma taxa de urbanização de 68,01% sobre um total de 81.451 habitantes, segundo dados censitários do IBGE. Pela primeira

vez na história, Criciúma assumia o posto de maior cidade do Sul Catarinense, que até então era atribuído a Tubarão. Como consequência direta, registra-se a continuidade do processo de espraiamento da malha viária com a formação de novas áreas residenciais e o adensamento da ocupação nos arruamentos mais próximos à Praça Nereu Ramos. Nas áreas periféricas, a migração de novos operários continuava a expandir as vilas operárias, formando verdadeiros bairros, alguns deles com sua própria centralidade. Na Figura 45, observa-se a repercussão das dinâmicas econômicas e demográficas sobre a expansão da malha num intervalo de cerca de dez anos.

Figura 45 - Malha urbana central em 1956 e em 1965.

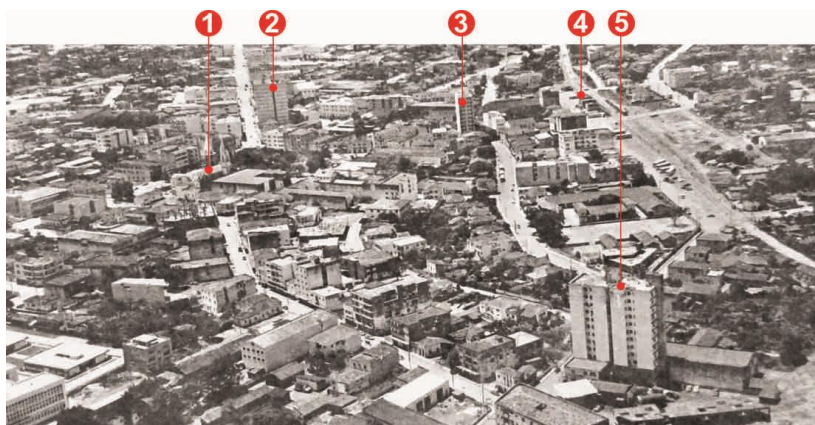


Fonte: Recorte cartográfico do Plano do Carvão Nacional, 1956; Carta IBGE 1976 (elaborada com aerofotogrametria de 1965). Digitalizado e adaptado pelo autor.

A movimentação econômica repercutia, inclusive, na inserção de novos padrões tipológicos ao centro (Figura 46). Destacava-se na Rua Cel. Marcos Rovaris, uma das vias estruturais que partem da Praça Nereu Ramos, a construção do primeiro grande edifício da cidade, o Edifício Comasa, um empreendimento de 12 pavimentos que misturava usos residencial e comercial. De modo semelhante, nas ruas Conselheiro João Zanette e Anita Garibaldi, ambas próximas da estação ferroviária, a construção de dois hotéis com cerca de dez pavimentos - União Turismo e Hotel Cavaller - marcavam na paisagem consequências da eferescência econômica. Ressalta-se, entretanto, que a administração municipal fomentava a inserção de padrões tipológicos verticalizados através da isenção de Imposto Predial pelo prazo de dez anos para edifícios de alvenaria com ao menos 10 pavimentos, segundo a Lei Nº 905/1960 (Ver Anexo F). Além desta, a Lei Nº 80, de 1952 (Ver Anexo

G), isentava novos hotéis do pagamento de quaisquer impostos municipais num prazo de dez anos, o que justifica a combinação entre o uso hoteleiro e edifícios com mais de dez pavimentos no início da década de 1960. Os benefícios, entretanto, não eram acompanhados por exigências construtivas que fomentassem certa qualidade de vida para seus usuários ou para o espaço urbano em volta. Não previram afastamentos, garagens ou quaisquer regras de dimensionamento de áreas. Negligenciando preocupações previstas desde o Plano Urbanístico de 1954, tal como em outras edificações de menor porte, os pilares do Hotel Cavaller foram implantados exatamente sobre o leito do Rio Criciúma, deixando evidente o descaso ao rio da cidade e a precariedade da urbanização (Figura 47).

Figura 46 - Criciúma nos anos 1960



Nota: 1 - Catedral São José / 2 - Edifício Comasa / 3 - União Turismo / 4 - Estação Ferroviária / 5 - Hotel Cavaller

Fonte: Osmar Zappellini

Figura 47 - Atualmente, o Rio Criciúma no centro da cidade



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma, 2014.

A ocupação sem regulamentações também caracterizava as frentes de expansão do centro, que se espalhavam espontaneamente acompanhando a demanda populacional sempre crescente. Publicações datadas da década de 1960 e documentadas por Nascimento (2012) levantam uma série de problemas ambientais e estruturais ao descreverem a paisagem da cidade, inclusive nas áreas mais centrais.

Um primeiro levantamento dos problemas urbanos da cidade carbonífera, que aparece com relativa constância na imprensa, refere-se ao estado das ruas, especialmente aquelas do centro urbano. Critica-se a falta de calçamento de ruas importantes da urbe, a poeira e a lama existentes, a existência de buracos que dificultam a circulação e a falta de ação do poder público (NASCIMENTO, Dorval. 2012, p. 78).

Mais ainda, os rejeitos de carvão estavam por toda a parte, se misturando aos novos arruamentos que eram implantados sem quaisquer preocupações quanto a infraestruturas sanitárias, a existência de calçamentos ou de áreas reservadas para espaços públicos. Era o caso do Bairro Comerciário, no “lado de lá” da ferrovia, onde junto ao sistema viário que gradativamente era implantado em formato de grelha ortogonal se constituíam zonas residenciais unifamiliares com características suburbanas, desprovidas de áreas de lazer comunitário. Os equipamentos de uso coletivo existentes estavam vinculados apenas a entidades ou instituições, a exemplo do estádio do então Comerciário Futebol Clube ou do Colégio Madre Tereza Michel, que foi inaugurado em 1961 e deu origem ao Bairro Michel, adjacente ao Comerciário.

Na faixa de domínio da estrada de ferro, tanto a leste quanto a oeste do pátio de manobras da estação ferroviária, décadas de crescimento desordenado resultavam nos anos 1960 em áreas degradadas ocupadas por uma parcela empobrecida da população. Eram pequenas casas de madeira, às vezes construídas sobre a pirita e encobertas pelo pó negro do carvão, deixando explícito já na chegada da cidade carvoeira alguns traços da tragédia ambiental da mineração e uma demonstração das condições miseráveis de vida da maioria de seus habitantes. Também naquele entorno, outra situação que passava a exigir uma solução adequada sob o ponto de vista urbanístico eram os conflitos cada vez mais frequentes entre trens e carros de passeio, especialmente nos cruzamentos contíguos ao pátio da estação de passageiros. Vale lembrar que, sob o contexto da industrialização, o país

expandia sua malha rodoviária e as cidades estavam condicionadas a se adaptarem a uma realidade onde o carro de passeio se popularizava e exigia mudanças estruturais nos sistemas de circulação.

Todas essas situações conflituosas demonstravam que, de modo geral, no decorrer dos anos 1960 as evoluções econômicas e culturais e a politização de parte da classe operária deixavam mais explícitas as inúmeras contradições espaciais. O discurso que pregava a mineração de carvão como fonte de progresso gradativamente se enfraquecia ante a politização dos trabalhadores, a gravidade dos problemas sanitários e, por fim, a paisagem urbana poluída e desigual. Como aceitar um discurso progressista de modernidade diante dos odores, da poeira e das doenças crônicas que se espalhavam num ambiente completamente tomado pela pirita? Mais ainda, Nascimento (2012) complementa que os mineradores, grupo social poderoso da cidade, cada vez mais se convenciam da necessidade de mudanças na política-econômica local. O carvão, por décadas associado ao imaginário de trabalho e riquezas, tornava-se, enfim, combustível para conflitos sempre mais intensos e seus impactos sobre o espaço urbano se contrapunham à imagem de cidade progressista que Criciúma almejava ser.

Aos poucos, à luz da imagem urbana, a diversificação das atividades produtivas passou a ser apontada como uma solução para muitos dos conflitos políticos e para minimizar os riscos de falência econômica numa possível inviabilização do carvão. Desse modo, acompanhando as dinâmicas do país e de Santa Catarina, a elite local, já enriquecida pelo capital da mineração, passou a investir em outros segmentos industriais, que conduziram transformações simbólicas no espaço central da cidade, especialmente entre os anos 1970 e 1980.

Nascia da crise urbana dos anos 1960 o desejo pela construção de uma cidade modernizada e menos dependente do extrativismo. Aos poucos, como numa disputa entre duas cidades distintas pelo mesmo território, quaisquer elementos do centro simbólico que estivessem contextualizados à atividade extrativista passavam a se opor aos novos paradigmas de progresso e de modernidade defendidos pelas elites política e econômica local. O trem de passageiros, a estação e os carregamentos de carvão cortando o centro da cidade, imagens simbólicas da "Capital do Carvão", estavam, por fim, com os dias contados.

Indícios claros desse processo de transformação identitária são demonstrados numa série de filmes institucionais da Prefeitura elaborados no início dos anos 60. Atualmente disponibilizadas no *Youtube* (GERICKE, 1960), as gravações já indicavam uma aspiração

em mostrar Criciúma como cidade empreendedora que tinha muito mais a oferecer para o país do que a mineração. Os vídeos até exibem parte do processo de mecanização das minas, mas nada mencionam sobre a estação de passageiros ou os trilhos. Dedicam-se majoritariamente a mostrar uma cidade dinâmica e em pujante desenvolvimento, com seus estabelecimentos de comércio e serviços e zonas residenciais compostas por exemplares de vanguarda do movimento moderno.

4.7 A ARQUITETURA MODERNA NO PROCESSO EXPANSIVO DA DÉCADA DE 1960.

Ao longo dos anos 1960, o centro de Criciúma e suas áreas de expansão imediatas foram palco de importantes transformações simbólicas e paisagísticas, que se espacializavam, inclusive, através da arquitetura e do desenho urbano. Nesse aspecto, destacam-se o perímetro da Praça do Congresso e arruamentos mais próximos, que em continuidade ao processo de ocupação iniciado nas décadas de 1940 e 1950, foram sendo completados por exemplares da arquitetura moderna residencial de alto padrão (Figura 48). Tratava-se, para este caso, de uma parcela restrita da população, composta por proprietários de companhias mineradoras, de indústrias cerâmicas, políticos e profissionais bem remunerados com formação superior, que podiam pagar pela boa localização e por projetos arquitetônicos com tecnologias construtivas de vanguarda.

Figura 48 - Residências no entorno da Pça. do Congresso no fim dos anos 1960



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

O criciumense Fernando Carneiro, primeiro arquiteto de Santa Catarina, é autor de uma série de projetos executados nas proximidades da Praça do Congresso. Entre eles, a Residência do Eng^o Sebastião Toledo dos Santos, de 1957, localizada na Rua São José. O jardim interno, os elementos construtivos vazados e as linhas ortogonais evidenciavam influências do modernismo. Numa das esquinas da Praça,

a Residência Balsini, de 1965, se destacava pelos balanços no telhado e pelas esquadrias venezianas em guilhotina, elemento principal de suas fachadas. Também naquele entorno foi construída em 1972 a residência Manique Barreto, propriedade de um dos ex-prefeitos de Criciúma, que tirou proveito do concreto armado para criar elementos curvos, pouco comuns nos projetos residenciais da época.

No ano de 1967, por encomenda da Prefeitura Municipal, o logradouro correspondente à Praça do Congresso foi, enfim, urbanizado. Segundo Carneiro (2012), autor do projeto, uma de suas diretrizes foi aproveitar algumas nascentes que havia no terreno para a implantação de um lago. Analisando o desenho da Praça (Figura 49), também se percebe certa influência da escola modernista através da nítida separação de usos por uma malha de caminhos hierarquizados que definiram e conectaram os setores de lazer infantil e esportivo, o lago e uma ampla área gramada arborizada.

As passagens para pedestres foram projetadas ortogonalmente e diferem dos caminhos circulares da Praça Nereu Ramos. A palmeira imperial e o ipê amarelo, árvores símbolos nacionais, foram priorizadas. Esta praça recebeu a placa comemorativa do Congresso Eucarístico ali realizado e ainda os bustos do Engenheiro Aníbal Bastos e do prefeito Addo Caldas Faraco (CARNEIRO, Fernando. 2012, p. 250).

Figura 49 - Praça do Congresso no fim dos anos 1960.

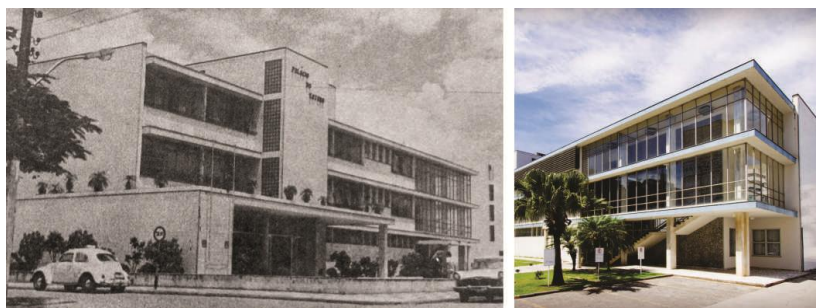


Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

A consolidação da Praça do Congresso e sua integração com as edificações mais próximas trataram de estabelecer um conjunto que se tornou referência de qualidade de vida no centro urbano e um exemplo materializado da cidade dinâmica, limpa e industrial que se desejava. Por outro lado, deixava claro o posicionamento do Estado como agente imobiliário e indutor do incremento das rendas diferenciais do solo em alguns pontos da cidade, na medida em que implantava de modo desigual os equipamentos urbanos e fomentava a especulação de preços em setores menos necessitados da centralidade.

Simultânea à urbanização da Praça, sob a aspiração pela diversificação das atividades produtivas, inicia-se uma campanha para que as edificações da área central fossem revestidas de azulejos, produto industrial que mais se destacava em Criciúma (NASCIMENTO, 2012). Como consequência, percebe-se através de fotografias do fim dos anos 1960 e de toda a década de 1970 que os revestimentos cerâmicos passam a compor com mais intensidade a paisagem arquitetônica da área central. Aos poucos, estavam por todos os lados, nas casas mais arrojadas, no mobiliário urbano, nas fachadas de sobrados, de edifícios residenciais, de lojas e em prédios institucionais, a exemplo do Palácio do Estado, construído na esquina da Rua São José com a Avenida Getúlio Vargas para abrigar o Fórum da Comarca de Criciúma (Figura 50). A cerâmica nas fachadas compunha com a arquitetura moderna, evidenciada pelas linhas racionais, pela planta livre e panos de vidro, pela implantação afastada das extremidades do lote e espelhos d'água no jardim.

Figura 50 - Palácio do Estado na década de 1970 e atualmente.



Fonte: Fotos de Osmar Zappellini e Ruy Machado

Também sob a atmosfera de transformações, outro importante projeto do arquiteto Fernando Carneiro ajudou a consolidar a expansão

no entorno da CESACA, na porção oeste do centro urbano. Tratava-se de um complexo arquitetônico com linhas modernistas desenvolvido em 1967 para ser um centro comercial e que passou a abrigar a sede da prefeitura, até então instalada em um sobrado em estilo *art déco* na Praça Nereu Ramos (Figura 51). O deslocamento da administração municipal incentivou a valorização dos imóveis e o espraiamento da centralidade para o entorno das ruas São José, Anita Garibaldi e Araranguá, que até hoje, também por influência da topografia, configuram em seu encontro um ponto limítrofe daquilo que se reconhece como centro urbano.

Figura 51 - Prefeitura de Criciúma no fim dos anos 1960.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

A Praça do Congresso e o conjunto moderno de seu perímetro, os edifícios com mais de dez pavimentos, as novas atividades comerciais, a ampliação de escolas e hospitais, a inserção do automóvel, dos azulejos, as novas ligações viárias para cidades da região, o deslocamento da prefeitura para uma sede maior numa área de expansão do centro e tantos outros elementos espaciais que configuravam uma paisagem urbana em modernização ao fim dos anos 1960 foram consequências de transformações estruturais na sociedade brasileira e na política econômica local. Desse modo, ao mesmo tempo em que acompanhavam o contexto de um país mais industrializado e a construção da imagem de uma cidade modernizada, também influenciavam na organização de uma classe de agentes imobiliários que passou a exercer maior influência sobre as políticas públicas de urbanização. A esse fato também se incorporam a pressão imobiliária provocada por uma demanda populacional cada vez maior e ao mesmo tempo a gradativa desvinculação entre as companhias carboníferas e as

vilas operárias, num momento em que os novos moradores que chegavam à cidade passavam a se empregar em outras atividades produtivas além da mineração (VIEIRA, 2001). Estabelecia-se, sob o ponto de vista do capital imobiliário, a configuração da cidade corporativa (SANTOS, 2009).

Diante de tantas questões, percebe-se que a década de 1960 foi fundamental para instigar olhares realistas sobre as condições ambientais urbanas depois de décadas de intensiva exploração do carvão, e, conseqüentemente, propor intervenções no espaço que ao mesmo tempo o atualizavam e o agregavam valor imobiliário. Vale considerar, no entanto, que quaisquer esforços para se melhorar a imagem da cidade não se estendiam à periferia, que continuava a misturar a tragédia ambiental das vilas operárias à urbanização precária condicionada pelo rápido aumento populacional e negligências do poder público. Foi o centro, protagonista de uma identificação simbólica e ordenada das atividades urbanas (CASTELLS, 1983), que absorveu as maiores intervenções pela modernização da cidade, mesmo não sendo a área mais impactada pela poluição das minas de carvão e, posteriormente, pelas novas atividades industriais (Figura 52).

Figura 52 - Centro de Criciúma em 1968.



Nota: **1** - Praça do Congresso / **2** - Edifício Comasa / **3** - Praça Nereu Ramos / **4** - Estádio do Comerciário Futebol Clube / **5** - Pátio da Estação Ferroviária / **6** - Palácio do Estado

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

4.8 O PROCESSO DE RENOVAÇÃO DO CENTRO DE CRICIÚMA NA DÉCADA DE 1970

Apesar de marcantes, as dinâmicas espaciais dos anos 1960 foram apenas o prelúdio de um processo muito mais intenso de renovação da centralidade na década de 1970. Legitimada pelo crescimento econômico, pela urbanização acelerada e pela difusão de tecnologias construtivas, grandes projetos rodoviários e edifícios com dez pavimentos ou mais definitivamente romperam com a escala moderada com vínculos históricos que compunha paisagens centrais em cidades de médio e grande porte por todo o país. Em Criciúma não foi diferente. Acompanhando as dinâmicas nacionais, foi nessa fase que a cidade definitivamente reorganiza sua urbanização e intensifica o processo de diversificação das atividades produtivas. A crise mundial do petróleo de 1973, provocada pela decisão da OPEP de reduzir a quantidade de extração do óleo após a descoberta de que é um combustível fóssil e finito, com consequências sobre seu preço, contribuiu para seu desabastecimento e um consequente aumento pela demanda do carvão nacional.

Enquanto a crise do petróleo abalava a economia do país, na região carbonífera ocorria uma volumosa injeção de capitais por parte do Estado, favorecendo a indústria do carvão catarinense, como parte da política do governo federal de manutenção do crescimento industrial. E essa injeção de capitais teve um efeito cascata, propagando-se por toda a economia do município e região. Esta política, que se inicia a partir de 1974, é resultado de uma nova estratégia do governo federal frente ao crescimento econômico, mudando a orientação de rumo, deixando de dar atenção às indústrias de bens de consumo duráveis, o que vinha sendo feito desde os anos 50 e, particularmente, ao longo do último surto de crescimento (1967-1973), para dar atenção especial aos setores que pudessem modificar a estrutura produtiva do país, procurando diminuir sua vulnerabilidade às importações de fontes energéticas e matérias-primas, sem contudo frear a taxa de crescimento da economia como um todo (CASTRO, 1985 *apud* VIEIRA, Jorge Luiz, 2001, p. 86).

Antes de se beneficiar pelo choque do preço do petróleo, no entanto, a Criciúma dos primeiros anos da década de 1970 já implantara grandes alterações espaciais. A idealização da “cidade moderna”, fator que aspirou intervenções urbanas importantes nos anos 1960, se intensificou mais ainda com as novas possibilidades econômicas. Dia após dia, desfaziam-se as imagens mais significativas da “Capital do Carvão”. Um dos episódios mais representativos foi a demolição do Monumento aos Homens do Carvão, no ano de 1971 e, posteriormente, a construção de um chafariz em seu lugar. Tratava-se, como já foi abordado, do elemento simbólico mais importante da indústria carbonífera. A estátua em bronze do mineiro no alto de um pedestal de granito escuro, exatamente no centro da Praça Nereu Ramos, o coração da cidade, significava, entre outras interpretações, o reconhecimento da comunidade que se espalhava em volta à importância da mineração e a exaltação de sentimentos de pertencimento e de identidade à figura do trabalhador.

Na “nova cidade”, o pedestal foi desmanchado e o mineiro transferido para uma base de concreto, construída na Praça da Bandeira, logradouro público em formato triangular adjacente à Praça Nereu Ramos. De fato, não era uma localização desprestigiada, mas subentende-se que ao ser transferido para uma estrutura menor num ponto menos importante do espaço público, buscou-se dar à mineração o lugar que ela teria no imaginário da cidade moderna: não mais como centro, e sim como coadjuvante das relações econômicas e sociais. De autoria de Fernando Carneiro, o novo projeto abstraiu em linhas modernistas a imagem do mineiro em seu ambiente de trabalho (Figura 53). As camadas geológicas que compõem as paredes das galerias subterrâneas ou das minas a céu aberto, a boca da mina e as efígies dos mineradores pioneiros apoiadas na representação da mina e do trabalhador, que estão no mesmo nível, são apenas algumas das possíveis interpretações do novo monumento. Constante no livro de Reinaldo Augustinho (2007) sobre os diversos aspectos identitários da Praça Nereu Ramos, assim considera o então presidente da Academia Criciumense de Filosofia, Gervásio Oercksler, sobre a atual estrutura:

(...) Outro fato que me vem à memória é o Monumento ao Mineiro. Lá, no centro da praça e no alto do pedestal, estava a figura imponente do mineiro sarado, forte e decidido, com o seu capacete acompanhado de lampião a carbureto, picareta nas mãos e a expressão facial de um

guerreiro destemido e trabalhador. Era a forma de imortalizar esta figura anônima, mas extremamente presente na construção e no fortalecimento econômico de toda a Região Carbonífera.

O tempo passou. A praça foi modificada, o chafariz não mais existe, e o Monumento ao Mineiro mudou de lugar. Destronaram o herói, colocaram-no rente ao chão, num canto da praça. E sabem o que aconteceu com ele? Saquearam-no. Hoje ele não tem mais o capacete, o lampião e a picareta de trabalho originais. Foi simplesmente vilipendiado. Triste situação do bravo trabalhador... sem ferramentas, desprezado, deslocado e triste. Devemos preservar e cultuar a nossa história. Se assim não agirmos, careceremos de cultura... Precisamos reagir (OECKSLER, Gervásio *apud* AUGUSTINHO, Aguinaldo, 2007, p. 87-88).

Figura 53 - Monumento ao Mineiro, em 1974.



Fonte: Osmar Zappellini, 1974.

Outra intervenção com importante carga simbólica que passou a compor a paisagem da Praça Nereu Ramos foi a reforma do histórico templo católico, atual Catedral São José. O edifício foi ampliado na área

do presbitério e da abside, e todas as fachadas foram revestidas com azulejos desenhados exclusivamente para a obra (Figura 54). Assinada por Fernando Carneiro no ano de 1974, as novas características da igreja dividiam com a versão atualizada do Monumento aos Homens do Carvão as alterações mais importantes para materializar no perímetro do espaço público simbólico a modernização da cidade.

Figura 54 - Fachadas azulejadas da Matriz São José nos anos 1970 e 1980



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Por fim, após a construção do novo Monumento ao Mineiro, as últimas grandes cicatrizes simbólicas do ciclo carbonífero que ainda estruturavam o centro urbano da Criciúma no início dos anos 1970 eram a estação e o ramal ferroviário. A ideia de se retirar os trens do centro da cidade foi sendo estabelecida em conjunto com a intensificação das discussões sobre a modernização do espaço urbano e também sob as influências de interesses imobiliários. Apesar do crescimento populacional considerável e das demandas cada vez maiores por imóveis urbanos, a ferrovia continuava a configurar um limite claro para aquilo que era reconhecido como o centro da cidade. Os bairros localizados ao sul do trilho pouco se valorizavam, ainda que já constituíssem uma ocupação tipicamente periférica. Além disso, acidentes cada vez mais comuns entre locomotivas e carros de passeio nos cruzamentos com a linha férrea alimentavam o discurso da necessidade de se transferir os trilhos para a periferia.

Sob um imaginário de modernização já estabelecido, qualquer problemática concreta relacionada à poluição, à imagem ou à mobilidade colocava em cheque os trilhos, ainda que a origem dos conflitos fossem outras ou que fosse possível equacionar soluções técnicas menos impactantes. A construção de uma ampla via para automóveis aparecia nos discursos como solução para os problemas viários e como símbolo máximo da cidade em modernização. Evidentemente, contemplaria interesses imobiliários dos proprietários fundiários mais poderosos - em geral, os mineradores - e dos novos agentes imobiliários ao servir de instrumento especulativo.

Sob a atmosfera de expectativas, a elaboração da primeira lei de regulamentação efetiva do uso do solo, o Plano Diretor de 1973, que é discutido no subcapítulo seguinte, significou a pretensão de regular um espaço urbano já envolvido por interesses imobiliários (VIEIRA, 2001).

A proposta central desse primeiro plano foi a de remover o ramal principal da estrada de ferro para o leito atual, mais ao sul da cidade, liberando o leito antigo para a construção da Avenida Centenário – símbolo da transformação do espaço urbano antigo e lento para o espaço urbano moderno e dinâmico. Esse investimento, feito pelo município, provocou a valorização imediata dos lotes contíguos à futura avenida. Concomitante a essa proposta, aquele plano também sugeria a consolidação dos centros de bairro, no bairro Próspera e no bairro Pinheirinho (VIEIRA, Jorge Luiz. 2001, p. 123)

No ano de 1975, foram definitivamente retirados os trilhos do centro da cidade e demolida a estação de passageiros. A população pobre que ocupava as áreas de domínio ferroviário foi transferida para uma área distante, na periferia do bairro Pinheirinho – que se configurava como uma subcentralidade -, dando origem ao bairro Tereza Cristina, atualmente uma das comunidades em maior vulnerabilidade social de Criciúma (NASCIMENTO, 2004). Os trilhos, seguindo a mesma lógica de higienização do centro, foram transferidos através da construção da variante Pinheirinho/Corda Bamba, ao sul do perímetro urbano.

Não se contemplava no projeto de renovação para a construção da imagem modernizada qualquer intenção de preservação da arquitetura ferroviária como vínculo histórico. Interesses econômicos

poderosos, a ausência de uma discussão efetiva no Brasil sobre a importância dos bens patrimoniais e a ideologia cegamente progressista não davam espaço para a preservação do acervo histórico e nem era interessante para a elite econômica e política a permanência de vínculos identitários com a mineração diante de um quadro de organização trabalhista politizada e que conquistava apoio popular.

O fato é que, implicitamente, o trem da ferrovia do carvão era um elo entre a cidade e sua própria história. A estação fazia parte da identidade urbana e se configurava como um lugar na concepção de Marc Augé (1994) ao proporcionar a interação social e a formação de memórias coletivas. A inserção do trem na cidade e, por outro lado, a cidade envolvendo o trem, era como uma relação entre palco e plateia da vida urbana na cidade carvoeira. Walter Benjamin, em sua deriva pelo ambiente urbano de Nápoles, assim descreve ao observar e ser observado pelo movimento:

Toda a gente os divide num sem-número de áreas de representação simultaneamente animadas. Balcões, átrios, janelas, portões, escadas, telhados são ao mesmo tempo palco e camarote. Mesmo a existência mais miserável é soberana no vago conhecimento duplo de atuar em conjunto, em toda a perversão, numa cena de rua napolitana, que nunca se repete; de, em sua pobreza, gozar o lazer de acompanhar o grande panorama (BENJAMIN, Walter. 1987, p. 139).

É possível relacionar a subjetividade da cena descrita por Benjamin, que levanta uma situação cotidiana de interação entre espaços públicos e privados, à Criciúma carvoeira? O conjunto ferroviário; o espaço público de seu entorno imediato, delimitado e estruturado pelos edifícios junto à rua; o mosaico de memórias coletivas e individuais construídas no entorno da movimentação cotidiana dos trens; os odores e a fuligem das locomotivas impregnado nas paredes dos sobrados em *art déco*; o trem que é observado pelos que o esperam para o embarque; o aventureiro que observa da janela do vagão a cidade ficando mais próxima e deixando mais explícitas suas formas, belezas e desigualdades; o trem-horário e a chegada constante de novos moradores à cidade, os quais eram reciprocamente esperados por ambulantes ou pelos velhos comerciantes das lojas da Rua Con. João Zanette. Tudo isso formava um cotidiano bastante íntimo no centro urbano da “Capital do Carvão”.

À luz do espaço urbano, a construção do novo Monumento ao Mineiro e a transferência dos trilhos representavam a remoção de vínculos do centro da cidade com a economia carbonífera, e, ao mesmo tempo, marcavam a consolidação de um novo período econômico, que vinha sendo desenhado desde os anos 1960. No centro da cidade – e somente nele –, se removia com os trilhos a “Capital do Carvão” (Figura 55 / Figura 56).

Figura 55 - Remoção dos trilhos e demolição da estação, em 1975.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Figura 56 - Demolição da Estação de Passageiros em 1975.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

4.8 A AVENIDA CENTENÁRIO E A ESTRUTURA DO CENTRO URBANO SOB A DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA

Figura 57 - Representação de Criciúma no ciclo industrial



Fonte: elaborado pelo autor

A substituição dos trilhos pela Avenida Centenário - na época, chamada de Avenida Axial - foi a grande novidade urbanística dos anos 1970 (Figura 58). A obra de escala inédita na cidade aos poucos tomava forma ao abrir caminhos por onde antes era o leito da ferrovia e suas faixas de domínio empobrecidas. À medida que era implantada, garantiam-se novas possibilidades imobiliárias para as propriedades em suas margens ao proporcionar acessos e conectá-las ao centro e às saídas da cidade de modo mais rápido e acessível às tecnologias automobilísticas (Figura 59). Tratava-se, tal como foi a ferrovia para a indústria carbonífera, da consolidação simbólica da cidade moderna e dinâmica que se construía no imaginário urbano na segunda metade do século XX.

Figura 58 - Construção da Avenida Centenário



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

Figura 59 - Avenida Centenário na década de 1970.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Seguindo o crescimento demográfico expressivo das décadas anteriores, as dinâmicas urbanas dos anos 1970 buscavam, entre outras questões, dar suporte a uma população que chegou ao fim daquela década ao patamar de 110.604 habitantes, sendo que destes, 96.325 (ou 87,09%) viviam em áreas urbanas (dados censitários do IBGE). Parte desse acréscimo era formada por trabalhadores rurais que continuavam a migrar para Criciúma atraídos pelas oportunidades de emprego, tanto nas carboníferas quanto nas demais atividades industriais que se instalavam no município.

O bom momento econômico na região era reflexo direto das regulamentações governamentais sobre a indústria carbonífera, que, por sua vez, contribuía para assegurar os níveis de produção siderúrgica e de potencial energético do país. Segundo Fermo (2002), em 1974, a porcentagem de carvão metalúrgico nacional utilizado na mistura do similar importado chegou ao patamar de 36,4%, uma das maiores cotas do minério na indústria siderúrgica brasileira. Reitera-se, no entanto, que a baixa qualidade do carvão nacional, geralmente menos nobre que o importado, restringiu essa utilização a 26% em 1976 (DNPM *apud* FERMO, 2002). Ao mesmo tempo, Fermo (*Ibidem*, p. 50) complementa que "o carvão energético teve seu emprego expandido a outros segmentos da indústria nacional, sendo utilizado fundamentalmente em substituição ao óleo combustível".

Sob a questão da produção de energia elétrica, destaca-se na primeira metade dos anos 1970 a incorporação da Sotelca à Eletrosul (Centrais Elétricas do Sul do Brasil S/A), empresa pública constituída em 1968 dentro de um projeto para a formação de um sistema brasileiro unificado de geração e transmissão de eletricidade. Sob a administração da estatal, o Complexo Termelétrico Jorge Lacerda foi consideravelmente ampliado através da construção das Unidades III e IV na primeira metade da década, ambas com capacidade para gerar 66.000 kW cada, e das Unidades V e VI em 1979 e 1980, respectivamente, que somaram ao complexo a capacidade para mais 250.000 kW (FILHO e MORAES, 2004).

De maneira direta, os investimentos em geração de energia e a utilização crescente de carvão na indústria repercutiram no aumento expressivo da extração do minério em Santa Catarina. Não há dados registrados de 1970 a 1975, mas sabe-se que em 1976 foram produzidos o recorde de 6.635.196 toneladas, que logo foi superado pelas 8.430.223 toneladas em 1977, 9.591.223 em 1978 e, por fim, 11.673.616 toneladas em 1979, o que correspondia a 83,47% do total nacional, segundo dados do SIECESC e DNPM. Os bons números da mineração repercutiam na

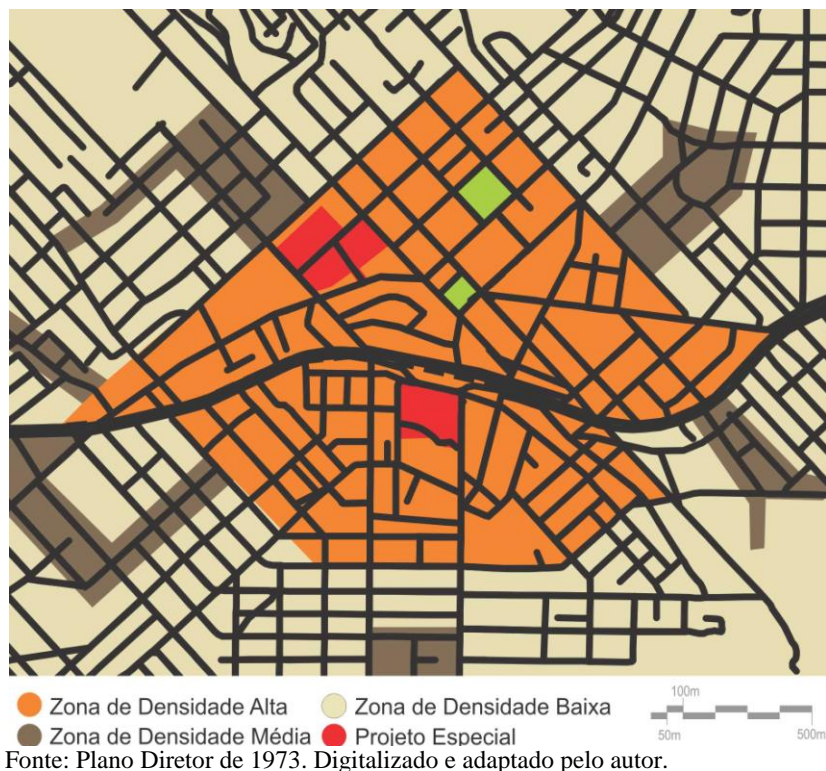
inversão de capitais a segmentos produtivos diversificados, formando, em alguns casos, grandes conglomerados industriais. Era o caso da CECRISA, na época uma das maiores cerâmicas do mundo, constituída por recursos oriundos do setor da mineração através do Grupo Freitas, que comandava carboníferas na cidade associado com o empresário Santos Guglielmi, radicado em Criciúma e, por sua vez, proprietário de carboníferas e sócio de navios, hotéis, fazendas, hospitais e outros segmentos industriais (VIEIRA, 2001). Diomício Freitas, Santos Guglielmi e outros investidores da diversificação industrial dos anos 1970, tais como Jorge Zanatta e Maximiliano Gaidzinski, eram nomes destacados na elite empresarial catarinense e seus empreendimentos industriais se constituíram ao longo da década em grandes plantas que marcavam as áreas de expansão de Criciúma.

Toda essa efervescência econômica e o significativo incremento populacional repercutiam sobre o espaço urbano através da intensificação do adensamento nas áreas mais centrais e da implantação de novos loteamentos nas bordas do centro. Nesse contexto, o Plano de 1973, o qual fora desenvolvido para regular a ocupação do território diante de um espaço em constantes transformações e já envolvido nas dinâmicas imobiliárias, estabeleceu um conjunto de diretrizes que conduziram numa progressiva liberação construtiva e valorização imobiliária em setores de expansão da centralidade.

Em sua essência, o Plano seguiu um modelo nacional de ocupação das cidades, registrado em mudanças nos padrões construtivos em centros urbanos de médio e grande porte por todo o país, a exemplo de Florianópolis, onde a liberação de torres com mais de dez pavimentos no decorrer dos anos 1970 conduziu a um brutal processo de renovação e fragmentação do conjunto histórico constituído em seu centro insular. No caso de Criciúma, além da substituição da ferrovia pela Avenida, a legislação definiu a unificação das duas margens da via em um único zoneamento (Figura 60): a Zona de Densidade Alta², estabelecendo, sob o ponto de vista legal, a homogeneização de um espaço previamente constituído por um mosaico de especificidades.

² A ZDA (Zona de Densidade Alta) do Plano Diretor de 73 não delimitava o gabarito, pois definia os limites construtivos apenas através do Índice de Aproveitamento, que variava entre 3 e 5, com restrições de recuo distintas para cada índice.

Figura 60 - Zoneamento do Plano Diretor de 1973 sobre mapa viário atual.



Abriam-se caminhos, portanto, para a valorização imobiliária e consequente adensamento no bairro Comerciário, cujos registros fotográficos de meados da década de 1970 mostram um padrão de ocupação de baixa densidade, predominantemente residencial e com características ambientais tipicamente suburbanas: ausência de espaços públicos, de passeios, de infraestruturas sanitárias e de tratamento paisagístico. Por outro lado, da maneira como foi implantada, a Avenida Centenário manteve a barreira física e psicológica originária da estrada de ferro, a qual dividia o espaço urbano em dois lados completamente distintos. Sua implantação até diminuiu o conflito para a travessia de automóveis entre as margens, mas a conexão de pedestres permaneceu comprometida e o imaginário urbano que organizava a divisão entre o “lado de cá” e o “lado de lá” levou certo tempo para ser vencido. O arquiteto Manoel Coelho, responsável pelas maiores obras urbanas da

cidade na segunda metade da década de 1970, assim descreve sua percepção em relação à Centenário:

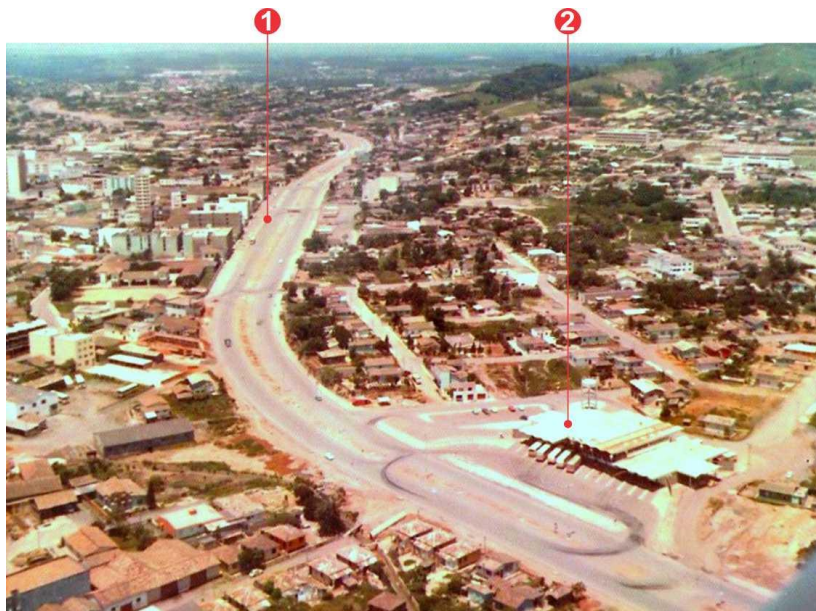
Os trilhos de ferro cindiram a urdidura de Criciúma em duas áreas distintas. Mas se a situação urbana era ruim, sem a ferrovia piorou. No início dos anos 1970, a construção de um ramal da ferrovia desviou os trens, que deixaram de atravessar o centro da cidade. Mas, em vez de realizar uma operação urbana que apagasse a cicatriz, duas pistas largas e asfaltadas substituíram os trilhos de ferro. Onde houvera uma ferrovia, passou a haver uma rodovia, sem maiores elaborações intelectuais. Criciúma continuou seccionada e a vida urbana retrocedeu. Os trens, ao menos, costumavam atravessar Criciúma a grandes intervalos de tempo, em baixa velocidade, anunciados por sinos pitorescos e, se nada mais adiantasse, bastava dar um passo para a direita ou para a esquerda para escapar de um atropelamento. Já os automóveis e caminhões fluíam constantemente, em alta velocidade, numa pista larga, eventualmente trombando com os pedestres que, saídos de um lado de Criciúma, aventuravam-se a chegar ao outro lado de Criciúma (COELHO, Manoel, 2013, p. 48).

Ao longo da Avenida, à medida que foi se configurando como um corredor de tráfego rápido, estabelecimentos comerciais e alguns edifícios residenciais passaram a intensificar a ocupação de suas margens. Antes, no período ferroviário, era comum que as testadas de lote voltadas para a estrada de ferro fossem definidas como fundos, especialmente nas áreas adjacentes ao centro urbano. A mudança das condições ambientais, a facilidade de acesso para automóveis, a valorização imobiliária e a atmosfera moderna que a via representava incentivaram, aos poucos, mudanças no padrão de ocupação através de novos usos e tipologias, antes insustentáveis num ambiente dominado pela estrada de ferro.

Marcando o trecho central da Centenário, a estação rodoviária, projeto do arquiteto Fernando Carneiro construído na gestão do então prefeito Algemiro Manique Barreto (1973-1976), configurou-se como o novo ponto de chegada à cidade e instrumento de incentivo para a expansão das atividades de centralidade em seu entorno e ao longo da

via no sentido oeste, em direção ao bairro Pinheirinho, uma das áreas mais populosas do município (Figura 61). Para o leste, a ligação rápida com o bairro Próspera, cada vez mais diversificado e industrializado, e, posteriormente, com o acesso à BR-101 via o município de Içara, também incentivava o espraiamento de estabelecimentos de comércio e serviços³.

Figura 61 - Avenida Centenário em 1976.



Nota: **1** – Localização aproximada da antiga estação ferroviária / **2** – Estação Rodoviária

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Na margem norte da Avenida Centenário, o “lado de cá”, imagens dos anos 1970 possibilitam reconhecer uma série de alterações espaciais consequentes do aumento populacional e da diversificação das atividades. Nas vias principais, a exemplo da Av. Getúlio Vargas e das

³ Ressalta-se, no entanto, que até a atualidade as áreas de encontro do centro urbano principal com as duas subcentralidades (Próspera e Pinheirinho) são marcadas pela presença de grandes vazios, que configuram um processo de urbanização ainda não consolidado.

ruas Henrique Lage e Con. João Zanette, o crescimento no setor de serviços é registrado pela multiplicação de estabelecimentos de comércio e pela construção de edifícios de escritórios (Figura 62). Por sua vez, o espraiamento da ocupação residencial e os novos edifícios localizados nas vias adjacentes à Praça Nereu Ramos e nos arruamentos entre o centro e o Morro Cechinel são representativos do adensamento populacional regulado pelo Plano Diretor nas áreas com o preço do solo mais elevado.

Figura 62 - O “lado de cá” em 1979, já em um perceptível processo de verticalização



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Na “nova cidade”, onde se fortaleciam as relações econômicas vinculadas ao capital imobiliário, a área residencial no entorno da Praça do Congresso continuava a se valorizar pela boa localização e condições ambientais urbanas. O preço do solo e o padrão construtivo manifestavam a continuidade do processo de concentração das elites locais, já percebido desde o início do período carbonífero. Mansões modernas e pós-modernas, combinadas ao entorno de outras épocas, configuravam na paisagem a acumulação arquitetônica de diferentes fases da produção da cidade, e formavam, em conjunto, uma das paisagens históricas mais importantes de Criciúma (Figura 63).

Figura 63 - Praça do Congresso nos anos 1970



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Na verdade, sob as influências do bom momento econômico da cidade e do país e do modo às vezes autoritário de conduzir intervenções urbanísticas, os prefeitos da década de 1970 se destacaram pelo grande volume de obras em suas gestões. Algemiro Manique Barreto e Altair Guidi, ambos partidários do ARENA (eram, no entanto, desafetos políticos), executaram estruturas viárias e construíram equipamentos urbanos que consolidaram transformações impactantes na paisagem urbana central. Barreto foi prefeito de 1973 a 1977 e materializou as bases para a consolidação simbólica da "cidade moderna" no governo de seu sucessor. A implantação da Avenida Centenário e de novos acessos asfaltados à cidade, a construção de equipamentos comunitários, da estação rodoviária, a transferência do aeroporto municipal do perímetro urbano e intervenções na drenagem pluvial no centro da cidade, especialmente após a emblemática enchente de 1974, foram algumas de suas principais intervenções.

Altair Guidi, com formação em Arquitetura, o sucedeu de 1977 a 1983. Exerceu um governo inspirado em algumas das experiências urbanísticas aplicadas em Curitiba, onde se formou pela UFPR e presenciou a constituição do IPPUC e a aplicação do Plano Diretor de 1966. Foi colega de faculdade dos arquitetos Jaime Lerner e Manoel Coelho, este último a quem contratou para juntos construírem as marcas de sua campanha eleitoral para Criciúma. Conforme Nascimento (2012, p. 93), "vincular Criciúma a Curitiba, uma marca consagrada, era, para

Altair Guidi, apontar para o tipo de cidade que queria construir e, ao mesmo tempo, respaldar as opções de intervenção urbana que fazia". Há de se convir, no entanto, que a prática administrativa e o apoio de Coelho conduziram intervenções muito próprias de Criciúma, transformando-se, em alguns casos, em símbolos com apelo popular.

O contato com a cidade derivou de um convite feito a Manoel Coelho por Altair Guidi. Ambos se graduaram em Arquitetura na primeira turma do curso de Arquitetura da UFPR. Mas Guidi, depois de formado, retornou para sua cidade natal, abandonou a Arquitetura e ingressou na vida política. Em 1976, lançou-se como candidato à prefeitura de Criciúma e procurou o antigo colega para que criasse o material de divulgação. Eleito, transformou Manoel Coelho numa espécie de supersecretário. Segundo o próprio Guidi, Manoel não esperava para projetar. Em vez disso, apresentava logo uma ideia por meio de maquetes e anteprojetos (COELHO, Manoel (org.), Manoel Coelho Arquitetura Design, 2013, p. 49).

Ao lado de Coelho, Guidi adaptou à Criciúma uma visão contemporânea e mais humanista de cidade, ainda que as intervenções urbanas mais importantes de seu governo carregassem diretrizes marcantes do urbanismo e da arquitetura modernistas. Era crítico, por exemplo, da forma como foi implantada a Avenida Centenário, superdimensionada em relação à escala da cidade e que definitivamente não resolvia o problema da divisão da área urbana em duas partes distintas e desintegradas.

Uma de suas primeiras obras à frente da prefeitura foi a implantação de um projeto de requalificação do trecho central da via, na área em que se localizava o antigo pátio da estação ferroviária. Ao custo da demolição das casas de turma que compunham o complexo ferroviário para a construção de um terminal de ônibus para deslocamentos intra-urbanos - o Terminal Ângelo Guidi - e da Praça Maria Rodrigues, constituiu-se um largo com misturas rodoviaristas e pedonais (Figura 64). Integrava os equipamentos do largo o próprio desenho urbano unificado, que contemplava mobiliário, arborização, iluminação pública com tecnologia atualizada, nova identidade visual do município e calçamento padronizado em *petit pavé* com motivos geométricos desenvolvidos com exclusividade para Criciúma.

Figura 64 - Largo central da Avenida Centenário em 1980.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Comparando com a situação espacial anterior, reconhece-se que a nova configuração humanizou a Avenida e possibilitou múltiplas maneiras de travessia para uma melhor integração entre as duas margens da via, que na época dos trilhos eram interligadas apenas por uma única passarela metálica. Além disso, apesar da fragmentação das referências históricas que consolidavam a identidade ferroviária do lugar, o largo passou a ser eventualmente apropriado como ambiente de festas públicas e de solenidades cívicas da cidade, a exemplo dos desfiles de escolas de samba no Carnaval (Figura 65).

Figura 65 - Desfile de 7 de Setembro na Avenida Centenário



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

Outra importante intervenção no centro urbano foi a requalificação do espaço público composto pela Praça Nereu Ramos e vias perimetrais que compunham o conjunto urbanístico de valor histórico mais importante da cidade. A proposta da prefeitura foi a construção de um calçadão de uso exclusivo para pedestres, fechando para o trânsito de automóveis, inicialmente, parte das ruas Seis de Janeiro, Conselheiro João Zanette e Padre Pedro Baldoncini (posteriormente, foi incluída a Avenida Getúlio Vargas e parte da Rua João Pessoa). O projeto, elaborado por Coelho, previu uma série de elementos que se integravam à intervenção na Avenida Centenário: a pavimentação em *petit pavé* com motivos referenciados na marca da cidade, além de quiosques, bancas de jornal, floreiras e demais mobiliários.

A praça Nereu Ramos deixava de ser uma área de passagem para se converter, definitivamente, na ágora de Criciúma, no local onde os habitantes se encontram, debatem seus assuntos ou assistem a espetáculos de rua, como se uma mudança urbanística proclamasse e incentivasse a livre movimentação e a reunião popular (COELHO, Manoel (org.), Manoel Coelho Arquitetura Design, 2013, p. 49).

A requalificação do espaço público central se inseria no desejo pela materialização da cidade moderna e menos poluída, discurso às vezes adotado pela elite política local como argumentação para a implementação de obras com viés especulativo sobre a terra urbana. Há de se convir, no entanto, que diferentemente da primeira metade do século, desta vez conseguiram espacializar, ao menos no centro urbano, traços de uma cidade melhor desenvolvida, que buscava romper com a paisagem empobrecida de décadas de exploração predatória de carvão. O calçadão de Criciúma era uma proposta de modernização no coração da cidade, com inspirações num modelo de espaço público de vocação comercial que se difundia pelos maiores centros do país (Figura 66). Em Curitiba foi implantada a Rua das Flores em 1972; em Porto Alegre, o calçadão na Rua da Praia em 1974; e em Florianópolis, na Rua Felipe Schmidt e entorno em 1976. A implantação do calçadão de Criciúma no ano de 1977 pode ser interpretada, entre outras questões, como um modo de mostrar que a cidade acompanhava as reformas urbanísticas pioneiras no país, ainda que sob um desenho com características locais.

Figura 66 - Calçadão central de Criciúma



Fonte: Manoel Coelho Arquitetura

Aos poucos, os mosaicos em pedra portuguesa passaram a compor os principais logradouros públicos e ruas da cidade. Padronizavam as calçadas na área central, no perímetro entre a Praça do Congresso e as ruas Cel. Pedro Benedet, Henrique Lage, Marechal Deodoro e a Avenida Centenário, esta última que passou a receber intervenções paisagísticas que a humanizaram ao longo de seus oito quilômetros. Através desse conjunto de obras a famosa logomarca formada por quatro trapézios foi espalhada pelo espaço urbano, vinculando-se à identidade da cidade moderna que se construía (Figura 67). Segundo o próprio Coelho (2013), a ideia era criar um símbolo para Criciúma e não para um governo distinto. "Havia, tão somente, a sugestão do Sol surgindo todas as manhãs, o movimento cósmico básico para que Criciúma e toda a vida no Planeta pudessem continuar existindo" (COELHO, 2013, p. 66).

Figura 67 - Calçadas padronizadas com a logomarca da cidade



Fonte: Arquivo Histórico, Criciúma / Manoel Coelho Arquitetura

Os últimos anos da década de 1970 foram os de maior relevância na história da cidade para a implantação ou requalificação de espaços públicos, tanto para pedestres quanto estruturas rodoviárias. Foi, ao mesmo tempo, um período de urbanização acelerada, notada pela implantação de novos loteamentos e pelo adensamento nas áreas mais centrais. A ortofotografia produzida no ano de 1978 revela uma mancha urbana central espalhada e já conurbada a bairros ou subcentralidades originárias de vilas operárias fundadas de modo independente no início do século, mas que se expandiram à medida que a população crescia e demandava moradias nas áreas periféricas. Outras observações referem-se às especificidades da espacialização das atividades de centralidade num ambiente ainda constituído pela barreira física da Avenida Centenário e por áreas valorizadas predominantemente residenciais.

Abaixo, algumas considerações:

1. Os dois lados da Centenário

Figura 68 - Dois padrões de urbanização separados pela Centenário no ano de 1978.



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma

Até meados dos anos 1980, a Avenida Centenário continuou a desempenhar o papel de limite da expansão da centralidade. A Figura 68, de 1978, registra características morfológicas distintas entre os dois lados da via. Na margem norte, construções de maior porte, adensamento e uma maior quantidade de equipamentos coletivos caracterizam o espaço urbano; na margem sul, pelo contrário, predominam construções de pequeno porte, majoritariamente residências unifamiliares para famílias de baixo e médio poder aquisitivo.

2. As atividades centrais se espriam pelas vias estruturais

Figura 69 - Atividades de centralidade. Imagem de 1978.



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma

Em continuidade ao movimento de expansão da centralidade registrado nas décadas anteriores, percebe-se, por intermédio da ortofoto e de outras fotografias aéreas, que o padrão tipológico tipicamente comercial, residencial multifamiliar ou misto continuava a se concentrar nas vias estruturais da área central, a exemplo da Rua Cel. Marcos Rovaris (em destaque na Figura 69), que ligava o Centro à Próspera.

Como se pode perceber, o fim dos anos 1970 foi um período de urbanização acelerada e de intervenções de grande impacto para a vida urbana em Criciúma. Sistema viário ampliado, passeios públicos humanizados, praças e equipamentos comunitários que passaram a compor com a paisagem da centralidade. Há de se reconhecer, no entanto, que nenhum espaço público adquiriu dimensões tão importantes para a concretização da imagem da "cidade moderna" quanto o Parque Centenário, até hoje um dos principais símbolos de Criciúma.

4.9 PARQUE CENTENÁRIO: APOTEOSE DO MODERNISMO

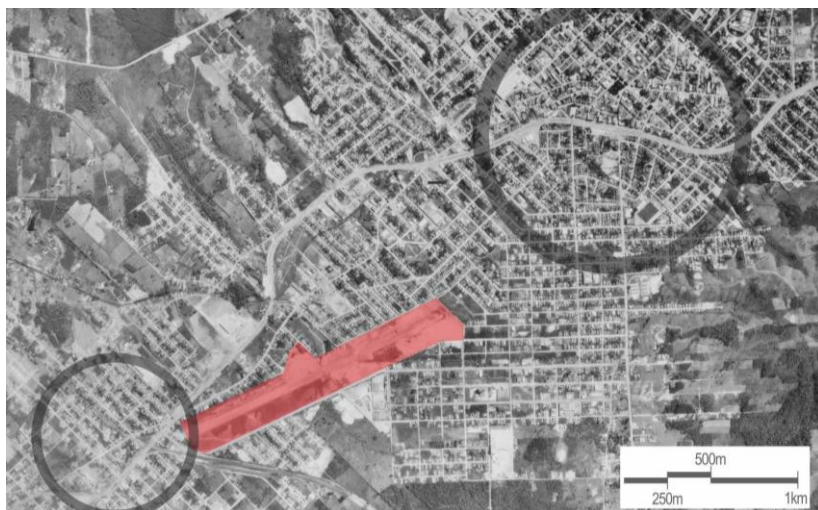
Num período de pouco mais de duas décadas, o Aeroporto Leoberto Leal foi um dos indutores para o espraiamento da malha viária para o setor sudoeste do centro. Nota-se tal processo se observados detalhes da Figura 70, que registra um conjunto de vias com lotes majoritariamente desocupados. Tratava-se de uma área de expansão de baixa densidade, com zonas residenciais e industriais. O equipamento estava localizado exatamente no limite entre a área de influência do

Centro e do bairro Pinheirinho, uma subcentralidade da cidade, ambas também destacadas na imagem.

A transferência do aeroporto dessa área para outra mais afastada do perímetro urbano já estava prevista no Plano Diretor de 1973, visto que as exigências do tráfego aéreo obrigavam sua realocação. Esse processo foi iniciado na gestão de Algemiro Manique Barreto, quando o aeroporto foi desativado. Posteriormente, nas gestões de Guidi, em seu lugar foi implantado um parque urbano, que se tornou elemento simbólico da "nova cidade", e, por décadas, o principal cartão-postal de Criciúma.

A implantação do Parque Centenário, assim chamado em decorrência das comemorações do centenário da fundação de Criciúma, ocupou cerca da metade da área do antigo aeroporto, na porção mais próxima do centro da cidade. Na metade oposta, nas proximidades do Bairro Pinheirinho, foi posteriormente implantado um novo loteamento.

Figura 70 - Localização do novo parque urbano. Imagem de 1978



Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma

A intenção para o projeto era a implantação de um complexo arquitetônico de características majoritariamente cívicas. Foi construído após a realização de um concurso de arquitetura, no qual participaram, entre outros arquitetos, Fernando Carneiro e Manoel Coelho. Este último conquistou o primeiro lugar com uma proposta brutalista e contemporânea, ainda que fortemente vinculada às diretrizes do

movimento moderno. O terreno comprido e estreito da antiga pista possibilitava a implantação de uma sequência de equipamentos que não se isolavam da malha de ruas residenciais em seu entorno. Pela primeira vez, a cidade conquistava espaços de política, cultura e esportes de grande porte, numa escala que a fazia se destacar na produção arquitetônica de Santa Catarina. O Paço Municipal (Figura 71), o Memorial (Figura 72), o Centro Cultural Santos Guglielmi (que abriga o Teatro Elias Angeloni / Figura 73) e o Centro Esportivo passaram a compor a paisagem limítrofe do centro e a projetar novos signos à urbe.

O Parque Centenário (Figura 74) foi concebido a partir dos conceitos platônicos, tão importantes para os arquitetos modernos: os edifícios são figuras arquitetônicas que se projetam sobre um fundo espacial cujos limites visuais são o céu e o paisagismo. Não se trata, porém, de um (des)conjunto de obras isoladas, perdidas na solidão de um vasto lote vazio, como tantas vezes ocorreu nos projetos derivados da Carta de Atenas (COELHO, Manoel. 2013, p. 52).

Ainda sobre o Parque, recentemente o ex-prefeito Altair Guidi fez a seguinte consideração:

Quando comemoramos o Centenário da fundação de Criciúma, nos anos oitenta do século passado, juntamente com a nossa equipe de governo, projetamos e implantamos o Parque Centenário. E o fizemos porque, assim como a grande maioria dos Criciumenses, estávamos convencidos de que era naquele local – no Parque Centenário – que o Criciumense, inspirando-se na sua história, projetaria o seu futuro. E, por isso, naquele local deveriam ser implantados os principais símbolos da nossa Cidade: O monumento que nos remete ao nosso maior patrimônio – as nossas etnias – bem como o símbolo da nossa Cultura, o grande Teatro, juntamente com o símbolo da nossa Soberania: as sedes dos Poderes Executivo e Legislativo. A sede da Câmara ainda não foi construída. Mas o projeto já está pronto e evidencia um edifício integrado ao ambiente histórico do Parque (GUIDI, Altair. 8 jun. 2015).

Figura 71 - Paço Municipal Marcos Rovaris, a sede da Prefeitura, em 1980.



Fonte: Manoel Coelho Arquitetura

Figura 72 - Monumento às etnias colonizadoras da cidade. Década de 1980.



Fonte: Manoel Coelho Arquitetura

Figura 73 - Teatro Elias Angeloni nos anos 1980.



Nota: **1** - Foyer do Teatro Elias Angeloni. Destacam-se a estrutura em concreto aparente, os móveis modernistas e a tapeçaria com a marca da cidade / **2** - Sala de espetáculos, com capacidade para 730 espectadores.

Fonte: Manoel Coelho Arquitetura

Figura 74 - Parque Centenário nos anos 1980



Nota: **1** - Paço Municipal / **2** - Monumento às Etnias (Memorial Dino Gorini) / **3** - Centro Cultural Santos Guglielmi (Teatro Elias Angeloni) / **4** - Ginásio Municipal Irmão Valmir Orsi / **5** - Raia olímpica (na foto, em construção)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

As obras públicas da virada dos anos 1970 para a década de 1980 foram a apoteose da construção da cidade de características modernas. Espaços e edifícios públicos materializavam certos valores republicanos, implícitos nos discursos oficiais. O Paço Municipal construído em planta livre, sem quaisquer paredes, buscava transparecer para o cidadão o trabalho realizado nas repartições administrativas. Também inserido no Parque Centenário, o conjunto formado entre a brutalidade do concreto aparente, tapeçarias, obras de arte e o mobiliário modernista constituía num sofisticado ambiente para o foyer do Teatro Elias Angeloni (Figura 73), no mesmo edifício que abrigava a biblioteca municipal e uma galeria de arte. Exemplos de propostas arquitetônicas de vanguarda, num momento em que noutras cidades de Santa Catarina se multiplicavam os pastiches com afeições meramente turísticas.

Figura 75 - Acesso ao Paço Municipal Marcos Rovaris.



Fonte: Acervo do autor, 2014.

"O principal acontecimento é a cidade em si, vivendo a primavera de um novo tempo que ela mesma soube semear". Esta frase, fixada em metal sobre a parede de concreto no acesso principal do Paço Municipal (Figura 75), representa, em parte, a conquista da "nova cidade", proclamada com erros e acertos no imaginário popular e das elites locais desde os anos 1960. Em seu texto "O Espaço do Cidadão", Milton Santos considera que "a cidadania pode começar por definições abstratas, cabíveis em qualquer tempo e lugar, mas para ser válida deve

poder ser reclamada" (2014, p. 20). Os novos equipamentos públicos da Criciúma dos anos 1980 eram a abstração de um espaço para a cidadania, ainda que os conjuntos social e urbano continuassem marcados com todas as mazelas da exploração e da desigualdade.

4.10 A CENTRALIDADE DE CRICIÚMA NOS ANOS 1980

Apesar dos grandes investimentos públicos vistos até agora, é importante considerar que as transformações espaciais mais importantes entre os anos 1970 e 1980 não ficavam restritas à esfera institucional. O contínuo incremento populacional e a conseqüente pressão imobiliária estimulavam a construção de edifícios com mais de dez pavimentos por diversos pontos do centro da cidade. Em alguns casos, eram inseridos em áreas até então dominadas pelo uso residencial unifamiliar de baixa densidade, o que amplificava seus impactos de vizinhança. Tratavam-se de intervenções decorrentes do momento econômico que, até o início da década de 1980, ainda era estimulador para novos investimentos, e se associava às demandas populacionais. Segundo dados do IBGE, os anos 1980 registraram um significativo incremento na população do município, que saltou de 110.604 em 1980 para 146.162 em 1991, enquanto que a Taxa de Urbanização chegou ao patamar de 90,45%, o que representava cerca de 132.201 habitantes.

Muitos foram os exemplos de grandes investimentos imobiliários do início da década que se consolidaram como marcos visuais sobre a paisagem urbana. Evidenciam-se aqui alguns dos casos mais significativos. Na Avenida Centenário, nas proximidades da estação rodoviária, destacavam-se o Residencial Madri, projetado por Fernando Carneiro para a Construtora Cresciumense, e o Crisul Hotel, um edifício de 18 pavimentos inaugurado em 1982 e que instantaneamente tornou-se um marco visual da cidade. No perímetro da Praça Nereu Ramos, inaugurava-se em 1984 o Shopping Della Giustina, o segundo do segmento em Santa Catarina⁴ e, até então, o maior empreendimento comercial da cidade (Figura 76). Projetado por Fernando Carneiro, funciona como um caminho pelo miolo da quadra. Por outro lado, tal como outras edificações, chama a atenção o fato de ter sido construído exatamente sobre o leito do Rio Criciúma.

⁴ O primeiro shopping construído em Santa Catarina foi o Shopping Itaguaçu, localizado em São José, na Grande Florianópolis, e inaugurado em 1982. O Della Giustina foi o segundo de seu segmento, inaugurado em 1984.

Figura 76 - Grandes investimentos privados no início da década de 1980.



Nota: **1** - Shopping Della Giustina / **2** - Ed. Lúcio Cavalier.

Fonte: Carneiro Arquitetos Associados; Acervo de Manoel Urbano dos Santos

Já no bairro Comerciário, o "lado de lá" da Avenida, registros fotográficos apontam o início de um processo mais intensivo de ocupação através da inserção dos primeiros edifícios. Revelava-se em meio ao bairro de características majoritariamente unifamiliares e periféricas a construção do Edifício Lúcio Cavalier (Fig. 76), uma torre residencial com 30 pavimentos, que, por anos, foi a mais alta do estado, título superado recentemente pelos novos arranha-céus em Balneário Camboriú. Foi construído entre os anos de 1979 e 1981, evidenciando a fragilidade do plano diretor vigente, frequentemente negligenciado.

Essas e outras intervenções espaciais, públicas ou privadas, faziam parte de uma ambiência econômica que registrava índices de crescimento surpreendentes. Fermo (2002) aponta um aumento de 241% no total de carvão bruto extraído das minas de Criciúma entre 1975 e 1980, superando o patamar de 8 milhões de toneladas/ano. Representava, portanto, metade das 16 milhões de toneladas extraídas em todo o país no ano de 1980. Parte dessa produção era consumida por setores industriais instalados na própria cidade, a exemplo do parque ceramista, que também registrava bons rendimentos. Nos anos seguintes, entre 1980 e 1985, a extração de carvão em Santa Catarina se manteve em crescimento, ainda que sob índices menores que os registrados na década de 1970. Em 1981, foram produzidas 14.266.134 toneladas do minério no estado, valor que chegou ao seu ápice com as 19.781.089 toneladas em 1985. Esses números são explicados pela demanda energética crescente no Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, em Capivari de Baixo, e em outros setores industriais. Também se

remete ao processo produtivo cada vez mais mecanizado, o qual, se por um lado instigava resistências operárias, por outro, garantia lucros e índices de produtividade absolutamente satisfatórios.

Sob o dinamismo da urbanização acelerada e do contexto político-econômico de início do processo de abertura democrática no Brasil, o Plano Diretor de 1973 passou por uma revisão completa, o que resultou na elaboração de uma nova lei, aprovada em 1984. Segundo Porto (2008), a elaboração do Plano de 1984 já contou com uma maior participação de setores da sociedade através da reunião do corpo técnico da prefeitura com demais profissionais atuantes na cidade e com representantes de segmentos econômicos e comunitários. Fomentou-se o reforço da centralidade e das subcentralidades através do estímulo a usos comerciais e mistos, e do incremento no potencial construtivo, com Índices de Aproveitamento que chegavam a 4 e 5 nas Zonas Mistas, e gabaritos que alcançavam 12 pavimentos (Figura 77).

Figura 77 - Zoneamento do Plano Diretor de 1984 sobre sistema viário atual.



- Misto Central / Preferencial pedestre
- Misto Central - até 12 pavimentos
- Misto Diversificado - Até 12 pvtos.
- Predominantemente Residencial - Até 8 pvtos.
- Exclusivamente Residencial - 2 pavimentos
- Zona Especial de Preservação

Fonte: Criciúma, LEI N° 2039, de 29 de novembro de 1984.

Como resultante, a proposta formalizou privilégios concedidos a empreendedores imobiliários que deturpam o zoneamento de 1973. Mais ainda, espacializou com maior intensidade interesses econômicos imediatistas, o que se deduz pelo incremento do potencial construtivo no centro da cidade e pela limitação de critérios acerca de questões ambientais e culturais. Permitiu, por exemplo, a construção de edifícios de até 12 pavimentos no entorno da Praça do Congresso, ampliando a pressão imobiliária sobre o conjunto histórico configurado por residências do início do período carbonífero (Figura 78). Foi nessa época e contexto que foi construído o Residencial De Lucca, a primeira torre residencial com cerca de dez pavimentos no perímetro da praça, na rua Santo Antônio. Enfatiza-se, para este caso, que a acumulação de capital nas mãos de famílias industriais locais se revelava pela construção deste e de outros edifícios de alto padrão nos áreas mais valorizadas do centro da cidade.

Figura 78 - Edifícios dos anos 1980 nas proximidades da Praça do Congresso.



Nota: **1** - Edifícios Vieira Bastos (Família Gaidzinski, proprietária da Cerâmica Eliane) / **2** - Residencial De Lucca (família proprietária da Cerâmica De Luca) / **3** - Ed. Edna Bastos (Família Gaidzinski).

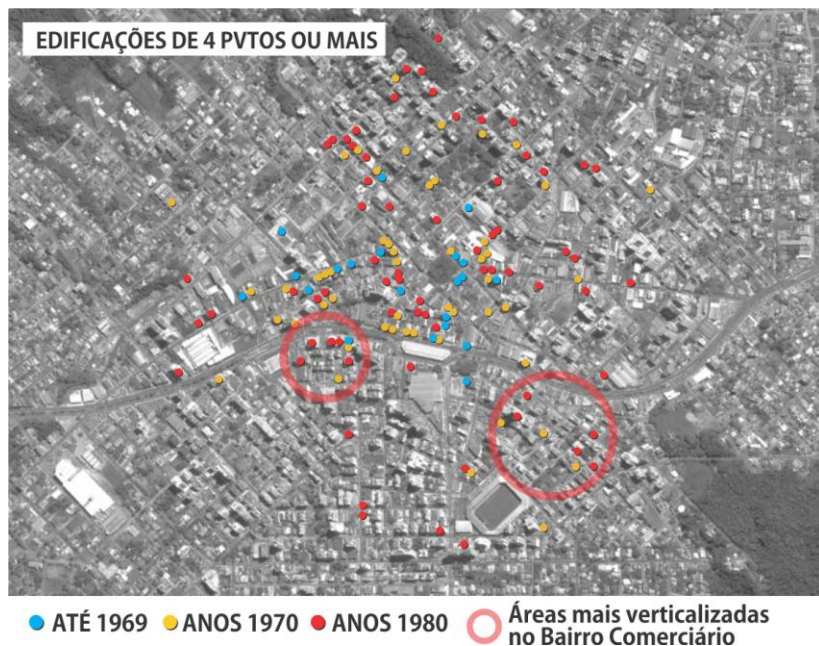
Fonte: Google, 2011 e 2013; Imobiliária Locativa.

Também contribuíram para o processo de adensamento do centro urbano a inserção de edifícios de médio padrão nos arruamentos do entorno do calçadão da Praça Nereu Ramos e nas vias coletoras centrais, a exemplo da Avenida Getúlio Vargas e das ruas Cel. Marcos Rovaris e Cel. Pedro Benedit. Para esses casos, é importante considerar que o processo de verticalização já começara nos anos 1970 e foi se intensificando durante a década seguinte, inclusive sob a vigência do zoneamento de 1984. Parte das novas edificações era destinada ao uso comercial ou de serviços, o que atribuía continuidade ao processo de espraiamento das atividades de centralidade que, desde os anos 1930, vem sendo registrado ao longo das vias principais. Enfatiza-se, para tal dinâmica, que o centro não se expandia de modo equivalente para todos os lados, porque mesmo entre as vias estruturadoras da malha central, também havia distinções no processo de ocupação.

Se ao longo da década de 1980 ficava explícita a diversidade de atividades e de tipologias construtivas no "lado de cá" da Avenida Centenário, não se podia dizer o mesmo da margem oposta. No "lado de lá", na mesma época, ainda permanecia a uniformidade do uso residencial unifamiliar, que era rompida apenas em alguns pontos onde visualmente se configuravam agrupamentos com maior densidade. Tratava-se dos arruamentos entre a Estação Rodoviária e a Rua Joaquim Nabuco, e da Rua Maria Darós Casagrande, nas proximidades do Edifício Lúcio Cavaller e do Estádio Heriberto Hülse, constatados através da análise de fotografias da época. Foram nessas duas áreas onde se deu o início do processo de renovação construtiva do Bairro Comerciário, intensificado e difundido no decorrer das décadas de 1990 e 2000.

No intuito de sistematizar as informações, a Figura 79 classifica em décadas o período de construção dos edifícios com pelo menos quatro pavimentos. Para isso, foi realizado o cruzamento entre registros fotográficos do Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez e de acervos *online* e informações disponibilizadas por escritórios de arquitetura da cidade. A espacialização dos dados e das observações tende a facilitar a visualização do percurso do adensamento construtivo e das peculiaridades de áreas que se configuraram como agrupamentos verticalizados. Atenta-se à lógica de que a área ocupada por edifícios corporativos ou multifamiliares vai se expandindo a cada década, mas sempre com mais intensidade na margem norte da Centenário e ao longo das vias estruturadoras que têm início na Praça Nereu Ramos, o núcleo histórico da cidade.

Figura 79 - Edifícios de 4 pavimentos ou mais por década.



O retrato de Criciúma nos anos 1980, com reformas estruturadoras nos espaços públicos e grandes investimentos privados nos bairros mais centrais, representa a última fase de um amplo ciclo de desenvolvimento que começou simbolicamente lá no início do século, com a euforia pela chegada da primeira locomotiva no centro da cidade, e se renovou nos anos 1970 com a construção da Avenida Centenário. Nesse período quase secular, a acumulação de capital nas mãos de uma restrita classe de mineradores e de famílias industriais permitiu, sem grandes constrangimentos e apesar do permanente crescimento populacional, a espacialização dos conflitos de classe, da urbanização precária e da poluição. Reitera-se, todavia, que a cidade também soube se renovar e aproveitar as demandas que surgiam ao longo dos momentos mais prósperos do processo de industrialização do país. Modernizou-se, ensaiou experiências urbanas higienistas e renovou sua arquitetura pública e privada. A década de 1980 representou o encerramento da experiência de construir uma cidade idealizada, ainda que as maiores intervenções estivessem concentradas nos discursos políticos e no centro urbano, a vitrine da cidade.

4.11 O FIM DE UM CICLO: OS CONFLITOS TRABALHISTAS DA DÉCADA DE 1980 COMO PRELÚDIO DA ERA NEOLIBERAL

A partir da metade dos anos 1980, à luz da dinâmica de acumulação de capital em países desenvolvidos na década anterior, o Brasil seguiu para um quadro de forte recessão econômica, de desregulamentação de diversos setores produtivos e de recuo de políticas públicas em todas as áreas sociais, inclusive sobre a urbanização. Ao mesmo tempo, o país finalmente conquistava a abertura política após uma ditadura de duas décadas e discutia a organização do Estado democrático, o que justificava o frenesi dos movimentos sociais. Na questão energética, pauta importante para a matriz econômica da Região Carbonífera, a partir de 1983 tornaram-se sucessivas as portarias e resoluções que reduziam os subsídios estatais às empresas privadas de mineração e incentivavam, aos poucos, o desmanche do aparelho estatal com consequentes privatizações e passivos sociais.

Em Criciúma, a espacialização da economia desenvolvimentista dos anos 1970 foi sendo substituída pelos conflitos operários e pelo empobrecimento desencadeados pela crise nas companhias carboníferas, historicamente dependentes de medidas protecionistas à concorrência do carvão importado. As conseqüências da desregulamentação da mineração repercutiam em demissões em massa cada vez mais numerosas, em falências e na difusão da crise às demais indústrias de transformação ligadas à atividade extrativista.

O Estado começou a esboçar sua saída do cenário da economia carbonífera não só pela gradual redução dos subsídios, mas também pela decisão de passar para o controle da iniciativa privada as empresas de mineração sob a sua tutela, as quais estavam sob o controle acionário da CSN. Compreendiam as minas da própria CSN e as minas da Carbonífera Próspera S/A (VIEIRA, Jorge Luiz. 2001, p. 116).

É diante da ambiência de incertezas e de exaltações que a história das lutas trabalhistas dos mineiros documenta uma fase difícil para a garantia de empregos e de direitos. Não foram poucos os movimentos organizados pelo Sindicato dos Mineiros na forma de greves, de passeatas, de cartas reivindicatórias, cotidianamente apoiadas por outros setores industriais. "As tensões que nascem nos subterrâneos

das minas e ali crescem, se expandem pelos bairros, se articulam nos sindicatos e envolvem a comunidade e a opinião pública" (VOLPATO, 1984, p. 160). De certo modo, a cidade acompanhava, à sua escala, a organização sindical dos grandes centros econômicos do país, a exemplo dos metalúrgicos de São Paulo, todos articulados nacionalmente à CUT em seus tempos mais combativos.

Um desses grandes momentos do fim da década de 1980 se decorreu dos sucessivos pacotes de medidas que propunham o congelamento de salários para o controle da inflação, o que recuava quaisquer avanços à valorização salarial e, de imediato, provocava o descontentamento de diversos setores sindicais da cidade. Com a experiência e a maturidade conquistadas após décadas de lutas, o movimento operário de Criciúma articulou em 1986 uma greve geral, a primeira de tantas outras, que se sucediam como resposta a cada nova investida neoliberal, com cada vez mais efervescência, envolvendo mineiros, metalúrgicos, ceramistas, comerciantes, calçadistas, entre outros setores, que juntos, destacavam a resistência na cidade de raízes carvoeiras na imprensa estadual e nacional (MIRANDA, 2013).

Outro episódio marcante desse período envolveu o processo de privatização da CSN - Companhia Siderúrgica Nacional - que, por ser mantenedora da Carbonífera Próspera S/A, detinha nos municípios de Criciúma e Siderópolis o maior complexo de extração de carvão mineral de Santa Catarina. Até meados dos anos 1980, a companhia possuía a maior reserva de jazidas, cerca de 20% de todo o carvão pré-lavado produzido e gerava na região aproximadamente 2.600 empregos diretos, segundo Rabelo (2004). Notavelmente, uma potência estatal de grande influência sobre a economia local, especialmente pelos empregos e por toda a cadeia produtiva que a envolvia.

O processo de dissolução da estatal na região se deu a partir de 1988, com a gradativa desativação de cargos de gerência, de postos de trabalho e de unidades mineradoras. Primeiramente, sob o pretexto de uma represália do governo federal à direção local por autorizar aumento de salários após conflitos com o movimento sindical mineiro, foi definida a dissolução da Carbonífera Próspera S/A, transformando-a em uma superintendência subordinada à Volta Redonda/RJ, sede da CSN. A partir daí, com o comando da empresa longe de Criciúma, passaram a ser frequentes o fechamento das unidades de mineração com consequentes demissões em massa, apesar da forte resistência do movimento operário. A greve geral de 1988, um dos maiores episódios da história sindical da região, é até hoje lembrada pela violência no conflito entre policiais militares e operários mineiros nas ruas do

entorno da Praça Nereu Ramos (Figura 80). Como desfecho de todo esse processo, apesar das negociações, da persistência e da solidariedade entre os diversos segmentos sindicais, o jogo de estratégias permitiu com que a privatização da CSN se oficializasse em 1990 de acordo com os planos do Estado neoliberal e 1.500 mineiros foram sumariamente demitidos.

Percebe-se que a ideia de privatização deste setor de mineração já estava nos planos dos governantes. Quando a CSN transformou a Carbonífera Próspera em Superintendência, tinha a real intenção de inviabilizá-la, preparando, assim, caminho para a privatização que se erguia como proposta salvadora da empresa. Nas minas, por exemplo, medidas técnicas preventivas não foram efetivadas para garantir a continuidade da exploração do carvão. Problemas foram se acumulando até que a proposta de privatização emergisse como solução (RABELO, Giani. 2004, p. 299-300).

Figura 80 - Conflito entre policiais militares e mineiros no centro de Criciúma durante a greve geral de 1988.

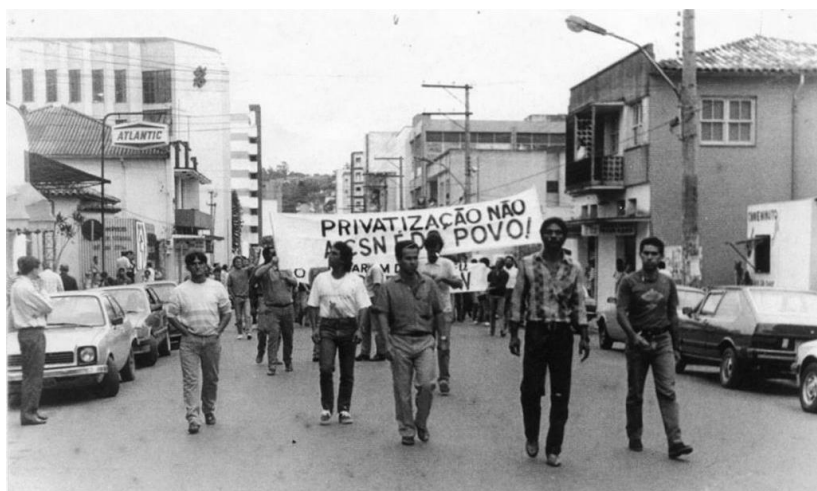


Fonte: Acervo do Sindicato dos Mineiros de Criciúma

A insegurança no quadro sócio-econômico se intensificou no decorrer da década até que, em 17 de setembro de 1990, já sob o governo do presidente Collor de Melo, foi editada a Portaria Ministerial

nº 801, que definia a saída total do governo no gerenciamento da mineração. Tratava-se, evidentemente, de um marco simbólico para a consolidação do Estado neoliberal e para o fim de um ciclo de desenvolvimento, o que repercutiu como um golpe à economia carbonífera e a todos dela dependentes. Afetou o desempenho das administrações municipais, diminuiu a circulação de dinheiro, enfraqueceu toda a rede de atividades de comércio e serviços e pôs em crise a economia doméstica, até então comumente dependente da remuneração do homem. No capítulo seguinte, sob a conjuntura da urbanização, serão analisadas as repercussões do neoliberalismo sobre a produção da centralidade de Criciúma de 1990 até a atualidade, quando, diante da crise sem precedentes, a cidade improvisa na economia e nas dinâmicas espaciais.

Figura 81 - "Privatização não. A CSN é do povo!"



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma

5.

O NEOLIBERALISMO E SUAS INFLUÊNCIAS NA URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA DO CENTRO DE CRICIÚMA (1990 - 2015)



5.1 CRICIÚMA, O PÓS-MODERNISMO E O NEOLIBERALISMO

Figura 82 - Representação de Criciúma no período neoliberal.



Fonte: elaborado pelo autor

Áreas verticalizadas por todo o centro urbano, ora em composição com os espaços públicos renovados nos anos 1970 e 1980, ora simplesmente alheias à disponibilidade de infraestrutura necessária e ao tratamento paisagístico adequado; torres com mais de 10 pavimentos fragmentando conjuntos paisagísticos importantes, às vezes em substituição a sobrados históricos demolidos na calada da noite e sem quaisquer respostas efetivas da administração pública; arquitetura empobrecida, adornada de modismos passageiros estritamente comerciais; a estética do consumo, ausente de releituras históricas, ditada por interesses imobiliários e pela avassaladora cultura de massa; descaracterizações de todos os tipos e poluição visual com recursos publicitários cada vez mais invasivos, que privatizam e reivindicam para si toda a atenção do espaço público. Cenas cotidianas da cidade emergente, subespaço da periferia do mundo capitalista, onde a população é mais vulnerável às crises econômicas e às ações do Estado corporativista. Aspectos ambientais da falta de controle sobre a expansão da cidade, em que as novas gerações de prédios e intervenções, sempre mais impactantes, não complementam, mas sufocam as referências históricas e tomam para si, apesar de sua pobreza arquitetônica, o protagonismo na paisagem.

As situações acima, tão comuns a todas as cidades brasileiras, sintetizam parte das transformações que vêm ocorrendo nas últimas décadas sobre o espaço urbano de Criciúma. De certo modo, são interferências do processo de globalização, reações do espaço habitável a um conjunto de fatores que dominaram as pautas econômicas e políticas do mundo, especialmente entre os anos 1970 e 1990. Primeiramente, num contexto de oposição aos movimentos políticos totalitários do século XX e também em alusão às dinâmicas do capitalismo avançado, difundiram-se as qualidades do movimento pós-moderno na vida do homem e nas formas urbanas, apregoando valores

de liberdade associados a práticas consumistas, fragmentárias e efêmeras (HARVEY, 2007). Não se tratava de um quadro local, mas a mistura entre as novas demandas sociais com a desigualdade de renda no Brasil, com a substituição da mão-de-obra humana por sistemas automatizados, com o recuo de políticas públicas de caráter social e a desregulamentação total da economia carbonífera, conduziu à formação de dinâmicas espaciais bem específicas para Criciúma, as quais eram, em síntese, o reflexo da penúria social num processo de mudanças extremamente agressivo.

A título de conceito, faz-se necessário considerar que ao dispor de ideais racionalistas e tecnicistas desde o funcionamento da casa à concepção de cidade, o movimento moderno propôs soluções espaciais para os dilemas do capitalismo industrial do século XX, para o crescimento explosivo da urbanização e para o contexto geopolítico da reconstrução das cidades européias arrasadas no pós-guerra. Também fez sentido, mesmo que em contraponto às proposições utópicas de seus idealizadores, como representação do poder e da organização de estados e alinhamentos políticos autoritários. Tratava-se de uma interpretação da sociedade industrial repercutida em propostas urbanas abrangentes e racionais, idealizadas com as possibilidades inéditas de escala, de adensamento e de formas. O pós-modernismo, por outro lado, conforme Harvey (2007), rompe a concepção moderna de pensar a cidade em planos de larga escala, alinhados a um quadro ideológico comum.

Verifica-se, sobretudo, que os pós-modernistas se afastam de modo radical das concepções modernistas sobre como considerar o espaço. Enquanto os modernistas vêem o espaço como algo a ser moldado para propósitos sociais e, portanto, sempre subserviente à construção de um projeto social, os pós-modernistas o vêem como coisa independente e autônoma a ser moldada segundo objetivos e princípios estéticos que não têm necessariamente nenhuma relação com algum objetivo social abrangente, salvo, talvez, a consecução da intemporalidade e da beleza "desinteressada" com fins em si mesmas (HARVEY, David. 2007, p. 69).

No contexto brasileiro, as interpretações do urbanismo modernista se difundiam concomitantes ao desenvolvimento da indústria nacional e à construção da imagem de uma nação moderna, gerida por

um estado forte e ideologicamente desenvolvimentista. Especialmente entre as décadas de 1950 e 1980, quando o país passava por um vigoroso processo de expansão das cidades, intervenções espaciais absolutamente impactantes eram inseridas à vida urbana como símbolo de progresso e como solução para conflitos cotidianos. Nessas dinâmicas, por mais que se reconheça o envolvimento do capital imobiliário especulativo e de relações públicas estritamente corporativistas, não se pode desconsiderar, mesmo que estivesse restrito apenas a uma construção ideológica destoante da realidade, que o desenvolvimento econômico simulava no horizonte o projeto de um país moderno, a expectativa de um amanhã mais promissor.

Foi nessa ambiência que foi aplicada, à sua escala, um conjunto de experiências urbanísticas modernas para Criciúma, simultâneas ao momento de diversificação da economia local, quando despontam da cidade alguns dos maiores conglomerados industriais do país. Tratava-se da espacialização de respostas aos novos padrões de mobilidade, à visão negativa dos passivos ecológicos do extrativismo mineral e à matriz econômica que se tornava a cada dia mais complexa. Idealizada pela elite política local, a construção da imagem de uma cidade dinâmica foi tomando formas, ainda que de modo fragmentado, através da sequência de obras públicas entre o fim dos anos 1960 e a primeira metade da década de 1980, as quais definitivamente reestruturaram o sistema viário e a paisagem, consolidaram novas imagens simbólicas e até mesmo interferiram nas relações sociais, no acesso à cultura erudita e na construção de abstrações da cidadania junto à arquitetura cívica moderna. A partir daí, com as sucessivas crises provocadas pela recessão econômica e pelas políticas neoliberais, o poder de atuação da administração pública como agente direta da renovação do espaço urbano ficou comprometido diante da redução da arrecadação, das incertezas no quadro político nacional e da formação de graves passivos sociais frente às milhares de demissões. Rompia-se com a continuidade das renovações modernas de caráter público sobre o espaço urbano. Era o desfecho de um período onde o Estado conduzia, apesar de todo o jogo de interferências do capitalismo monopolista, a espacialização de experiências urbanas de vanguarda, a importação e a adaptação de imagens da vida urbana contemporânea.

De 1990 em diante, não foram poucas as consequências sociais da desarticulação total da mineração de carvão, da recessão econômica nos primeiros anos da década e das alterações nos sistemas de produção dos demais segmentos industriais. A inviabilidade financeira das maiores carboníferas refletiu repentinamente em demissões em massa

traumáticas, especialmente violentas para com os trabalhadores que, sob os estímulos governamentais, abandonaram o campo e dedicaram a vida ao carvão com fins de sustento do lar. O registro da evolução da mão-de-obra aponta um decréscimo de 13.735 trabalhadores empregados nas companhias carboníferas no ano de 1989 para apenas 4.632 em 1990, o que significou a impressionante perda de aproximadamente dois terços da massa assalariada. Além das minas, toda a rede regional da mineração foi comprometida, a exemplo do Porto de Imbituba e da estrada de ferro, alastrando o rastro de instabilidade por todo o Sul Catarinense. Como agravante do quadro social, o efetivo continuou a retrair nos anos seguintes, mantendo-se até hoje entre três e quatro mil operários.

Tabela 2 - Mão-de-obra empregada na indústria carbonífera de Santa Catarina entre 1970 e 1995

ANO	EMPREGOS	ANO	EMPREGOS
1970	6.000	1993	3.558
1979	8.192	1994	3.275
1980	10.863	1995	3.210
1981	9.322	2000	3.623*
1982	10.147	2001	3.191*
1985	10.536	2002	3.407*
1987	9.129	2003	3.269*
1988	12.785	2007	3.949*
1989	13.735	2008	4.725*
1990	4.632	2011	3.844*
1991	4.412	2012	4.042*
1992	3.453	2013	4.194*

Fonte: SANTOS, M., 1995, p. 154; *Dados do Siecesc

Além da mineração, também foi atingido pelas adversidades econômicas da década de 1980 o setor cerâmico, protagonista da diversificação industrial de Criciúma. Segundo Maurício A. Santos (1995), o setor desenvolvido na região desde meados dos anos 1950 foi impulsionado com a criação do BNH nos anos 1970 e, posteriormente, com o aumento nos financiamentos para o desenvolvimento do setor da construção civil no país. Com a consolidação das cerâmicas, a dinâmica de monopolização do capital possibilitou o processo de concentração e de aquisições, formando grandes conglomerados industriais, dos quais destacaram-se os grupos Cecrisa e Eliane (GOULARTI F., 2002). No

início da década de 1980, o setor sofreu perdas com a recessão econômica e com a diminuição das políticas públicas para habitação através da extinção do BNH e da menor oferta de financiamentos por intermédio do Sistema Financeiro de Habitação, o que retraiu a produção de moradias. A alternativa encontrada para enfrentar a crise interna foi investir nas exportações e, para isso, visando a adaptação às exigências de preço e qualidade na concorrência internacional, incorporaram novas tecnologias de produção. “Quando os novos equipamentos, máquinas e insumos eram difundidos na Europa, rapidamente eram alocados nas cerâmicas catarinenses” (GOULARTI F., 2002, p. 338). A dinâmica de exportações foi fundamental para que o setor crescesse a 10% ao ano a partir de 1985 até que, sob o governo Collor, fosse novamente golpeado por um profundo desaquecimento. Em 1990, ano em que a queda na produção de revestimentos foi de 24% em relação a 1989, cinco das oito empresas do Grupo Cecrisa, na época o maior conglomerado cerâmico do mundo, com sede em Criciúma, entraram com pedido de concordata (SANTOS, M., 1995).

Sem sombra de dúvidas, a extinção do BNH, sem que criasse outro organismo de financiamento que o substituísse, os sucessivos choques, que só serviram para desorganizar a economia nacional, o desemprego e o baixíssimo poder aquisitivo da população, que golpeou a construção civil e toda a cadeia produtiva a ela relacionada, estão na base da crise da Indústria Cerâmica (SANTOS, Maurício A., 1995, p. 97).

Tabela 3 - Empregos em algumas das indústrias cerâmicas de Santa Catarina

Ano	Solar	De Lucca	Vectra	Ceusa	Eliane	Total
1985	110	-	120	348	3.091	3.669
1986	117	-	200	388	3.631	4.336
1987	125	-	200	400	4.032	4.757
1988	117	-	230	472	4.478	5.297
1989	117	291	300	491	4.585	5.784
1990	110	370	300	260	3.466	4.506
1991	100	359	300	150	3.489	4.398
1992	96	348	300	146	2.924	3.814
1993	92	320	300	174	2.314	3.200
1994	75	310	300	175	2.110	2.970

Fonte: Sindiceram *apud* SANTOS, M., 1995, p. 165

Tal como na mineração, embora com menor intensidade, a tabela acima demonstra que o número de postos de trabalho na indústria cerâmica da região de Criciúma aumentou na década de 1980 até a repentina queda no ano de 1990, quando a crise interna sem precedentes afetou gravemente o rendimento da construção civil. É importante ressaltar, para este caso, que a contínua e acelerada atualização tecnológica elevava a produtividade das fábricas ao mesmo tempo em que encolhia o efetivo. Como respaldo a este aspecto, registra-se que em Santa Catarina a produtividade média da indústria cerâmica no ano de 1982 era de 4,73 mil m² por homem, enquanto que em 1994 o mesmo índice saltara para 12,58 (GOULARTI F., 2002). Sobre a busca constante pela produtividade, Braverman (1977, p. 178) considera que "é inerente a cada empresa capitalista, em virtude de seu propósito como organização para expansão do capital; é, ademais, imposto aos retardatários pelas ameaças de concorrência nacional e internacional". Para isso, é instrumento a automação da produção, sobre a qual conclui:

Nesta sequência móvel, o desenvolvimento da tecnologia assume uma arremetida impetuosa na qual os efeitos sociais são amplamente desconsiderados, as prioridades são fixadas apenas pelo critério da lucratividade, e a distribuição equânime, assimilação sensata e apropriação seletiva dos frutos da ciência, considerada do ponto de vista social, permanecem como visões de idealistas desamparados. Cada avanço na produtividade reduz o número dos trabalhadores realmente produtivos, amplia o número dos trabalhadores que ficam disponíveis para serem utilizados nas lutas entre empresas pela distribuição do excedente, aumenta a utilização do trabalho em empregos ociosos ou nenhum emprego, e dá a toda sociedade a forma de uma pirâmide invertida que repousa em uma base cada vez menor de trabalho útil (BRAVERMAN, Harry. 1977, p. 178-179).

A crise que retraía os dois maiores segmentos econômicos de Criciúma imediatamente afetava uma série de setores correlacionados, geralmente fornecedores de matéria-prima, insumos, peças e maquinários. Exemplo para este caso é o da indústria metal-mecânica, responsável pela produção de equipamentos para as companhias carboníferas e demais fábricas da região, que teve seu quadro de

empregos reduzido de aproximadamente 4.500 trabalhadores em janeiro de 1990 para apenas 3.000 em dezembro do mesmo ano (PIMENTA, 1999). No fim da cadeia econômica, conta-se que a rede de comércio varejista do centro da cidade, diretamente afetada pelo poder de compra da população, também sentiu os efeitos dos desempregos e da cautela de gastos frente ao ambiente de instabilidade.

O saldo negativo da desestruturação nos principais segmentos produtivos se espalhou dos traumas na esfera social aos passivos ecológicos de difícil reversão, tratados até hoje como cicatrizes de um passado de grande acumulação de riquezas. A população de Criciúma e demais municípios da bacia carbonífera rapidamente se viu mais empobrecida e pressionada a se adaptar a novas modalidades econômicas, ao surgimento de novas atividades, o que não se tratava de uma tarefa fácil, especialmente para as famílias até então sustentadas unicamente pelo salário do homem na mina de carvão. Diante da crise e das dificuldades domésticas, a economia se reverte e novos nichos econômicos se difundem como alternativas, refletindo-se na configuração do espaço urbano e na construção da paisagem da década de 1990.

5.2 A INDÚSTRIA DO VESTUÁRIO COMO ALTERNATIVA

No *hall* das novas atividades, destaca-se a indústria do vestuário, que se desenvolvia simultânea à crise através da abertura de centenas de facções, ora empresas de médio porte, ora pequenas e rudimentares instalações fabris de administração familiar. Tratava-se da manifestação localizada da dinâmica de abertura de mercado para a importação de similares têxteis, o que castigou a lucratividade de grandes companhias exportadoras, geralmente com sedes em São Paulo ou no vale têxtil catarinense, em cidades como Blumenau e Joinville. Como estratégia para a redução de custos, optou-se pela desverticalização das relações de produção por intermédio de contratos de trabalho cada vez mais flexíveis e completamente destoantes da austeridade do modelo fordista. Gradativamente, diante de um território cada vez mais fluído, observa-se a diluição das atividades têxteis para outras regiões produtivas, das quais se destacava Criciúma, que, desde os anos 1970, sob o contexto da diversificação das atividades econômicas, já se consolidava como um pólo de confecção de *jeans*. O modelo de produção passou a reorganizar, portanto, os espaços regionais, substituindo os investimentos em capital fixo por um sistema produtivo desintegrado, mais flexível, menos vulnerável à instabilidade

dos mercados e que, simultaneamente, possibilitou o mínimo de competitividade internacional (PIMENTA, 1997).

A partir de 1990, o passivo social da desregulamentação da mineração de carvão, a mão-de-obra barata e abundante e a falta de possibilidades de emprego em outros segmentos tradicionais de Criciúma produziram um ambiente propício para a assimilação de relações de trabalho flexíveis, com menor remuneração e mais lucrativas para as grandes empresas. Criou-se, desse modo, uma rede de subempregos dominada por terceirizações, em que a grande marca dominadora do mercado têxtil sistematiza a produção com vistas ao mercado internacional através da contratação de indústrias de médio porte regionais, que, por sua vez, se serviam de centenas de pequenos ateliês domésticos para o desenvolvimento de tarefas específicas. Em alguns casos, as maiores empresas locais demitiam e estimulavam suas funcionárias a constituírem facções próprias, geralmente arranjadas em cômodos pequenos e improvisados junto à residência da família, onde acumulavam as responsabilidades domiciliares cotidianas de manutenção da casa e cuidado dos filhos ao ritmo impositivo do trabalho rudimentar nas máquinas de costura (PIMENTA, 1999). Sob a reorganização do regime produtivo, os números do setor se multiplicam no extremo sul do estado: em 1980, eram aproximadamente 60 empresas, que empregavam 1.200 trabalhadores; em 1992 a quantidade de empresas passou para 380 e o de trabalhadores para 35.000; no ano 2000 já totalizavam, respectivamente, 480 empresas e 44.000 trabalhadores (GOULARTI F., 2002). Em 2015, segundo informações da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico da Prefeitura Municipal de Criciúma, o setor é o segundo maior gerador de empregos na região.

Sustentam a rede produtiva a falta compromissos trabalhistas constituídos, a frágil concepção de cidadania, a força de trabalho predominantemente feminina, o rompimento da fábrica como ambiente coletivo de politização e o isolamento e desarticulação da classe, que fragilizava e tornava mais confusas quaisquer tentativas de organização de trabalhadores. Tal como discute Harvey (2007, p. 146), "a luta contra a exploração capitalista na fábrica é bem diferente da luta contra um pai ou tio que organiza o trabalho familiar num esquema de exploração altamente disciplinado e competitivo que atende às encomendas do capital multinacional". Posteriormente, complementa:

Não apenas as novas estruturas do mercado de trabalho facilitam muito a exploração da força de

trabalho das mulheres em ocupações de tempo parcial, substituindo assim trabalhadores homens centrais melhor remunerados e menos facilmente demitíveis pelo trabalho feminino mal pago, como o retorno dos sistemas de práticas e trabalhos de cunho patriarcal feitos em casa (HARVEY, David. 2007, p. 146).

O sistema de acumulação flexível espalha o setor têxtil por todo o espaço regional, especialmente no perímetro urbano de Criciúma, de modo a facilitar o fluxo de pessoas e de mercadorias, cada vez mais diversificado e complexo. Como numa organização hierárquica bem definida, as plantas fabris de médio porte são implantadas nas proximidades do centro urbano ou nas zonas industriais periféricas, geralmente de fácil acesso, centralizadoras da mão-de-obra terceirizada que se dispersa por todos os bairros da extensa periferia da cidade e pela rede urbana do entorno.

A questão que se coloca é que apesar da eclosão de atividades pouco tradicionais na economia regional, a ambiência de flexibilização e de desvalorização salarial nos diversos setores industriais, o grande contingente de desempregados, a expectativa profissional pouco promissora e, em muitos casos, a substituição da participação do homem no sustento do lar pelos rendimentos do ateliê doméstico administrado pela mulher, criavam situações incômodas, de ceticismo quanto ao surgimento de possibilidades para a melhoria de vida na região. Não é possível generalizar cada situação para todas as famílias, mas pode-se dizer que as consequências negativas do momento econômico eram sentidas em todas as cidades carboníferas, com mais ou menos intensidade. Aos poucos, somando-se o esgotamento da economia regional ao contexto da recessão e às sucessivas e ineficazes políticas de estabilização monetária por parte do governo federal, desenha-se a experiência de trabalho no exterior como oportunidade de melhores rendimentos para a numerosa e empobrecida classe trabalhista de Criciúma.

5.3 O SONHO AMERICANO: O FENÔMENO DA EMIGRAÇÃO EM MASSA E SEU IMPACTO SOBRE O MERCADO IMOBILIÁRIO

Não há consenso sobre as origens que possam explicar o fenômeno de emigração em massa de criciumenses para os Estados Unidos no decorrer da década de 1990. Aceita-se, no entanto, que a

imigração italiana no século XIX, responsável pela formação da rede de cidades sul catarinenses, contribuiu como estímulo para a construção de contatos com a Europa a partir das últimas décadas do século XX, quando são assinados convênios e são atualizadas as leis de regulamentação da cidadania italiana. Também se insere nesse contexto o estímulo do poder público local pelo resgate da história imigratória para a formação de novos imaginários urbanos, numa estratégia de enfraquecer a imagem de cidade do carvão construída na primeira metade do século XX (NASCIMENTO, 2012). Constrói-se, de certo modo, um movimento de retorno, em que os descendentes nascidos em Criciúma fazem o caminho inverso de seus bisavós e tataravós (ASSIS, 2011). No fim dos anos 1980, com os conflitos sociais na região e as dificuldades econômicas no Brasil, intensificou-se a procura pela dupla cidadania, que servia ao mesmo tempo como garantia de legalidade para trabalhar na Europa e como passaporte para entrar nos EUA sem os transtornos iniciais da clandestinidade.

Sob a economia instável, rapidamente criam-se redes internacionais de migração e o fluxo de criciuenses para os EUA se intensifica. A solidariedade dos que já partiram serve de estímulo para os parentes e amigos que, ainda em Criciúma, desiludidos com a falta de oportunidades de trabalho, sonham em fazer a vida na América. Os emigrantes se multiplicam ano a ano, em muitos casos aliciando-se a coiotes⁵ na tentativa de burlar a fronteira mexicana; em outros, através do visto de turista, estratégia ilegal que foi se tornando mais difícil à medida que aumentavam as restrições do serviço de imigração norte-americano aos moradores da região. Os números surpreendem: em 1999, já somavam cerca de 25 mil trabalhadores nos EUA (VERANO; BUCHALLA, 1999), o que correspondia, naquele ano, a aproximadamente 8% da população de brasileiros naquele país; posteriormente, já no ano de 2006, segundo estimativa da Diocese de Criciúma, cerca de 56 mil habitantes da região estavam residindo no exterior⁶.

⁵ Coiote, para o caso da região de Criciúma, é o nome dado aos atravessadores que prestam apoio aos emigrantes na tentativa de cruzar, principalmente, a fronteira do México com os EUA. Em alguns casos, organizam-se em redes internacionais clandestinas que mercantilizam auxílio para a travessia e para a chegada à cidade norte-americana de destino.

⁶ *apud* SANTOS, Gislaíne. A reconfiguração das heranças territoriais no processo migratório. Geotextos, vol. 5, n. 1, p. 13-36, 2009.

De modo geral, os criciumenses que buscavam trabalho na Europa e América do Norte ocupavam empregos e subempregos de menor remuneração no país de destino, onde geralmente permaneciam, no mínimo, por três anos, ganhando em média entre 1.500 e 2.000 dólares por mês em regimes de trabalho exaustivos, de aproximadamente 15 horas/dia (VERANO; BUCHALLA, 1999). Diaristas, babás e cuidadoras de idosos, garçons e lavadores de prato em restaurantes, atendentes em lanchonetes *fast-food*, operários da construção civil, vendedores no comércio varejista. O que conseguiam guardar do salário era enviado para a cidade de origem através de serviços de câmbio ou por intermédio de amigos e parentes que, ora ou outra, voltavam ao Brasil para rever a família. Em função dos riscos, da cultura de valorização dos laços familiares e do custo da viagem, era comum que a esposa e os filhos continuassem no Brasil, administrando as remessas de dólares. Tratava-se, para essas situações, de uma forma de sustentar o lar, de aplicar em novos investimentos e de complementar a renda da mulher, geralmente menor remunerada se comparada a do homem.

Tamanha dinâmica, sempre crescente, foi tecendo relações transnacionais que passaram a compor o cotidiano da cidade. Os serviços de apoio ao contato entre os emigrados e suas famílias no Brasil se multiplicavam: nos veículos de imprensa local, frequentemente abriam-se espaços para a divulgação de notícias de Boston/MA, cidade norte-americana que concentrou a maioria dos migrantes catarinenses; lojas do varejo, como a Damyller, chegavam a abrir filiais no exterior voltadas para o público brasileiro; para assistência religiosa, párcos locais se deslocavam à região de Boston; para as transações, serviços de doleiro em casas de comércio das duas cidades auxiliavam no envio dos rendimentos; para o idioma, abriam-se cursos de inglês voltados para a migração e, para maiores informações sobre a viagem, agências de turismo davam dicas de emprego e esclareciam aos interessados os procedimentos para se instalar - mesmo que ilegalmente - no exterior. (Figura 83)

Além da influência sobre as relações sociais, a migração em massa incrementava a dinâmica especulativa na cidade, o que refletiu abruptamente na produção da paisagem urbana dos anos 1990. Na expectativa de um dia voltar ao Brasil, era prática comum a aplicação dos dólares adquiridos no exterior em imóveis em Criciúma, o que fez aquecer, em meio à instabilidade nas atividades industriais, o setor da construção civil. Seja pela compra da primeira casa própria, seja a título de investimento em apartamentos em planta, a aventura da mão-de-obra

criciumense nos Estados Unidos tornou-se, para o mercado imobiliário, sinônimo de lucros, especialmente em meados da segunda metade da década, quando o câmbio do Real se desvaloriza em relação ao Dólar e reforça ainda mais o poder de compra da população do exterior. Por ser vendido como um dos investimentos mais rentáveis e seguros no Brasil, tornou-se comum adquirir quantos imóveis fosse possível, destinando-os à locação - razão pelo alto número de apartamentos vazios no centro da cidade - enquanto, dialeticamente, diante do conjunto da expansão urbana e da produção de localizações, a própria ascensão da dinâmica especulativa os valorizava.

Figura 83 - Reportagem sobre imobiliárias criciumenses em Boston, nos EUA.

Ofertas de Criciúma em Boston

O empresário Jaci Carminati, um dos pioneiros a se transferir para Boston em 1968, está de volta aos Estados Unidos. Ele já abre todos os domingos a sua discoteca em Boston com um público majoritariamente brasileiro e da região de Criciúma. Contudo, ele não pretende ficar só neste ramo. Carminati já está alugando uma sala de um outro empresário içarense, onde vai abrir o seu escritório. "Estou comercializando imóveis de Criciúma e também consórcios", adiantou

ele. Segundo Carminati, a procura está dentro do esperado, com bons contatos e até negócios fechados. Em jornais e revistas e em alguns estabelecimentos comerciais de brasileiros, como lojas de conveniência, lanchonetes e até oficinas, pode-se observar um cartaz de Carminati comunicando o negócio.

Mas na edição número 326 de 1º de março deste ano do jornal "A Notícia", com circulação em Boston, pode-se observar que o nicho de mercado descober-

to cresce. Tanto é assim que anúncio colorido na capa destaca: "Grande opção para criciumenses nos States". O comercial mostrava a perspectiva de dois edifícios e ainda dados de uma série de apartamentos prontos para morar em Criciúma e outros imóveis no Balneário Rincão. Os contatos poderiam ser efetuados via e-mail, home page e telefones nos Estados Unidos e em Criciúma.

Leia, segunda-feira, as notícias e a comunicação com a terra natal.

Fonte: Jornal da Manhã, Suplemento Especial, 1º de set. 2003

À medida que se tornava mais complexo, o setor imobiliário conquistava maior espaço na matriz econômica da cidade. Novos agentes imobiliários se formavam, novos empreendedores se lançavam no mercado e empresas já estabelecidas desde o fim dos anos 1970 e primeira metade da década de 1980, quando se dependia dos financiamentos estatais para habitação, ganharam novo fôlego. É o caso da Construtora Corbetta, que atua no mercado de Criciúma desde 1978 e que manteve até metade dos anos 1990 uma média de três edifícios

entregues por ano; em 2002, esse número já havia subido para nove. Outro nome importante do setor imobiliário regional é a Construtora Fontana, fundada em 1986 e que, até 1997, registrava um inexpressivo número de obras entregues; a partir de 2000, manteve o patamar de ao menos cinco ou seis entregas anuais (Figura 84). A Criciúma Construções, que encerrou suas atividades em 2014, entrou no ramo da construção civil em 1993; tornou-se, anos mais tarde, a maior empresa do segmento na Região Sul do país, segundo sucessivos rankings do ITC⁷. Além destas, o mercado imobiliário local é composto por outras tantas empresas fundadas entre as décadas de 1980 e 1990 e que, até metade dos anos 2000, atribuíam parte significativa de seu faturamento aos investimentos da população residente no exterior. O volume crescente de investimentos estimulou a expansão geográfica do setor, levando suas empresas à conquista de mercados mais consolidados, em cidades mais populosas e com maior poder aquisitivo, a exemplo da Grande Florianópolis e da região metropolitana de Porto Alegre.

Figura 84 - Anúncio da Construtora Fontana em jornal impresso de Criciúma.



Fonte: Jornal da Manhã, Suplemento Especial, 1º de set. 2003

Não se pode afirmar que a efervescência da construção civil de Criciúma é atribuição exclusiva do movimento emigratório. Apesar da crise, a cidade readaptou-se a novos setores produtivos e a dinâmica de acumulação do capital foi reforçada diante da atualização tecnológica em seu parque industrial. Considera-se, no entanto, que foi a relação transnacional dos migrantes com a cidade a maior responsável por atribuir ao setor imobiliário uma inédita posição de destaque na matriz econômica. Amortizou a crise dos anos 1990 através da geração de impostos, da circulação de capital e da absorção de parte da mão-de-obra excedente que permaneceu na cidade. Por outro lado, deve-se considerar que seu vertiginoso crescimento ampliou suas influências sobre a produção do espaço urbano e sobre as políticas públicas,

⁷ ITC - Inteligência Empresarial da Construção - é uma empresa do segmento imobiliário paulista que anualmente publica o ranking das cem maiores construtoras do setor no Brasil.

impondo à coletividade, em diversas ocasiões, o reforço de desigualdades, agressões ao espaço público e intervenções irreversíveis à paisagem.

5.4 O CAPITAL IMOBILIÁRIO E A CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO DE CENTRALIDADE A PARTIR DO PLANO DIRETOR DE 1984

A exportação em massa de mão-de-obra para a Europa e os EUA foi uma singularidade da evolução econômica de Criciúma, historicamente dependente, seja de modo direto ou indireto, do protecionismo à concorrência internacional e dos financiamentos estatais à habitação. A repentina desregulamentação exercida pelo Estado golpeou os principais setores produtivos, razões históricas de identidades e especificidades regionais, que se reorganizaram e motivaram uma traumática crise social. Da adversidade, a migração surge como fenômeno demográfico e como parte de uma nova fase econômica que, tal como nos processos antecedentes, registrou sobre o espaço urbano as lógicas, as formas e os símbolos de sua época. Paradoxo ao seu caráter de fenômeno, a migração reestrutura e faz avançar, a níveis inéditos, o setor imobiliário, protagonista de um processo comum a todas as cidades brasileiras: o da renovação e homogeneização das paisagens centrais, com a demolição de conjuntos arquitetônicos de relevância patrimonial e de vínculos identitários historicamente estabelecidos.

Foi neste contexto que a centralidade de Criciúma dos anos 1990 foi se configurando sob o exercício de pressões cada vez mais agressivas de promotores imobiliários e de proprietários fundiários. Se na periferia multiplicavam-se os desmembramentos e a abertura de loteamentos nas franjas da malha viária estabelecida, o modelo de ocupação verticalizado, regulamentado pelo Plano Diretor de 1984, foi conduzindo a renovação arquitetônica nos bairros melhor servidos pelas atividades centrais, mas sem que houvesse adequações suficientes na infraestrutura pré-existente ou melhorias sobre o espaço público para comportar o adensamento populacional proposto. Para essas áreas, que contornavam o centro simbólico e se caracterizavam pela predominância residencial unifamiliar, o zoneamento de 1984 reforçava o caráter multifamiliar ao restringir outros usos e ao aumentar o potencial construtivo, se comparado ao Plano Diretor de 1973. O predomínio de Índices de Aproveitamento (IA) 4 e 5 e de gabaritos de 8 e 12 pavimentos estimularam, até o fim dos anos 1990, uma crescente uniformização paisagística em áreas com necessidades distintas.

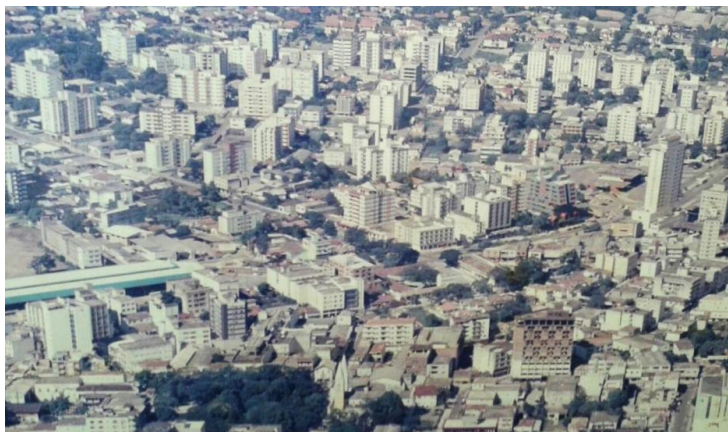
A demanda crescente por apartamentos baratos, geralmente adquiridos a título de investimento pelos trabalhadores residentes no exterior, estimulou o adensamento dos bairros na margem sul da Avenida Centenário, o “lado de lá” do centro da cidade, onde os lotes tinham, em média, menor valor de mercado do que na margem norte da via. Atribuía-se tal diferença, primeiramente, à lógica da participação do Estado como provedor de serviços públicos (LOJKINE, 1997), que distribuiu de modo diferenciado as estruturas urbanas entre o centro e a periferia e, por fim, entre as próprias áreas centrais. Em segundo lugar, ao desprestígio historicamente construído no imaginário urbano para com os bairros localizados na parte sul da Centenário, ainda que essa barreira psicológica tenha sido parcialmente desconstruída por alterações no sistema viário. Por último, atenta-se ao fato de que as melhores localizações, com os lotes mais valorizados, foram constituídas ao longo de movimentos de urbanização quase seculares, alimentados pelo processo de acumulação de capital, pela distribuição desigual de equipamentos urbanos e pela segregação das elites locais, a exemplo do perímetro residencial da Praça do Congresso.

Em síntese, o adensamento populacional foi intensificado no Bairro Comerciário, porque este atendia aos anseios de uma importante fatia de investidores do mercado local, formada principalmente pelos emigrantes, por famílias de classe média que se mudavam de bairros periféricos ou de municípios menores e por empresários ou profissionais bem remunerados que adquiriam imóveis baratos a título de investimento. Tratava-se de uma lógica, até certo ponto, independente da ação direta do Estado, visto que as péssimas condições ambientais da urbanização de característica periférica, aspecto registrado em fotografias do Bairro Comerciário entre as décadas de 1970 e 1980, foram mantidas, apesar da crescente demanda populacional. Ocupou-se todo o espaço privado sem que houvesse investimentos públicos para a garantia de um mínimo de qualidade ambiental ou ao menos um efetivo trabalho para a ampliação das instalações urbanas, para a construção de passeios padronizados ou para antecipar a reserva de espaços coletivos. Indiretamente, no entanto, a terra urbana se valorizava pela produção da localização, que, no conjunto da cidade, era influenciada especialmente pelas limitações do poder público municipal para administrar a questão da periferização, resultante da combinação da lógica especulativa com a ocupação de característica empobrecida nos parcelamentos de terra de propriedade das companhias carboníferas.

Além da valorização fundiária promovida pela demanda transnacional por imóveis e pela relação de oposição entre centro e

periferia, também fazem parte do contexto de verticalização do Bairro Comerciário o aumento populacional da cidade - em 1991, eram 146.162 habitantes; em 1996, eram 159.101; e em 2000, 170.420, segundo o IBGE - e a implantação de uma variedade maior de estabelecimentos de serviços qualificados, a exemplo de *pubs* noturnos e restaurantes, que se multiplicavam acompanhando a consolidação do adensamento. O resultado desse conjunto de situações é que já na segunda metade da década de 1990, como mostra a Figura 85, a verticalização se tornava o aspecto paisagístico preponderante no então "lado de lá", margem sul da Avenida Centenário.

Figura 85 - A paisagem da Av. Centenário na segunda metade dos anos 1990



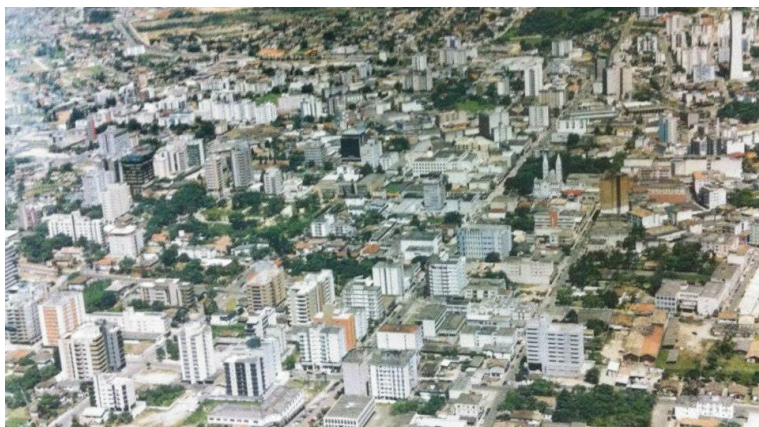
Fonte: Osmar Zappellini / Prefeitura Municipal de Criciúma

Assim como nos bairros da margem sul da via, a lógica especulativa reproduzia na paisagem do entorno do centro simbólico, no "lado de cá", a concepção imediatista da produção imobiliária em uma cidade que enfrentava graves situações de crise. Edifícios residenciais de 8, 10 e 12 pavimentos conduziam a renovação arquitetônica nas áreas ao norte da Praça Nereu Ramos, especialmente no perímetro entre a Praça do Congresso e as cotas mais baixas do Morro Cechinel, limite topográfico do sítio urbano central. Pela maior oferta de equipamentos coletivos, por ser área contígua ao centro simbólico sem quaisquer limitações físicas ou imaginárias, pela maior oferta de áreas verdes e pela produção histórica como espaço privilegiado, concentravam-se nesse setor os imóveis mais valorizados, geralmente adquiridos com finalidade para moradia própria. Subordinado às leis de mercado, o

processo de valorização do solo privado, que influencia o direcionamento dos investimentos públicos, acaba aprofundando as desigualdades entre centro e periferia, entre as áreas de maior e menor prestígio e a desigualdade de acesso aos serviços urbanos. Conforme Milton Santos (2009, p. 106), pode-se dizer que nesse processo "criam-se sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais".

Em poucos anos, conforme é registrado na Figura 86, datada de 1995, a lógica rentista de uso do solo tornava a paisagem das áreas de expansão do centro mais homogênea, ainda que persistissem e até acentuassem diferenças históricas na produção das localizações.

Figura 86 - A paisagem central de Criciúma em 1995



Fonte: Acervo de Mário Belolli

Além das consequências sobre a valorização fundiária, em todas as áreas de expansão próximas ao centro, o adensamento construtivo combinado à pressão do espraiamento da urbanização sobre as encostas dos morros, especialmente o Morro Cechinel e o Morro do Céu, comprometia o sistema natural de drenagem da microbacia sobre a qual toda a região central de Criciúma se desenvolveu. Nos pontos mais altos, a abertura ou consolidação de loteamentos, geralmente ocupados por construções unifamiliares de alto padrão, reduzia a área de reposição do lençol freático, comprometia nascentes, acumulava sedimentos nos córregos ao suprimir a vegetação nativa e, em alguns casos, pressionava a administração pública a canalizar córregos d'água de primeira ordem.

Esse conjunto de situações desequilibra o sistema de drenagem nas cotas mais à jusante, pois ao aumentar a velocidade natural do rio, estimula-se a formação de processos erosivos em seu leito. Nessas áreas baixas, cerca de um século de ocupação negligente aos cursos d'água, canalizando córregos, jogando lixo, desmatando vegetações ciliares e edificando sobre o leito dos rios, dificulta trabalhos de desassoreamento e compromete a eficiência da drenagem. Ao mesmo tempo, o acelerado processo de expansão no entorno do centro urbano, especialmente a partir das últimas décadas do século XX, diminui as áreas de infiltração a um ritmo incompatível com a capacidade do poder público de propor soluções, que, historicamente, têm se limitado a construção de canais auxiliares incompletos. Como consequência, multiplicou-se a frequência de enchentes no centro da cidade. Segundo Adami (2010), de 1990 a 2000 foram noticiadas nos jornais impressos de Criciúma cerca de 26 inundações, sendo 7 ocorrências em 1996, 5 em 1998 e 6 no ano 2000. O fato de que as enchentes tenham se tornado mais rotineiras a partir da segunda metade dos anos 1990 é um indício do agravamento do ciclo de drenagem provocado pelo modo de ocupação proposto.

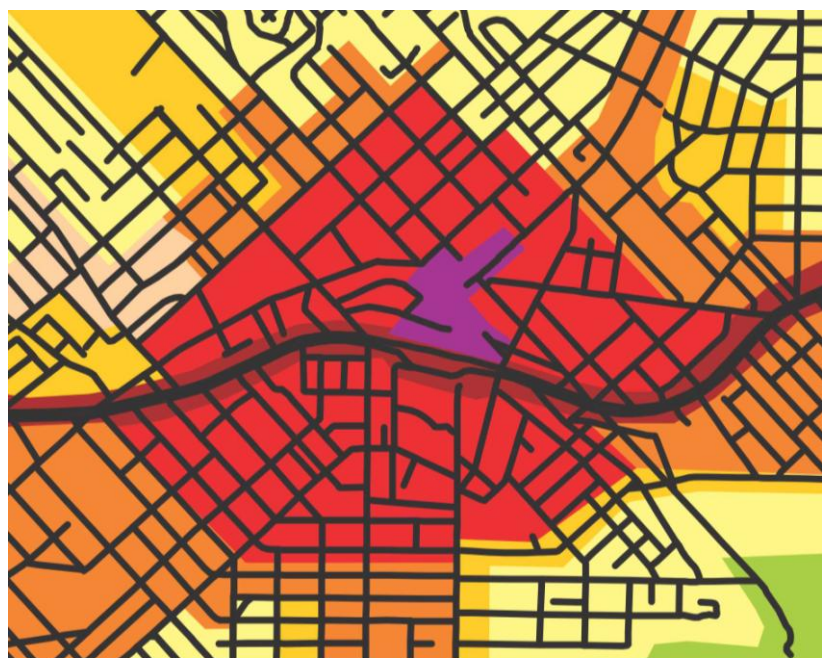
Percebe-se, portanto, que a década de 1990 esteve marcada pelo fortalecimento do setor imobiliário de Criciúma, o qual se tornava mais complexo e impactante à medida que se alimentava da formação de novos consumidores e da própria lógica de valorização do solo. Sob o olhar do mercado, negligenciavam-se dinâmicas ecológicas e sociais. Por outro lado, ao mesmo tempo em que se incrementavam as rendas fundiárias, amenizavam-se as consequências de uma década de crises ao atender novas demandas, gerar empregos e ampliar a arrecadação municipal. É por tais razões que, posteriormente, ao revisar o Plano Diretor de 1984, entre propor adequações da ocupação à vulnerabilidade ambiental do território ou estimular ainda mais a permissividade construtiva, prevaleceu a segunda opção.

5.5 A PERMISSIVIDADE DO PLANO DIRETOR DE 1999

Envolvido pela ideologia distorcida de desenvolvimento e por pressões políticas poderosas, o Estado corporativista submete a produção do espaço coletivo aos interesses do mercado imobiliário, que, cada vez mais influente, se apodera da responsabilidade de desenhar a cidade. Foi nesse contexto que foi aprovada, em 1999, uma revisão do plano diretor municipal, onde ficou explícita a pretensão de se incrementar ao máximo as possibilidades de exploração econômica do solo e de padronizar potenciais construtivos permissíveis por todo o

centro da cidade (Figura 87). A nova lei previu, por exemplo, a formação de um anel de edificações com IA 4 e até 16 pavimentos contáteis (o que exclui subsolo, garagens e 1/3 do ático) no entorno do perímetro histórico do calçadão do centro da cidade e ao longo de toda a Avenida Centenário, desde o Pinheirinho, a oeste, até a divisa com o município de Içara, na extremidade leste, margeando a Avenida Jorge Elias De Lucca - esta, um prolongamento da Centenário. Mais ainda: em volta do anel de 16 pavimentos, previu um emaranhado de zonas que, em síntese, permitiam edificações com IA 2 e 8 pavimentos contáteis, apesar de diferentes restrições de uso.

Figura 87 - Zoneamento do Plano Diretor de 1999.



- ZC 1 - IA 3 / TO 80% / 4 pavimentos
- ZC 2 - IA 4 / TO 80% base + 60% torre / 16 pavimentos
- ZM 1 - IA 4 / TO 80% base + 60% torre / 16 pavimentos
- ZM 2 - IA 2 / TO 60% / 4 pavimentos
- ZR 1 - IA 0,75 / TO 60% / 2 pavimentos
- ZR 2 - IA 1 / TO 60% / 4 pavimentos
- ZR 3 - IA 2 / TO 60% / 8 pavimentos
- Zona Especial de Preservação

Fonte: Criciúma. Lei Nº 3.900/1999 - Lei do Zoneamento de Uso do Solo

Impor o mesmo potencial construtivo de alto impacto a áreas com perfis e necessidades distintas, anulando o desenho topográfico da paisagem, dificultando a drenagem, apequenando e até mesmo estimulando a demolição de bens históricos e, por fim, comprometendo as possibilidades de adequação da estrutura urbana pelo adensamento incompatível ao sistema viário e à oferta de espaços públicos é agredir aspectos do direito à cidade, que, por sua vez, deveria ser pressuposto das legislações de regulação da ocupação. Não se trata, para este caso, de uma análise das leis urbanísticas em um período histórico longínquo, onde, ao ser compatível com sua época, o que restaria é compreender percepções arcaicas ou racionalizadas; em 1999, pelo contrário, já estava difundido no Brasil um debate sistemático sobre a preservação patrimonial em seu contexto paisagístico, sobre o meio ambiente urbano e sobre a necessidade de se rever posturas historicamente adotadas na ocupação das cidades. Na lei de 1999, não houve atenção a tais debates. Por se tratar de intervenções com consequências permanentes, a ausência de coerção do Estado às investidas das leis de mercado comprometeu, inclusive, possibilidades futuras para o planejamento do território.

Para complementar, não se pode esquecer que a legislação descompromissada com o espaço social também deriva de uma população, de certo modo, à margem da cidadania. A estrutura social oligárquica baseada no clientelismo político, a naturalização da miséria, a ausência de um sistema educacional promotor do pensamento crítico, entre outras situações, somadas ao *boom* da urbanização, à crise econômica, à precarização das relações de trabalho, ao acesso repentino ao consumo como fim em si e às instabilidades democráticas das últimas décadas do século XX ajudaram a formar no Brasil aquilo que Milton Santos (2014) define como a figura do consumidor, que toma o lugar do cidadão na construção da sociedade. E como uma sociedade de consumidores, constrói-se um individualismo feroz, fragiliza-se a solidariedade comunitária, sobrepõem-se os privilégios econômicos de grupos restritos - promotores imobiliários, por exemplo - aos direitos sociais coletivos, condena-se a cidade a um espaço fragmentado de consumo, onde o lugar do cidadão se torna cada vez menor.

O morador-cidadão, e não o proprietário-consumidor, veria a cidade como um todo, pedindo que a façam evoluir segundo um plano global, e uma lista correspondente de prioridades, em vez de se tornar egoísta local, defensor dos

interesses de bairro ou de rua, mais condizentes com o direito fetichista da propriedade que com a dignidade de viver (SANTOS, Milton, 2014, p. 157).

Limitada aos discursos e aos protocolos, à cidadania restam o preâmbulo da lei, os objetivos e as diretrizes sedutoras, mas quase sempre menosprezadas; é o consumo que, na prática, ainda que com resistências, se espacializa na cidade, se estabelece no zoneamento, no código de obras e prioriza a valorização da propriedade privada sem conciliação com o espaço público. Essas relações ficaram evidentes na ambiência urbana dos anos 1990 e no próprio Plano Diretor de 1999. Aprofundaram-se as marcas do modelo de urbanização corporativista, as quais, ironicamente, comprometiam o Artigo 2º do próprio Plano, que elenca os objetivos da legislação:

I - Buscar a melhoria da qualidade de vida da população, mediante a reestruturação urbana e rural adequada ao crescimento econômico e demográfico do município;

II - Ordenar o espaço físico territorial do município, orientando a expansão dos núcleos urbanos e preservando áreas não apropriadas para usos urbanos;

III - Garantir condições adequadas de infraestrutura e equipamentos de uso coletivo, para os terrenos destinados a receber atividades urbanas;

IV - Preservar e valorizar o patrimônio cultural e natural do município e proteger o meio ambiente através do controle do uso do solo;

V - Explicitar os critérios para que se cumpra a função social da propriedade, especialmente através da regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda, bem como o adequado aproveitamento dos vazios e dos terrenos subutilizados.

(Criciúma, Lei Nº 3.900/1999, Art. 2º).

O que significa, portanto, "buscar a melhoria da qualidade de vida da população" quando se padronizam potenciais construtivos sem analisar as condicionantes específicas de cada lugar ou quando se anulam potencialidades para o espaço público? O que representa

"preservar e valorizar o patrimônio cultural" quando se condenam os pequenos acervos da cidade (arquitetura residencial modernista, por exemplo) aos efeitos práticos do olhar renovador das leis de mercado? Do que se trata "proteger o meio ambiente através do controle do uso do solo" quando, apesar de delimitar áreas de preservação no topo dos morros, intensifica-se a ocupação em suas encostas e o assoreamento dos cursos d'água?

Longe da cidadania contida e protocolar, a liberação generalizada de coeficientes construtivos, combinada com a lógica especulativa de um mercado imobiliário aquecido, influenciou diretamente a valorização preço da terra nas áreas centrais de Criciúma. Aumentou a rentabilidade dos proprietários fundiários para negociarem seus lotes e, simultaneamente, a lucratividade de construtoras e incorporadoras pelo aumento expressivo do potencial construtivo. As formas que se desencadearam reproduzem esses movimentos econômicos. Os resultados da pressão imobiliária sobre o território são notados pelo aumento da densidade construtiva nas áreas baixas, que chegaram a ponto de tornar escassa a disponibilidade de terrenos e, ao mesmo tempo, pelo avanço da construção de edifícios residenciais de alto padrão sobre as encostas do Morro Cechinel (Figura 88).

Figura 88 - Adensamento nos morros ao redor do centro urbano



Fonte: Acervo do autor, 2015.

Observa-se, de mesmo modo, que aumentou sobre a paisagem dos bairros centrais o impacto da escala dos edifícios construídos ao longo da década de 2000. Além de se tornarem cada vez mais imponentes sobre o conjunto urbano previamente constituído, seu potencial de adensamento sobre a cidade foi incrementado pela tendência de diminuição da área privativa dos apartamentos ao se

adaptarem soluções arquitetônicas para os novos padrões de consumo e de organização da família - por exemplo, apartamentos em que não há mais despensa ou que a sala e a cozinha são conjugadas. Ressalta-se, entretanto, que não é o adensamento e muito menos uma possível concepção de cidade compacta que estimulam o desequilíbrio da vida e das funções urbanas. O prejuízo à cidade como espaço de troca e de interação acontece quando o jogo desigual de forças entre consumo e cidadania, somado à ausência de um Estado regulador, compromete, de modo autoritário, o espaço social, as heranças históricas mais importantes, o encontro urbano.

Figura 89 - Adensamento a partir do zoneamento de 1999



Fonte: Acervo do autor, 2015.

Vista de longe, a ocupação intensiva rompe o *skyline* de Criciúma (Figura 89), se espalha pelas encostas, compromete as áreas verdes e o funcionamento hidrológico⁸. No cotidiano, pelas ruas, as políticas públicas frágeis e os escassos esforços do Estado para equilibrar conflitos condenam os espaços públicos ao abandono, os conjuntos paisagísticos a fragmentações criminosas, os bens patrimoniais a demolições na calada da noite, a vida urbana à mera circulação em carros de passeio e confinamentos em condomínios residenciais ou locais de trabalho. Sob a lógica de ocupação absolutamente rentista, o equilíbrio não existe, a diversidade se desconstrói. Vozes de resistência não são ouvidas e os direitos sociais, que denotam de uma concepção urbana solidária, fragilizam-se.

⁸ A frequência e o impacto das enchentes no centro de Criciúma, que já havia aumentado ao longo na década de 1990, tornaram-se ainda maiores nos anos 2000. Por se tornarem cotidianas, os comerciantes da Praça Nereu Ramos chegam a adaptar o acesso às lojas com a fixação de barreiras para a água.

5.6 NOVO PLANO, VELHOS VÍCIOS

Amparado por diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei Federal Nº 10.257, de 10 de julho de 2001), iniciaram-se no ano de 2002 as discussões para a revisão do Plano Diretor de 1999, com prazo de conclusão para 2006 (PREIS, 2012). Tratava-se de uma exigência para regulamentar o planejamento urbano local à nova lei federal e pelo fato de que o Município de Criciúma seria cortado por aproximadamente 6 km da então duplicação do trecho Sul da BR-101, a obra rodoviária mais importante do Sul do Brasil. Na prática, o prazo foi vencido quando ainda se debatia como seria conduzido o processo participativo, sem ao menos tê-lo iniciado de modo efetivo. O desinteresse de alguns setores econômicos, a demora para a formação do Núcleo Gestor, a falta de apoio técnico e manobras de gestores públicos que, talvez por interesse em prolongar a vigência da lei de 1999 - cuja essência era extremamente permissiva - e desestimular a participação comunitária, atravancaram em anos o processo.

Finalmente, a partir de 2006, para conduzir as reuniões realizadas nas comunidades no ano seguinte, o município foi dividido em dez regiões administrativas, sendo uma delas formada pelos bairros Centro, Comerciário, Michel, São Cristóvão, Santa Bárbara e Pio Correa - o que corresponde ao recorte desta pesquisa. Nessas ocasiões, entraram em pauta as resistências ao modo de ocupação predatório que fora regulamentado pelas leis anteriores. Demandava-se por uma praça pública ou área de lazer no Bairro Comerciário e até mesmo a necessidade de reduzir o potencial construtivo nas áreas centrais, já há tempo castigadas pelo adensamento sem critérios ambientais.

Pela origem tecnocrática e absolutamente corporativista dos planos anteriores, o processo de elaboração da lei prometia ser uma experiência nova e mais participativa. No entanto, os atravancamentos do processo tornaram-no exaustivo e pouco estimulante. Entre os anos 2008 e 2009, as definições da minuta foram elaboradas através de proposições e discussões entre Codepla⁹, núcleos Gestor e Executor,

⁹ A CODEPLA - Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma - foi uma empresa pública criada em 1978 vinculada à Prefeitura Municipal. Tinha como finalidade o planejamento do espaço urbano e o controle de atividades de incentivo ao desenvolvimento do município. Sob o quadro de diminuição das políticas públicas de urbanização, foi extinta na gestão de Clésio Salvaro (PSDB / de 2009 a 2012) e posteriormente reduzida a uma secretaria da administração municipal.

Conselho da Cidade, Delegados das regiões administrativas e uma empresa externa contratada para prestar assessoria. A proposta resultante foi encaminhada à Câmara de Vereadores em dezembro de 2009, onde ficou engavetada até abril do ano seguinte e, segundo acusações dos Delegados (PREIS, 2012), também indevidamente alterada. Ainda em 2010, os trabalhos foram novamente interrompidos em virtude das eleições e retomados no ano seguinte. Ao serem retomadas as audiências públicas no ano de 2011, quando qualquer conversa relativa ao Plano Diretor já se tornara pauta desgastada, surpreendeu o alto número de emendas apresentadas - cerca de 268 -, sendo a maioria originária de setores vinculados à construção civil. Nessas ocasiões, influenciado pelo excesso de emendas, o debate se torna explicitamente polarizado e empobrecido, resumido ao potencial construtivo em cada zona de interesse imobiliário ou a detalhes de texto que mudariam o sentido de artigos da proposta. Além disso, era também frequentemente mencionada a questão da restrição de áreas com potencial de verticalização devido a instabilidade do solo que no passado fora minerado (Anexo H).

Ao longo dessa fase final, a minuta do Plano é finalizada e encaminhada novamente à Câmara, que passa também a analisar as emendas, avaliadas uma a uma com auxílio da empresa externa que prestou assessoria no processo, a Hardt Planejamento, que deu os seguintes pareceres:

Tabela 4- Viabilidade das emendas segundo Hardt Planejamento

Proponente	Emendas	Viáveis	Com restrições	Inviáveis
Sinduscon	174	10%	86%	4%
Delegados	52	36%	60%	4%
Vereadores	24	23%	69%	8%
ACIC	14	15%	77%	8%
Particulares	4	0%	100%	0%

Fonte: Hardt Planejamento apud PREIS, Eduardo. 2012, p. 114

Seguindo pareceres da empresa de consultoria e interesses de setores econômicos influentes, a Câmara tratou de aprovar a maior parte das emendas, resultando num texto final destoando da minuta elaborada após a etapa de reuniões comunitárias. Algumas emendas continuaram a estimular, através do zoneamento permissivo, o processo de renovação de áreas históricas, a exemplo do entorno da Praça do Congresso.

Simultâneo a todo esse processo, vale ressaltar o empenho dos delegados, de professores da universidade e demais profissionais como resistência a avassaladora pressão do setor imobiliário. O recorte abaixo é de um dos panfletos distribuídos à população com o objetivo de esclarecer sobre a importância de se cobrar por uma lei que, de algum modo, respondesse aos problemas concretos da cidade e que fosse coerente às pautas levantadas nas reuniões comunitárias (Figura 90).

Figura 90 - Panfleto distribuído à população no ano de 2010



Fonte: Acervo de Marli Costa e Maurício Camara, 2010.

Após dez anos desde o início das discussões, no dia 28 de dezembro de 2012, quando as pessoas geralmente estão de férias e a cidade costuma ficar esvaziada, foi aprovado o atual plano diretor. Pouco antes, mas no mesmo mês de dezembro, os delegados promoveram na Praça Nereu Ramos um ato simbólico onde queimaram seus diplomas e divulgaram a "Carta Aberta ao Cidadão Criciumense", cujo trecho final assim dizia:

Nós, parte dos delegados do Plano Diretor Participativo, que ainda não cedemos ao cansaço

provocado por prefeito e vereadores, durante esses anos de luta inglória para fazê-los compreender que a população quer desenvolvimento sustentável e não inchaço, crescimento organizado e não amontoado de espigões, onde o respeito à natureza deve caminhar junto com os negócios e não a especulação, onde o espaço urbano deve ser planejado prioritariamente em função da vida e não da especulação e do dinheiro, decidimos queimar em praça pública o diploma que recebemos em março de 2010, anulando sua existência, como os vereadores anularam as esperanças da população em uma cidade melhor, demonstrando que nos entregaram apenas um papel, cujo conteúdo é uma grande mentira (Trecho da Carta Aberta aos Cidadãos de Criciúma, 2012 *apud* Sulinfoco, 12 dez. 2012¹⁰).

De certo modo, a lei resultante deixou claro o processo conflituoso e desgastado de uma década de discussões, assim como a imposição de interesses de setores econômicos importantes. Diminuí a permissividade construtiva em algumas áreas e trouxe avanços em relação ao plano anterior, mas continua a evidenciar o olhar especulativo sobre o espaço urbano, além de tornar mais camufladas as reais possibilidades de algumas propostas. Do ponto de vista da verticalização, como mostra a Figura 91, permanece o anel de 16 pavimentos (ZC2-16) no entorno do centro simbólico, circunscrito por um segundo anel de 8 pavimentos (em alguns casos, sobre o aclave dos morros limítrofes da bacia hidrográfica).

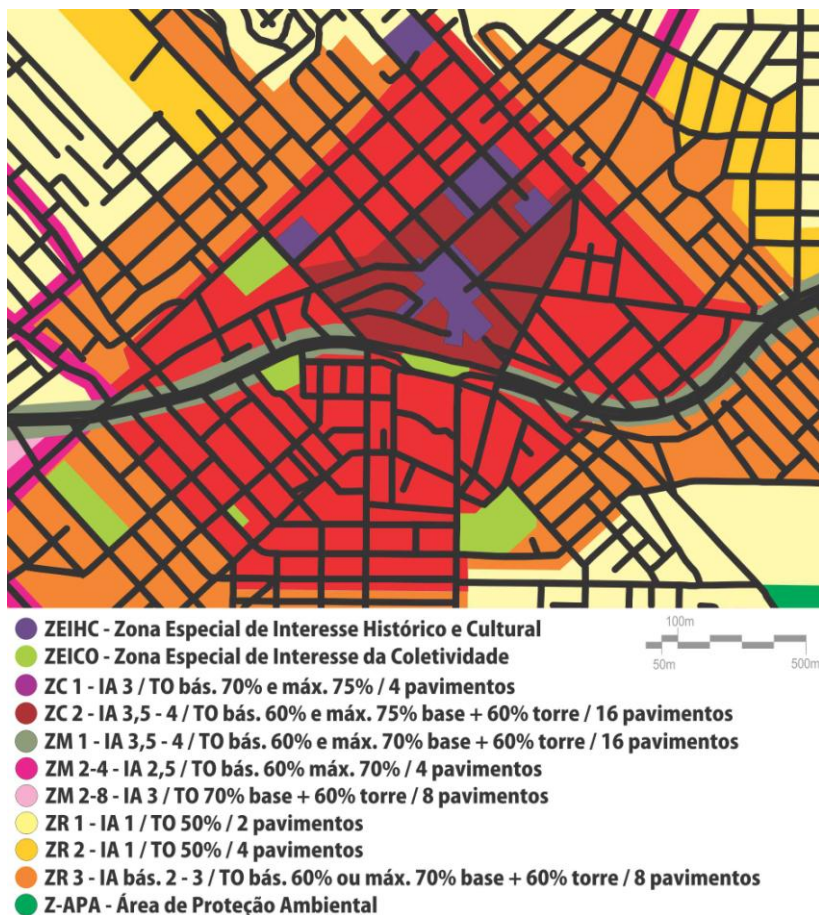
Como novidade, grandes equipamentos de uso coletivo ou vazios importantes do centro da cidade foram "congelados" e definidos como Zonas Especiais de Interesse da Coletividade (ZEICO), a exemplo da área correspondente ao Estádio Heriberto Hülse, que está sujeita ao instrumento da Operação Urbana Consorciada caso, num futuro, haja interesse em realocá-lo. Para este caso, ressalta-se que o congelamento foi inicialmente proposto no ano de 2006 pelo arquiteto Jorge Vieira, representante da UNESCO no Núcleo Gestor e, conforme Ata 019/2006¹¹,

¹⁰ . Trecho da Carta Aberta aos Cidadãos de Criciúma, 2012 *apud* Sulinfoco, 12 dez. 2012. Disponível em: <<http://www.sulinfoco.com.br/delegados-do-plano-diretor-queimam-diplomas-em-praca-publica>> Acesso em: 12 abr. 2015

¹¹ Ata 019/2006, referente à Reunião do Núcleo Gestor do Plano Diretor Participativo de Criciúma do dia 27/11/2006.

repercutiu em descontentamentos e inclusive em tentativas de boicote por parte do Sinduscon. Entende-se que, diante de um processo de elaboração lento e conflituoso e do mercado imobiliário aquecido, foi uma estratégia encontrada para não perder essas áreas para ocupações incompatíveis a seu potencial estruturador do espaço urbano. Na prática, entretanto, ficam em aberto, postergadas para decisões posteriores.

Figura 91 - Zoneamento do Plano Diretor de 2012



Fonte: Criciúma. Lei Complementar N° 095, de 28 de dezembro de 2012

O atual plano diretor de Criciúma dá continuidade à lógica rentista de produção da cidade sem maiores respostas ao meio ambiente,

à adequação das infraestruturas públicas ou à preservação das referências históricas que ainda sobrevivem sem o adequado reconhecimento. Continua a considerar, de modo geral, índices construtivos iguais para áreas com características diferenciadas, o que reflete diretamente sobre as perdas, os ganhos, a construção da paisagem. Sob a mesma lógica, regulamentou com excessiva flexibilidade instrumentos urbanísticos que tinham, já na sua origem da lei federal, natureza permissiva ou insuficientemente clara. É o caso dos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs), exigidos para condomínios multifamiliares apenas com mais de 300 unidades autônomas¹², o que desvirtua seu sentido de amenizar impactos cotidianos. As indefinições e deturpações também se estendem aos zoneamentos especiais que dão margem a surpresas posteriores, inclusive sobre áreas históricas importantes.

Pimenta considera que "o Plano Diretor possui a virtualidade da construção do espaço social, mas pode se transformar em seu contrário, dependendo da maneira como as medidas são postas e combinadas" (PIMENTA, 2013, p. 95). Deveria se tratar de um instrumento de Estado, com viés democrático, para a regulamentação do mercado e o reconhecimento de direitos sociais. Não é o caso do atual Plano Diretor de Criciúma e das legislações que o precederam. O posicionamento da Câmara de Vereadores ao distorcer o texto original discutido pela comunidade através da aprovação de emendas requeridas por proprietários de imóveis e representantes do Sinduscon deixou evidente o desinteresse político pela construção de uma proposta urbana socialmente coerente para um ambiente historicamente estabelecido.

5.7 AS AGRESSÕES AO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E ÀS PAISAGENS HISTÓRICAS DO CENTRO DE CRICIÚMA

A ausência de um autêntico poder de Estado sensível ao reconhecimento da necessidade dos diferentes vínculos históricos da cidade alimenta a agressividade da lógica especulativa. Submisso às pressões corporativistas, ao desequilíbrio do orçamento destinado aos

¹² Na minuta do Plano Diretor encaminhada à Câmara de Vereadores, a proposta era de que o EIV seria exigido para condomínios com mais de 60 unidades autônomas. Apesar da posição contrária da comunidade, dos delegados, do Núcleo Gestor e dos técnicos da Hardt Planejamento, os vereadores aprovaram emenda apresentada pelo Sinduscon, onde o EIV passou a ser exigido apenas para condomínios com mais de 300 unidades.

municípios e à concepção imediatista e provinciana de desenvolvimento, o poder público não reconhece como prioridade a preservação da grandeza dos espaços públicos e das peculiaridades da paisagem, ainda que vezes reivindicuem o contrário.

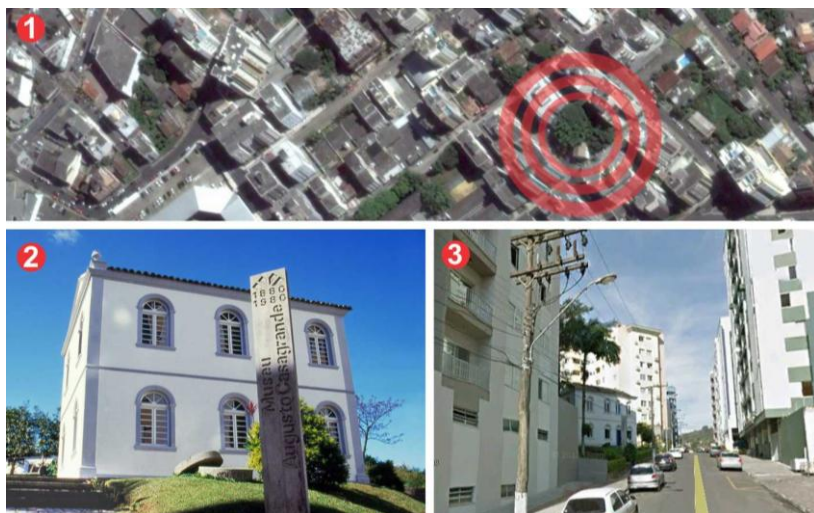
Fascinada pelo frenesi da acumulação de capital, como se numa corrida pelo ouro ou prata vista em outros núcleos coloniais latino-americanos dos séculos XVII e XVIII, Criciúma raramente demonstrou interesse em tentar preservar os signos espaciais protagonistas de sua identidade. Desde a formação dos primeiros traços do centro urbano, o desenvolvimento local esteve amplamente pautado pela ideologia do progresso, uma herança importada da Revolução Industrial e das ideias iluministas (LE GOFF, 2003), que, na periferia do mundo capitalista, numa cidade mineradora, desigual e sem as mesmas condições de instrução, restringia-se a imagens do novo, que eram substituídas logo que se tornassem obsoletas. A crença no progresso ou na modernidade e o intenso crescimento econômico, demográfico e urbano proporcionados pelo ciclo carbonífero desencadearam sucessivos processos de renovação urbana. Não houve tempo para criar vínculos fortes com a paisagem que incitassem resistências às fragmentações, e, quando criados, eram facilmente vencidos por interesses econômicos particulares e pelo vislumbre da modernidade que a pequena cidade tanto almejava. O imaginário de progresso foi assimilado como a identidade local, condenando elementos paisagísticos ao descarte assim que a representação de progresso adquirisse novas formas.

A formação de uma classe organizada de promotores imobiliários, especialmente sob o contexto de diversificação econômica, do aumento populacional, do parcelamento de grandes áreas utilizadas pelas companhias carboníferas, entre outras situações já discutidas, conduziu a cidade à reprodução sistemática da lógica especulativa, a qual atribuía em suas formas a representação contínua do progresso. O edifício que rompe a escala urbana historicamente estabelecida é o signo do novo, do crescimento econômico, do moderno em seu sentido trivial, e, portanto, admitido como realidade para qualquer cidade que se dinamiza e gera novas oportunidades. Na corrida pelo progresso transfigurado, manipulado por um conjunto de situações que o restringe de um desenvolvimento holístico da cidade, são instrumentos as legislações urbanísticas cada vez mais permissivas, a atuação corporativista do Estado e, supostamente, a visão renovadora dos próprios planejadores locais.

Em momentos de crise, essas forças se posicionam ainda mais representativas e interlocutoras do desenvolvimento. Desse modo,

reduzida a obras de circulação e ao adensamento do espaço privado sem maiores critérios, a cidade vai perdendo suas referências patrimoniais, as quais, quando não são demolidas, tornam-se imperceptíveis em meio ao emaranhado de edifícios com altos gabaritos, promovidos pela legislação urbanística. É o caso do sobrado que abriga o Museu Histórico e Geográfico Augusto Casagrande, o último remanescente da arquitetura colonial italiana no Bairro Comerciário. Construído na década de 1920 num ponto que o destacava na paisagem, foi restaurado e reinaugurado como museu municipal no ano de 1980. Amparado pelas legislações, foi engolido pela construção dos edifícios que o circundam, incompatíveis com sua escala. Hoje, praticamente ausente na paisagem, deixa de ser referencial urbano e torna-se detalhe, uma lembrança para quem percorre a Rua Cecília Darós; a espacialização do que representa, efetivamente, as políticas patrimoniais no Brasil: o objeto arquitetônico isolado, raramente contextualizado ao espaço urbano (Figura 92).

Figura 92 - Museu Histórico e Geográfico Augusto Casagrande



Nota: 1 - Localização / 2 - O Museu em 1980 / 3 - O Museu em 2014

Fonte: Google, 2011 e 2014; MCA Arquitetura, 1980.

Caso semelhante é a da permissividade construtiva no entorno da Praça do Congresso, uma das áreas de maior relevância histórica da cidade. Exemplo de maior notoriedade foi a construção do Residencial Porto Brindise, uma torre de 18 pavimentos localizada logo atrás do

alinhamento das antigas casas térreas do DNPM (Figura 93). Sua altura incompatível é representativa da urbanização contemporânea em Criciúma, que rompeu com a possibilidade de buscar conciliar o adensamento e as necessidades econômicas da cidade com a valorização de seus acervos históricos. Complementa-se, para esta questão, que a relação entre densidade e altura não é diretamente proporcional.

Figura 93 - O entorno incompatível ao patrimônio da Praça do Congresso.



Fonte: Google, 2011 e 2014.

5.7.1 O "bota-abaixo" ao patrimônio arquitetônico

Ao olhar a cidade como um sistema absolutamente rentista, difundiram-se ações agressivas aos bens históricos para todas as áreas de expansão. Desse modo, à medida que o capital imobiliário se tornava mais dinâmico, também se tornavam mais comuns as demolições e fragmentações de conjuntos paisagísticos. Especialmente a partir dos anos 1990, e de modo mais agravante, com a aprovação do Plano Diretor de 1999, o que se viu em Criciúma foi um verdadeiro bota-abaixo em residências que documentavam em si a acumulação de riquezas proveniente da mineração nas primeiras décadas do século XX (Figura 94). Tratavam-se de casarões em estilo pré modernista, carregados de ornamentos e entalhes nas esquadrias e na alvenaria, a exemplares importantes do movimento moderno brasileiro, quando este ainda estava restrito a experiências nas cidades mais ricas do país. Uma preciosa variedade de acervos localizados nas áreas de predominância residencial, geralmente de propriedade de personalidades historicamente influentes na política e na economia locais, o que justifica, em parte, a manifestação de tipologias e estilos que expressavam a vanguarda arquitetônica de sua época.

Figura 94 - Casas da primeira metade do século XX deram lugar a edifícios. A primeira, de propriedade do Eng. Sebastião Netos Campos, minerador da extinta CBCA



Fonte: Portal Engeplus

Na ausência de uma atuação antecipada dos órgãos públicos patrimoniais, os bens de relevância histórica ficavam expostos aos interesses financeiros do proprietário e das empresas construtoras, de modo que poucos se mantiveram preservados. Casarões quase seculares iam ao chão na calada da noite, às vezes após o menor boato de que poderiam ser passíveis de tombamento. Destacam-se as residências no entorno da Praça do Congresso, que, até o fim dos anos 1990, configuravam um importante conjunto histórico paisagístico da cidade. Com a aprovação do Plano Diretor de 1999, o qual permitiu a construção de edifícios de até 16 pavimentos contáveis no entorno da praça, ficaram mais rentáveis as possibilidades de negociação de terrenos, já bastante valorizados pelo prestígio da localização. A essas condições favoráveis também se acrescenta a gradativa recuperação econômica da cidade nos anos 2000, a acumulação de capital por intermédio de uma diversificação cada vez maior das atividades produtivas e o retorno de parte da população emigrada aos EUA, especialmente a partir de meados de 2005, quando diminui a disparidade do dólar em relação ao real¹³. Em síntese, um incremento da margem de lucro do incorporador através do aumento do potencial construtivo e do momento econômico favorável para a formação de novos consumidores.

¹³ Em janeiro de 2003, U\$1 equivalia ao então recorde de R\$3,65; em janeiro de 2004, a R\$2,89; em 2005, a R\$2,65; em 2006, a R\$2,35; em 2007, a R\$2,17; em 2008, a R\$1,77. A partir de janeiro de 2011, com a cotação do dólar equivalendo a R\$1,70, a disparidade das duas moedas tendeu a subir. Dados disponíveis em: < <http://www.rotarybrasil.com.br/dolar.htm> >

Desde sua implantação até a atualidade, a Praça do Congresso é considerada como uma renda de monopólio, dada sua condição de melhor localização – e difícil reprodução – em todo o conjunto urbano. Arrisca-se dizer, inclusive, que por décadas, continuará reconhecida como a localização privilegiada da cidade, especialmente porque a consolidação do modo de ocupação imediatista por todos os bairros centrais têm restringido possibilidades de produção de ambientes urbanos equilibrados e de qualidade. A proximidade das atividades comerciais no centro, a oferta de estabelecimentos de educação e cultura, a condição agradável do espaço público, o prestígio construído ao longo das décadas são alguns dos fatores de diferenciação dos lotes no entorno da Praça do Congresso, o que justifica, sob a lógica especulativa, o alto valor do metro quadrado.

Como resultado da pressão imobiliária, a maior parte dos imóveis unifamiliares no entorno da Praça foi demolida. Chalés, casas pré-modernas e exemplares da arquitetura doméstica modernista foram, aos poucos, cedendo lugar a torres residenciais de alto padrão. Já citada neste texto, vale a pena destacar a residência de pilares em "V" construída nos anos 1940 numa das esquinas da Praça. Foi demolida em 2008, após negociação com uma construtora local (Figura 95). Situação semelhante aconteceu com o imóvel limítrofe, também datado do início do século XX, mas ainda sem o arrojo da arquitetura moderna. Foi substituído pelo Residencial Lodge, edifício de alto padrão de 16 pavimentos. No lado oposto da Praça, nas proximidades da esquina da Rua Engº Fiúza da Rocha com a Rua Santo Antônio, outros residenciais substituíram casas térreas e, somados aos edifícios construídos desde as décadas de 1980 e 90, passaram a configurar um conjunto tipológico verticalizado.

Figura 95 - A casa modernista com pilares em “V” em 1960, sua demolição em 2008, e as obras do novo edifício em 2014.



Fonte: Gericke (1960) [Captura de tela]; Portal Engeplus; Construtora Fontana

5.7.2 A fragilidade das políticas públicas

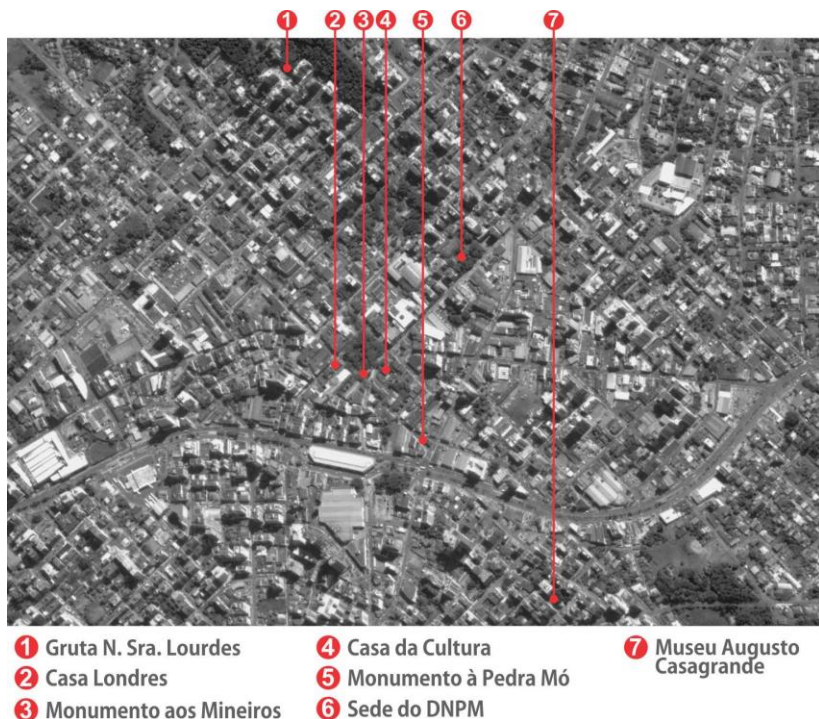
A precária estrutura e a pouca autonomia de atuação do órgão municipal de patrimônio - o SPHAM¹⁴, serviço atualmente vinculado à Fundação Cultural de Criciúma -, somado às dificuldades impostas ante a força desproporcional dos proprietários e incorporadores, alguns deles poderosos nomes da política local, praticamente anulava os esforços de quem se dedicava à causa patrimonial. Segundo Monteiro (2013), até o ano 2000, havia apenas dois imóveis tombados em Criciúma, sendo que apenas um no centro da cidade: a antiga prefeitura, emblemático sobrado em *art déco* localizado na Praça Nereu Ramos e tombado em julho de 1985, mesmo ano em que foi aprovada a primeira lei municipal de tombamentos (Lei Nº 2.063, de 03 de junho de 1985). Após a revisão da lei municipal em 1998, reconhece-se um maior esforço da administração municipal pela preservação dos bens históricos, quando foram tombados pouco mais de uma dezena de imóveis, monumentos e obras de arte espalhadas pela cidade. No centro e nos bairros mais próximos, foram homologados como bens históricos o sobrado colonial italiano conhecido como Casa Londres (em 2003), no calçadão da Praça Nereu Ramos, o Museu Histórico e Geográfico Augusto Casagrande (em 2003), a sede do Departamento Nacional de Produção Mineral (em 2007), a Gruta Nossa Sra. de Lourdes (em 2007), o Monumento da Primeira Pedra Mó (em 2011) e o Monumento aos Mineiros (em 2011), ambos no calçadão central, e, por fim, as fachadas do Paço Municipal Marcos Rovaris (a prefeitura, em 2011) e do Centro Cultural Santos Guglielmi (prédio do Teatro Elias Angeloni, também em 2011), ambos localizados no Parque Centenário.

De fato, para uma cidade que até a virada do século XXI havia apenas dois tombamentos homologados, a década de 2000 representou uma significativa evolução, ainda que conceitualmente arcaica e completamente insuficiente. De modo geral, apesar de exceções, homologaram-se apenas imóveis que já eram reconhecidos empiricamente como bens da coletividade por sua condição de monumentalidade ou pelo uso público ou coletivo (Figura 96), de modo que as políticas patrimoniais não enfrentaram diretamente os interesses do mercado imobiliário. A defasagem das políticas públicas se torna ainda mais completa quando se constata que ainda não há em Criciúma

¹⁴ SPHAM - Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, foi criado pela lei municipal Nº 2.063, de 1985 – a primeira lei de preservação patrimonial de Criciúma.

qualquer ação patrimonial a níveis estadual ou federal ou qualquer tombamento de conjunto arquitetônico-paisagístico, nem mesmo quando, espacialmente, há a configuração explícita de um conjunto, a exemplo da Praça do Congresso com as casas do DNPM e o que restou das residências modernas ou do Parque Centenário com os edifícios e monumentos cívicos. A atual lei municipal de tombamentos, que se encontra em revisão pelo SPHAM, é completamente defasada e não reconhece a configuração de conjuntos ou de contextos paisagísticos, de modo que os acervos da arquitetura residencial, pública e industrial no centro da cidade foram e continuam sendo fragmentados todos os dias, a cada lançamento imobiliário ou a cada nova reforma, às vezes com total respaldo de setores influentes da administração pública, que comprometem, de modo permanente, os registros que sobreviveram à urbanização dos anos 1980, 1990 e 2000.

Figura 96 - Imóveis e monumentos tombados no centro de Criciúma.



Fonte: Fundação Cultural de Criciúma

5.7.3 A extinção do patrimônio industrial no centro da cidade

Com o surgimento de novas demandas de consumo, se já eram precárias as ações e condições para o tombamento dos acervos empiricamente mais reconhecidos, não houve medidas efetivas para a preservação da arquitetura industrial. O acervo industrial – que também inclui as vilas operárias -, em conjunto com os tipos patrimoniais tradicionais, permite legitimar a importância da classe operária no processo de produção da cidade (JEUDY, 2005). Mais ainda, estimula a compreensão da vida social em seu conjunto. No caso de Criciúma, as grandes e médias plantas fabris mapeavam a distribuição das atividades produtivas no território e se constituíam em verdadeiros arquivos da produção urbana da segunda metade do século XX, quando a cidade diversifica sua matriz econômica e constrói, através da indústria, novos imaginários e signos identitários. O apito e o odor das fábricas que frequentemente eram ouvido e sentido nos bairros centrais, a relação da grande empresa com a comunidade a sua volta e a sobriedade imponente da planta industrial sobre a paisagem, numa cidade em que a população tem fortes vínculos com a história operária, são alguns dos elementos que compõem as memórias e a construção coletiva da identidade de Criciúma.

O resultado da desindustrialização é o terreno vago (SOLÁ-MORALES, Ignasi, 2002). Recentemente, a demanda por terrenos maiores e bem localizados, ideais para a implantação de supermercados ou lojas de departamentos, estimulou a renovação das áreas industriais próximas ao centro, de modo que tornaram mais frequentes as demolições e as descaracterizações dos acervos mais representativos. É o caso da cerâmica CESACA, a primeira grande indústria da cidade, marco visual e elemento estruturador da malha viária na porção oeste do centro urbano, onde se desenvolveu, a partir da década de 1940, uma frente de expansão com usos predominantemente industriais. Por décadas, a CESACA foi um dos signos do desenvolvimento e do cotidiano da nova fase econômica da cidade. De suas linhas de produção, saíam peças que se destacavam nos edifícios mais importantes da área central, a exemplo dos azulejos nas fachadas da Catedral São José, recentemente retirados, e do Palácio do Estado, também removidos. Afetada pelas adversidades econômicas, fechou as portas em 1995 e, no ano de 2001, a expectativa de negociação do terreno com a rede varejista Americanas condenou o imóvel à demolição (VIEIRA, 2005) (Figura 97). Configurou-se, a partir daí, em pleno centro da cidade, um grande vazio urbano, até hoje subutilizado.

Fato semelhante se deu com a planta do Curtume Dal-Bó, localizado no Bairro Santa Bárbara, área próxima ao centro da cidade que foi profundamente transformada com a construção de plantas fabris no período de diversificação industrial. A horizontalidade e o estilo modernista típico da industrialização dos anos 1950, ainda relativamente preservado até os anos 2000, não foram suficientes para aprimorar a percepção e a atuação das políticas patrimoniais para além dos monumentos de maior prestígio. Apesar de diversas experiências de inserção de novos usos em antigas instalações industriais no Brasil e exterior, entre as quais se destaca o emblemático SESC Pompéia/SP de Lina Bo Bardi, não se registra qualquer esforço da administração pública municipal para tentar viabilizar a reutilização do imóvel, que foi demolido após a negociação do terreno com uma das grandes redes supermercadistas da região. Mais ainda, percebe-se que, ao demolir abruptamente o patrimônio de grandes proporções, todo o contexto do lugar, antes centralizado pelo vínculo forte da grande empresa, se transforma. Muda-se abruptamente a paisagem, valoriza-se o solo pela reprodução da localização e tornam-se mais vulneráveis as edificações menores, que, se antes configuravam um conjunto entre sobrados de uso misto e pequenas plantas industriais, hoje sobram descontextualizadas, hostilizadas pelo espaço desordenado à sua volta.

Figura 97- CESACA na década de 1970 e sua demolição em 2001



Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma; Foto de Édson Gregório, acervo de Marli Costa e Maurício Camara, 2001.

Além das demolições, o processo de renovação nas antigas áreas de predominância industrial estimulou intervenções de todos os tipos para a adaptação dos imóveis aos novos usos, geralmente destinados ao comércio varejista ou à prestação de serviços. Até o início da década atual, resistia nas proximidades do terreno onde já foi a CESACA a planta do Pastifício Fio de Ouro, outro remanescente da

arquitetura industrial modernista nas áreas de expansão do centro da cidade (Figura 98). Recentemente, as reformas pouco criteriosas à história destruíram elementos característicos da arquitetura cricumense da metade do século XX, a exemplo dos azulejos na fachada, que se mantinham preservados e que poderiam ser mantidos sem comprometer as novas demandas de uso do imóvel. Não se trata, evidentemente, de congelar a cidade ou de restringir novas possibilidades e atualizações arquitetônicas, mas de reconhecer que as heranças ainda presentes na paisagem são direitos e bens coletivos, cenários de memórias, documentos históricos que registram a diversidade construtiva do processo de produção da cidade e que, na condição de raridade, deveriam ser mantidas. Sem quaisquer resistências ou políticas moderadoras para integrá-los com os usos contemporâneos, a cidade perde seus vínculos identitários da paisagem e, tal como tantas outras pelo país, vai se homogeneizando e se padronizando à estética empobrecida do consumismo como fim em si, que relega a arquitetura ao fundo de letreiros de todos os tamanhos ou aos novos materiais de fachada, que, ditados pela moda, se espalham pelos edifícios uniformizando o que antes era distinto.

Figura 98 - Extinta área industrial no centro de Criciúma.



Nota: 1 - Pastifício Fio de Ouro / 2 - Prefeitura (sede até 1980) / 3 - CESACA

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Pedro Milanez, Criciúma.

5.7.4 Descaracterizações nos sobrados históricos

Mesmo com tantas perdas acumuladas nos últimos anos, ainda sobrevivem na área central de Criciúma, apesar de fragmentados e desprotegidos, importantes conjuntos arquitetônicos de relevância

patrimonial, especialmente no entorno da Praça Nereu Ramos. São dezenas de sobrados nos estilos *art déco* e moderno, que, juntos com o desenho da praça, as árvores, as ruas estreitas do sistema viário secular, a Catedral São José, os equipamentos culturais e o uso tradicionalmente comercial, espacializam um lugar, na concepção de Marc Augé (1984). Entretanto, tal como nos imóveis industriais e apesar da condição historicamente construída de principal espaço simbólico da cidade, ainda prevalecem situações agressivas a toda a paisagem: placas de publicidade e luminosos escondendo fachadas inteiras, excesso de informação, descaracterizações, reformas indevidas e falta de manutenção. Se há intenção na Fundação Cultural de Criciúma para a oficialização de um centro histórico devidamente homologado e protegido das descaracterizações cotidianas, isso ainda não se espacializa de modo concreto e, talvez, frente à demora das ações políticas, à irrisória atuação técnica do município e à demanda de restaurações que seriam necessárias, dificilmente se efetive. Com exceção da Casa Londres e da Casa da Cultura Neuza Nunes Vieira (os dois únicos edifícios tombados no entorno da Nereu Ramos), quando há mobilizações para o restauro ou limpeza visual dos demais sobrados, estas são iniciativas dos próprios comerciantes, geralmente sob orientação de arquitetos e urbanistas que se propõem a reconhecer o valor histórico dos imóveis (Figura 99). À vulnerabilidade às preferências pessoais do proprietário somam-se a fragilidade das pressões sociais com viés patrimonial e a apatia para uma posição política clara por parte do poder público, com projetos concretos para tombamento e despoluição visual do centro da cidade.

Figura 99 - O *art déco* no calçadão central



Nota: **1** - A publicidade sem fiscalização encobrendo fachadas em *art déco* / **2** - Em primeiro plano, a Casa Londres. Os demais edifícios em *art déco* foram parcialmente restaurados, mesmo sem tombamento homologado.

Fonte: Acervo do autor, 2014.

5.7.5 A ZEIHC do Plano Diretor de 2012

Apesar do quadro opressivo de fragmentações e de renovação da paisagem central de Criciúma, reconhece-se que o atual Plano Diretor tratou de reconhecer novidades para o setor patrimonial. A principal delas foi a demarcação de um zoneamento especial, a ZEIHC, sobre os perímetros históricos de maior relevância do centro da cidade, que são:

- A Praça do Congresso e parte de seu perímetro: as casas do DNPM na Rua Eng^o Fiúza da Rocha e, de mesmo modo, os lotes com testada para a Rua Barão do Rio Branco;
- O lote correspondente à antiga sede do DNPM, atual Centro Cultural Jorge Zanatta;
- A Praça Nereu Ramos, o calçadão e os lotes limítrofes;
- A Gruta N. Sra. de Lourdes, no extremo norte do centro urbano;
- O lote correspondente à antiga sede da Prefeitura, atual Feira Livre e Mercado Público Municipal;
- O lote correspondente ao Museu Histórico e Geográfico Augusto Casagrande, no Bairro Comerciário.

Conforme Art. 151 do Plano Diretor Participativo, a ZEIHC está "destinada à proteção e preservação do patrimônio ambiental cultural, abrangendo edificações ou conjuntos de edificações de valor arquitetônico e histórico" (Lei Complementar N^o 095/2012, p. 49). Certamente se trata de um reconhecimento público a uma parte relevante do patrimônio arquitetônico e de conjuntos paisagísticos históricos de Criciúma, mas que, na prática, ainda não os protege de modo suficiente e permanente. Na verdade, se analisadas as possibilidades concretas que estão em aberto, deduz-se que os imóveis continuam passíveis às mais diversas possibilidades de intervenção.

Primeiramente, A ZEIHC é uma forma de proteção moderada, pois possíveis intervenções nos imóveis podem ser autorizadas pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal - CDM. Sob a mesma lógica, o zoneamento pode ser alterado, o que já tem sido feito de modo recorrente na cidade, visto que ao CDM é atribuído o poder de "deliberar sobre a criação, extinção ou modificação de normas oriundas do Poder Público que versem sobre planejamento físico-territorial" (Lei Complementar N^o 095/2012, p. 26). Além disso, vale lembrar que parte relevante dos membros do CDM não é composta por técnicos especializados, mas por leigos, representantes de repartições da

Prefeitura, de entidades civis e militares, de associações trabalhistas, comunitárias e empresariais. Intervenções agressivas ao patrimônio histórico, mas associadas a discursos bem feitos, à ideia trivial de progresso e modernização, podem resultar em aprovações desastrosas, com perdas irreversíveis, e isso tem acontecido. É exemplo a aprovação para demolição de dois sobrados em *art déco* construídos na década de 1950 e localizados no perímetro do Anel Viário Central (Figura 100), um sistema de ruas estruturador que contorna e distribui os fluxos em volta do centro simbólico da cidade. Segundo ata da reunião do CDM do dia 13 de novembro de 2014, as demolições foram autorizadas com 13 (treze) votos a favor, 8 (oito) contrários e 3 (três) abstenções, após uma série de divergências e alternativas apresentadas, porém não aceitas. Posteriormente, em reportagem do impresso Diário de Notícias dos dias 22 e 23 de novembro do mesmo ano¹⁵, foi informado que o fato dos imóveis estarem inventariados não os isenta da demolição, dada a fragilidade da legislação municipal, que nem isso prevê, o que os deixa numa situação de completa vulnerabilidade. Para este caso, o IAB tem se mobilizado e se posicionado abertamente contra a decisão do CDM, que ainda deverá ser votada pelo plenário da Câmara de Vereadores. A questão é que dada a aprovação para demolição de dois exemplares importantes do *art déco*, fica a dúvida se, em outras situações, também não seria aprovado o mesmo, com ainda mais facilidade, para imóveis modernistas que sobrevivem descaracterizados e desvalorizados nas áreas demarcadas em ZEIHC.

Figura 100 - Sobrados em art déco cuja demolição foi aprovada pelo CDM.



Fonte: Google, 2011.

¹⁵ GRIMES, Suelen. Polêmica na urbanização: patrimônio histórico pode ser demolido. Diário de Notícias. Criciúma, p. 8, ed. 22 e 23 nov. 2014

Diante dessas e de outras especulações possíveis, pode-se dizer que o zoneamento especial deixa margem para surpresas posteriores. Trata-se de um posicionamento legislativo ambíguo e insuficiente, o que torna iminente a necessidade do tombamento dos imóveis e conjuntos urbanos aos quais diz proteger. Além disso, com destaque para a demarcação sobre a Praça do Congresso, chama atenção o fato de que nas ruas Lauro Müller e Santo Antônio o zoneamento continua a permitir construções de 16 pavimentos em áreas que, até 2012, ainda configuravam um conjunto arquitetônico de chalés e residências modernistas construídas no auge do ciclo carbonífero. Por se tratar da área com o metro quadrado mais valorizado da cidade, a exclusão de tais imóveis os deixou completamente vulneráveis à pressão das construtoras, o que resultou, nos últimos dois anos, num abrupto processo de demolição do conjunto. Neste processo, destacam-se na esquina da Rua Lauro Müller com a Barão do Rio Branco, a Residência Balsini (1965) e seu vizinho, um chalé dos anos 40, que foram postos abaixo nos primeiros meses de 2014 para a construção de dois condomínios residenciais, ambos regulamentados sob a legislação atual (Figura 101).

Figura 101 - Zoneamento do Plano Diretor de 2012 no entorno imediato da Praça do Congresso.



Nota: 1 - Demolição da Residência Balsini e de um chalé / 2 - Chalé na esquina da Praça do Congresso à mercê da especulação imobiliária / 3 - Ocupação em zoneamento de 4 pavimentos.

Fonte: Google, 2011 e 2014 (adaptado pelo autor).

Ainda sobre o recorte da Praça do Congresso, observa-se através da Figura 101 que para os lotes defronte à Praça localizados na Rua Santo Antônio, onde já está consolidado um conjunto edificado

completo de aproximadamente 10 pavimentos, o novo zoneamento diminuiu o gabarito para 4. De modo contraditório, nas áreas onde ainda sobram residências históricas sem tombamento homologado, uma emenda aprovada pela Câmara de Vereadores substituiu a zona ZR3-8 prevista na minuta do plano pela ZC2-16, o que, na prática, duplica o potencial construtivo. Assim, o emblemático chalé localizado numa das esquinas da praça, no cruzamento das ruas Eng^o Fiúza da Rocha e Lauro Müller, ficou mais vulnerável à demolição. Foi construído provavelmente na década de 1940 (mas tem possibilidade de ser datado dos anos 30) e atualmente ainda permanece sem amparo de tombamento.

A demora para um posicionamento efetivo e a falta de clareza em relação aos reais interesses do setor público para o conjunto da Praça do Congresso e tantos outros de grande importância para o cultivo da identidade de Criciúma vão contribuindo para a rápida renovação da paisagem do centro da cidade. Uma perda irreparável, dado seu vínculo com as riquezas do período carbonífero e com os primeiros traços da cidade moderna que um dia se almejou construir. Fica claro, por enquanto, que o modo de ocupação que vai tomando conta do espaço urbano também espalha negligências sistêmicas à memória urbana e à história, que deveriam ser consideradas aspectos fundamentais na produção da cidade.

5.7.6 Outras considerações sobre o debate contemporâneo

Quando a cidade se transforma subjugada a interesses de reprodução dos capitais, sem o indispensável equilíbrio entre crescimento econômico e bem estar social, todos, de algum modo, perdem. Influenciado por experiências europeias, a difusão do pensamento preservacionista no Brasil tem sido alvo de constantes debates e aprimoramentos legislativos tardios, o que se deduz pela revisão de leis municipais completamente antiquadas e pela multiplicação de produções acadêmicas ou embates políticos de setores sociais esclarecidos. Entretanto, apesar de se reconhecerem esforços, predomina a fragilidade dos movimentos de proteção, que correspondem, na prática, a uma militância ainda pouco significativa e a órgãos patrimoniais submissos e sem prestígio, geralmente excluídos das discussões de planejamento das cidades. Sobre essa questão, conforme divulgado pela Fundação Cultural de Criciúma, a revisão da atual lei municipal de tombamentos poderá definir finalmente o papel do

SPHAM no organograma da administração pública municipal, condicionando-o maior abertura para o diálogo com o Plano Diretor¹⁶.

Por fim, como representação contemporânea da questão patrimonial nas áreas centrais de Criciúma, destaca-se o imóvel datado de 1946, que sediou as administrações regionais do DNPM e, posteriormente, do Conselho Nacional do Petróleo. A escala inédita na época de sua construção, a topografia que o evidenciava na paisagem e a austeridade da simetria arquitetônica ajudaram a torná-lo um dos principais símbolos urbanos da “Capital do Carvão” e do poder econômico da indústria carbonífera de Santa Catarina. Também faz parte da história do imóvel sua condição de cárcere para os presos políticos da região de Criciúma durante a ditadura militar que eclodiu no Brasil entre 1964 e 1985. Segundo informações disponibilizadas pela Fundação Cultural, fazem parte de suas dependências um poço da primeira metade do século XX, que fora usado por funcionários do DNPM para a captação de água, e um arquivo com testemunhos geológicos da Região Carbonífera de Santa Catarina, extraídos no ano de 1951 pelo geólogo alemão *Annfrit Putzer*.

Ainda que desde 1993 estivesse sendo ocupado pela Galeria de Arte Contemporânea e por setores administrativos da Fundação Cultural de Criciúma, o tombamento do imóvel como patrimônio histórico do município foi homologado apenas em 2007. Trata-se, por ser a sede do órgão patrimonial local, de um exemplo categórico da negligência para com um bem público de incontestável valor histórico para a cidade. Hoje, segundo informado à imprensa¹⁷, o Município trava uma batalha burocrática por sua propriedade junto à Secretaria de Patrimônio da União e ao DNPM para tentar viabilizar o restauro e a construção de anexos. Entretanto, desde 2013, a falta de manutenção tornou insustentável a ocupação do imóvel, que se encontra atualmente sem uso e à mercê das ações do tempo, dos excessos burocráticos e da omissão de setores influentes do poder público. Por estar inserido num dos pontos mais valorizados do centro da cidade, onde restam poucas ofertas

¹⁶ Fundação Cultural de Criciúma. Spham e Comissão Técnica elaboram anteprojeto para nova lei de proteção ao patrimônio histórico. 25 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.criciuma.sc.gov.br/fcc/noticia/patrimonio-8/spham-e-comissao-tecnica-elaboram-anteprojeto-para-nova-lei-de-protecao-ao-patrimonio-historico-224>> Acesso em 27 mar. 2015

¹⁷ CORREA, Débora. FCC terá novo endereço. Portal Clicatribuna. 23 out. 2013. Disponível em: <<http://www.clicatribuna.com/noticia/geral/fundacao-cultural-de-criciuma-tera-novo-endereco-5906>> Acesso em 23 mar. 2015

de terrenos disponíveis para construção, ainda levanta-se suspeita sobre as reais intenções para seu futuro (Figura 102). Sabe-se, por enquanto, que o tempo e a demora para ações efetivas conspiram contra as possibilidades reais de sua preservação.

Figura 102 - Centro Cultural Jorge Zanatta, antiga sede do DNPM, localizado nas proximidades da Praça do Congresso.



Fonte: Google, 2014; Portal Engeplus, 2015; Acervo do autor, 2014.

Tal como é característico na maioria das cidades catarinenses, a Criciúma contemporânea herdou um acervo singelo e pouco provido de escalas monumentais (PIMENTA, 2014). As precárias condições de urbanização no fim do século XIX produziram alguns exemplares da arquitetura colonial italiana, que, já nos anos 1930, diante da suntuosidade da economia carbonífera, trataram de ser quase que completamente demolidos. Por sua vez, a mineração se espacializou muito mais na estruturação do sistema urbano e das relações

socioambientais do que na própria arquitetura, ainda que, reconhecidamente, produziu importantes conjuntos paisagísticos e simbólicos, substituindo casas térreas italianas por sobrados da moda construtiva vigente e influenciando a construção de novas tipologias e a experimentação de novos estilos nas áreas de expansão. Foi sob a diversificação da economia da segunda metade do século XX que a cidade produziu edificações modernas de maiores proporções, desde edifícios públicos administrativos a indústrias de grande porte, especialmente nas bordas do centro constituído. Formavam-se, portanto, conjuntos que contextualizavam sem grandes conflitos a espacialização dos diversos períodos econômicos no centro da cidade. O discurso do progresso foi construído com forte associação à renovação das estruturas urbanas, e, associado ao atraso das políticas patrimoniais e à cultura de desapego ao patrimônio, logo tratou de pôr em cheque todos os bens históricos. Estimulado pelas adversidades econômicas, os interesses do mercado imobiliário se sobrepuseram a quaisquer outros direitos e discursos, legando à cidade um brutal e contemporâneo movimento de renovação paisagística, fragmentando, de modo permanente, a maior parte dos acervos patrimoniais. Nesse processo, a administração pública se torna cúmplice, especialmente pela proposição especulativa dos planos diretores e pela precariedade técnica e política das ações preservacionistas.

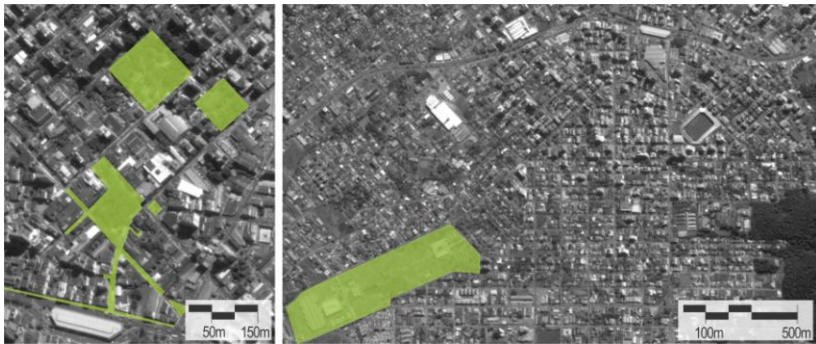
O projeto de cidade que se manifestou com maior vigor nos anos 1970 e 1980, permeando a questão de cidadania, logo foi esquecido pelas condições neoliberais das últimas três décadas. Perdeu-se uma ideia de espaço urbano, ainda que conflituosa, sem substituí-la por outra. Proposições urbanas de vanguarda, que podiam ter conspirado experiências cada vez mais enriquecedoras, tornaram-se monumentos mal conservados. Hoje, milita-se em tentar amenizar as agressões ao que resta dos bens históricos. Ditada por valores econômicos e pela insignificância turística do sítio urbano, o mercado imobiliário aquecido e os padrões contemporâneos de consumo continuam a conduzir demolições e descaracterizações de todo tipo, colocando em dúvida as reais possibilidades de permanência de qualquer resquício arquitetônico do que a cidade já produziu. De maneira inédita, as dinâmicas mais recentes têm feito das paisagens históricas uma pauta representativa da conquista da cidade como espaço de todos. As pressões são poderosas, mas há resistências. Sempre haverá.

5.8 A SITUAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM CRICIÚMA

Comum no processo de urbanização no Brasil, a estrutura social e a precariedade da vida cotidiana geralmente limitaram a condição de prioridade para a implantação de áreas públicas de lazer. Quando não surgiam de modo espontâneo como espaços de encontro da cidade, eram implantadas em bairros de maior prestígio ou defronte a templos ou instituições públicas, de modo a consolidar sua posição simbólica de diferença. Em algumas cidades, reconhece-se, os traslados a pé, a velocidade limitada dos meios de transporte e condições político-econômicas favoráveis induziram experiências de produção de ambientes urbanos legíveis e bem servidos de praças e pequenos jardins, que se conciliavam à sua estrutura colonial ou de fundação, ainda que em perímetros restritos. Com o advento da indústria e das novas possibilidades de transporte, a escala humanizada foi rompida e espalhou-se a mancha urbana com o apoio de grandes artérias rodoviárias, especialmente entre as décadas de 1950 e 1980. Ainda assim, à linguagem modernista, eram realizadas intervenções nas áreas centrais e implantadas áreas verdes de tamanho expressivo em algumas das grandes e médias cidades do país. O centro tradicional de São Paulo e, posteriormente, o Parque do Ibirapuera; o centro do Rio de Janeiro e, posteriormente, o Aterro do Flamengo; o de Florianópolis e o posterior Parque Metropolitano, são exemplos dessas relações.

À sua escala e especificidades, Criciúma espacializou através dos espaços públicos esses dois movimentos distintos da urbanização brasileira (Fig.103). Num primeiro momento, a escala humanizada das praças do Congresso e Nereu Ramos, de jardins e pequenas praças, mais a antiga sede do DNPM (hoje, Centro Cultural Jorge Zanatta), definiam com legibilidade o espaço de centralidade delimitado pelo perímetro urbano da primeira metade do século XX. No período industrial da segunda metade do século, as escalas mudam, constrói-se o calçadão central e outras intervenções que revalorizaram os espaços tradicionais, mas é o Parque Centenário, ícone da urbanização modernista, que concretiza no espaço público os símbolos mais importantes de toda uma época. Buscava-se, através de obras de renovação e reestruturação, além de alimentar a lógica imobiliária, a atualização ao momento econômico do país, a consolidação de novos imaginários e a construção de equipamentos cívicos e comunitários que amenizassem a defasagem erudita da maior cidade do Sul Catarinense. Uma sala de espetáculos de grande porte, uma biblioteca pública confortável, uma galeria de arte, além de novos equipamentos esportivos, administrativos e simbólicos.

Figura 103 - Escalas diferenciadas de espaços públicos centrais de Criciúma.



Fonte: Google, 2014 (adaptado pelo autor)

Numa sociedade de consumidores, onde cabe aos setores hegemônicos de capitais, ainda que por intermédio de meios obscuros, o planejamento da cidade, aos espaços de cidadania é destinada parcela ínfima dos já escassos recursos públicos. Desse modo, com a crise da segunda metade dos anos 1980, que se agravou em 1990, os investimentos em espaços públicos foram retraídos. Mais ainda: se por um lado constata-se que diminuiu a atuação do poder público como regulador do equilíbrio e promotor de estruturas de lazer, também se admite que, dialeticamente, a difusão do consumo predatório contribuiu para multiplicar ambientes privados segregados e até mesmo a mutilação de espaços públicos que a cidade já produziu em outras épocas. Sob a conjuntura de neoliberalismo, consumismo e corporativismo, as consequências sobre o ambiente urbano são muitas, têm aspectos diversos. De paisagens decadentes a detalhes arquitetônicos, há em comum a relação do empobrecimento urbano que a cada dia fica mais evidente.

5.8.1 À escala automobilística

É consenso que a inserção em massa do carro de passeio transformou abruptamente tanto as estruturas urbanas quanto os comportamentos e as interações sociais. O trânsito cada vez mais hostil incide intranquilidades às famílias, de modo que, só para citar um exemplo trivial, relutam em deixar os filhos pequenos sozinhos na rua. E quando há mudanças nas interações sociais, mutuamente as formas da cidade também se alteram. “Quando a velocidade nas áreas urbanas

aumenta de 5 para 60 ou 100 km/h, toda a dimensão espacial aumenta dramaticamente e as imagens e visões da paisagem urbana também se transformam” (GEHL, 2013, p. 55). Conforme Harvey (2005, p. 171), “o transporte rápido e integrado torna absurdo certo conceito de cidade enquanto unidade física hermeticamente murada ou mesmo domínio administrativo coerentemente organizado”.

Em Criciúma, o olhar rodoviarista da segunda metade do século XX renovou e reproduziu novas estruturas de circulação, que estimularam fluxos cada vez mais rápidos e impactantes. Por outro lado, como visto, o projeto de cidade moderna que ora ou outra se associava a discursos com viés higienista e cívico, foi se concretizando, ainda que de modo limitado, através da requalificação e implantação de novos espaços públicos entre as décadas de 1970 e 1980. Construiu-se a Avenida Centenário e substituíram-se as pedras em paralelepípedo das caixas de rua pelo asfalto estimulador de velocidade, mas também implantaram-se passeios bem feitos e arborizados, o calçadão no entorno da Praça Nereu Ramos e o Parque Centenário. Como em todo o país, os automóveis forçaram rupturas no sistema viário estabelecido, mas reconhece-se, sem querer julgar seus métodos, o papel do poder público municipal para promover o equilíbrio do espaço, ao menos nas áreas centrais da cidade.

Ao conduzir a urbanização às restrições do quadro social neoliberal, as ações públicas de estímulo a atividades ao ar livre foram reduzidas a um desequilíbrio opressor. Os planos nacionais de incentivo fiscal ao consumo da indústria automobilística, característica marcante de uma economia emergente, associados à inexistência de investimentos para redes regionais de transporte coletivo, trataram de entulhar a presença de carros de passeio nos centros urbanos, independentemente de suas condições morfológicas e históricas, transformando-os em espaços sobrecarregados e pouco saudáveis. Com o auxílio de planos diretores especulativos e tecnicamente frágeis, concentraram-se os esforços da administração pública para resolver problemas da circulação utilitarista, desprezando a importância da rua como ambiente compartilhado. A ausência de um projeto social democrático fragiliza a prática criativa da vida urbana ao fomentar segregações que destroem morfológicamente a cidade e reduzem os espaços coletivos à extensão de interesses individualizados (PIMENTA, 2005). Relegada ao espaço utilitário, a escala humana da rua, que é onde acontecem interações sociais, é destruída; às áreas de caminhada destina-se apenas o que é residual dos sistemas de circulação.

A incapacidade financeira e as negligências sistemáticas da administração pública de Criciúma têm condenado a cidade a uma pobreza urbanística sem precedentes em sua história. Destaca-se, pelo caráter simbólico de produto da cidade que se vislumbrou modernizada e renovada, a atual condição das calçadas de pedra portuguesa, desenhadas com motivos geométricos que remetiam à identidade visual desenvolvida para a cidade nos anos 1970 (Figura 104). Foram executadas pela própria administração municipal nas praças e jardins públicos, ao longo das principais ruas do centro urbano e na extensão da Avenida Centenário. Atualmente desgastadas ou destruídas pela falta de cuidados, invadidas por automóveis que fazem do passeio público a extensão de concessionárias e de estacionamentos privados, tornaram-se símbolo dos descasos promovidos pela administração municipal e da individualização indevida e criminosa do que deveria ser concebido como bem coletivo. De mesmo modo, se não há interesse em manter relativamente conservados os investimentos públicos do passado, o que seria pressuposto básico de uma sociedade que tem apego ao que é seu por direito, conseqüentemente também são muito poucas as propostas para desenvolver novos ambientes de convívio e interação social.

Figura 104 - Fragmentos das calçadas de pedra portuguesa com motivos locais.



Fonte: Google, 2011.

O persistente esforço pela adequação dos sistemas de circulação à escala automobilística, sem condicioná-los a regulamentações para o adequado compartilhamento do espaço, que é único, redesenha a cidade e seus padrões de comunicação. Ao mesmo tempo, a publicidade que se incorpora ao espaço urbano nada mais é do que a evolução das tecnologias de comunicação misturada às conseqüências de uma sociedade de consumo, antes suprida pelas linguagens e tipologias arquitetônicas. Na ausência de um Estado regulador e promotor de

projetos urbanos criativos, especialmente a partir das décadas de 1980 e 1990, as escalas maiores e os fluxos mais intensos e rápidos tornaram a publicidade invasiva e comprometedor da qualidade do espaço coletivo. O olhar do pedestre apressado, do trabalhador cansado na janela do ônibus ou do motorista no próprio automóvel a 60 km/h é disputado por letreiros e luminosos cada vez maiores e vibrantes. Sem fiscalização por parte do município, o excesso de informações polui, compromete a legibilidade, as peculiaridades arquitetônicas, a sinalização de trânsito, e negligencia o espaço público equilibrado como direito de quem vive a cidade. Simultânea à gradativa fragmentação dos passeios da Avenida Centenário e de outras vias importantes, também se espalhavam anúncios de impacto excessivo, de modo que, após a análise do processo de urbanização de Criciúma, afirma-se que não se registra em sua história tamanho grau de poluição visual quanto é recorrente hoje, inclusive na histórica Praça Nereu Ramos (Figura 105).

Figura 105 - Poluição visual no calçadão central e na Av. Centenário.



Fonte: Acervo do autor, 2014; Google, 2011.

Ainda que a lei municipal Nº 6.142/2012 regulamente a publicidade ao ar livre, esta ainda não é efetivamente cumprida. Somada à morosidade da administração pública para conduzir campanhas de conscientização e projetos de despoluição compatíveis com as distintas escalas espaciais, predomina o desinteresse pelo assunto. Conforme divulgado por setores da Prefeitura à imprensa, é insuficiente a disponibilidade de equipes de fiscalização, e quando há, limitam-se a inibir a prática de fixar sem autorização cartazes e pôsteres em muros e tapumes. Há de se reconhecer, entretanto, que sob influência de experiências já realizadas em centros urbanos brasileiros maiores e mais complexos, a exemplo de São Paulo, e pela maior percepção e incômodo ao empobrecimento e à favelização da paisagem, multiplicam-se críticas à imagem poluída que predomina, inclusive, nas áreas de interesse

patrimonial. Entidades como o IAB e o Ministério Público tentam pressionar a administração do município a tomar medidas efetivas contra os abusos que se espalham e poluem toda a cidade, a exemplo do inquérito civil instaurado em novembro de 2014, por intermédio da 9ª Promotoria de Justiça de Criciúma, para averiguar e cobrar o cumprimento da lei municipal.

A cidade onde o consumo é visualmente supervalorizado é consequência de uma sociedade de iguais consumidores, onde o discurso do crescimento econômico com fim em si se sobrepõe ao que é mínimo para o desenvolvimento social equilibrado. Hoje, a questão da poluição visual é uma demanda que reconhecidamente tomou proporções alarmantes e, por isso, para alguns órgãos e setores, exige respostas emergenciais da administração pública. Enquanto respostas não forem dadas, persistirá ao cidadão a privação do direito de conviver num ambiente urbano atrativo. De mesmo modo, chama a atenção a persistência do olhar planejador que vislumbra no horizonte uma cidade à escala rodoviarista, à escala do século XX. Abaixo, o projeto desenvolvido pela Prefeitura para a construção de um túnel numa das confluências da Av. Centenário em seu trecho central (Figura 106). Para a conexão entre os níveis será necessário o comprometimento da Praça Maria Rodrigues com a abertura de alças de retorno viário e a diminuição passeio público da Centenário (como visto, já comprometido) em substituição a uma quarta pista em cada sentido.

Figura 106 - Novas intervenções previstas na Avenida Centenário.



Nota: **1** - Projeto de um túnel no cruzamento entre Avenida Centenário e Rua Marechal Deodoro, no Centro. Propõe-se o rebaixamento da Centenário, alças de retorno e construção de uma quarta pista em cada sentido da via. / **2** - Destaque em vermelho para as áreas caminháveis que se perderiam para alargamentos ou construção de retornos viários.

Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma / Google Maps (adaptado pelo autor)

5.8.2 A decadência do Parque Centenário

Ao subjugar os espaços públicos à livre fragmentação e ao residual dos orçamentos, as heranças que espacializaram as intenções por uma cidade moderna em outros tempos têm sido, aos poucos, desconstruídas. O Parque Centenário é cartão-postal e símbolo máximo do modernismo como conjunto arquitetônico e paisagístico, e assimila em suas atuais condições físico-ambientais todo esse quadro de decadência promovido pela falta de zelo ao que é destinado a atividades lúdicas de interação social. Por maior que seja sua importância como espaço público e registro histórico, os equipamentos institucionais e comunitários encontram-se descaracterizados e com problemas estruturais de infiltração após décadas de falta de manutenção e comprometimento do sistema de drenagem do complexo. Nas áreas externas, a sujeira acumulada nas fachadas de concreto aparente se mistura à destruição do calçamento de pedra portuguesa, ao assoreamento do lago previsto no projeto original e à falta de zelo paisagístico (Figura 107); no interior dos edifícios, sobram adaptações mal feitas, situações de materiais e instalações prediais comprometidas e de perda de objetos de valor artístico, a exemplo das tapeçarias com o logotipo da cidade e dos bancos modernistas que compunham o *foyer* do Teatro Elias Angeloni, hoje danificados ou completamente perdidos pelas gestões dos anos 1990 em diante. Nessa realidade, cenas lastimáveis se tornaram corriqueiras, a exemplo das inundações na sala de apresentações do Teatro a cada chuva torrencial, o que evidencia o comprometimento dos sistemas de drenagem e vedação (Figura 108).

Figura 107 - O estado de conservação do pavimento nas áreas externas do Parque Centenário em 2015, com alguns trechos completamente destruídos. Ao fundo, o Centro Cultural Santos Guglielmi, que abriga o Teatro Elias Angeloni.



Fonte: Acervo do autor, 2015.

Figura 108 - Inundação no Teatro Elias Angeloni em 2010.



Fonte: Portal Engeplus, 2010.

Nem mesmo o Paço Municipal Marcos Rovaris, a sede da prefeitura, foi eximido de décadas de ausência de um plano de preservação das características arquitetônicas originais e de manutenção das instalações prediais (sobre os incêndios de 2015, ver Apêndice A e Anexo J). O tamanho das atuais administrações públicas, geralmente inchadas pelo excesso de cargos de comissão, é maior do que na década de 1980 e, somado aos novos padrões tecnológicos e de organização de secretariado, tornou-se naturalmente necessária a adaptação do edifício para as demandas atuais. Entretanto, especialmente por sua condição de monumento da arquitetura moderna cricumense e símbolo de todo um período de renovação da cidade, isso não justifica que não haja o dever de conservar elementos e detalhes arquitetônicos que referenciam a originalidade da obra, a exemplo do mobiliário modernista e das tipografias em metal fixadas sobre o concreto bruto.

Por constituir-se parte do conjunto arquitetônico projetado por Manoel Coelho, destaca-se o Monumento às Etnias, inaugurado em 1981 sob a pitoresca forma que lembra uma mão - referência simbólica de trabalho e de conquistas - e homenageia as cinco supostas etnias colonizadoras da cidade. Em seu subsolo, onde funciona o Memorial Dino Gorini, encontram-se instalados desde 1995 cinco painéis artísticos feitos de cerâmica¹⁸, o principal produto industrial da fase modernista da cidade, que homenageiam as etnias às quais é dedicado o Monumento. Tanto o objeto arquitetônico quanto as obras de arte estão

¹⁸ Os 5 painéis cerâmicos datam de 1995 e são de autoria conjunta dos artistas visuais Gilberto Pergoraro, Jussara Guimarães e Vilmar Kastering. Atualmente, dadas as condições de hostilidade do ambiente e de deterioração das obras, discute-se a possibilidade de serem removidas do subsolo do Monumento às Etnias.

comprometidos pelas condições agressivas de umidade do terreno, as quais nunca foram efetivamente resolvidas, ainda que haja registros de uma reforma realizada entre os anos de 1994 e 1995 (SOUZA *et al*, 2014). Além disso, banheiros públicos destruídos, infiltrações, insalubridade, falta de eletricidade e de água encanada impossibilitam seu atual uso. Mesmo havendo soluções técnicas para minimizar as condições adversas do terreno e para revitalizar o monumento, a negligência ao estado de abandono do entorno e os insuficientes investimentos em segurança pública determinaram sua interdição (e esquecimento) no ano de 2005. Hoje, dez anos após ter sido fechado, seu estado de precariedade chama a atenção da opinião pública e de setores da Fundação Cultural de Criciúma, que, a partir de resolução do Fórum Municipal de Patrimônio Histórico realizado em 2014, definiu pela composição de uma comissão para deliberar sobre o destino do monumento e dos painéis cerâmicos de seu subsolo (Figura 109).

Figura 109 - Aspectos atuais do Memorial Dino Gorini. Na primeira imagem, a pavimentação comprometida e a arborização inadequada; na segunda, o subsolo onde estão fixados cinco painéis cerâmicos em homenagem às etnias.



Fonte: Acervo do autor, 2015.

O acúmulo de décadas de descaso ao Parque Centenário pode ter totalizado um custo porventura proibitivo para que o município tenha condições de viabilizar obras de infraestrutura e restauração necessárias. Não suficiente, ainda acumulam-se situações de fragmentação da dimensão original através da doação de frações do terreno para a construção de sedes de entidades públicas, como a OAB e a AMREC. Faz-se urgência, portanto, o envolvimento direto da Fundação Catarinense de Cultura – o órgão estadual de patrimônio histórico – como estratégia para reconhecer o conjunto sobrevivente como uma das principais manifestações do modernismo em Santa Catarina e para

pressionar politicamente a captação de recursos financeiros. O Parque Centenário (Figura 110) é a espacialização criativa de um momento político-econômico, a construção de uma imagem purista de equilíbrio numa sociedade brutalmente desigual, a consolidação do discurso étnico como identidade cultural de Criciúma. Condená-lo ao abandono que potencializa o desgaste das estruturas é um atentado ao patrimônio público, à história da cidade e ao próprio sentido de cidadania incorporada em suas formas e funções, e isso é bastante representativo do projeto de sociedade que se constrói.

Figura 110 - Aspectos atuais do Parque Centenário.



Fonte: Drones Sul, 2015.

5.8.3 Novas intervenções na Praça Nereu Ramos

Como discutido, o desapareço ao patrimônio histórico, as negligências de todos os tipos, os investimentos públicos insuficientes e a estética do absoluto consumo têm conduzido a abandonos sistemáticos dos espaços públicos e a intervenções que relegam imóveis históricos ao esquecimento. Mas não são somente abandonos e tampouco intervenções espontâneas que têm marcado a urbanização contemporânea. Tal como acontece com o espaço privado submetido à lógica imobiliária, os espaços públicos centrais também têm sido renovados, com destaque para a Praça Nereu Ramos e ruas adjacentes. Aproveitando as obras de construção de um canal auxiliar ao Rio Criciúma, o calçamento em pedras portuguesas com o logotipo da cidade e outros desenhos geométricos, antes desgastados pela falta de manutenção e remendos mal feitos, foi substituído por blocos de concreto intertravado; de mesmo modo, todo o mobiliário urbano original foi renovado, inclusive o "Redondo", tradicional quiosque que

mantinha a linguagem arquitetônica projetada por Manoel Coelho, repetida com variações por toda a cidade. Após pressão do IAB e da Fundação Cultural de Criciúma, a pavimentação em pedra portuguesa foi mantida no miolo das praças Nereu Ramos e da Bandeira, delimitando seus contornos originais, mas sem a singularidade dos desenhos, sem o cuidado necessário aos monumentos e sem reduzir a espacialização do momento econômico sobre o espaço simbólico mais importante da cidade, que tem sido renovado à moda construtiva de cada ciclo. A Praça Nereu Ramos não era mais do que um largo descampado nas primeiras décadas de colonização da cidade; foi urbanizada, ornamentada e recebeu o Monumento aos Homens do Carvão quando se reconheceu a cidade como a "Capital do Carvão"; nos anos 1970, passou por um profundo processo de renovação, quando foram delimitadas as ruas exclusivas para pedestres, implantado novo mobiliário, novos monumentos, o calçamento em pedra portuguesa e construído o atual Monumento ao Mineiro. A renovação atual dá continuidade a essa dinâmica, que demonstra certo interesse político em atualizar o lugar de encontro mais movimentado da cidade, mas ignora o amadurecimento do debate acerca dos bens históricos e dos desenhos e detalhes que personificam valores da identidade local.

Além dos casos de substituição de elementos urbanos, acrescenta-se que um olhar mais apurado se incomoda com os partidos arquitetônicos adotados nas intervenções recentes, que desvalorizam e até agridem, por exemplo, o emblemático Monumento ao Mineiro - cuja decadência é notada pelas peças roubadas e ajardinamento incompatível. É aceitável que um bar contornado pela praça mais importante da cidade configure fachada de "fundos" (Fig. 111), e justamente para o Mineiro?

Figura 111 - Janelas de banheiro e serviços do novo quiosque "Redondo" direcionadas ao Monumento ao Mineiro.



Fonte: Acervo do autor, 2015.

Figura 112 - Na Praça do Congresso, a questão do quiosque é semelhante. Além da altura incompatível, não se justifica que uma edificação rodeada por uma área de lazer historicamente consolidada configure fachadas de "fundos", com trechos em parede cega apenas com acesso de serviço.



Nota: **1 e 2** - Quiosque da Praça do Congresso, inaugurado em 2011 / **3** - A Casa de Vidro (1949), projetada pelo arquiteto Philip Jhonson, poderia servir de referencial arquitetônico para um quiosque na Praça do Congresso.

Fonte: Prefeitura Municipal de Criciúma / Randy Harris (NY Times)

5.9 POR UMA URBANIZAÇÃO CONCILIADORA

As limitações das administrações públicas brasileiras para desempenhar experiências criativas pelo reequilíbrio dos espaços urbanos é uma situação, de certo modo, opressora. O nível de carências no país, que se reproduzem em Criciúma, faz com que os movimentos sociais urbanos, quando organizados, ainda se restrinjam a resistir e a lutar pelo que deveria ser básico: o tombamento de um ou outro imóvel representativo e ameaçado, a manutenção de calçadas na principal avenida da cidade, a revitalização de espaços públicos, a limpeza visual de centros urbanos onde o descaso tomou conta. Dos espaços modernistas da segunda metade do século XX, sobram apenas

remanescentes condenados pelo abandono e fragmentações. Sem garantia do básico, conseqüentemente não se dá continuidade a experiências de vanguarda do passado, que poderiam ser complementadas de modo coerente aos novos contextos e necessidades.

Clama-se, então, ao papel do ativista, do urbanista, ou do "arquiteto rebelde"¹⁹ conforme Harvey (2012), que sirva como estímulo ao novo, ao equilíbrio ecológico e patrimonial, que permita a tradução das aspirações políticas transformadoras dos que querem algo além da lógica precária vigente, mas que se ocultam ante ao excesso de desafios ou aos discursos ainda fragmentados. É estratégico, nesse contexto, tornar o planejamento urbano a caricatura de discursos revolucionários, de debates e utopias contemporâneas, mas sem desvinculá-lo das demandas sócio-ambientais reais, nem de sua condição de instrumento do processo. Considera Mongin (2009, p. 301) que "o roteiro de uma utopia urbana contemporânea, coletiva e preocupada com a existência de um lugar, não é uma ficção ou uma promessa piedosa". Sob o entendimento de que a cidade é obra coletiva e permanente, a utopia trata da construção de um horizonte, da especulação de discursos e imagens futuras, para que a sociedade urbana possa, enfim, enxergar e vislumbrar novas soluções.

Reitera-se, assim, que a contribuição do tempo presente ao histórico e contínuo processo de urbanização não precisa ser substitutiva e negligente, mas conciliadora, condutora para novas possibilidades. Renova-se a Praça Nereu Ramos, mas ao concentrar os esforços públicos apenas na circulação utilitarista no espaço público nas áreas de expansão - hoje ostensivamente verticalizadas -, perpetua a deterioração ou ausência da interação social. A essa questão, incluem-se abordagens de Manuel de Solá-Morales (2001), que discute certo esgotamento da dicotomia entre público e privado como estruturadora das cidades do novo século. Mais ainda, que a riqueza civil e arquitetônica de uma cidade são todos os lugares onde a vida coletiva acontece, o que

¹⁹ Em "Espaços de Esperança", Harvey (2012) faz do arquiteto uma metáfora para a corporificação do ser político, praticante, especulativo, dotado de certas capacidades passíveis de serem usadas para transformar o mundo. "(...) o arquiteto pode (e na verdade deve) desejar, pensar e sonhar a diferença. E, além da imaginação especulativa que necessariamente emprega, ela ou ele têm à disposição alguns recursos especiais de crítica, recursos a partir dos quais gerar visões alternativas a respeito do que poderia ser possível. Um desses recursos é parte da tradição do pensamento utópico" (*Idem*, 2012, p. 311).

transcende os limites da propriedade administrativa. Para a banca da esquina, para a via ocupada por botequins noturnos, para escolas e galerias comerciais do centro da cidade ou para o Estádio Heriberto Hülse, é pouco relevante sua definição como áreas de administração pública ou privada. O desafio é para que estejam definitivamente inseridos no planejamento do espaço coletivo, na concepção de desenho da cidade. "A boa cidade é a que consegue dar valor público ao privado" (SOLÁ-MORALES, Manuel, 2001, p. 106), e complementa:

Esta é a tarefa para os desenhistas públicos nos modernos projetos de cidade: fazer destes lugares intermediários - nem públicos, nem privados - espaços não estéreis, não deixados somente à publicidade e ao lucro, mas partes estimulantes do tecido urbano multiforme, além de deslocar o keynesianismo da "*welfare city*" - urbanidade subvencionada - a terrenos mais escorregadios, menos evidentes, mais interessantes (SOLÁ-MORALES, Manuel, 2001, p. 105).

Para o pedestre, o antigo "lado de lá" da Avenida Centenário continua fisicamente segregado do centro simbólico, apesar do sistema de circulação estruturado pelo Anel Viário Central tê-los integrado aos olhos do motorista no carro de passeio. De qualquer margem da via, a barreira visual do Terminal Central de Ônibus é completada pelo único modo de travessia da Avenida em seu trecho central: através de escadarias que levam a galerias subterrâneas pouco articuladoras. A esse aspecto, Bernard Huet defende que "é pela continuidade da rede dos espaços públicos que a cidade vai tomando a sua forma, é pela permanência no tempo dos espaços públicos que a cidade constitui sua memória" (HUET, 2001, p. 148). Não seria, portanto, conciliador àquilo que já foi construído e às possibilidades contemporâneas a ampliação da estrutura de espaços públicos do centro simbólico para parte dessas áreas consolidadas de expansão (Figura 113)? Analisar as potencialidades de cada lugar, requalificar os equipamentos urbanos, compor novas possibilidades de materiais e formas contemporâneas sem renegar o patrimônio público e as apropriações historicamente estabelecidas, valorizar a monumentalidade dos grandes equipamentos coletivos, estender o espaço público caminhável, compartilhável e morfologicamente legível.

Figura 113 - Uma proposta urbana para integrar as duas margens da Avenida Centenário, revitalizando o espaço público do Bairro Comerciário e tornando o Estádio Heriberto Hülse um equipamento multifuncional, compatível ao bairro e à cidade.



Fonte: Foto aérea DronesSul, 2015; Proposta urbanística desenvolvida pelo autor em 2011.

Por outro lado, no ano de 1995, após observar a multiplicação de não-lugares (AUGÉ, 2004) e lugares de irrestrito consumo em distintas cidades do mundo globalizado, o arquiteto holandês Rem Koolhaas publicou um manifesto onde descreveu sobre a "cidade genérica", um conceito de urbanização que estaria em curso para o século XXI. Em alusão ao texto de Koolhaas, Henri-Pierre Jeudy (2005) assim comenta:

A "cidade genérica", tal como é descrita por Rem Koolhaas, seria então a cidade que se auto-reproduz sem "sentimentalismo", sem a menor preocupação com uma singularidade que lhe seria própria, a cidade que nasce e renasce em função das necessidades e contingências, a cidade que engendra de maneira objetiva, pragmática, sua própria morfologia. Seria também a cidade que cria seu próprio passado, sua própria história ao longo do tempo, sem se preocupar com os vestígios que simbolizariam seu futuro, produzindo demolições sem a menor nostalgia. A cidade autometamórfica. Não há necessidade de se ter qualquer preocupação estética, uma vez que as cidades genéricas, por sua própria similaridade, impõem sua própria configuração como uma estética sem critérios, sem referências, totalmente liberada da busca de singularidade. A periferia urbana se torna um modelo único, território informe com todos os artefatos possíveis, inclusive os que terão por função lembrar o que podia ser o centro da cidade antigamente (JEUDY, Henri-Pierre, 2005, p. 98-99).

Sistematizando o conceito de Koolhaas ao quadro de homogeneização das paisagens, de fragmentações e renovações em centros de relevância histórica, pode-se dizer que as cidades brasileiras têm se tornado genéricas umas as outras? Mais: cabe dizer que no Brasil, ante a ausência de experiências inovadoras, está em curso a construção de um modelo mais empobrecido e desequilibrado da cidade genérica? Ao longo das últimas três décadas, Criciúma tem colecionado situações de renovação e explícito empobrecimento do ambiente urbano de centralidade, sempre pela combinação dos planos diretores permissivos, das negligências e da insensibilidade nas novas intervenções. Um quadro nacional, com repercussões localizadas, mas angustiante pelas práticas predatórias que se conservam camufladas sob estratégias econômicas e discursos bem elaborados.

Por outro lado, a gênese da cidade é a produção social repleta de contradições, e, por essa condição, pode surpreender. "A gestação do novo, na história, dá-se, freqüentemente, de modo quase imperceptível para os contemporâneos, já que suas sementes começam a se impor quando ainda o velho é quantitativamente dominante" (SANTOS, Milton, 2000, p. 69). Apesar dos dilemas, os últimos anos também têm

mostrado situações de resistências setorizadas, de indignação da população, de procura pela rua como espaço da prática política. Talvez seja da indignação ora ou outra mais efervescente que renasça a figura urbana do cidadão, ainda alvejado por alienações da cultura de massa, mas ciente de que a cidade pode ser um lugar melhor.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1 UMA HISTÓRIA DE RENOVAÇÕES

*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 (...)
(CALVINO, 2012, p. 44).*

Após uma série de descrições, análises e espacialização dos períodos sócio-econômicos que estruturaram e deixaram registros possivelmente permanentes no ambiente urbano de Criciúma, é legítimo sintetizar que se trata de uma cidade especialmente marcada pela capacidade de se reinventar. Crises tão violentas quanto o vigor dos ciclos econômicos não foram o suficiente para submeter à cidade ao status de decadente, tal como tantas outras pelo país que se desenvolveram em função de atividades extrativistas. Quando as crises cotidianas eram interpretadas como prenúncios de problemas maiores, logo novas possibilidades eram encontradas, e alternativas até então secundárias surgiam como novas condutoras da matriz econômica, reestruturando o espaço, construindo novos símbolos e novas formas. Das crises, a cidade se renova, produz novas atividades e discursos políticos que buscam consolidar seu papel no novo momento do país. Trata-se ao que Milton Santos (2012) se refere de considerar que o espaço passa a conhecer novas formas de articulação completamente diversas do que até então se conhecia.

Na medida em que a economia se altera profundamente, assim como a sociedade correspondente, e na medida também em que os tipos de relações econômicas e de toda ordem mudam substancialmente, as cidade se tornam rapidamente outra coisa em relação ao que eram até então (SANTOS, Milton, 2012, p. 64).

Das dificuldades de vida e de trabalho na rede urbana colonial no fim do século XIX, o carvão mineral foi, gradativamente, assumindo papel de combustível para novas possibilidades econômicas, para expectativas de transformações numa Criciúma até então basicamente rural, e dominada por precariedades de todos os tipos. Foi através dele e

do protecionismo de Estado que se construiu no uma poderosa indústria extrativista, que ao longo de décadas conduziu as dinâmicas econômicas e políticas da cidade. Conforme os discursos dominantes, tratava-se da chegada do progresso, uma abstração ora ou outra concretizada em símbolos da indústria, tais como a locomotiva, a estação de passageiros e toda a dinâmica de urbanização a ela relacionada. Em poucos anos, Criciúma se renovava e assumia a posição de maior produtora de carvão no Brasil, combustível essencial para o abastecimento do parque industrial que se formava nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Consequente do momento econômico, a urbanização acelerada revelava marcas de uma sociedade desigual e de uma estrutura urbana que já nascia explicitamente segregada. A massa de mineiros assalariados que crescia a cada nova chegada do trem-horário influenciava na expansão da malha urbana, no adensamento construtivo, na produção de localizações, nos investimentos em novas atividades de centralidade, na construção de símbolos e imaginários, mas também alimentava a lógica da desigualdade e das políticas públicas frágeis. Se por um lado se implantavam áreas residenciais com exemplares arquitetônicos de vanguarda, por outro, também se agravavam catástrofes ambientais e sanitárias e conflitos trabalhistas com desfechos às vezes violentos. Em meio a esse processo, o Centro consolida cada vez mais seu papel de condensador da carga simbólica e política do espaço urbano (CASTELLS, 1983), o que se deve, em especial, a duas razões mutuamente complementares: primeiro, por sua condição geográfica de estar a meio caminho entre as principais companhias carboníferas e entre as demais vilas e cidades do sul catarinense; e segundo, por ter concentrado a principal estação de passageiros da região, as sedes das principais companhias carboníferas, o escritório do DNPM, as repartições políticas mais importantes, o maior número de estabelecimentos comerciais.

Apesar da significativa circulação de riquezas e da sensação de progresso cotidiano que prevaleceu ao longo de décadas nos discursos e nas práticas de renovação da paisagem arquitetônica, o ambiente urbano por volta dos anos 1960 já se tornava representativo de uma dinâmica sócio-econômica em fins de colapso: conflitos sociais de todos os tipos, poluição de resíduos de carvão por todos os lados, incertezas quanto à rentabilidade da base econômica da cidade.

Quando o momento econômico do país e o advento do óleo como combustível industrial põem em cheque o horizonte da indústria carbonífera, o capital acumulado pela elite empresarial de Criciúma possibilita a condução de um inédito processo de diversificação das

atividades produtivas. E nesse contexto, o imaginário de progresso absorve novas formas, discursos e desejos. Estruturas ferroviárias e imagens ligadas à mineração tornam-se obsoletas. Sob o autoritarismo vigente, ampliam-se as escalas e renova-se a área central da cidade. Com traços modernistas, constroem-se praças, edifícios públicos, uma avenida estruturadora no lugar da estrada de ferro, novas ligações regionais, um embasamento de dimensões menores ao velho mineiro de bronze que não seria mais símbolo da economia na cidade modernizada. Não suficiente, constroem-se uma nova estação rodoviária, um calçadão, quilômetros de calçadas padronizadas e, finalmente, o Parque Centenário, com equipamentos cívicos, esportivos e culturais. Associado à forte atuação do Estado, abrem-se caminhos para a inserção do setor imobiliário, que passa a marcar a paisagem de modo permanente através de escalas construtivas até então inexistentes na “Capital do Carvão”.

Já na década de 1980, os setores produtivos locais são surpreendidos pela gradativa retração das políticas de financiamento e de proteção da indústria nacional. O setor de mineração, em especial, sofre duro golpe no ano de 1990, quando abruptamente grandes empresas entram em falência e milhares de operários são demitidos. A economia local em colapso traz consigo passivos sociais violentos, que exigem da cidade a construção de alternativas. É a partir da crise que entram em cena a indústria do vestuário sob o sistema de acumulação flexível e, posteriormente, o fenômeno de emigração em massa aos EUA e Europa, que mutuamente articulam novas relações sociais e influenciam no fortalecimento do setor da construção civil.

Tantas mudanças nos aspectos econômico e político repercutem diretamente sobre o ambiente urbano, onde, sob um vigor inédito, espacializam-se ações neoliberais e corporativistas. Planos diretores permissivos, ocupação predatória da bacia hidrográfica, retração de investimentos na melhoria ou manutenção das condições ambientais dos espaços públicos, atenção quase nula ao patrimônio histórico, frequentemente com consequências irreversíveis. Novamente, espacializa-se mais um período econômico, desta vez especialmente caracterizado pelas consequências de uma sociedade de consumidores. Renova-se a área central da cidade, mas de modo geral, a urbanização se empobrece, torna-se menos criativa e mais hostil. Equipamentos públicos herdados de outros períodos se deterioram pelo abandono ou por intervenções mal feitas, independentemente de sua carga simbólica ou de sua importância como elemento estruturador do espaço. De

mesmo modo, congestionamentos e enchentes sempre mais frequentes denunciam o modo predatório de ocupar o sítio natural.

Ressalta-se, portanto, que não se tratam de penúrias apenas para as massas mais empobrecidas, secularmente vítimas da desigualdade social que no Brasil atinge níveis perversos, mas também para a classe média, protagonista dos acessos ao consumo e às estruturas urbanas construídas a partir dos anos 1970 até o fim do século XX. Trata-se da experiência da escassez que (SANTOS, Milton, 2003), de modo inédito, atinge diversos grupos e classes sociais, e expõe uma sensação de saturação do processo. Estabelece-se, no conjunto, uma crise urbana, com dilemas comuns a todo o país, e que exige respostas, porque à medida que a vida na cidade vai se tornando mais difícil, nascem resistências, questionamentos e contradições.

Segundo Milton Santos (2003, p. 161), "é lícito dizer que o futuro são muitos; e resultarão de arranjos diferentes, segundo nosso grau de consciência, entre o reino das possibilidades e o reino da vontade". Criciúma tem demonstrado em sua história a capacidade de se reinventar em situações de crise. Pensado desse modo, pode-se dizer que o momento contemporâneo, apesar de tantas perdas e tamanhas intervenções políticas corporativistas, pode quiçá surpreender com novas alternativas e novas potencialidades que surgem.

6.2 O DESEJO POR UMA CIDADE MELHOR

Num mundo globalizado e sempre mais conectado, limites territoriais são desfeitos e experiências urbanas de vanguarda são instantaneamente conhecidas e compartilhadas por todos os lados. Com a aceleração do fluxo de informações, antigos símbolos e ideias são rapidamente desconstruídos ou atualizados às convenções e expectativas da sociedade contemporânea. Desse modo, se no passado discursos renovadores vinculados ao conceito de progresso em seu sentido mais trivial eram impostos de cima para baixo, às vezes de modo autoritário, afinados a interesses estritamente econômicos, a multiplicação dos meios de comunicação, com destaque para as redes sociais virtuais, têm proporcionado, cada vez mais, informações, contestações e novas possibilidades. Na urbanização contemporânea, o passado não é mais oposto ao presente (MONGIN, 2009), nem progresso significa a negação das identidades culturais ou o uso indiscriminado de recursos naturais. Também têm mudado seus signos, que se outrora tenham sido vinculados à locomotiva a carvão e, posteriormente, ao carro de passeio,

hoje são representados, talvez, pela bicicleta, pelo transporte coletivo, pela construção de cidades mais humanizadas e sustentáveis.

O acesso a informações instantâneas permite o fácil compartilhamento de opiniões especializadas e a absorção de imagens de experiências urbanas realizadas mundo afora. Debates com viés ecológico, parques urbanos ajardinados e frequentados, o uso da bicicleta como meio de transporte, arquitetura de vanguarda em harmonia com edificações históricas, entre tantas outras situações, constituem imagens da vida urbana pós-industrial que, mesmo sob realidades político-econômicas completamente distintas da brasileira, são exemplos de que é possível vislumbrar por novas possibilidades. Nesse contexto, em ensaio publicado por Wisnik (2009), reitera-se que o fluxo de informações e o acesso ao consumo de novas tecnologias têm construído uma dialética em que as trocas culturais desterritorializadas, pulverizadas e instantâneas produzem, apesar de contraditório, novas possibilidades físicas para o espaço urbano:

Nos anos 1990, por exemplo, se dizia muito que o espaço público tinha se transferido para a televisão e a internet. O que, associado às comodidades trazidas pelos sistemas de tele-entregas *delivery*, dava a impressão de que uma nova cultura sedentária estava se formando. Hoje, porém, com a difusão das redes *wi-fi*, ligadas a aparelhos interativos e portáteis, esse "novo espaço" público virtualizado voltou para as ruas (WISNIK, Guilherme, 2009, p. 237).

É nessa ambiência de interatividade que, especialmente nesta década, eventos virtuais cotidianos têm resultado em grandes acontecimentos políticos, em agitações que buscam chamar atenção das administrações públicas e de toda a sociedade para as precariedades dos mais diversos tipos que penalizam a vida nas cidades do Brasil. Trata-se, cada vez mais, da reação de frações de classe, de grupos e tribos urbanas heterogêneas à percepção de que, se continuado o ritmo da lógica corporativista vigente, a prática da cidade tende a se tornar sempre mais empobrecida. Manifestações de descontentamento, às vezes mais abstratas ou mais concretas, ora mais ou menos politizadas, mais ou menos organizadas em grupos ou coletivos, mas sempre sustentadas pela concepção de que há algo diferente por fazer.

Em Criciúma, acompanhando a tendência de formação de novos movimentos sociais que têm se multiplicado no Brasil, por sua

vez influenciados por experiências mundo afora, não são poucos os exemplos de iniciativas urbanas em prol da valorização de espaços públicos e de bens culturais coletivos. É o caso do Coletivo Murro (Figura 114), que desde 2013 tem promovido, através das redes sociais, encontros livres e gratuitos em praças públicas e equipamentos culturais dos bairros centrais da cidade. Flertando com linguagens artísticas, tais como música, artes plásticas, fotografia e cinema, o grupo propõe provocar na população a valorização dos bens públicos e estimular novas possibilidades de apropriação de praças e parques. Através do "Urro!", que acontece na Praça Esperandido Damiani, no Bairro Pio Correa, do "*The Living Room Sessions*", que acontece na Praça do Congresso, e do "Arena Cultural", no Parque Centenário, entre outras iniciativas de projeção de filmes e exposições de arte, há em comum o interesse de criar fatos novos na cidade. Pratica-se o urbano, combinando certo cosmopolitismo a suas variações localizadas, onde buscam revalorizar espaços mais ou menos negligenciados pelo poder público, mas que são - e luta-se para que continuem sendo - parte arraigada da identidade cultural da cidade.

Figura 114 - Eventos promovidos pelo Coletivo Murro em praças de Criciúma.



Fonte: Coletivo Murro, 2014.

Também em 2013, quando a ASTC, autarquia vinculada à Prefeitura de Criciúma, tornou pública a intenção de cercar a Praça do

Congresso e limitar seu uso até às 23 horas sob alegações de falta de segurança, estudantes de Arquitetura e Urbanismo da Unesc lideraram uma campanha pela preservação do espaço como ambiente de acesso livre. Dentre as argumentações, consideravam que o simples cercamento não resolveria em nada a questão da segurança, que há métodos mais eficientes que não prejudicam a população, que o cercamento contribuiria para a fragmentação do espaço urbano e que seria mais uma agressão ao conjunto paisagístico formado pela Praça e imóveis históricos do entorno, que deveriam ser preservados. Para inflamar o debate, foi organizado um abaixo assinado e agendado através da internet um abraço simbólico ao espaço público. Ao mesmo tempo, a questão passou a tomar conta das pautas da imprensa local, onde a população se posicionou publicamente contrária à decisão autoritária da administração municipal, a qual, como desfecho, teve de voltar atrás.

Outro episódio recente teve como pauta a luta pela preservação do Centro Cultural Jorge Zanatta, localizado no emblemático imóvel dos anos 1940 que abrigou a sede regional do DNPM. Indignados com a situação de abandono e com a falta de esclarecimentos quanto ao real destino do imóvel, artistas da Associação Catarinense de Artes Visuais (Ascav) utilizaram as redes sociais para promover, na manhã do dia 25 de Abril deste ano, um abraço simbólico, aderido por centenas de artistas, políticos e simpatizantes da cultura em Criciúma (Figura 115). O evento serviu para pressionar e conscientizar autoridades políticas e a opinião pública que aquele prédio é um bem histórico, coletivo, que precisa ser restaurado com urgência e destinado às atividades culturais da cidade. Também fez parte do evento a adesão da comunidade a um abaixo-assinado em prol de seu tombamento em nível estadual, o que poderá facilitar o pleiteio por recursos para o restauro.

Figura 115 - Manifestação pela preservação do Centro Cultural Jorge Zanatta.



Fonte: Cardoso, 2015 (Portal Clicatribuna)

Além desses exemplos, há tantos outros segmentos sociais urbanos com pautas e interesses diversificados, que reivindicam desde alterações no Plano Diretor a redução das tarifas do transporte coletivo ou a implantação de ciclovias e calçadas. Catracas, painéis, barricadas, cartazes e pichações em muros com frases de efeito, sempre com imagens instantaneamente divulgadas. Há também os eventos virtuais que têm como desfecho grandes encontros em praças públicas, em passeios ciclísticos, em caminhadas coletivas com paradas pelos botequins da cidade, em reivindicações contra a falta de segurança pública ou em apoio aos movimentos feminista, LGBT, a causas sociais locais ou a setores trabalhistas em greve. Por fim, acompanhando as ondas de protesto que acontecem em todo o país desde 2013, há os milhares que têm tomado as ruas - em especial, a Avenida Centenário - por angústias políticas mais amplas e generalizadas, a exemplo das lutas por sistemas de transporte mais eficientes, contra a corrupção, contra as impunidades e as negligências com o dinheiro público.

Em "O Espaço do Cidadão", Milton Santos (2014) afirma que a grande tarefa do fim do século XX seria a crítica ao consumismo e o reaprendizado da cidadania. Para este novo século, constata-se aqui que permanece tal desafio. Tantas manifestações, ora mais ou menos setorizadas, ou com mais ou menos apelo popular e midiático, são afagos de cidadania que surgem como contradições a partir de situações adversas concretas, e por intermédio das ferramentas de comunicação do momento. Apesar de fragmentadas, têm em comum a luta por um ambiente de vida mais equilibrado, a luta pelo "direito à cidade", mesmo que este conceito ainda não esteja suficientemente esclarecido. Numa concepção lefebvriana, o direito à cidade "só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada" (LEFEBVRE, 2001, p. 118). Mais ainda, inclui o direito à obra, que se refere à participação política e comunitária, e o direito à apropriação, completamente distinto do simples direito à propriedade, assim como direitos à memória, à história e à paisagem.

Partindo da compreensão do plano de fundo comum, remete-se à prestigiada frase de Milton Santos, "a força da alienação vem dessa fragilidade dos indivíduos, quando apenas conseguem identificar o que os separa e não o que os une" (Idem, 2014, p. 30), como orientação aos próximos desafios urbanos. Despontam-se, portanto, o jogo de transcender especificidades, de chegar a uma concepção alternativa e acolhedora à heterogeneidade dos movimentos. E nesse processo, práticas políticas, abstrações, imagens de novas possibilidades espaciais e até mesmo de utopias inserem-se no desafio de se construir um discurso coerente,

acessível e verdadeiramente democrático. Para *Harvey*, “a adoção do direito à cidade como slogan operatório e como ideal político seria um primeiro passo pela unificação dessas lutas”²⁰ (2011, p. 33, tradução nossa), e também considera:

O direito à cidade, como comecei a dizer, não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas, definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito. (...)

O direito inalienável à cidade repousa sobre a capacidade de forçar a abertura de modo que o caldeirão da vida urbana possa se tornar o lugar catalítico de onde novas concepções e configurações da vida urbana podem ser pensadas e da qual novas e menos danosas concepções de direitos possam ser construídas. O direito à cidade não é um presente. Ele tem de ser tomado pelo movimento político (HARVEY, David. 2013, p. 33-34).

Considera-se, portanto, que das contradições cotidianas que surgem em resposta às crises urbanas e políticas, construir-se-ão possibilidades para a formação de forças inovadoras de unificação das lutas sociais. Novas lideranças, novos movimentos políticos, novos ambientes de luta. Supõe-se aqui que não serão situações estritamente localizadas, mas variações de dinâmicas nacionais, por sua vez com influências internacionalizadas. Conclamar-se-á, nessas circunstâncias, a necessidade de reinvenção do sistema político já esgotado, para que se torne efetivamente democrático, com respostas à onda corporativista que tem tomado para si a atribuição de desenhar o espaço urbano de todos. Como diz Italo Calvino (1990, p. 55), “a cidade existe e possui um segredo: só conhece partidas e não retornos”. Eis aí o porquê de se reivindicar por algo novo.

²⁰ « *L'adoption du droit à la ville comme slogan opératoire et comme idéal politique serait un premier pas vers l'unification de ces luttes* » (HARVEY, David, 2011, p. 33).

REFERÊNCIAS

ADAMI, Rose Maria. **Os significados e representações atribuídos aos cursos d'água da Bacia do Rio Criciúma (SC) desde 1880 até 2009 e suas influências na configuração da paisagem.** 2010. 296 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2010.

ASSIS, Gláucia de Oliveira. **De Criciúma para o mundo:** o ir e vir dos novos emigrantes brasileiros entre os EUA, o Brasil e a Europa e os impactos na vida cotidiana da cidade. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH. 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300884424_ARQUIVO_Anpuh2011GlaucaOAssisSimposio83.pdf> Acesso em: 10 fev. 2015.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares:** introdução a uma antropologia da supermodernidade. 4. ed Campinas, SP: Papyrus, 2004. 111 p.

AUGUSTINHO, Aguinaldo. **Praça Nereu Ramos:** o coração de Criciúma. Florianópolis: Samec Editora, 2007. 308 p.

BALTHAZAR, Luiz Fernando. **Criciúma - memória e vida urbana.** 2001. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2001.

BALTHAZAR, Luiz Fernando; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. **Criciúma - memória e vida urbana.** In: SHEIBE, Luiz Fernando; FURTADO, Sandra Maria; BUSS, Maria Dolores (Orgs). Geografias entrelaçadas: ambiente rural e urbano no sul de Santa Catarina. Florianópolis/Criciúma: Editora da UFSC / Editora da UNESC, 2005. p. 259-285

BELOLLI, Mario *et al.* **História do Carvão de Santa Catarina.** Criciúma: MEG Mário Editora e Gráfica Ltda., 2010. 300 p.

BELOLLI, Mário. **A colonização italiana na região de Criciúma (1880-1925)**. In: PIAZZA, Walter F. (org.). Italianos em Santa Catarina. Florianópolis: Lunardelli, 2001. p. 333-436.

BENJAMIN, Walter. **Rua de Mão Única**. Obras escolhidas. V. 2. São Paulo: Brasiliense, 1987. 263 p.

BOA NOVA JR., Francisco de Paula. **Problemas médico-sociais da indústria carbonífera sul-catarinense**. Boletim Nº 95. Rio de Janeiro: DNPM, 1953. 120 p.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977. 379 p.

BUCHALLA, Anna Paula; VERANO, Rachel. **A nova Valadares: há mais de 20.000 catarinenses da região de Criciúma vivendo nos Estados Unidos**. Veja, São Paulo, out. 1999. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/061099/p_128.html> Data de acesso: 26 fev. 2014

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. 1 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 150 p.

CARNEIRO, Fernando Jorge da Cunha. **Narrativas de minha memória**. Criciúma: Unesc, 2012. 325 p.

CAROLA, Carlos Renato. **Dos subterrâneos da história: As trabalhadoras das minas de carvão de Santa Catarina (1937 - 1964)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2002. 262 p.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 590 p.

CLAVAL, Paul. **Prefácio**. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César (orgs). Lugares: Patrimônio, memória e paisagens. Florianópolis: Editora UFSC, 2014. p. 07-10.

COELHO, Manoel (org.). **Manoel Coelho: arquitetura e design**. Curitiba: Manoel Coelho Arquitetura & Design Ltda., 2013. 348 p.

CORREA, Débora. FCC terá novo endereço. Portal Clicatribuna. 23 out. 2013. Disponível em: <<http://www.clicatribuna.com/noticia/geral/fundacao-cultural-de-criciuma-tera-novo-endereco-5906>> Acesso em 23 mar. 2015

COSTA, Marli de Oliveira; CÂMARA, Maurício Ruiz. **A cidade como texto**: tecendo saberes e conhecendo Criciúma. São Paulo: Baraúna, 2010. 533 p.

Criciúma. Câmara Municipal de Criciúma. **Análise técnica das emendas modificadas ao PLC/PE 019/2009** (Projeto de Lei Complementar do Plano Diretor Participativo municipal). Criciúma: Hardt Planejamento, 2011. 495 p.

Criciúma. **Lei Nº 947, de 11 de abril de 1973**. Plano Diretor de Criciúma. Criciúma: Prefeitura Municipal.

Criciúma. **Lei Nº 2.039, de 29 de novembro de 1984**. Dispõe sobre o Zoneamento de Uso do Solo e dá outras providências. Criciúma: Prefeitura Municipal.

Criciúma. **Lei Nº 3900, de 28 de outubro de 1999**. Institui a Lei do Zoneamento de Uso do Solo do Município de Criciúma, revoga as leis nº 2.038/84 e 2.039/84, e dá outras providências. Criciúma: Prefeitura Municipal.

Criciúma. **Lei Complementar Nº 095, de 28 de dezembro de 2012**. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Criciúma, e dá outras providências. Criciúma: Prefeitura Municipal.

FERMO, Diego. **Ciclos econômicos e evolução urbana**: A mineração de carvão e a cidade de Criciúma-SC. 2002. 160 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2002.

FILHO, Alcides Goularti; MORAES, Fábio Farias de. **Usina termelétrica em Santa Catarina**: da concepção da Sotelca à privatização da Jorge Lacerda. In: FILHO, Alcides Goularti (org.). Memória e cultura do carvão em Santa Catarina. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 319-352.

Fundação Cultural de Criciúma. Spham e Comissão Técnica elaboram anteprojeto para nova lei de proteção ao patrimônio histórico. 25 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.criciuma.sc.gov.br/fcc/noticia/patrimonio-8/spham-e-comissao-tecnica-elaboram-anteprojeto-para-nova-lei-de-protecao-ao-patrimonio-historico-224>> Acesso em 27 mar. 2015

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262 p.

GERICKE, W. (1960). **Criciúma**: eixo econômico do Sul Catarinense. [Arquivo de vídeo]. Produção de William Gericke, texto e orientação de Aryovaldo Machado. 8 min. 51 seg. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=VNU-nPwMMIM>>. Acesso em: 10 out. 2014

GONÇALVES, Teresinha Maria. **Cidade e poética**: Um estudo de psicologia ambiental sobre o ambiente urbano. Ijuí: Editora Unijuí, 2007. 208p.

GRIMES, Suelen. **Polêmica na urbanização**: patrimônio histórico pode ser demolido. Diário de Notícias. Criciúma, p. 8, ed. 22 e 23 nov. 2014

HARVEY, David. **A Liberdade da cidade**. In: MARICATO, Ermínia et al. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 27 - 34.

_____. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 349 p.

_____. **Espaços de Esperança**. 5ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012, 382 p.

_____. *Le Capitalisme contre le droit à la ville*. Paris: Éditions Amsterdam, 2011. 93 p.

HUET, Bernard. **Espaços públicos, espaços residuais**. In: Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do Século XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2001, p. 147-151

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das Cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005. 157 p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 5 ed. Campinas/SP: Editora da Unicamp, 200. 541 p.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 359 p.

MARZANO, Luigi. **Colonos e missionários italianos na floresta do Brasil**. Florianópolis: Ed. da UFSC; Urussanga/SC: Prefeitura Municipal, 1985. 200 p.

MILANEZ, Pedro. **Fundamentos Históricos de Criciúma**. Criciúma: Editora do autor; Florianópolis: FCC, 1991. 310 p.

MIRANDA, Antonio Luiz. **Trajetórias e experiências do movimento operário sindical de Criciúma - SC**: da Ditadura Militar a Nova República. 2013. 236 f. Tese (Doutorado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2013.

MONTEIRO, Renato de Araújo. **As legislações de proteção ao patrimônio histórico e os tombamentos municipais em Criciúma/SC**. In: Anais do I Simpósio de Patrimônio Cultural de Santa Catarina - "Patrimônio Cultural: Saberes e Fazeres Partilhados". Florianópolis: ANPUH, 2013. p. 01-11.

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: EdiUnesc, 2004. 184 p.

_____. **Faces da urbe**: Processo identitário e transformações urbanas em Criciúma/SC (1945 - 1980). Criciúma: EDIUNESC, 2012. 176p.

NASPOLINI FILHO, Archimedes. **De Cresciúma a Criciúma**: 1880-1960. Volume 1. Criciúma: Editora do autor, 2007. 228 p.

_____. **De Cresciúma a Criciúma**: 1880-1960. Volume 2. Criciúma: Editora do autor, 2008. 223 p.

PIAZZA, Walter. **A colonização de Santa Catarina**. 2 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1988. 372 p.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. **A Expansão da Indústria Têxtil e da Confeção em Santa Catarina**. Geosul (UFSC), Florianópolis, v.11, p.58 - 91, 1997.

_____. **Flexibilidade produtiva e vida urbana no sul catarinense**. Anais da Anpur. v. 8, 1999. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2003>> Acesso em: 01 fev. 2015

_____. **Turismo e paisagens históricas nas vilas litorâneas catarinenses**. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César (orgs). Lugares: Patrimônio, memória e paisagens. Florianópolis: Editora UFSC, 2014. p. 205-234.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César. **Introdução**. In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche; FIGUEIREDO, Lauro César (orgs). Lugares: Patrimônio, memória e paisagens. Florianópolis: Editora UFSC, 2014. p. 11-13.

PORTO, Eder Pereira. **Planos diretores e (re)produção do espaço urbano no município de Criciúma**: a produção da cidade e sua regulação legal. 2008. 225 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina. 2008.

PREIS, Eduardo. **Plano Diretor Participativo de Criciúma/SC**: Uma década de conflitos. 2012. 182 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2012.

RABELO, Giani. **A longa persistência**: a luta contra a privatização da CSN em Santa Catarina. In: FILHO, Alcides Goularti (org.). Memória e cultura do carvão em Santa Catarina. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. p. 393-318.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001. 310 p.

SANTOS, Gislaine. **A reconfiguração das heranças territoriais no processo migratório**. Geotextos, vol. 5, n. 1, p. 13-36, 2009.

SANTOS, Maurício Aurélio dos. **Crescimento e crise na Região Sul de Santa Catarina**. 1995. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 1995.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Editora da USP, 2006. 259 p.

_____. **A Urbanização Brasileira**. 5 ed. São Paulo: Editora da USP, 2009. 174 p.

_____. **Espaço e Método**. 5 ed. São Paulo, Editora da USP, 2012. 118 p.

_____. **O Espaço do Cidadão**. 7 ed. São Paulo: Editora da USP, 2014. 176 p.

_____. **Por uma outra Globalização**. São Paulo: Editora da USP, 2000. 85 p.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. **Espaços públicos e espaços coletivos**. In: Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do Século XXI. São Paulo: Associação Viva o Centro, 2001, p. 101-107.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. **Territorios**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 204 p.

SOUZA, Carta *et al.* **O Memorial Dino Gorini e o estado de conservação dos painéis cerâmicos**. Unibave, 2014. 9 p.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard (orgs.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. 2 ed. Barueri, SP: Manole, 2009. p. 01 - 52

VIEIRA, Jorge Luiz. **A Carbonífera Próspera e a configuração espacial da cidade de Criciúma/SC**. 2001. 236 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Departamento de Geociências, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2001.

VIEIRA, Jorge Luiz; PIMENTA, Luíz Fugazzola. **A Carbonífera Próspera e a configuração espacial da cidade de Criciúma/SC**. In: SHEIBE, Luiz Fernando; FURTADO, Sandra Maria; BUSS, Maria Dolores (Orgs). Geografias entrelaçadas: ambiente rural e urbano no sul de Santa Catarina. Florianópolis/Criciúma: Editora da UFSC / Editora da UNESC, 2005. p. 259-285.

VOLPATO, Terezinha Gascho. **A pirita humana: os mineiros de Criciúma**. Florianópolis: Editora da UFSC / Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1984. 160 p.

WISNIK, Guilherme. **Estado crítico: à deriva nas cidades**. São Paulo: Publifolha, 2009. 277 p.

ZUMBLICK, Walter. **Tereza Cristina: A ferrovia do carvão**. Tubarão/SC: Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, 1967. 181 p.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Sobre a sequência de incêndios ocorridos no Paço Municipal Marcos Rovaris, sede da Prefeitura de Criciúma.

Por não se tratar de um incidente cotidiano, mas sim de um episódio que ficará marcado na história da cidade de Criciúma, é relevante que se faça menção à sequência de dois incêndios ocorridos no Paço Municipal Marcos Rovaris, sede da prefeitura e patrimônio histórico municipal, num intervalo de 12 dias.

O primeiro, ocorrido na madrugada do dia 27 de Maio de 2015, destruiu cerca de 25 a 30% do prédio. O segundo, ainda mais grave, aconteceu na tarde do dia 07 de Junho e consumiu aproximadamente 70% do Paço. Nesse último, além da perda documental irreparável, a estrutura do prédio ficou, em parte, comprometida. Segundo informações emitidas por técnicos da Prefeitura à imprensa, a princípio, será necessário cerca de 1 ano e meio para sua reconstrução.

Apesar das suspeitas de crime, a perícia ligada à Polícia Civil de Santa Catarina afirma que os incêndios foram provocados por sobrecarga na rede elétrica, agravada por nunca ter sido refeita desde inauguração do imóvel, nos anos 1980, o que deixa evidente a gravidade da falta de manutenção no patrimônio público. A rede elétrica em colapso, o forro caindo, o mobiliário original destruído, entre outras situações visíveis a qualquer visitante, apenas indicavam o resultado de décadas de negligências cotidianas, que transpassaram diversas gestões.



Fonte: Nei Manique, Portal Engeplus, 2015.



Fonte: Daniel Búrigo, A Tribuna, 2015.



Nota: Enquanto um lado do Paço era tomado pelas chamas, no outro, a população quebrava vidraças e se mobilizava para salvar parte da documentação.

Fonte: Daniel Búrigo, A Tribuna, 2015.

APÊNDICE B - Sequência de *skylines* esquemáticos representativos dos quatro períodos econômicos de Criciúma.



Período colonial



Ciclo carbonífero



Ciclo da diversificação industrial

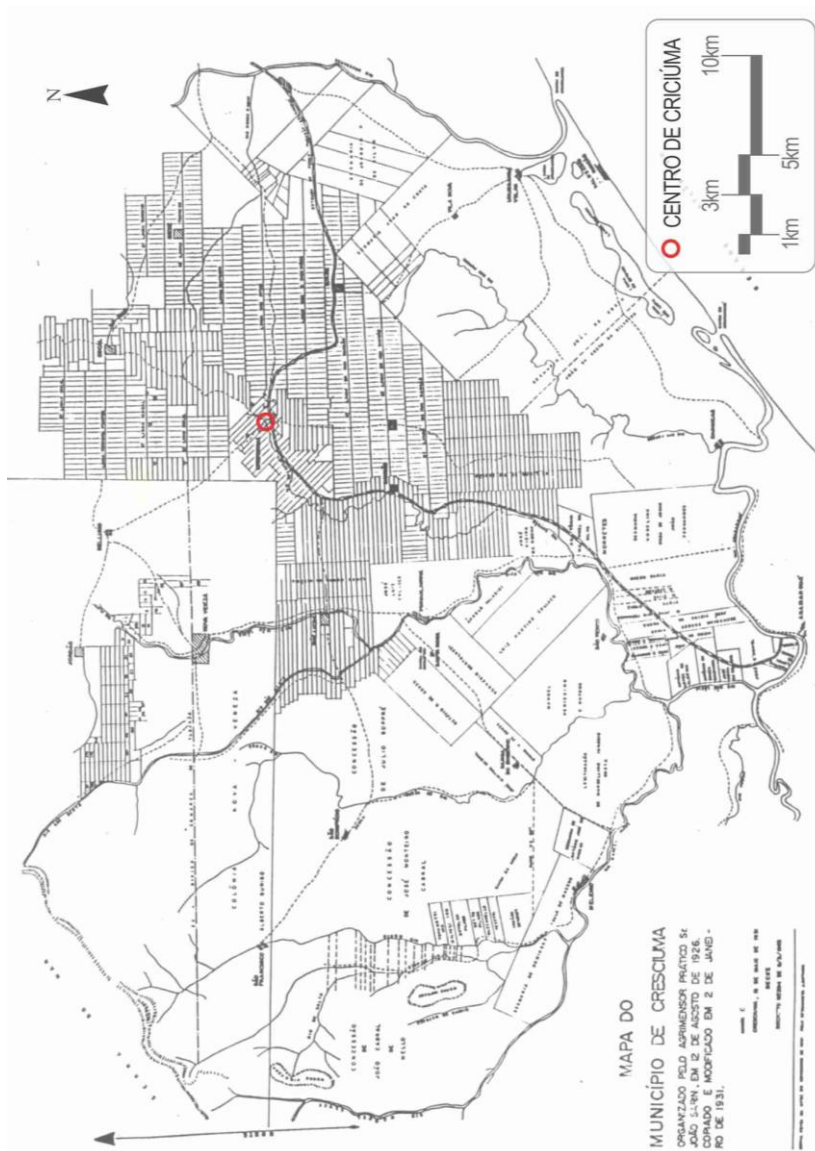


Período neoliberal

Fonte: Elaborados pelo autor, 2015.

ANEXOS

ANEXO A - Mapa da estrutura fundiária do Município de Criciúma em 1926, atualizada em 1931.



Fonte: João Sarin (1926), Acervo de Mário Belolli (adaptado pelo autor).

ANEXO B - Evolução populacional de Criciúma.

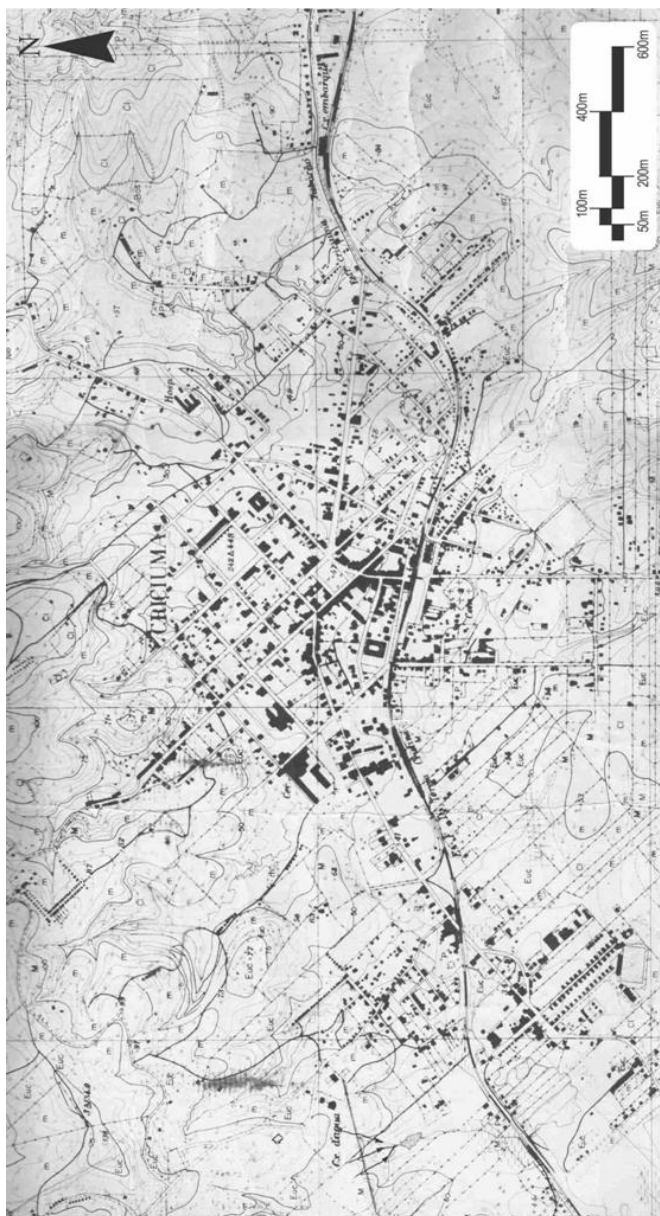
Ano	População Urbana	População Rural	População Total
1940	4.845	22.908	27.753
1950	9.298	41.556	50.854
1960	27.905	34.070	61.975
1970	55.397	26.054	81.451
1980	96.325	14.279	110.604
1991	132.201	13.961	146.162
1996	143.229	15.872	159.101
2000	153.049	17.371	170.420
2010	189.558	2.678	192.308
2015 (estimativa)	-	-	206.918

Fonte: IBGE.

ANEXO C - Evolução do transporte de passageiros pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

Ano	Passageiros	Bagagens (toneladas)
1945	349.000	1.863
1946	453.183	2.204
1947	574.233	1.937
1948	576.440	1.525
1949	456.220	1.596
1950	441.838	1.361
1951	523.307	1.497
1952	489.663	1.397
1953	542.950	1.464
1954	1.080.894	2.870
1955	1.154.206	2.611
1956	1.037.037	2.448
1957	923.373	1.640
1958	843.561	2.081
1959	899.991	2.775
1960	252.955	2.643

Fonte: KROETZ, 1975 *apud* FERMO, Diego. 2002, p. 146.

ANEXO D - Mapa da área central de Criciúma em 1956

Fonte: Plano do Carvão Nacional, 1956 (adaptado pelo autor).

ANEXO E - Transcrição da Lei nº 56, de 30 maio de 1951

Lei nº 56, de 30 maio de 1951.;

Art 1o – Considera bairros comerciais, os seguintes trechos:

- a) Praça Dr. Nereu Ramos
- b) Rua Conselheiro João Zanette
- c) Rua Dr. Paulo Marcus
- d) Rua Henrique Lage, de seu início, na Rua João Pessoa até a Rua Anita Garibaldi;
- e) Rua João Pessoa, de seu início, na Rua Marechal Deodoro, até a Rua Lauro Müller
- f) Rua Cel. Pedro Benedet, até a Travessa Boa Nova
- g) Rua Cel. Marcos Rovaris até a Rua Marechal Deodoro
- h) Rua Santo Antonio, entre a rua João Pessoa e a Avenida Dr. Getúlio Vargas
- i) Avenida Dr. Getúlio Vargas, entre a praça Dr. Nereu Ramos e a Rua Santo Antônio.

Art 2o – nas ruas citadas no artigo anterior só serão permitidos construções com o número mínimo de dois pavimentos ou o que preceitua o Art 14o e seu § 1o do mesmo Código de Posturas.

Art 3o – esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CRICIÚMA, 30 DE MAIO DE 1951

PAULO PREIS

Prefeito Municipal

ANEXO F - Transcrição da Lei nº 305, de 12 de junho de 1960

Lei Nº 305, de 12 de julho de 1960.

Isenta do pagamento do Imposto Predial pelo prazo de dez anos, prédios de alvenaria construídos no Município, desde que o mesmo tenha, no mínimo, dez pavimentos.

Art 1º - Fica isento do Imposto Predial pelo prazo de dez anos, prédios de alvenaria construídos no Município, desde que o mesmo tenha, no mínimo, inclusive o térreo dez pavimentos e que as demais características se harmonizem com o Código de Posturas Municipais.

Art 2º - Expirado o prazo de que trata o artigo anterior, o prédio gozará, ainda de uma isenção, no mesmo tributo, por mais cinco anos, na base de cinquenta por cento do que, efetivamente, deveria ser tributado ou lançado.

Art 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Criciúma, 12 de julho de 1960.

Addo Caldas Faraco
Prefeito Municipal

ANEXO G - Transcrição da Lei nº 80, de 28 de agosto de 1952

Lei Nº 80, de 28 de agosto de 1952

As pessoas físicas ou jurídicas que construírem ou adaptarem edifício para hotel, no Município de Criciúma, dentro do prazo de dez anos, a contar da data desta publicação, gozarão por igual prazo, de isenção de quaisquer impostos, atuais ou futuros.

Art 1o – As pessoas físicas ou jurídicas que construírem ou adaptarem edifício para hotel, no Município de Criciúma, dentro do prazo de dez anos, a contar da data em que entrar em vigor esta lei, gozarão, por igual prazo, de isenção de quaisquer impostos, atuais ou futuros, inclusive a respectiva construção, na parte destinada a hotel

Art 2o – para que possam gozar das vantagens prevista nesta lei, os hotéis a serem construídos ou adaptados deverão Ter, no mínimo, além das peças obrigatórias e normais em edificações desta Natureza, cinquenta quartos com pelo menos cinco salas de banho privativo

Art 3o – Ao uso dos edifícios construídos nos termos desta lei, para finalidade diferente da que nele prevê, antes de decorrido o prazo de quinze anos de efetiva utilização dos mesmos como hotéis, precederá sempre autorização expressa dos poderes competentes e prévio ressarcimento das importâncias de todos os impostos que não tiverem sido, em tempo, cobrados, pelo proprietário ou locatário, conforme o caso

Art 4o – aos hotéis existentes no Município e, também aos que forem adaptados convenientemente, inclusive quanto às condições de capacidade e conforto, serão estendidos os favores desta lei.

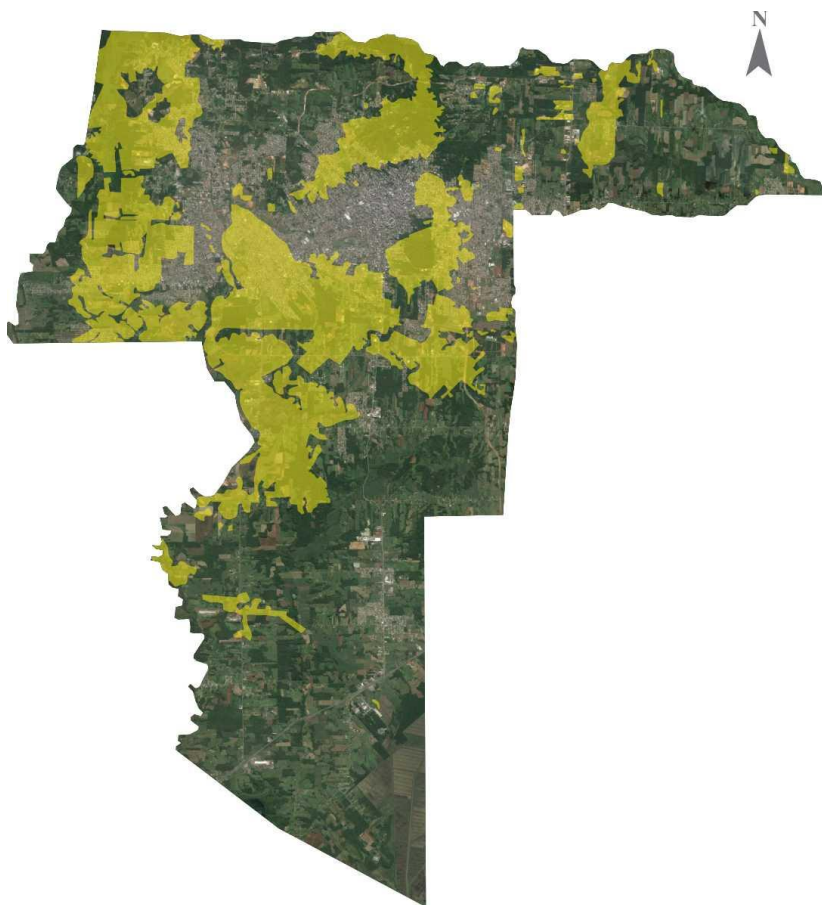
Art 5o – os benefícios estabelecidos na presente lei serão concedidos por despacho do Prefeito, mediante requerimento da parte interessada e satisfeitas as respectivas exigências

Art 6o – esta lei entrará em vigor na data em que for publicada, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CRICIÚMA, 28 DE AGOSTO DE 1952

PAULO PREIS
Prefeito Municipal

ANEXO H - Áreas Mineradas no Município de Criciúma



Fonte: Siecesc; IPAT

ANEXO I – Nota referente às alterações no Plano Diretor de 2012 divulgada no Jornal da Manhã do dia 07 de Outubro de 2014.

Câmara aprecia ajustes ao Plano Diretor

Dos 27 projetos de lei complementar apresentados pelo Executivo, apenas três não se referiam à alteração do zoneamento de área

Andréia Limas
Criciúma

Aprovado em 2012, o Plano Diretor de Criciúma passa por ajustes. So este ano, a Administração Municipal já remeteu à Câmara 24 projetos de lei complementar (dos 27 apresentados pelo Executivo) propondo a alteração do zoneamento de áreas específicas. Dez deles já foram à votação duas vezes e acabaram aprovados em plenário. Os demais tramitam pelas comissões da Casa.

“São retificações que vêm para a Câmara com o respaldo do Conselho de Desenvolvimento Municipal, conforme prevê o Plano Diretor. Como não são mudanças no Plano, mas pequenas alterações, não há necessidade de realização de audiências públicas. Além disso, as comissões verificam

caso a caso”, justifica o vereador Julio Colombo, líder do governo no Legislativo. Ele cita o exemplo de uma intervenção que precisou ser realizada. “Em uma determinada região, não podia haver qualquer tipo de atividade, mas havia uma escola. Então, a alteração teve que ser feita para a adequação”, sustenta.

Arquiteto e urbanista da prefeitura e integrante do Conselho de Desenvolvimento Municipal, Giuliano Colossi informa que qualquer pessoa pode solicitar alterações, seja de zoneamento, de uso do solo ou envolvendo outras questões. “O pedido deve ser feito em processo administrativo ao Conselho, que emite um parecer técnico sobre a modificação ou não. Em seguida, há o encaminhamento à câmara temática de acompanhamento e controle do Plano

LUCCAS SABINO/CM



Ministério Público contesta mudanças em APAs

As mudanças em cinco Zonas de Áreas de Proteção Ambiental (Z-APA) para Zonas Residenciais e Industriais, já aprovadas pela Câmara e sancionadas pelo prefeito Márcio Búrgio, são discutidas na Justiça. A 9ª Promotoria de

Justiça de Criciúma propôs ação direta de inconstitucionalidade, pedindo liminarmente a suspensão das resoluções. De acordo com o promotor Luiz Fernando Góes Ulysses, a mudança no zoneamento implica na alteração do Plano Diretor, sem a participação popular. A prefeitura argumenta que os conselhos municipais, formados por representantes da comunidade, tonaram parte na discussão sobre as alterações.

ANEXO J – Nota divulgada pelo ex-prefeito de Criciúma, Altair Guidi, após o segundo incêndio no Paço Municipal Marcos Rovaris.

Diferentemente do que ocorre em todos os demais municípios de Santa Catarina, a Prefeitura de Criciúma não é apenas o local de trabalho do Prefeito e da sua equipe. O que a diferencia de todas as demais do Estado é a sua localização.

Quando comemoramos o Centenário da fundação de Criciúma, nos anos oitenta do século passado, juntamente com a nossa equipe de governo, projetamos e implantamos o Parque Centenário. E o fizemos porque, assim como a grande maioria dos Criciumenses, estávamos convencidos de que era naquele local – no Parque Centenário – que o Criciumense, inspirando-se na sua história, projetaria o seu futuro. E, por isso, naquele local deveriam ser implantados os principais símbolos da nossa Cidade: O monumento que nos remete ao nosso maior patrimônio – as nossas etnias – bem como o símbolo da nossa Cultura, o grande Teatro, juntamente com o símbolo da nossa Soberania : as sedes dos Poderes Executivo e Legislativo. A sede da Câmara ainda não foi construída. Mas o projeto já está pronto e evidencia um edifício integrado ao ambiente histórico do Parque.

O incêndio que por duas vezes tentou destruir o prédio da prefeitura é muito mais que um ataque ao Poder Público de Criciúma; é um ataque à alma de Criciumense porque o fere naquilo que lhe é mais sagrado: as suas origens e a sua vocação democrática.

É por isso que todos nós, Criciumenses, sentimos a destruição da nossa Prefeitura como se fosse a destruição da nossa própria casa. Na nossa casa abrigamos a nossa família e todos os sentimentos que nos remetem ao amor, à compreensão, à esperança de um futuro melhor para os nossos descendentes. Na prefeitura, abrigamos tanto o sentimento coletivo das nossas raízes e da nossa História, quanto o orgulho de fazermos parte de uma comunidade que nos identifica mundo afora.

Na nossa casa, choramos de alegria ou de tristeza, por um Ente querido. Na prefeitura choramos de tristeza quando vemos que um símbolo que nos identifica como Comunidade é destruído.

Altair Guidi