

A tall, dark stone monument stands in the center of the image. Atop the monument is a bronze statue of a man, shirtless and wearing a hat, holding a long staff or tool in his right hand and a small bag or lantern in his left. The monument is inscribed with text and features a coat of arms. In the background, a large, light-colored church with a prominent, pointed Gothic-style tower is visible. The scene is set outdoors with trees and foliage on the left and right sides. The overall lighting is warm, suggesting a sunset or sunrise.

CRESCIUMA
AOS
HOMENS
DO
CARVÃO
1913-1946

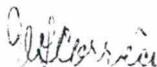


CRICIÚMA
MEMÓRIA E VIDA URBANA

"Criciúma - Memória e Vida Urbana".

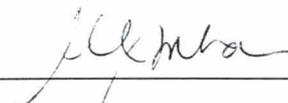
Luiz Fernando Balthazar

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, área de concentração em Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.

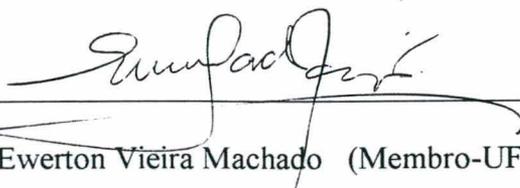


Prof.^a Dr.^a Walquíria Krüger Corrêa
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Geografia

APROVADO PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 07/02/2001



Dra. Margareth de Castro A. Pimenta (Presidente-Orientadora-UFSC)



Dr. Ewerton Vieira Machado (Membro-UFSC)



Dr. Nazareno José de Campos (Membro-UFSC)

Criciúma - 2001

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CRICIÚMA – MEMÓRIA E VIDA URBANA

LUIZ FERNANDO BALTHAZAR

FLORIANÓPOLIS, JANEIRO DE 2001

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CRICIÚMA – MEMÓRIA E VIDA URBANA

Mestrando: Luiz Fernando Balthazar
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Margareth de C. Afeche Pimenta

FLORIANÓPOLIS, JANEIRO DE 2001



Vista Aérea de Criciúma, Lado Sul, 1999.
Fonte: Arquivo Cine Foto Zappelini



Vista Aérea de Criciúma, Parte Central à Direita, 1999.
Fonte: Arquivo Cine Foto Zappelini

Aos meus saudosos pais, Francisco e Elody.

*Ao companheirismo e apoio de minha família –
minha querida esposa Anilda, e meus dois grandes
amigos – meus filhos Lucas e Bruno.*

AGRADECIMENTOS

Sou eternamente grato, as pessoas abaixo listadas, que de uma forma ou de outra, contribuíram para a realização e efetiva conclusão deste trabalho.

Margareth de Castro Afeche Pimenta (Orientadora).

Professores, colegas e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC.

Meus irmãos e irmãs, sogro e sogra, cunhados e cunhadas.

Arquitetos e funcionários da CODEPLA – Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma.

Arquitetos e funcionários do DPFT/PMC – Departamento de Planejamento Físico e Territorial da Prefeitura Municipal de Criciúma.

Coordenadores e funcionários do Laboratório “CIDADHIS” – do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSC.

Coordenadores e funcionários do Departamento de Pós-Graduação da UNESC.

Diretor e funcionários da SIECESC – Sindicato da Indústria de Extração de Carvão do Estado de Santa Catarina.

Zélia de Lucca Debiasi, chefe da agência do IBGE de Criciúma.

Engenheiros Hilton A. Gevieski e Jacy E. Fretta da CSN – Companhia Siderúrgica Nacional.

Senhores Rubens de Lucca e Rubens Costa, ex-diretores da CESACA – Cerâmica Santa Catarina SA.

Diretores e funcionários da FCC – Fundação Cultural de Criciúma.

Elza de Fátima Dajori Peruch, diretora do Arquivo Histórico de Criciúma.

Funcionários da Secretaria Estadual do Desenvolvimento Econômico e Integração do MERCOSUL.

Funcionários da Secretaria Estadual do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente.

Engº. Agrim. José Paulo Nesi e funcionários da Hexágono Levantamentos Topográficos Ltda.

Alzira Krebs e Maria Zilá Padilha, pela revisão dos textos.

Ubaldo César Balthazar e Amely P. da Silva Balthazar, pela revisão do texto em francês.

Giuliano Elias Colossi, pela autoria dos desenhos.

Todos os entrevistados e pessoas que foram contactadas, objetivando maiores esclarecimentos e informações para o conteúdo desta pesquisa.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS (Material Cartográfico e Fotos)	VII
LISTA DE GRÁFICOS	X
LISTA DE ABREVIATURAS, SÍMBOLOS E SIGLAS	XI
RESUMO	XIV
RESUMÉE	XV
INTRODUÇÃO	1
Referencial Teórico Metodológico	6
A Produção Social do Espaço	7
Centro e Centralidade Urbana	10
A Memória e o Uso do Solo na Cidade	13
CAPÍTULO PRIMEIRO	
A CIDADE DE CRICIÚMA – HISTÓRIA E EVOLUÇÃO URBANA.....	18
<u>1.1 Gênese e Desenvolvimento do Sítio Urbano</u>	18
<u>1.2 Periodização e Expansão Urbana</u>	31
1.2.1 Primeiro Período: 1880 à 1929	33
1.2.2 Segundo Período: 1930 à 1956	40
1.2.3 Terceiro Período: 1957 à 1972	45
1.2.4 Quarto Período: 1973 à 1978	50
1.2.5 Quinto Período: 1979 à 2000	55

CAPÍTULO SEGUNDO

O CENTRO URBANO - ESTRUTURAÇÃO E CENTRALIDADE	62
<u>2.1 Características e Estruturação da “Praça”</u>	<u>62</u>
<u>2.2 Contextos da Centralidade Urbana</u>	<u>66</u>
2.2.1 A valoração do solo	67
2.2.2 A funcionalidade	70
2.2.3 A densidade demográfica	76
2.2.4 História e memória da população	76
<u>2.3 A Estrutura Urbana da Área Central</u>	<u>86</u>
2.3.1 Sistema viário e transportes	99
2.3.2 Os simbolismos e os referenciais	118
2.3.3 Repartições públicas e de assistências	142
2.3.4 As Praças da área central.....	146
2.3.5 Os limites da área central	154
<u>2.4 Referencial Fotográfico da Cidade</u>	<u>164</u>
CONSIDERAÇÕES FINAIS	175
BIBLIOGRAFIA	183
BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR E MATERIAL UTILIZADO	187
LISTA DE ANEXOS	188

LISTA DE FIGURAS
(Material Cartográfico e Fotos)

1. Criciúma no Contexto Estadual	20
2. Divisão de Glebas	21
3. Paróquia de São José	22
4. Municípios Emancipados	24
5. Estação Ferroviária, em 1919 – no dia da inauguração da ferrovia	26
6. Primeira igreja São José de Criciúma, construída no ano de 1895, situada no local da Casa da Cultura/CODEPLA (Vista 1).	35
6A. Igreja São José, construída no ano de 1895 (Vista 2)	36
6B. Igreja São José no início do século XX (já no local atual)	36
6C. Igreja São José, atual Catedral	37
7. Criciúma década de 30	39
8. Sistema viário de 1957	43
9. Centro urbano (área central)	64
10. Rua Cons. João Zanette na primeira metade do século XX	65
11. Planta de Valores do Solo Urbano	68
12. Planta de Uso e Gabarito do Ambiente Construído	72
13. Planta do Comércio Varejista	74
14. Planta de Estabelecimentos Industriais, Financeiros, Assistenciais e de Serviços	75
15. Planta de Densidade	78
16. Rua São José, década de 60	79
16A. Rua São José no ano 2000	80
17. Planta da Estrutura Urbana	90
18. Plano Urbanístico de 1954	94
19. Sistema do Sistema Viário e do Transportes – 2000	102
20. Coreto da Matriz – av. Getúlio Vargas no início do século XX	108
20A. Av. Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos no século XXI	109
21. Estrutura Urbana – década de 70	122
21A. Estrutura Urbana – 2000	123

22. Estrutura Urbana de Criciúma no início do século XX	124
23. Prédio do DNPM – Hoje FCC	127
24. Praça do Congresso , início da década de 40 quando da realização da procissão de São Cristóvão	129
24A. Praça do Congresso após a inauguração no início da década de 70 ..	130
25. Café São Paulo no início do século XX	137
25A. Interior do Café São Paulo, no fim da primeira metade do século XX	138
26. Casa do Agente Ferroviário	139
27. Praça do Imigrante – Monumento à Primeira Mó	147
28. Fonte luminosa da praça Nereu Ramos	149
29. Rua João Pessoa, praça Nereu Ramos e trav. Padre Pedro Baldoncini.	150
29A. Implantação do Calçadão – av. Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos .	151
29B. Implantação do Calçadão – praça Nereu Ramos.....	151
29C. Implantação do Calçadão – av. Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos	152
30. Centro de Criciúma no início da década de 70	160
30A. Criciúma no final da década de 70	161
30B. Criciúma no final do século XX	162
31. Terminal Urbano Central	163
32. Rua Paulo Marcus e Estação ferroviária (final da década de 60).....	164
32A. Rua Paulo Marcus e av. Centenário	164
32B. Rua Paulo Marcus esquina com rua Mal. Deodoro	165
33. Rua Henrique Lage no início do século XX	165
33A. Rua Henrique Lage no final do século XX	166
34. Rua Cons. João Zanette nos primeiros anos do século XX	166
34A. Rua Cons. João Zanette no início do século XX	167
34B. Rua Cons. João Zanette, década de 30	167
34C. Rua Cons. João Zanette na metade do século XX	168
34D. Rua Cons. João Zanette no século XXI (Vista 1)	168
34E. Rua Cons. João Zanette no século XXI (Vista 2)	169
35. Rua Anita Garibaldi esquina av. Centenário	169
36. Viaduto (passarela de pedestres) na metade do século XX	170

37. Viaduto interligando os bairros Milaneze e Pinheirinho – século XXI	170
38. Rua Cel. Pedro Benedet – século XXI	171
39. Rua João Pessoa (entre a trav. Padre Pedro Baldoncini e rua Cons. João Zanette) em meados do século XX	171
40. Demolição do Coreto da Matriz	172
40A. Demolição da caixa d'água da Estação Ferroviária (início da década de 70)	173
40B. Demolição das casas dos ferroviários (início da década de 70)	173
40C. Demolição da Igreja Santo Agostinho, no distrito de Rio Maina (década de 80)	174

LISTA DE GRÁFICOS

1. Evolução da População	29
2. Produção do Carvão Bruto no Brasil	83
3. Evolução da mão de obra em Santa Catarina	83
4. Levantamento do número de licenças de construção nos últimos 30 anos	84

LISTA DE ABREVIATURAS, SÍMBOLOS E SIGLAS

Alm.....	almirante
AMUREL	Associação dos Municípios da Região de Laguna
AMREC	Associação dos Municípios da Região Carbonífera
AMESC	Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense
Arq.	arquiteto
Av.	avenida
BADESC	Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina
BESC	Banco do Estado de Santa Catarina
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNH	Banco Nacional da Habitação
BRDE	Banco Regional de Desenvolvimento Econômico do Extremo Sul
CASAN	Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
CBCA	Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá
CCU	Companhia Carbonífera Urussanga
CECRISA	Cerâmica Criciúma SA
CEF	Caixa Econômica Federal
Cel.	Coronel
CELESC	Centrais Elétricas do Estado de Santa Catarina
CESACA	Cerâmica Santa Catarina
CNP	Conselho Nacional do Petróleo
CODEPLA.....	Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma
COHAB/SC	Companhia Habitacional do Estado de Santa Catarina

Colegião	Colégio Estadual Sebastião Toledo dos Santos
Côn.	Cônego
Cons.	Conselheiro
COUDECRI.....	Companhia de Urbanização de Criciúma
CPCAN.....	Comissão do Carvão Nacional
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CTG	Centro de Tradições Gaúchas
Des.	Desembargador
DETRAN	Departamento de Trânsito
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
DPFT	Departamento de Planejamento Físico e Territorial
ECT	Empresa de Correios e Telégrafos
EFDTC	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
ELETROSUL.....	Centrais Elétricas do Sul do Brasil
FATMA	Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente
FCC	Fundação Cultural de Criciúma
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIG.	Figura
FORAUTO	Ford Automóveis Ltda
FUCRI.....	Fundação Universitária de Criciúma
Gen.	General
GERASUL	Geradora de Energia do Sul do Brasil
GRAF.	Gráfico
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICM	Imposto de Circulação de Mercadorias
INCISA.....	Indústria Cerâmica Imbituba
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
IPESC	Instituto de Previdência do Estado de Santa Catarina
IPTU.....	Imposto Predial e Territorial Urbano
IUM	Imposto Único sobre Minerais
JICA	Japan International Corporation Agency

JUGASA	Júlio Gaidzinski SA
Mal.	Marechal
MECRIL	Metalúrgica Criciúma Ltda
MTM	Colégio Madre Tereza Michel
NTC.....	Núcleo de Transporte Coletivo
PAM.....	Posto de Assistência Médica
PROCON.....	Proteção ao Consumidor
RCE	Rede de Comunicações Eldorado
RECEL	Revestimentos Cerâmicos Ltda
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UNESC.....	Universidade do Extremo Sul Catarinense
SATC.....	Sociedade de Assistência aos Trabalhadores do Carvão
SC.....	Rodovia
SESI.....	Serviço Social da Indústria
SIECESC	Sindicato das Indústrias de Extração de Carvão de Santa Catarina
SMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
S.R.Mampituba	Sociedade Recreativa Mampituba
SUS.....	Sistema Único de Saúde
Trav.	Travessa
TRENSURB	Companhia de Trem Urbano
Ver.	Vereador

RESUMO

Fundada por imigrantes italianos em 1880, Criciúma teve inicialmente na agricultura a sua principal atividade econômica. Porém, a partir de 1913, com a descoberta do carvão mineral em seu subsolo, e a implantação da ferrovia em 1919, verifica-se o início de um novo modelo econômico, caracterizando grandes transformações na estrutura urbana e na sua paisagem. A cidade hoje é caracterizada como pólo regional, localizando-se junto a BR 101, no sul catarinense, entre as capitais Porto Alegre e Florianópolis, participando atualmente das exportações brasileiras de pisos e azulejos.

Criciúma teve vários períodos de crescimento, sendo o mais acentuado e mais significativo, aquele que se inicia a partir da década de setenta – período do *milagre econômico* – quando se percebe a chegada dos processos da diversidade industrial e da verticalização do ambiente construído. Os incentivos do Governo Federal para acelerar o processo de mecanização das minas, visava exclusivamente aumentar a produção carbonífera, objetivando atender a demanda do mercado industrial interno, pois com a crise mundial do petróleo, iniciada em 1973, o carvão catarinense passa a substituir o óleo combustível no uso industrial. Estes incentivos trazem novas indústrias à região, abrindo novas frentes de trabalho. Isto gera um forte processo de expansão urbana em todo o espaço criciumense.

O período de crescimento é encerrado em 1990, quando é decretada a desregulamentação da atividade carbonífera, pondo fim ao subsídio do carvão mineral brasileiro. Com este fato, o número de trabalhadores diminui, e a cidade entra em um período de declínio e estagnação econômica, recuperando-se parcialmente a partir de 1994. É entre as décadas de setenta e noventa, que se percebe o período das grandes transformações da paisagem urbana, provocando um intenso desmonte do ambiente construído. Isto vem retirar das novas gerações, a possibilidade de vivenciar a importância mítica que a simbologia da indústria carbonífera representou para Criciúma. Desta forma, analisamos os reflexos de todas estas transformações, e dos seus principais agentes (econômicos, políticos e sociais), que influenciaram e continuam influenciando na (des)caracterização do *centro urbano*, objeto maior de nossos estudos e pesquisas.

RESUMÉE

La ville de Criciúma, fondée par des immigrants italiens en 1880, eut initialement l'agriculture comme son activité économique principale. À partir de 1913, cependant, depuis la découverte du charbon minéral et avec la construction du chemin de fer liant la ville au port d'Imbituba, on s'enregistre le début d'un nouveau modèle économique, ce qui provoqua des grandes transformations dans la structure urbaine et dans son paysage. La ville est actuellement identifiée comme un pôle économique régional, étant située tout proche de la route BR-101, au sud de Santa Catarina, entre Porto Alegre, la capitale de l'Etat du Rio Grande do Sul, et Florianópolis, la capitale de l'Etat de Santa Catarina. Elle participe aujourd'hui des exportations brésiliennes de pavés et de carreaux.

Criciúma eut plusieurs périodes de croissance. La plus accentuée et la plus significative fut celle que s'incie à partir des années soixante-dix – la période connue comme celle du *miracle économique* - quand il est possible de noter l'arrivée des processus de diversification industrielle et de la verticalité de l'ambiance fabriqué par l'homme. Les incetifs du Gouvernement Fédéral, envisageant accélérer le processus de mécanisation des mines de charbon, avaient pour but uniquement d'augmenter la production carbonifère. L'objectif était d'atteindre la demande du marché industriel interne, puisque, avec la crise mondiale du pétrole, commencée vers 1973, le charbon de Santa Catarina remplaça l'oil combustible dans l'usage industriel. Ces incetifs attirent des nouvelles usines vers la région, en ouvrant des nouveaux postes de travail. Ce fait engendre un fort processus d'expansion urbaine dans tout l'espace de la ville.

Cette période de croissance prend fin en 1990, quand il est établie la déréglementation de l'activité carbonifère, ce qui met fin aux subsides du charbon minéral brésilien . Avecça, le nombre de travailleurs diminue et la ville rentre dans une période de déclin et de stagnation économique, processus qu'elle commence a retourner partiellement à partir de 1994. C'est entre ces deux décades qu'on observe la période des grandes transformations dans le paysage urbaine, ce qui provoque un fort démontage de l'ambience construi. Ce fait finit pour retirer des nouvelles générations la possibilité de vivre l'importance mythique que la simbologie de l'usine carbonifère représenta pour la ville de Criciúma. Cette dissertation cherche d'analyser les reflets de toutes cettes transformations et de ses agents principaux (économiques, politiques et sociaux), qui ont influencé et qui continuent à influencer dans la (dé)caractérisation du *centre urbain*, l'objet major de ces études e recherches.

INTRODUÇÃO

As cidades vivem em contínua transformação. Da mesma forma, as sociedades se (re)estruturam, modificando as suas relações e os seus valores com o ambiente urbano. O núcleo urbano das cidades capitalistas modernas, apresentam características que lhe são peculiares – lugar de consumo e consumo de lugar. Para LEFEBVRE (1991:12), o núcleo urbano resiste e sobrevive graças a este duplo papel. Tornam-se centros de consumo, pois o centro comercial atual, não caracteriza aquilo que foi a cidade antiga, uma vez que se modificam e (re)estruturam-se os espaços, interferindo na imagem e na paisagem da cidade. **A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas** (LEFEBVRE, 1991:47). Se a sociedade local muda – “com seus elementos constituintes” – a cidade também muda, e esta depende das (rel)ações dos diversos grupos que compõem a sociedade.

Sobre o centro da cidade de Criciúma – objeto maior deste trabalho – muitas mudanças aconteceram, desde o início da colonização da Vila, no final do século XIX. Na paisagem da cidade, percebemos novos elementos que por si só permitem uma nova leitura desta mesma paisagem – a arquitetura e a apropriação do espaço, a produção social e a estrutura urbana. Inicialmente com uma economia essencialmente agrícola, Criciúma se transforma – durante as primeiras décadas do século XX - com a produção carbonífera. O carvão mineral passa a ser produzido em larga escala, a partir da implantação da E.F.D.T.C – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, em 1919, que conduz a produção local até os portos de Laguna (inicialmente) e Imbituba (posteriormente). Esta virada na economia

local, gradativamente vai elevando a cidade a categoria de pólo regional do sul catarinense, passando a reconhecer Criciúma como a capital brasileira do carvão. A cidade experimenta um forte processo de expansão urbana, aumentando o sítio e expandindo o tecido urbano em todas as frentes. A oferta de mão de obra é intensa, absorvendo inclusive crianças e mulheres (escolhedeiras)¹. No interior do núcleo urbano, percebemos as mudanças mais significativas de todo o espaço. A tipologia arquitetônica, marcada pelo estilo colonial italiano – característico dos imigrantes colonizadores da Vila – passam a ser destruídos, e em seu lugar, são construídos sobrados e prédios de até quatro pavimentos, em estilo “art déco”, e também em estilo eclético. Aliás, o ecletismo – caracterizado pela mistura de vários estilos – é bastante significativo a partir da segunda metade do século XX. Grande parte do simbolismo da cidade é destruído – especificamos aqui toda a estrutura da Ferrovia – estação ferroviária, passarelas, pontilhões e a retirada dos trilhos do centro da cidade. Os procedimentos adotados, na produção do espaço, são nocivos à estrutura urbana. Estes procedimentos – que visam o “desenvolvimento” da cidade – são acionados por agentes sociais locais, cujos papéis são pré-estabelecidos, preocupados única e exclusivamente com seus reais interesses, a partir de algo que lhes seja favorável. Para que tenhamos um perfeito entendimento destes tipos de práticas, realizadas por estes diferentes agentes, estamos conscientes de que enfrentaremos desafios referentes a este perfeito entendimento, uma vez que estes desafios, neste momento, se colocam a nossa frente, quais sejam: compreender que o processo de transformação que passa o espaço urbano, é reflexo de políticas externas a ele. Para isso, quando nos atemos a realidade local, percebemos que devemos nos deslocar a uma outra escala – a nacional e mundial – uma vez que políticas internacionais influem na ocupação e transformação deste espaço. Neste sentido, se faz necessário fazer a intermediação das diversas escalas de análise, na busca do entendimento do contexto amplo que vai resultar em desdobramentos sobre o local.

¹ Até meados da década de quarenta, havia uma grande carência de mão de obra adulta masculina. Isto fez com que as empresas mineradoras passassem a contratar o trabalho de crianças e mulheres para fazer a tarefa de selecionar o carvão. Este trabalho era realizado manualmente, sem qualquer tipo de precaução à insalubridade.

A estrutura dessa dissertação encontra-se organizada em dois capítulos. Estudamos no primeiro capítulo, a vida da cidade de Criciúma – história e evolução urbana. Inicia com a formação e a caracterização do sítio, discorrendo a chegada dos imigrantes italianos à região – o início da estruturação urbana e do sistema viário, assim como, da produção do espaço – quando é formado o núcleo urbano inicial. Posteriormente, este primeiro capítulo traz uma periodização da expansão urbana, a saber:

- Primeiro Período: 1880 a 1929. Neste período fazemos referência a Fundação da Vila, descoberta do carvão mineral em 1913, inauguração da Ferrovia em 1919 e a emancipação político-administrativa do Distrito em 1925.
- Segundo Período: 1930 a 1956. Neste período fazemos referência ao Decreto 21089 (que estabelece a obrigatoriedade de 10% de consumo do carvão nacional sobre o estrangeiro), segunda guerra mundial e a construção da CSN – Companhia Siderúrgica Nacional.
- Terceiro Período: 1957 a 1972. Neste período fazemos referência a Construção da SOTELCA – Sociedade Termoelétrica de Capivari, a mecanização das minas e a diversificação industrial.
- Quarto Período: 1973 a 1978. Neste período fazemos referência a crise mundial do petróleo e ao início do processo de verticalização.
- Quinto Período: 1979 a 2000. Neste período fazemos referência ao intenso processo de verticalização, a desregulamentação da atividade carbonífera – em 1990, e a busca de um novo modelo econômico.

Esta periodização realizada por técnicos de planejamento urbano da CODEPLA – Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma, possibilita-nos analisar os elementos principais que definem a estrutura urbana implantada até então, e que vem a refletir no processo de produção e evolução da cidade de Criciúma.

No segundo capítulo, aprofundamos estudos para compreender os aspectos da centralidade do núcleo urbano principal. Inicia com um levantamento das principais características e estruturação da "Praça". Adiantamos aqui que o termo "Praça", quando aparecer escrito entre aspas, significará o núcleo comercial inicial, uma vez que, é assim que é lembrado pelos mais velhos. Posteriormente, este segundo capítulo traz dois recortes (espacial e temporal), que se fazem necessários para que possamos atingir nossos objetivos, e com isso viabilizar o trabalho como um todo. Para isto, buscamos uma organização coerente com a metodologia utilizada, quando trabalhamos os aspectos da centralidade urbana, em quatro subitens a saber: a valoração do solo, a funcionalidade, a densidade demográfica e a história e memória da população. Estes subitens nos deram a certeza da concretização dos nossos objetivos, ou seja, a maneira como deveríamos realizar os recortes e como proceder. Por último, este segundo capítulo trata de todo o processo de (des)caracterização da estrutura urbana do centro. Neste momento foi importante tomarmos consciência das informações prestadas quando da realização das entrevistas que realizamos. Muitas destas informações foram obtidas através de relatos de pessoas idosas, com anos de vivência na "Praça". Desta forma, fez-se necessário analisar a estrutura urbana especificando-a em cinco subitens, considerados por nós como sendo principais, a saber: o sistema viário e os transportes, os simbolismos e os referenciais, as repartições públicas e de assistências, as praças e os limites da área central.

Percebemos que Criciúma, em seus 120 anos de história², passou por transformações periódicas, sejam sócio-culturais, políticas ou econômicas, o que reflete no espaço físico da cidade – aumento do tecido urbano, (re)estruturação da malha e (re)construção do ambiente construído – assim como também acontece na sociedade, em suas formas de apropriação e uso do espaço urbano. Acreditamos que os aspectos definidores do núcleo central urbano, será a garantia da qualidade de vida da sociedade, assim como o resgate cultural e a

² Esta idade foi comemorada no ano 2000, e refere-se a fundação e colonização da Vila de São José de Criciúma por imigrantes italianos

valorização do ambiente urbano, construído por gerações de criciumenses. Isto porque, cremos que o espaço da área central de Criciúma, é o principal aglutinador de funções. É neste espaço da cidade que se observa, principalmente, as trocas sociais, os encontros, o lazer e a vida social – expressão máxima da sua cultura. A área central adquire uma significação importante no contexto físico-espacial da cidade de Criciúma, quando assegura sua valorização como área principal, privilegiada, e de intensas e diversificadas funções, marcando a história e a cultura do povo – marcando a vida urbana de Criciúma.

Analizamos bibliografias específicas sobre a ocupação espacial de Criciúma, dentro de um contexto migratório estadual, o que nos permitiu compreender esta migração em uma escala local. O crescimento da cidade ia acontecendo, e a relação desta expansão com o núcleo central era muito bem assimilada pela população, uma vez que este núcleo estava se estruturando o suficiente para se definir hegemonicamente dentro do contexto hierárquico urbano. Utilizamos como base teórica, principalmente na caracterização dos principais conceitos do urbanismo, a linha de raciocínio de LEFEBVRE (1991), onde identificamos conceitos relativos ao espaço urbano. Buscamos conceituar a *centralidade urbana*, característica maior quando se trata da identificação da crise da cidade e de seu núcleo central – parte essencial da imagem e do conceito da urbe.

Para este referencial teórico, além de LEFEBVRE, utilizamos conceitos de outros autores – CASTELLS, SANTOS, GOTTDIENER, HARVEY, SINGER e LOJKINE. Também foi necessário a leitura de escritores locais, os quais definimos como principais fontes para compreensão da estruturação urbana desta cidade. Com esta leitura efetuada, foi possível compreender a história local, na sua amplitude de anos de vivências. Com isto, conseguimos especificar alguns dados, os quais são muito importantes como referência básica para conclusão desta pesquisa. Outras fontes foram utilizadas por nós, sempre objetivando o levantamento de informações, para cada vez mais enriquecer e aprofundar o conteúdo do trabalho a que nos propomos realizar. Neste sentido, executamos dezessete entrevistas pessoais, e analisamos informações contidas em duas

entrevistas gravadas em 1977 – quando dos preparativos para a realização do centenário da colonização de Criciúma - com dois filhos de imigrantes italianos, e que fazem parte do acervo do arquivo Público Municipal de Criciúma.

Para o reconhecimento do espaço urbano, utilizamos recursos disponíveis, como por exemplo, levantamentos fotográficos – fotos antigas da cidade – obtidas junto ao arquivo Público Municipal e junto ao arquivo particular do Sr. Faustino Zappellini, no estabelecimento comercial Foto Zappellini. Outros levantamentos que também foram realizados, foram pesquisas nos jornais – Tribuna Criciumense, Jornal da Manhã e Jornal do Dia – assim como, diversos panfletos biográficos de famílias de imigrantes italianos. Utilizamos os seguintes levantamentos aerofotogramétricos: de 1957 - arquivado na Secretaria Estadual de Integração do Mercosul, em Florianópolis, de 1978 – arquivado na CODEPLA, de 1996 – do projeto JICA, arquivado junto a FATMA (Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente).

Referencial Teórico Metodológico

Justifica-se a elaboração de uma pesquisa que discorra sobre uma temática que acreditamos ser bastante genérica e muito abrangente – a problemática urbana. E por acreditarmos tratar-se de um assunto assim tão amplo, aprofundamos estudos para melhor conceituá-la na especificidade que o próprio conceito requer, quando abordaremos uma conceituação específica desta temática, a qual estarão incluídos questões e discussões sobre a sociedade e o espaço, assim como a cidade e o centro. Objetivamos abordar o modo pelo qual a sociedade processa a produção do espaço, definindo dia após dia a sua cultura, seus costumes, suas tradições, suas ideologias, marcando a sua vida urbana.

Comprovando a influência e o reflexo do ir e vir diário das pessoas – quando definem através de seu cotidiano – a produção do espaço, concomitante às manifestações exteriorizadas da população, cremos estar contribuindo para manter viva a memória da sociedade – mantendo-a contextualizada no tempo e no espaço.

Com a história e a memória da sociedade compreendida, resta-nos aprofundar estudos para compreender todos estes aspectos aqui levantados, porém, agora de uma forma integrada, uma vez que as manifestações da sociedade são fatores de indução no processo de transformação da área central. Neste sentido, finalizamos a temática, ao abordar dentro deste quadro teórico, o nosso entendimento sobre as questões da *centralidade urbana* - quando o centro da cidade se impõe de maneira hegemônica perante todo o espaço, trazendo novos conceitos e discussões sobre a produção e o espaço, assim como a memória e a vida urbana das pessoas.

A Produção Social do Espaço

A cidade é um espaço, a qual a sociedade que o usa e o habita, e que nele vive, muda-o e transforma-o constantemente. Estas ações advindas da sociedade, fazem com que o espaço cresça e se modifique de uma forma genérica em diversos campos, seja no social e cultural, assim como no político ideológico, entre outros. A sociedade tornou-se a principal responsável pelas modificações que acontecem no espaço, apresentando uma relação de interferência na sua estrutura, na sua cultura e na sua história. Isto acontece na maioria das vezes, de uma forma gradativa, pois a sociedade age e atua lentamente no seu dia-a-dia, metamorfoseando o espaço e dominando-o, uma vez que é a sociedade que domina os elementos principais que constituem o espaço:

Dentro do espaço existem vários elementos, podendo ser enumerados em funções diversas, estes elementos do espaço podem ser: os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas (SANTOS, 1997:06).

O espaço é um termo demasiadamente abrangente, e que cada um dos seus elementos se organizam dentro dele segundo suas necessidades principais. E por ser assim tão abrangente e ao mesmo tempo genérico, SANTOS (1997:05) o define como uma totalidade: o espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida.

De uma outra forma, o mesmo autor conceitua o termo espaço, caracterizando-o de uma maneira mais específica, definindo-o na amplitude que o próprio conceito requer:

Consideramos o espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele *contém* e é *contido* pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida. A economia *está* no espaço, assim como o espaço *está* na economia. O mesmo se dá com o político-institucional e com o cultural-ideológico. Isso quer dizer que a essência do espaço é social. Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual (SANTOS, 1997:01).

Neste sentido, entendemos que para compreendermos o espaço, faz-se necessário compreender todo o processo social. A sociedade apresenta-se em constante processo de mutação, determinada pelos vários momentos históricos, na amplitude da civilização humana. Ela deve ser analisada em cada um desses momentos, uma vez que do mesmo modo, os outros elementos do espaço mudam seu papel, independentemente e em relação aos demais elementos.

A sociedade mantém intrínseca relação hegemônica e centralizadora, em relação ao espaço, uma vez que o domina, e é por ele dominada. Muda e transforma o espaço e é por ele mudada e transformada, pois estabelece relações necessárias e específicas, alheias a sua própria vontade. Gradativamente no seu dia-a-dia, a sociedade (re)desenha o espaço, de uma forma lenta e vagarosa, (re)escrevendo a história da cidade.

Sobre esta questão, recorremos a LEFEBVRE (1991:46), para compreender a importância da interferência da sociedade no espaço, aqui caracterizado como espaço urbano:

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto.

O espaço geográfico (rural ou urbano), está intimamente ligado à produção de mercadorias, o que o caracteriza como sendo as condições materiais existentes numa sociedade. Neste sentido, a idéia de espaço é o que

[...] pode ser definido como o resultado de uma interação permanente entre, de um lado, o trabalho acumulado, na forma de infra-estruturas e máquinas que se superpõem à natureza e, de outro lado, o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado. *O trabalho morto*, sobre o qual se exerce *o trabalho vivo*, é a configuração geográfica e os dois, juntos, constituem, exatamente, o espaço geográfico (SANTOS, 1994:115).

Assim a forma pela qual os homens se relacionam através do trabalho – o trabalho virando mercadoria com o trabalhador vendendo sua força de trabalho (o salário é o preço dessa mercadoria no mercado), e o modo pelo qual essas mercadorias são produzidas, distribuídas e consumidas referem-se a relações de produção³. Como diz MARX (1983:24),

[...] Relações de produção que correspondem a um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas materiais. O conjunto destas relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade, a base concreta sobre a qual se eleva uma superestrutura jurídica e política e a qual correspondem determinadas formas de consciência social. O modo de produção da vida material condiciona o desenvolvimento da vida social, política e intelectual em geral [...]

Na reprodução das relações sociais de produção, verificamos tratar-se de um produto social – espaço social. Concluí-se portanto, que os vários agentes ou grupos sociais envolvidos no processo de produção deste espaço, tentam controlá-lo, manipulando-o das mais diversas formas, caracterizando-o de acordo com seus interesses. São estes agentes que acabam por definir a produção do espaço.

³ No sistema capitalista, o trabalho é uma atividade que se esgota em si mesma; é desgaste de energia física e mental; é um conjunto de movimentos repetitivos. Quando se fragmenta o trabalho em centenas de partes, tem-se a divisão do trabalho. Cada trabalhador realiza apenas um fragmento do trabalho total. Neste sistema, o objetivo da produção não é a criação de objetos de uso, e sim de mercadorias destinadas a realizar o objetivo maior do capitalismo: o lucro. É o processo de passagem da sociedade de produção artesanal para a capitalista, quando se aboliu o saber-fazer do artesão. Foi com FORD, que se caracterizou explicitamente a divisão do trabalho. Em 1914, inicia o Fordismo através da introdução de inovações tecnológicas e organizacionais: do dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha de montagem de carros, em Michigan (EUA). **Ford também fez pouco mais do que racionalizar velhas tecnologias e uma detalhada divisão do trabalho preexistente, embora, ao fazer o trabalho chegar ao trabalhador numa posição fixa, ele tenha conseguido dramáticos ganhos de produtividade** (HARVEY, 1996:121).

Centro e Centralidade Urbana

Para compreendermos os elementos essenciais que caracterizam a área central das cidades, cremos ter que rever a dimensão geográfica (localização), e o conteúdo social onde esta área esteja inserida. Entendemos a gênese das cidades como o momento em que o homem deixa de viver isoladamente e passa a viver em comunidade, ou seja, em um meio social. É a partir daí que ele se organiza política, econômica e ideologicamente, adaptando-se às diferentes condições físicas, imprimindo seus costumes, ritos e valores culturais. Como consequência deste processo social, o homem acaba por se estruturar, definindo e delimitando o espaço geográfico no qual se insere.

Há um século e meio, inicia-se o processo de industrialização nas cidades, o que vem a caracterizar o ponto de partida da problemática urbana moderna. Conforme LEFEBVRE (1991:03), **a industrialização caracteriza a sociedade moderna, e esta fornece o ponto de partida da reflexão sobre nossa época. A cidade preexiste à industrialização.** Esta problemática urbana vem corroborar as mudanças ocorridas nas cidades com o advento da industrialização e o nascimento do capitalismo. As cidades que antecederam a industrialização eram, segundo LEFEBVRE (1991:04), do tipo oriental, arcaicas e medievais⁴.

Com o acúmulo de riquezas provenientes do subproduto da agricultura, da usura e do comércio, os núcleos urbanos passam por transformações que vão além da vida social: conhecimentos, técnicas e obras. Para LEFEBVRE (1991:04), **a cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos.** Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. E são estas transformações que provocam o início da expansão dos núcleos urbanos. Sendo assim, com estas expansões, a sociedade passa a fazer exigências estruturais quanto aos aspectos de qualidade de vida,

⁴ Para LEFEBVRE, houve a cidade oriental – ligada ao modo de produção asiática, a cidade arcaica – grega ou romana – ligada a posse de escravos, e depois a cidade medieval – numa situação complexa: inserida em relações feudais mas em luta contra a feudalidade da terra.

uma vez que a ocupação de novas áreas gera investimentos do Poder Público, o que muitas vezes não dispõe de condições financeiras (ou de outras grandezas) para atender de imediato. Conseqüências deste fato são as hierarquias espaciais (econômicas, políticas e sociais), que originam sobre novas áreas de recente expansão.

No momento desta expansão, o núcleo passa a definir-se como centro, e aglutina a concentração de funções, usos e costumes do espaço urbano – caracteriza-se aí os aspectos da *centralidade urbana*.

Para CASTELLS (1980:271), o centro é o espaço que permite, além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada destas atividades. A área central geralmente é o ponto de partida de uma cidade que, delimitado espacialmente, desempenha um papel ao mesmo tempo integrador e simbólico.

É na área central da cidade que geralmente acontece uma maior concentração de atividades, conseqüentemente uma maior interação dos elementos definidores da estrutura urbana – econômico, político-institucional e ideológico (ou simbólico). É neste espaço que se busca caracterizar e identificar uma dada sociedade. Os serviços, na sua essência, estão lá implantados, e estes se endereçam ao maior número de consumidores. Estes serviços poderão ser: concentração das atividades de comunicação, vias de acesso facilitadas com referência ao conjunto da zona urbana, e a gestão administrativa, financeira e política.

Uma outra característica da área central da cidade é a de seu uso como espaço lúdico – concentração de atividades de lazer, festas e ritos. Segundo CASTELLS (1983:274):

Não se trata apenas do aspecto diretamente funcional dos espetáculos e centros de diversão, mas da sublimação do ambiente urbano, através de toda uma gama de escolhas possíveis e a valorização de uma disponibilidade de *consumo*, no sentido próprio do termo.

Analisando-se estes aspectos, podemos afirmar que o centro, caracterizado como categoria de interação da sociedade, não existe por si só, mas sim como reflexo do processo social de organização desta sociedade com o espaço urbano.

O centro urbano 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 de uma 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 (CASTELLS, 1983:275).

A cidade tem na sua área central a sua primeira expressão urbana, pois foi nesta área que começou a formação do principal núcleo urbano. Os aspectos de moradia, comércio, serviços e o lazer, assim como os aspectos de poder – sejam eles políticos ou ideológicos - o desenvolvimento da cultura, das festas, dos ritos e da trocas sociais, tudo acontecia ali. Era o lugar de maior prestígio social, pois para o campo, a cidade era o modelo de desenvolvimento – a cidade prevalece sobre o campo. Nestes locais,

[...] A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos *padrões* que coexistem na cidade [...] (LEFEBVRE, 1991:15).

Em geral, é no centro que percebemos toda a síntese da vida urbana da cidade. Seus principais símbolos estão lá explicitados, representando a identidade do seu povo, o qual deve ser o ocupante maior deste espaço, pois que ele o construiu e o constituiu espacialmente. Neste sentido, avaliando-se aspectos da área central, podemos concluir que é característica do centro possuir um desenho definido pela própria sociedade que o constitui, redefinindo assim seus valores culturais, ideológicos e tradicionais do uso do espaço, passando com isso a sua simbologia a ser constituída através da memória e da vida urbana desta sociedade.

A Memória e o Uso do Solo na Cidade

Os primeiros traços da civilização humana ocidental – incluindo-se a invenção da roda, da matemática e da escrita – estão na região entre os rios Tigre e Eufrates – a Mesopotâmia, e no Nilo – no Egito. No momento em que as populações nômades começaram ali a se fixar, formando os primeiros núcleos urbanos, a casa aparece como o lugar em que o homem toma posse de um território – delimita seu espaço e o identifica como residência estável.

A partir daí, as civilizações do mediterrâneo – latinas, gregas, e outras – passam a erguer a obra e a fazer parte da história, uma vez que organizam-se de uma forma coletiva: um pátio central, com a habitação individual agregada uma ao lado da outra, constituindo o elemento base de um sistema de construção. Este modelo urbano, idealizado pela especialização intensa das funções, caracteriza as civilizações antigas, definindo o início de uma vida urbana. Assim [...] **a cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam esta obra em determinadas condições históricas [...]** (LEFEBVRE, 1991:47).

Caracterizando as transformações que a cidade sofre no tempo e no espaço, rompem-se com os conceitos preestabelecidos que se referem à cidade antiga. Percebemos que aí reside o verdadeiro embate. Na cidade antiga (cidade histórica), a morfologia urbana tem uma função primordial, qual seja a de assegurar a permanência, a unidade e a continuidade da cidade no espaço e no tempo. Na medida que a cidade se moderniza, insere-se novos padrões e novos valores ao espaço urbano. A consciência de se valorizar a arquitetura, é um fato quase que generalizado, porém quanto aos aspectos da sua preservação, percebemos uma tendência ao desleixo, assim como também acontece um acobertamento por parte do Poder Público, o qual permite que o mercado dite as suas próprias normas e leis, regulando com isso o valor do solo, e conseqüentemente, o valor do patrimônio construído urbano⁵.

⁵ Estas questões foram inicialmente questionadas e discutidas durante o IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, dedicado à “*Cidade Funcional*”, realizado em 1933, na cidade de Atenas, Grécia. Este congresso foi célebre por ter originado um texto mítico e contestado do movimento moderno: a “*Carta de Atenas*”.

O uso da cidade pelos agentes sociais (especuladores do solo urbano) e a disputa entre estes para se assenhorem de certas frações do espaço, ilustram além das questões acerca dos valores de uso e dos valores de troca, a fragmentação do espaço. Estes fragmentos diferenciam-se entre si, podendo ser pela função social no processo produtivo da população, pelos equipamentos públicos e privados de uso coletivo, pelo padrão de arquitetura produzida em seus edifícios, ou até pela maior ou menor qualidade de vida do seu povo.

Ao fazermos referência ao uso do solo na cidade, não podemos deixar de mencionar que este é imbuído de valor, determinante de diversos tipos de renda, onde na [...] economia capitalista é regulado pelo mecanismo de mercado, no qual se forma o preço desta mercadoria *sui-generis* que é o acesso à utilização do espaço (SINGER, 1982:23).

O uso do solo urbano, é regulado pelo preço de mercado, que passa para a população uma disputa pela terra sob inúmeras formas e usos. O uso para fins de habitação torna-se o mais controverso, uma vez que para satisfazer ao capital – que vê no espaço da cidade, possibilidade de privatização – os trabalhadores necessitam de lugar para morar, para residir, para exercer sua cidadania. Com essa necessidade de consumo da terra, aliada a carência de oferta do produto no mercado, o trabalhador passa a contribuir indiretamente com a regulação do preço deste produto, e que muitas vezes torna-se inacessível.

A área central é aquela que possui uma tendência de alto grau de serviços. Porém, estes serviços também podem ser encontrados em zonas residenciais próximas a ela – embora em uma menor escala – e são estas zonas residenciais que normalmente são habitadas pela classe mais rica. Os serviços se irradiam do centro para a periferia, e quanto mais nos afastamos do centro, mais carente é a população quanto à presença destes serviços, caracterizando-se, assim, uma segregação espacial/financeira para as classes sociais. Este aspecto fica caracterizado pelo poder de compra do uso da terra, o qual define o espaço, uma vez que nas cidades capitalistas, as classes sociais definem o uso do espaço urbano. Quando acontece o desenvolvimento das áreas periféricas – ocasionadas

pela disponibilidade de abastecimento e de serviços – dos quais o Poder Público é, na maioria das vezes, o fornecedor – os antigos moradores sentem-se sem condições de ali permanecer, pois não possuem poder aquisitivo para continuar nesta área renovada. Assim sendo, são obrigados a se mudar, desfazendo suas relações de vizinhança, perdendo a proximidade do trabalho quando não o próprio trabalho, sendo este o maior prejuízo, pois se trata de pessoas pobres e desamparadas.

Para SINGER (1982:33) a **cidade capitalista não tem lugar para os pobres**. Isto significa que boa parte da população não possui meios para pagar pelo direito de ocupar um pedaço do solo urbano. Assim, esta mesma parcela da população resta excluída quanto ao uso do fornecimento dos serviços públicos, da infra-estrutura básica e, por que não dizer, do próprio exercício da cidadania. Aí está um dos desafios para o Estado: reavaliar as ações de todos os agentes que especulam e influem na transformação e na degradação do solo urbano transformando a ação destes agentes, para satisfazer os anseios e as necessidades vitais da população.

Há diversos estudos que abordam as ações destes agentes, produtores do espaço urbano⁶. Geralmente estes agentes, quando atuam numa grande cidade, constituindo um processo de produção do espaço, deliberadamente influem mais forte na transformação da cidade. Porém, em uma cidade menor, esta transformação também ocorre.

A maneira como vem ocorrendo mudanças na cidade, caracterizada pela perda dos valores socioculturais e históricos, a preservação dos espaços lúdicos e simbólicos seria capaz de rememorar a sua própria história, e a sua função. Neste sentido, lembra LEFEBVRE (1991:129), que a **cidade foi um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas. Que ela reencontre essa função para além das funções, na sociedade urbana metamorfoseada.**

⁶ MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

Percebemos que as cidades do ocidente, a partir da chegada do capitalismo, iniciam uma perda da sua própria história e do seu patrimônio arquitetônico. Estas perdas fazem com que a imagem da cidade antiga, acabe se perdendo no tempo e no espaço. É quando impera as transformações físicas e socioculturais no meio urbano.

A memória viva da população, seria uma alternativa real de resgatar a história, trazendo do passado lembranças das suas antigas vivências⁷. Infelizmente, o mundo ocidental vive – ao longo de todos estes anos – o presente, sendo este muito mais importante que o passado. Afirmção que concretiza os procedimentos de destruir e de edificar a cidade, de construir e de reconstruir umas sobre as outras. De apagar dimensões das vidas das pessoas. De apagar a memória da cidade. O fato é que a modernização transforma parte da cidade num elemento antiquado e obsoleto. Para BERMAN (1998:280), o âmago desta problemática está na seio da própria modernidade, ou seja, na transformação que a modernidade provoca na cidade e para a qual esta, e sua população, não está preparada para receber. Assim, diz este autor:

[...] com demasiada frequência, o preço da modernidade crescente e em constante avanço é a destruição não apenas das instituições e ambientes *tradicionais* e *pré-modernos*, mas também – e aqui está a verdadeira tragédia – de tudo o que há de mais vital e belo no próprio mundo moderno (BERMAN⁸, 1998: 280).

Nas cidades ocidentais - isto é quase generalizado - as idéias de progresso e modernidade têm levado a uma sistemática destruição das marcas do passado. O habitual descaso para com o problema, a virtual fragilidade dos órgãos públicos de preservação do patrimônio histórico, artístico e arquitetônico e o planejamento urbano têm criado uma situação de extrema gravidade no que

⁷ Sobre memória da cidade, é de grande valia a leitura do livro de BOSI, Eclea. Memória e Sociedade. São Paulo: EDUSP, 1987. Neste livro, a autora destaca a importância das entrevistas com pessoas idosas, objetivando informações e relatos sobre a memória e história da cidade. É o que ela chama de “imagem-lembrança” – aquela lembrança pura, que emerge da experiência vivida pela pessoa e que caracteriza a lembrança dos idosos no momento em que são interrogados e solicitados à uma recordação ao passado.

⁸ O autor faz um relato das transformações ocorridas em seu bairro – Bronx, New York/EUA – a partir de pós-guerra.

diz respeito à necessária convivência entre o antigo e o novo. No antigo, reside parcela importante da memória social e da identidade cultural dos habitantes; e no novo geralmente o cidadão está em um meio que lhe foi imposto. Desconsiderar a questão em si é exilar o cidadão, alijá-lo de seu passado, presente e futuro.

CAPÍTULO PRIMEIRO

A CIDADE DE CRICIÚMA

HISTÓRIA E EVOLUÇÃO URBANA

1.1 Gênese e Desenvolvimento do Sítio Urbano

Conforme registra a Fundação IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o município de Criciúma situa-se a 46 metros de altitude do nível do mar, de acordo com o marco que se encontra no jardim da Praça Nereu Ramos, no centro da cidade. Situa-se na porção sul do Estado de Santa Catarina, distando, através da BR 101, 188 Km da capital Florianópolis (KREBS, 1998:01). Em linha reta, a sede do município dista da capital 144 Km. Suas coordenadas geográficas são 28° 40' 28" de latitude sul, e 49° 22' 02" de longitude WGR (MILANEZ, 1991:13). Limita-se ao norte com os municípios de Siderópolis, Cocal do Sul e Morro da Fumaça, ao sul com os municípios de Araranguá e Maracajá, a leste com Içara, e a oeste com os municípios de Nova Veneza e Forquilha. Possui uma temperatura média anual de 17° C, e uma área de 209,2 Km², ocupando 0,24% das terras do Estado.

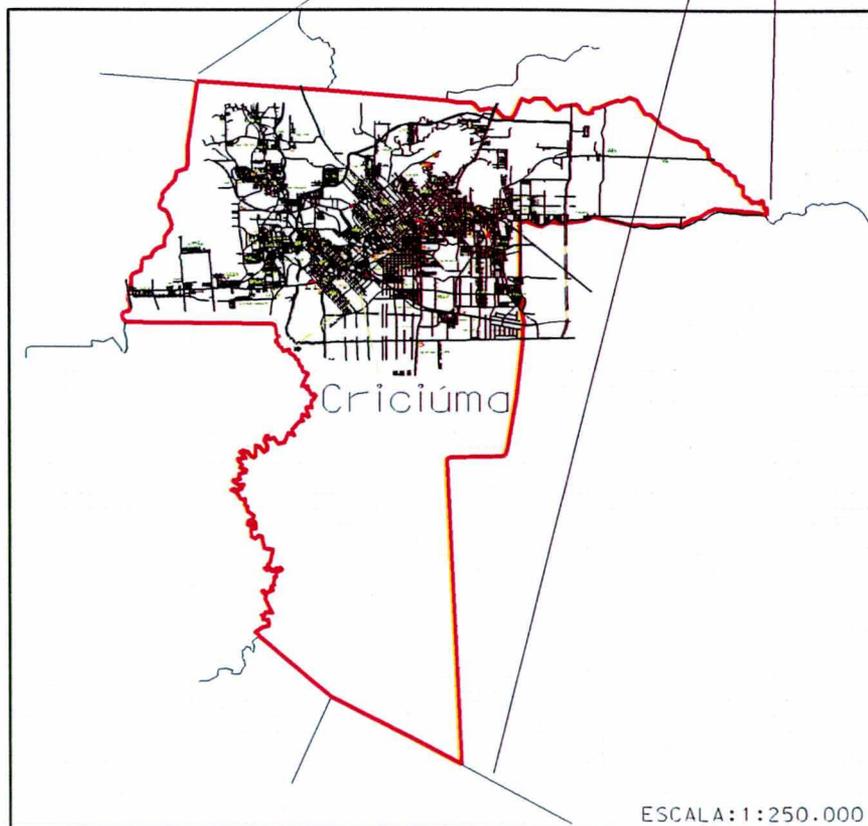
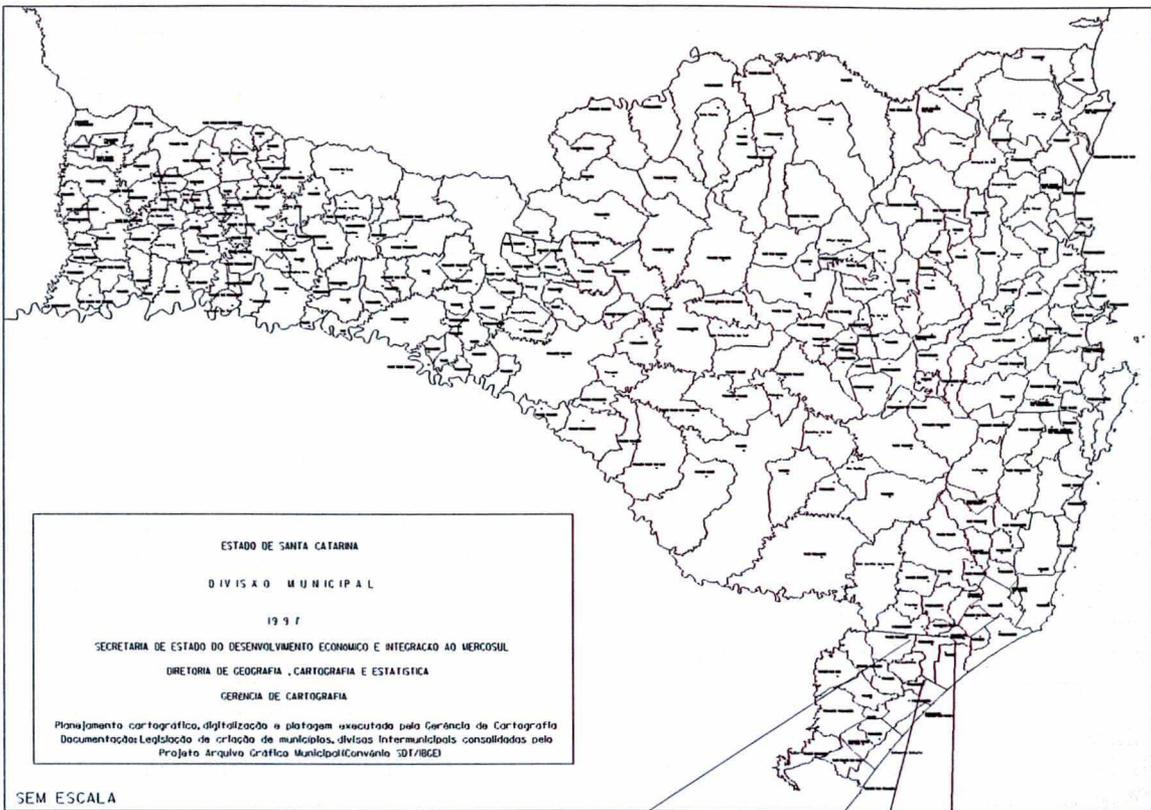
Está inserido na micro-região da AMREC – Associação dos Municípios da Região Carbonífera, na qual é o município pólo desta micro-região, e principal centro comercial e industrial de todo o sul de Santa Catarina. Quanto ao aspecto hidrografia, localiza-se entre as bacias do Rio Araranguá (80%) e do Rio Urussanga (20%) (AMREC, 1996:28) (FIG. 1 – Criciúma no Contexto Estadual, p 20). É também o maior centro urbano – no litoral – entre as cidades de Porto Alegre e Florianópolis (AMREC, 1996:06).

Batizada inicialmente de Vila de São José de Cresciúma, a cidade de Criciúma, na hierarquia dos espaços urbanos catarinenses, está definida como centro regional, pois além de polarizar com os municípios da sua micro-região (AMREC), polariza com parte dos municípios do vale do Araranguá (micro-região da AMESC – Associação dos Municípios do Extremo-Sul Catarinense) e parte dos municípios do vale do Tubarão (micro-região da AMUREL – Associação dos Municípios da Região de Laguna).

A fundação da Vila de São José de Cresciúma deu-se em 06/01/1880. Colonizada por 22 famílias de italianos (conforme destaques na FIG. 2 – Divisão de Glebas, p 21). procedentes das regiões de Veneza, Beluno e Treviso. À época, foi feita uma divisão de glebas para que estes imigrantes pudessem se organizar espacialmente, iniciando a formação de um novo núcleo urbano (FIG. 2, p. 21).

As famílias, quando aqui chegaram, foram ocupando o seu pedaço de terra, definindo então a ocupação físico-espacial da vila no final do século passado. No Santo Antônio, localizavam-se as famílias mais tradicionais: Sônego, Pizzetti, Milioli, Zanatta, Milanese e Scotti. No centro, os Benedet, Fontana, Rovaris, De Lucca e Minatto. Estes imigrantes sentiram a necessidade de manter os mesmos princípios religiosos adotados na Itália: o culto dominical do catolicismo. As orações e os credos faziam parte do seu dia-a-dia. Nos primeiros anos, as orações comunitárias eram realizadas de casa em casa, especialmente aos domingos, ao pôr do sol.

[...] os colonizadores precisavam erguer uma capela para os ofícios religiosos. A maioria morava ali no Santo Antônio, os demais se dividiam entre a Primeira Linha e os arredores aqui do centro [...] (NASPOLINI FILHO, 2000:61).



Duas capelas foram inicialmente erguidas⁹ a Capela Santo Antônio e a Capela São José. No ano de 1899, com a chegada do Padre Ludovico Coccolo, é instalada a primeira paróquia: a da Igreja Matriz São José, que no conjunto se constituía das seguintes capelas: São José, Santo Antônio, São João Batista (Primeira Linha) e Santa Augusta, conforme a figura 3:

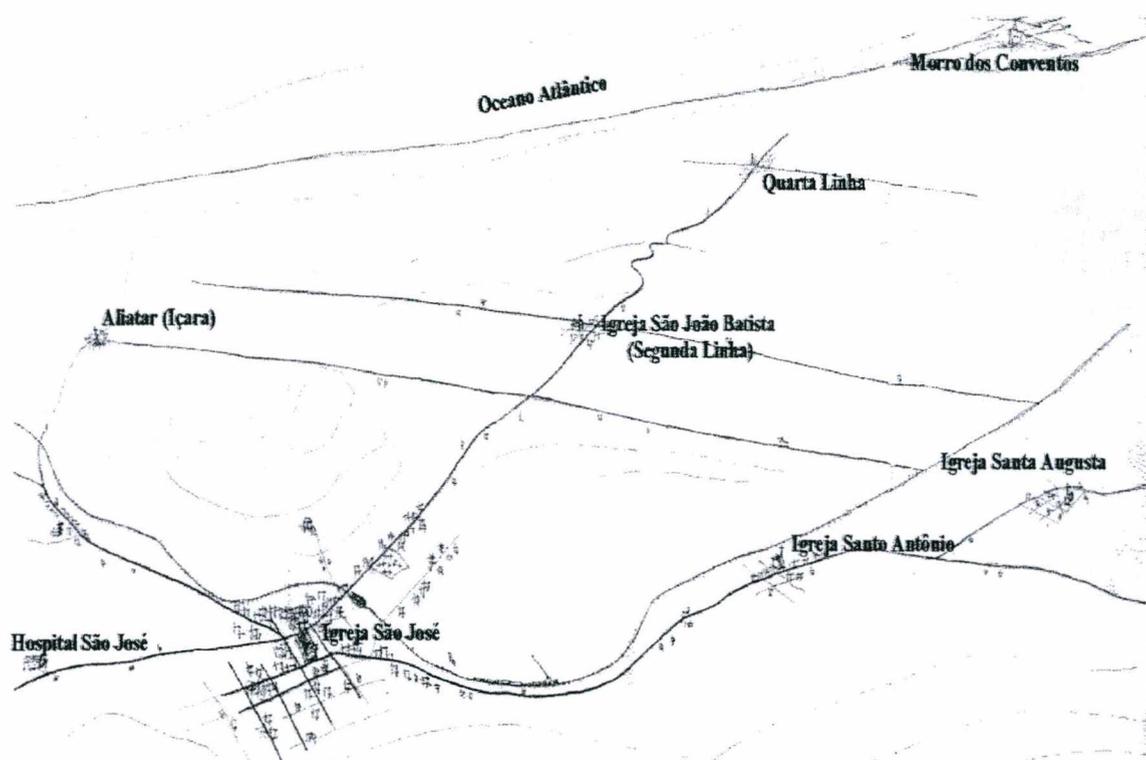


FIGURA 3 – Paróquia São José

Com a Instalação da Paróquia junto à Capela São José, estava definido o Centro da Vila, na hierarquia católica (e das capelas). Outros fatores também ajudaram a definir estes aspectos de centralidade espacial, os quais foram relevantes para caracterizar a estrutura urbana que presenciamos nos dias de hoje.

⁹ Relatam que havia dúvida ente os colonos, para definir o Centro da Vila. Ou seria junto à Capela São José, ou junto à Capela Santo Antônio? Para resolver o impasse um deles exclamou: “a capela central será aquela em cuja torre o sino tocar primeiro”. Quando os sinos estavam prontos para tocar e badalar, o campanário da Capela Santo Antônio não suportou o peso do sino e despencou sem soar uma única vez, ao contrário do sino da Capela São José (Entrevista com Sr. Mário Sonogo).

Essa leva de colonizadores seria seguida, pouco depois, por poloneses (1891), tendo estes se fixado nas localidades de Linha Batista, Linha Anta e Linha Cabral (área leste da Colônia) (AMREC, 1996:02).

Depois da chegada dos imigrantes italianos na região, desembarcaram os imigrantes alemães oriundos do Vale do Braço do Norte e Vargem Grande (Orleans). Estes foram fixar residência do lado nordeste da colônia, exatamente nas localidades de São Bento Baixo (1908) e Forquilha (1912) (FIG. 4 – Municípios Emancipados, p. 24). Três vilas de Criciúma tiveram rápido crescimento e foram elevadas à condição de distrito, tendo-se mais tarde tornado municípios: Nova Veneza (emancipada em 1958), Içara (1961) e Forquilha (1989) (AMREC, 1996:13). Outros imigrantes também para cá vieram. Todos em menor quantidade - portugueses, africanos e por último, árabes.

A colônia de Criciúma experimentou um certo crescimento e, em 1892, era elevada à categoria de distrito de paz como sexto distrito de Araranguá.

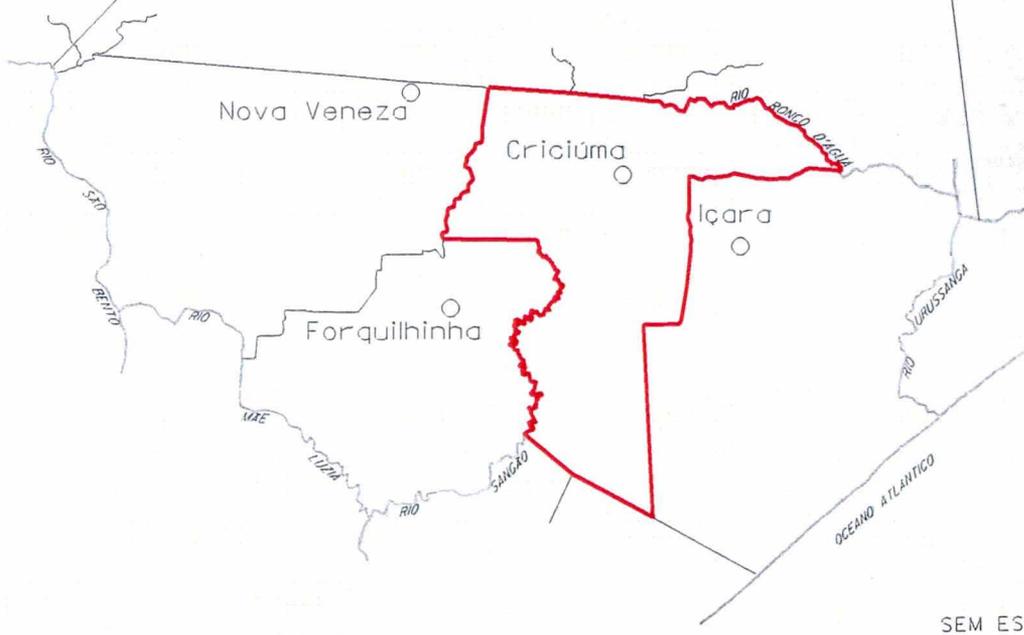
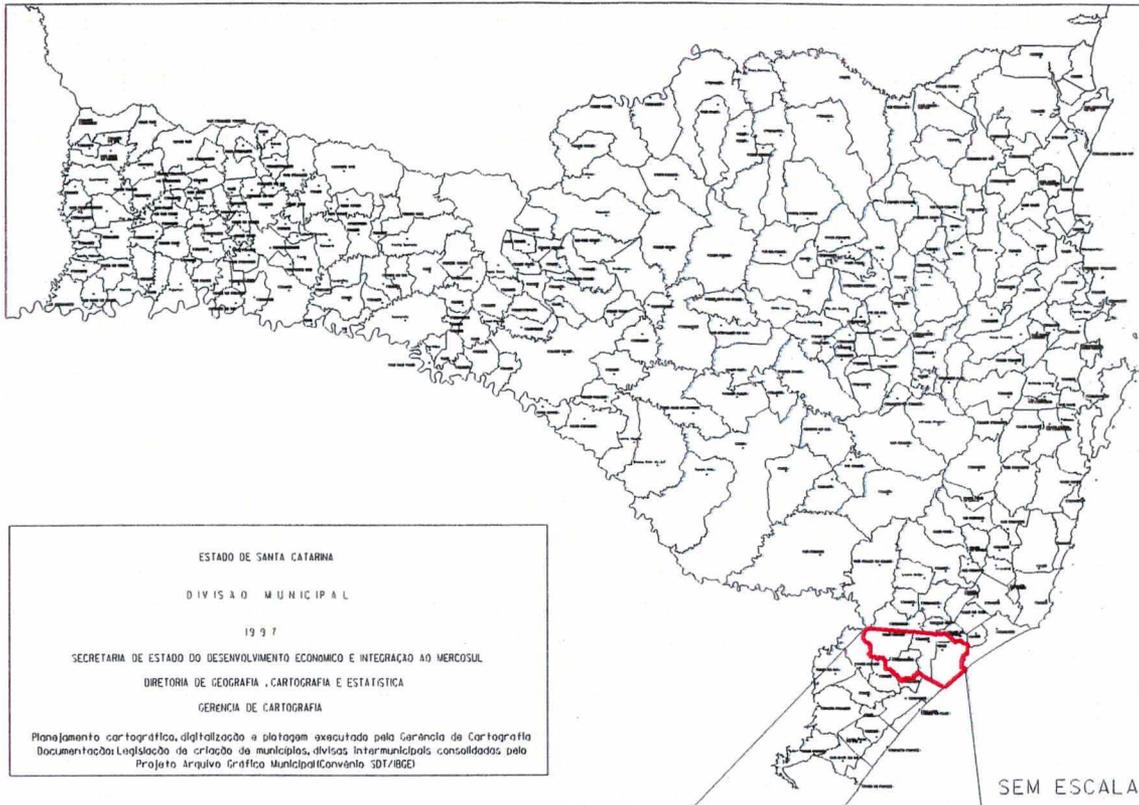
O tenente Manoel Joaquim Machado, presidente do Estado de Santa Catarina. Faço saber que o povo catarinense por seus representantes, decreta e eu promulgo a seguinte resolução:

Art. 1º. Fica criado no município de Araranguá, no núcleo colonial denominado "São José de Cresciúma" um distrito de paz.

Art. 2º. Os limites para este distrito são: ao norte, abrangendo toda a colônia de Nova Veneza; ao sul, pela Terceira Linha do Rio Sangão; ao oeste, pelo Costão da Serra e do Rio Mãe Luzia, depois de sua saída da mesma colônia; e a leste, pelas sesmarias da Uruçanga Velha, respeitando-se os limites de Jaguaruna.

Art. 3º. Fica criada na sede do distrito uma escola mista de instrução primária.

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário (MAFRA, 1977:16) (ANEXO 1).



O novo distrito, ainda pertencendo ao município de Araranguá, tinha na agricultura sua principal atividade econômica e, por diversos anos, foram a atividade agrícola e a pequena pecuária de subsistência suas produções principais. Como a região era muito isolada de maiores centros urbanos, a agropecuária e os poucos excedentes da produção existentes eram comercializados na própria vizinhança, isso quando não eram só para o consumo próprio.

Com o início da Primeira Guerra Mundial, a indústria carbonífera regional experimentou grande impulso econômico. Porém, o carvão ainda não era explorado nas minas de Criciúma e sim na localidade de Minas, hoje município de Lauro Muller¹⁰. Com o final da primeira guerra, a indústria do carvão entra em declínio: **com o advento da paz esboçou-se a crise, que não demorou a se agigantar, fazendo a indústria entrar em declínio [...]** (MAFRA, 1977:24)¹¹.

No início do século, por volta de 1913, o carvão é descoberto na região de Criciúma (AMREC, 1996:04). Esta descoberta acontece casualmente em terras do Sr. Giácomo Sonogo, que ficava próximo a Igreja de Santo Antônio, no bairro do mesmo nome. Mas o minério só é explorado comercialmente a partir de 1916, quando é assinado o primeiro contrato de Royalty sobre o carvão. Em 1917, a pioneira CBCA – Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá - começa a minerar o carvão em solo cricumense, abrindo a primeira galeria de mina (MILANEZ, 1991:176). O maior problema que se verificava na época era a forma de transporte, rudimentar e vagaroso¹², conforme relatos a seguir:

¹⁰ No dia primeiro de setembro do ano de 1884, é aberta ao tráfego a Linha e todas as Estações da EFDTC – trecho Minas (Lauro Muller) à Imbituba, perfazendo um total de 116,340 Km (ZUMBLICK, 1987:37).

¹¹ “Do início do século até hoje, o carvão passou por diversas fases, marcadas por crises e períodos de prosperidade. A grande e primeira crise surgiu logo após a primeira grande guerra mundial (1914-1918)”. Fonte: Entrevista com Sr. Ruy Hulse, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

¹² O carvão era transportado através de carros de boi. Era feito um trançado de taquara (bambu), de mais ou menos 1,20 metros de altura, e amarrado na carroça. O objetivo era aumentar a capacidade de carga. Parecia um balaio ou uma grande cesta – o que imitava uma carroceria. Para se chegar até Pontão, em Jaguaruna, levava-se dias. Era necessário levar comida, roupa para dormir na estrada, muitas vezes em baixo do próprio carro. Eles faziam um comboio de carros de boi, por uma questão de segurança. (Entrevista com Sr.^a Bersábia “Bia” Pizzetti Sonogo).

A Cia. Brasileira Carbonífera Araranguá, em fins de 1918, começou a produzir carvão, que não tendo outro meio de transporte era escoado em carros de boi até Pontão, nas imediações de Jaguaruna, distante 40 quilômetros desta cidade e daí embarcado em canôas que demandavam ao Porto de Laguna, onde se fazia o transbordo para os navios que o levavam para os mercados consumidores (MAFRA, 1977:24).

A viagem daqui para Pontão, de carro de boi, levava três dias. No primeiro dia saíam de madrugada e pernoitavam na praça de Morro da Fumaça, as margens do rio, para ter água para fazer a comida e para dar de beber aos bois. Faziam a cama debaixo do carro. No segundo dia só conseguiam ir até o final da reta do Morro da Fumaça. No terceiro dia, após passar por um tremendo banhadal, chegava-se ao local de destino: Pontão (MILANEZ, 1991:29).

Com o início do transporte ferroviário - quando é inaugurado o trecho Criciúma – Tubarão (interligando-se ao trecho já existente, Minas – Tubarão – Laguna) da EFDTC, em 01 de janeiro de 1919 (ZUMBLICK, 1987:115) – é que a atividade carbonífera passa a marcar profundamente a economia regional.



FIGURA 5 – Estação Ferroviária, 1919 – no dia da inauguração da ferrovia.
Fonte: Arquivo Cine Foto Zappellini.

O jornal Tubaronense “O Lápis”, de 29.01.1919 (ZUMBLICK, 1987:25), descreve assim a Primeira Leva de Carvão de Criciúma.

Passou segunda-feira por esta cidade, com destino ao porto de Laguna, o primeiro comboio conduzindo doze vagões de carvão limpo, das minas de Cresciúma. Em Laguna, o povo recebeu delirantemente a locomotiva de número 16, que conduzia o carvão.

Com a implantação da ferrovia, construída para atender à nova indústria carbonífera, a produção agrícola e a agropecuária também são beneficiadas. Toda a população do então ainda distrito passa a contar com a ferrovia para poder vender seus produtos em um outro mercado consumidor, longe daquele da sua vizinhança. Milho, feijão e mandioca eram, respectivamente, os principais produtos cultivados. Banha e toucinho tinham um ótimo mercado no Rio de Janeiro. O milho fornecia o alimento básico dos colonos italianos: a polenta. O feijão, cultivava-se o preto, pois era o que tinha maior aceitação na Capital Federal. A mandioca servia para fazer farinha, polvilho e a fécula, pois grande era o número de engenhos de farinha de mandioca. Em uma menor escala, era produzido o açúcar, tipo mascavo. Este mais para uso do próprio colono e distribuição regional. O excedente da produção artesanal era transportado via ferrovia, assim como os outros produtos, para a capital do país. A banha e o toucinho, produção derivada da criação de suíno, exigia cuidados especiais na sua conservação. Como essa conservação exigia resfriamento e isto não havia na região, era grande o uso do sal proveniente da capital, para esta finalidade¹³.

Com o início das atividades do transporte ferroviário entre Criciúma e o porto de Imbituba, é dado um novo impulso à produção do mineral. Mais rapidez no transporte, menor custo da tonelada, maior competitividade com o produto importado.

¹³ Como não havia refrigeração, pois não existia energia elétrica, para que a carne não estragasse, a banha era derretida e colocada em um grande tonel. Mergulhava-se a carne neste tonel, no meio da banha, para que a carne ficasse ali guardada – rígida, endurecida e conservada. Ou então a carne era toda salgada, com o sal comprado em Laguna/SC (Entrevista com Sr.^a Bersábia “Bia” Pizzetti Sonogo).

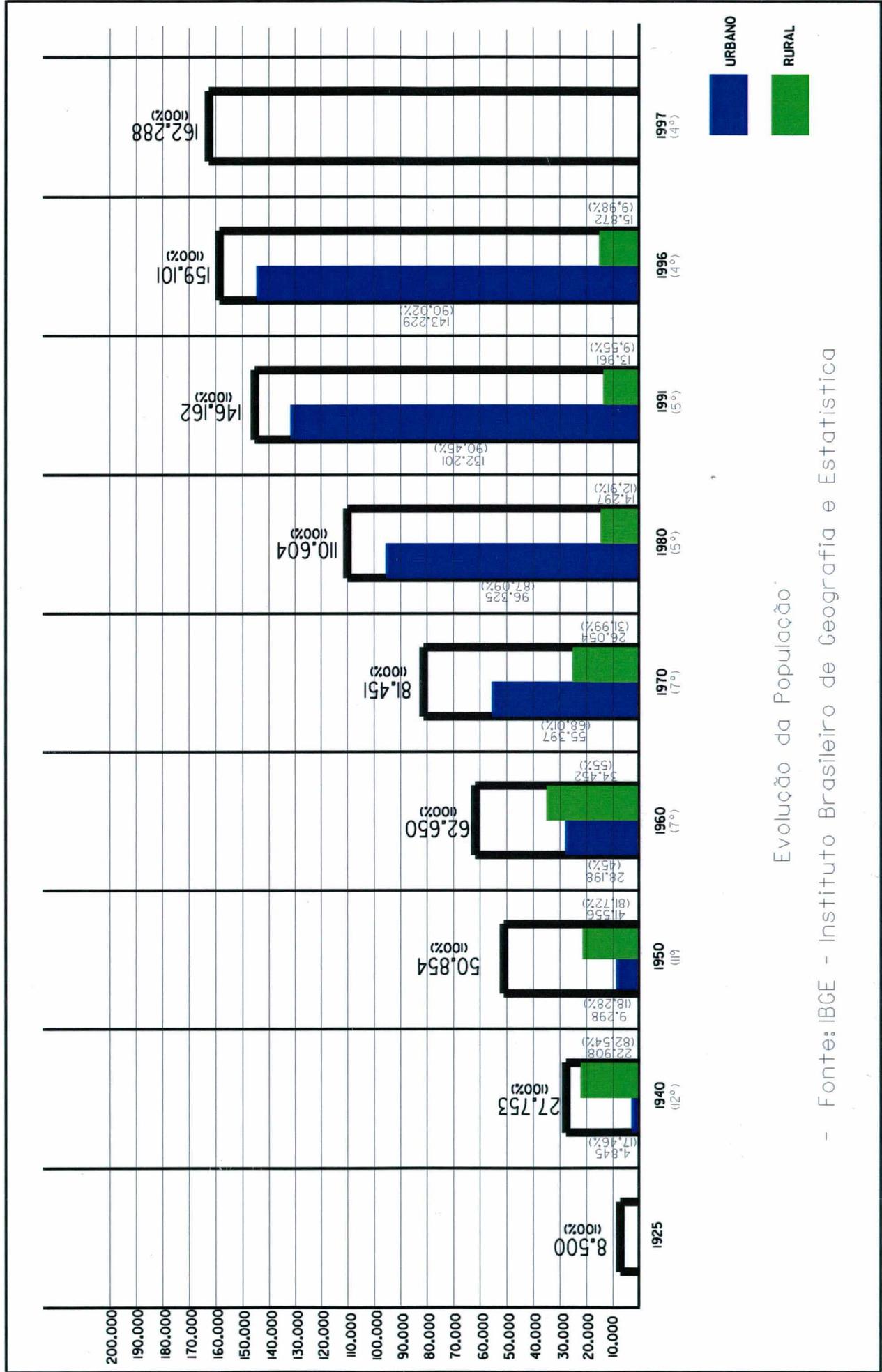
A exploração do carvão mineral torna-se o principal fator econômico do Distrito. Porém, para extrair-se o minério de uma forma quase artesanal, era grande a necessidade de mão-de-obra. Para atender a esta carência e suprir esta oferta de serviço, visando ao trabalho e à produção carbonífera, uma intensa procura de mão-de-obra, especializada ou não, efetivou-se em toda a região e para fora do Estado também. Assim, o Distrito inicia um processo de crescimento demográfico com base neste novo fator.

O distrito de Criciúma emancipa-se em 4 de novembro de 1925, através da Lei n.º 1516 (MILANEZ, 1991:72) (ANEXO 3). A instalação oficial do município dá-se em primeiro de janeiro de 1926, quando possuía uma população fixa de 8.500 habitantes aproximadamente (MILANEZ, 1991:76).

A indústria do carvão experimentou altos e baixos, caracterizando com isso movimentos oscilatórios da economia, não somente de Criciúma, como da história regional. A questão da falta de mão-de-obra local fazia com que se empregassem mulheres e até crianças para executar as tarefas de escolha do mineral¹⁴. A procura por mão-de-obra chegava até o campo. Muitos agricultores abandonaram suas terras de plantio para trabalhar nesta nova atividade. No final da década de 40, essa mão-de-obra era estimada em toda a região carbonífera em aproximadamente 30.000. (trinta mil) pessoas (MAFRA, 1977:23), sendo a população do município de Criciúma, neste mesmo período, de 50.854 habitantes, com 9.298 habitantes na área urbana e 41.556, na área rural (IBGE – censo de 1950) (GRÁF. 1 – Evolução da População, p. 29)¹⁵.

¹⁴ Os instrumentos rudimentares como picaretas, marretas, peneiras, trilhos e vagonetas de madeira com tração humana dificultavam a mineração e sacrificavam ainda mais a penosa missão dos mineiros e escolhedeiros. (Entrevista com Arq. Fernando Carneiro).

¹⁵ Observações referentes ao Gráfico 1: Em 1940 - Data do primeiro Censo Demográfico, pertenciam a Criciúma os Distritos de Aliatar (Içara) e Nova Veneza; Em 1960, houve a emancipação de Içara (299 km² e 11354 hab.) e Nova Veneza (450 km² e 9412 hab.); Em 1970, pertencem a Criciúma os distritos de Forquilha e Rio Maina; Em 1990, houve a emancipação de Forquilha (184 km² e 13736 hab.); A partir de 1990, a área do município de Criciúma é de 210 km²; A taxa média de crescimento, entre 1980 e 1991, foi de 3,540%, e de 1996 e 1997, foi de 2,003% (projeção de 180000 habitantes aproximadamente para o ano 2000).



Evolution of the Population
 - Fonte: BCE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Em 1931, o presidente da República, Sr. Getúlio Vargas (Governo Provisório), assina o Decreto 21.089, estabelecendo a obrigatoriedade do consumo de 10% de carvão nacional sobre o similar estrangeiro que vinha sendo importado até então, percentagem essa que, anos depois, teria sido aumentada para 20% (MAFRA, 1977:24). Com isto, busca-se uma forma de incentivar a indústria nacional do carvão, pois muitas das empresas que haviam paralisado suas atividades e serviços voltaram à atividade.

Iniciada a Segunda Grande Guerra Mundial, tivemos o período máximo de expansão, tendo alcançado a elevada cifra de 1.028.412 toneladas anuais, em Santa Catarina, o que representa um esforço quase sobre humano, tendo em vista a pobreza de nossa camada e os métodos rudimentares de extração empregados (MAFRA, 1977:24).

Verifica-se com este fato, que nesta mesma época, coincidentemente com o início das atividades da CSN em Volta Redonda, estado do Rio de Janeiro, aumenta consideravelmente o consumo de carvão catarinense. Este carvão passa a ser consumido em larga escala na CSN por ser considerado o único carvão nacional que produz o coque metalúrgico (RODRIGUES, 1998:32).

No Gráfico nº 1 (p. 29), verificamos a evolução da população do município de Criciúma. Na virada da década de 40 para 50, houve um acentuado acréscimo da população, passando de 27.753 para 50.584 habitantes, ou seja, um crescimento de mais de 80%, quase dobrando o número de habitantes. Da mesma forma, verifica-se uma inversão da população rural e urbana, de forma mais significativa a partir da década de 50, acentuando-se mais ainda entre as décadas de 70 e 80. Entre estas décadas, houve uma redução significativa no correspondente à população rural.

Percebe-se pelo mesmo gráfico, fazendo uma leitura nos censos das décadas de 1980 (base década de setenta) e no de 1990 (base década de oitenta), que houve uma grande fixação da população na área urbana, definindo a estruturação urbana da cidade. Este fenômeno foi marcante devido à grande oferta de mão-de-obra que a indústria carbonífera proporcionou, simultaneamente ao início da diversificação industrial.

1.2 Periodização e Expansão Urbana

Para definirmos a expansão da cidade de Criciúma, analisamos os períodos mais característicos que contribuíram para o seu crescimento, cujos aspectos principais se refletiram no processo da ocupação e da evolução urbana desta cidade.

Inicialmente, com a colonização, em 1880, e uma atividade essencialmente agrícola, a Vila, e posteriormente o Distrito, permanece neste modelo até a descoberta do carvão mineral em seu subsolo, a partir de 1913 – é o início do ciclo da produção carbonífera. Mas é com a inauguração da ferrovia, em 1919, que esta nova atividade se solidifica e passa a marcar fortemente o espaço social da Vila. A partir daí, percebe-se a expansão do núcleo urbano central e o aparecimento de alguns bairros: Próspera e Pinheirinho. Com a exploração do mineral, a cidade de Criciúma passa a ser reconhecida nacionalmente como a “Capital Brasileira do Carvão”. Esta nova atividade econômica redefine as políticas públicas para a região, uma vez que esta mesma região passa a ser “*área de prioridade nacional*”. Os reflexos deste direcionamento político são sentidos na própria ocupação físico-espacial do Distrito – os decretos para aumentar e regular o consumo do carvão Nacional faz com que aumente a oferta de mão-de-obra nesta região, uma vez que isto vem a incentivar a abertura de novas frentes de trabalho. Nas fases de maior expansão urbana, é possível perceber-se, espacialmente, a intervenção e o incentivo dado pela União para que os mineradores aumentassem a sua produção – uma vez que para atender a estas novas frentes de trabalho os mineradores implantam vilas operárias em áreas lindeiras às minas. Os reflexos são significativos também na área central, pois a mão-de-obra mais especializada, que chega dia-após-dia, sente a necessidade e a carência de moradia.

A década de setenta é marcante na economia local, pois é quando intensifica-se o processo de diversificação industrial, com a implantação de várias cerâmicas de pisos e azulejos. Estas empresas utilizam como matéria-prima o barro branco que se encontra entre as camadas do carvão e que até então

não possuía nenhuma utilidade. Também é nesta mesma década que se inicia o processo de verticalização da cidade. Estes dois aspectos caracterizaram um intenso crescimento, marcando profundamente a paisagem e alterando significativamente o sítio urbano.

A crise mundial do petróleo, a partir de 1973, vem contribuir ainda mais para expandir a malha urbana, caracterizando um outro ciclo dentro do processo de evolução urbana da cidade – o carvão mineral catarinense passa a ser largamente usado como combustível industrial. O governo federal libera incentivos através de financiamentos, visando à instalação de novas levas de trabalhadores na região para aumentar ainda mais a produção carbonífera, satisfazendo assim o mercado nacional quanto às novas exigências de consumo do mineral.

Com a desregulamentação da atividade carbonífera, decretada em 1990, é cortado todo e qualquer subsídio existente ao carvão, pondo fim à obrigatoriedade de consumo do mesmo. Isto desencadeia um processo de insolvência generalizada na indústria carbonífera do sul catarinense levando ao maior número de mineiros desempregados da vida da cidade. E é esta mão de obra que neste momento fica ociosa, que desencadeia um processo de instalação de micros e pequenas empresas de confecção, uma vez que passa a absorver grande parte dos trabalhadores desempregados. Uma revisão na forma de uso e ocupação do solo se faz necessária, uma vez que a maioria destas pequenas empresas são caseiras ou domésticas – muitas instaladas em anexos das próprias residências de seus proprietários. Posteriormente, grandes indústrias de confecção instalam-se na cidade, caracterizando-se definitivamente o processo de diversificação industrial.

Atualmente, a indústria carbonífera já não é a principal atividade econômica do município de Criciúma. E esta característica causa reflexos na estruturação da malha urbana, pois se reflete espacialmente na sua formação e, conseqüentemente, na sua expansão. Entendemos que este seria mais um período para ser analisado, com o objetivo de definir aspectos da evolução urbana, para que se possa melhor compreendê-la.

Percebemos que atualmente a economia de Criciúma em muito se modificou, uma vez que a extração do carvão mineral praticamente inexistente em subsolo criciumense e a produção industrial está muito diversificada. cremos que todo e qualquer plano de ação ou planejamento que vise a dar um direcionamento ao desenvolvimento desta cidade poderá terminar de uma maneira não satisfatória se não forem levados em consideração os aspectos macros da expansão urbana, que vão além dos limites municipais de Criciúma e que a caracterizam como pólo de uma região (ANEXO 4).

1.2.1 Primeiro Período: 1880 a 1929

A Vila de São José de Cresciúma começa com uma produção essencialmente agrícola, perdurando este tipo de produção até o final da segunda década deste século. Porém, com o início da exploração do carvão e a construção da ferrovia, a partir de 1919, o Distrito de Cresciúma ganha um alento ao seu crescimento espacial, conhecendo através do início da produção carbonífera, uma nova economia .

Quando aconteceu a ocupação de terras na região de Criciúma, o foi inicialmente de forma mais concentrada no Bairro Santo Antônio, apesar de se ter a distribuição das glebas estendido a toda a região (Vide FIG. 2, p. 21). Porém, um fato interessante ocorre na ocupação física inicial de formação do sítio de Criciúma: o cruzamento das estradas que faziam a ligação da Vila com as outras colônias da região.¹⁶ A primeira estrada, que vinha de Urussanga, descia as ruas Ver. Júlio Gaidzinski e Cel. Pedro Benedet, passava pela praça Nereu Ramos e subia a rua Cons. João Zanette, Des. Pedro Silva e Raymundo Pucker, seguindo

¹⁶ O centro de hoje surgiu como intersecção de estradas principais, que levavam a Tubarão, Urussanga, Araranguá e Nova Veneza. Em função delas e da localização das minas, surgiram os adensamentos populacionais (bairros) como Pinheirinho, Próspera, Rio Maina, etc. (Entrevista com Arq. Fernando Carneiro). Com a criação da paróquia São José, as missas na Capela Central passaram a ser regularmente dominicais. Contam que as moças vinham de todos os lados da cidade para assistir ao culto aos domingos, com os sapatos na mão. Quando chegavam na altura do rio Criciúma, lavavam os pés, tiravam todo o barro e iam à missa com os sapatos limpos (Entrevista com Sr.^a Bersábia "Bia" Pizzetti Sonego).

até a cidade de Araranguá. A segunda, que vinha de Tubarão e da localidade da Rua do Fogo (hoje Município de Sangão), de Morro da Fumaça, assim como da região das Linhas Cabral, Anta e Batista, descia as ruas Gen. Osvaldo Pinto da Veiga e Cel. Marcos Rovaris, cruzava o centro da Praça Nereu Ramos e continuava descendo, seguindo a margem direita do córrego (rio Criciúma) – hoje Rua Henrique Laje, indo em direção à Igreja do Santo Antônio, da Santa Augusta, subindo o Morro da Miséria, e atingia a Colônia de Nova Veneza. Este cruzamento se dava na altura das ruas que hoje se denominam av. Getúlio Vargas e rua Cel. Pedro Benedet. Ali o Sr. Pietro Benedet construiu uma “bodega”¹⁷ que além de vender os excedentes agrícolas, servia também de ponto de parada a todos os tropeiros que por ali se deslocavam. Com a construção deste ponto de referência, outras casas por ali começaram a ser erguidas. E outras famílias passaram por ali a residir. Com isto iniciou-se a formação de uma aglomeração. A Praça Nereu Ramos, inicialmente não existia, pois as estradas cruzavam por sobre ela. Posteriormente, naquele espaço onde hoje está a praça, foi demarcado um campo de futebol. As goleiras, uma de cada lado, ficavam no sentido leste/oeste. Já apareciam as primeiras ruas, circundando o campo de futebol, dando um sentido de ocupação urbana ao vilarejo e definindo, então, a primeira quadra urbana do novo núcleo.

Esta ocupação espacial, com o crescimento da Vila (ainda com um modelo econômico essencialmente agrícola), foi caracterizando uma nova estrutura urbana. Ao centro, uma grande área livre, o campo de futebol, sendo que este também servia para pastagem dos animais dos tropeiros e viajantes. Com uma formação essencialmente católica, os colonos italianos que aqui chegaram logo sentiram a necessidade de cultivar o culto religioso. As orações e os credos faziam parte do seu dia-a-dia. As orações comunitárias sucediam-se de

¹⁷ O termo “bodega” foi utilizado pelo Sr. João Zanette, minerador proprietário da CCU – Companhia Carbonífera Urussanga, e neto de imigrantes italianos. O referido termo significa e caracteriza um tipo de comércio da época, em que se vendia os produtos agrícolas da região – os excedentes dos colonos e principalmente a cachaça. (Fonte: entrevista com Sr. João Zanette). No mesmo local, hoje, funciona o escritório central das empresas Guglielmi, cuja base econômica é a mineração do carvão.

casa em casa, especialmente a reza do terço, aos domingos, ao pôr do sol. (NASPOLINI FILHO, 2000:62). Foi então que surgiu entre eles a necessidade de se construir uma capela. Assim, em 1895, foram erguidas duas capelas: a de Santo Antônio (hoje localizada no Bairro do mesmo nome) e a de São José (hoje no Centro). A Capela de São José foi erguida defronte ao campo de futebol, onde hoje é a Casa da Cultura/CODEPLA, construída toda de madeira, tendo o campanário na sua lateral.



FIGURA 6 – Primeira igreja São José de Criciúma, construída no ano de 1895, situada no local da Casa da Cultura/CODEPLA (Vista 1).

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma.

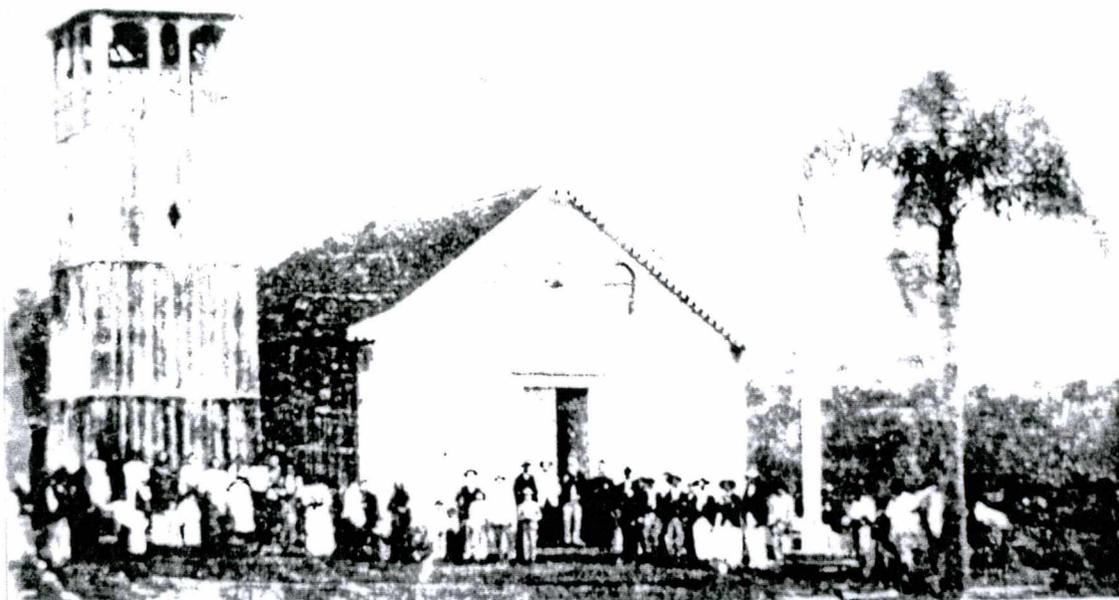


FIGURA 6A – Igreja São José, construída no ano de 1895 (Vista 2)
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

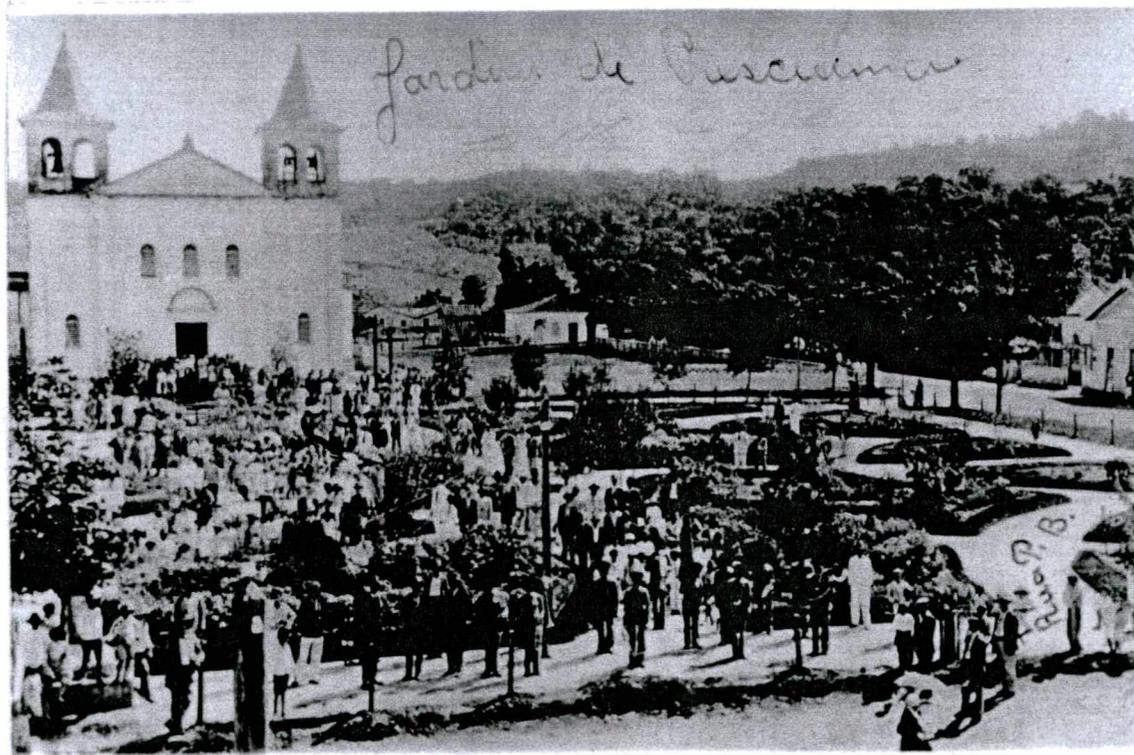


FIGURA 6B – Igreja São José no início do século XX (já no local atual).
Obs.: A Praça Nereu Ramos é cercada para impedir entrada de animais.

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma.

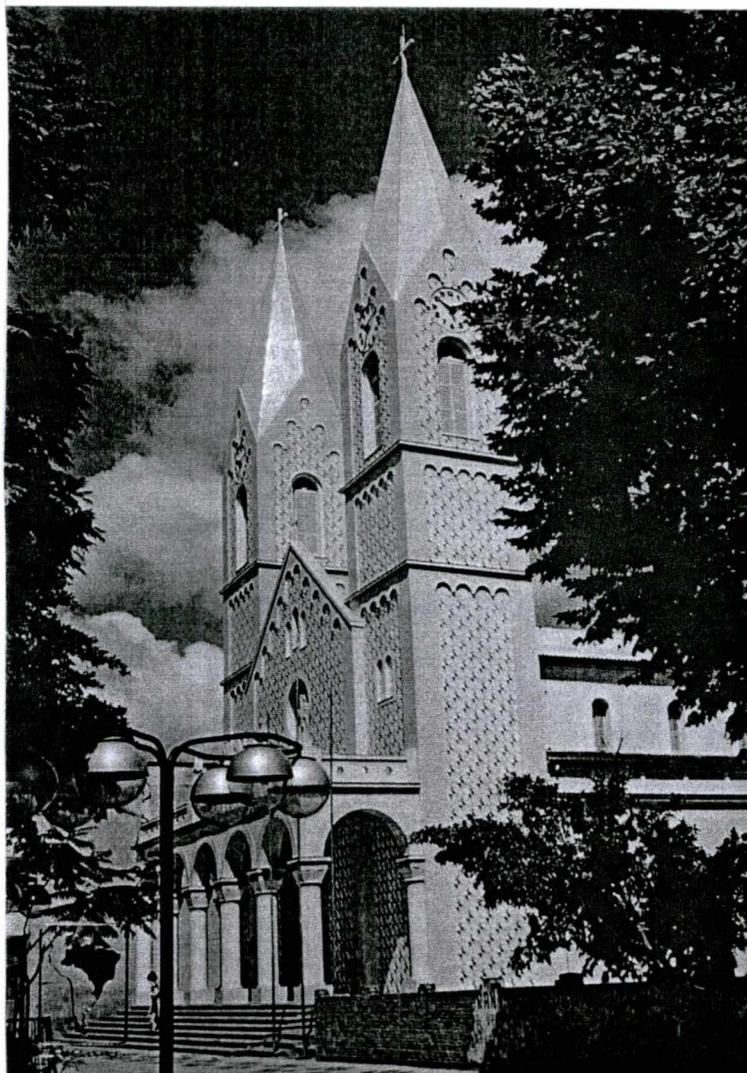


FIGURA 6C – Igreja São José hoje, atual Catedral.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

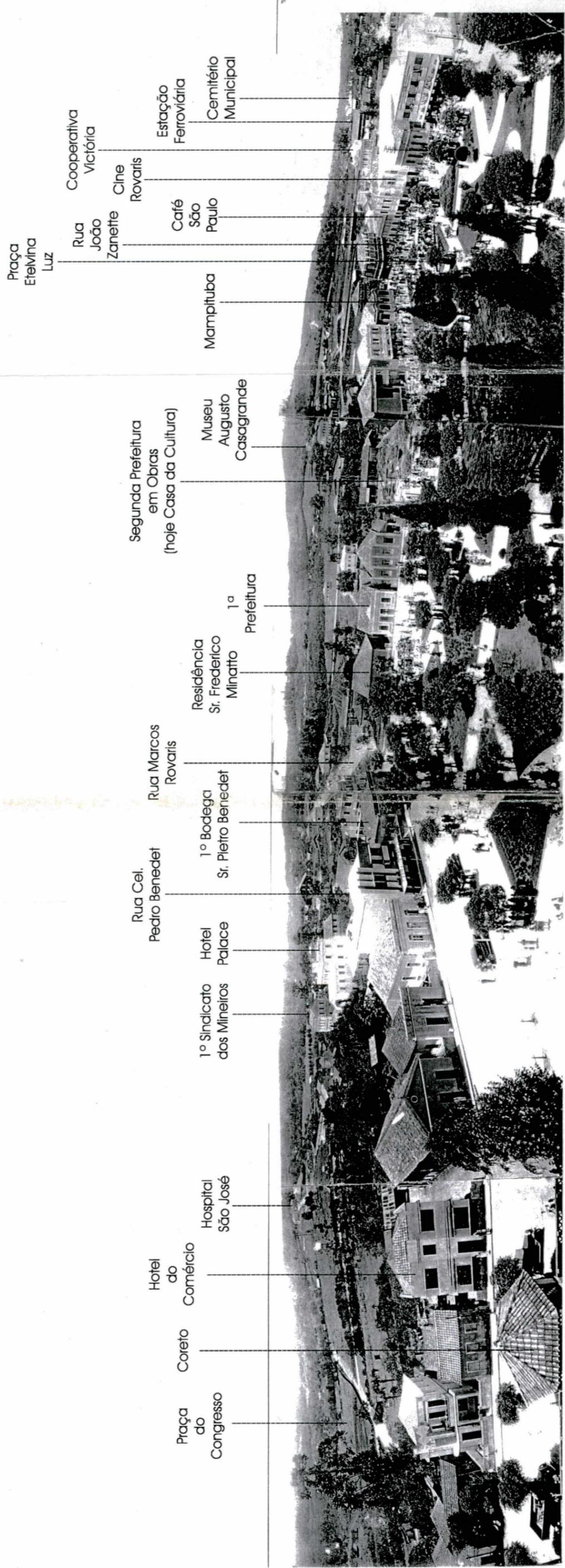
À época, as pessoas que iam ao culto religioso dominical deixavam os seus animais, meio de transporte de montaria e de carga, ali defronte da igreja, e estes podiam pastar livremente pela área.

As casas, de arquitetura típica italiana, foram construídas de uma forma a definir a ocupação espacial, contribuindo para a caracterização do primeiro espaço de convívio: a praça. Posteriormente, este espaço, ainda de propriedade particular, passa a ser de uso público e, quando ganha este tipo de uso, é-lhe dado o nome de Praça Etelvina Luz. Porém, no ano de 1937, é alterado para praça Nereu Ramos (NASPOLINI FILHO, 1997:165).

Com a descoberta do carvão mineral e a implantação da EFDTC, o crescimento da cidade de Criciúma passa a ser mais intenso. A ocupação físico-espacial vai além das fronteiras da praça Nereu Ramos, incorporando novos conceitos à vida urbana – a rua, e não somente os caminhos e estradas de interligação com as colônias. A partir de então, insere-se um novo símbolo no contexto urbano: a estação ferroviária, e toda a estrutura do pátio de manobras da ferrovia. Esta traz novidades quanto à forma de meio de transporte e de comunicação do Distrito. A estação de trem proporcionava a população tudo que se podia imaginar de novidade aos costumes da época¹⁸.

A localização da estação ferroviária definiu a ocupação física da Rua Cons. João Zanette, assim como a da rua Paulo Marcus. Na rua Cons. João Zanette, esquina com a rua Mal. Floriano é construída a primeira cooperativa agrícola de Criciúma – COOPERATIVA VITÓRIA (FIG. 7 – Criciúma Década de 30, p. 39).

¹⁸ Com o início da mineração, todo o excedente produzido pelos colonos, passou a ser comercializado em outros centros, através do transporte ferroviário. Existiam dois tipos de trens – o trem de carga e o trem horário. O trem horário era o mais festivo, e o mais esperado por todos, uma vez que as pessoas corriam pela rua João Zanette para aguardá-lo, quando ele apitava no corte da Próspera, por volta das dezoito horas. O apito do trem era diariamente muito esperado pela população da época. O comércio fechava as portas para que todos pudessem ir ao encontro do trem recepcionar os que chegavam. E chegavam as autoridades, as pessoas, os modismos e todas as novidades (Entrevista com Sr. Carlos Ernesto Lacombe).



Vista da Praça Nereu Ramos no Final da Década de Trinta

Em 1925, o então Distrito de Cresciúma alcança a sua emancipação político-administrativa da cidade de Araranguá. Com esta emancipação, definiram-se os limites do novo município, com uma extensa área, incluindo-se aquela que hoje pertence aos municípios de Nova Veneza, Içara e Forquilha, os quais se emanciparam de Criciúma posteriormente (Vide FIG. 4 – p. 24).

Mas é a partir do final da década de vinte, início da década de trinta, que já é possível definir-se a ocupação do espaço social e urbano da cidade de Criciúma. A arquitetura das casas, de um estilo típico italiano, passa a incorporar, nesta nova fase de prosperidade, um estilo “art decó”. Este estilo incorpora-se à paisagem da cidade, juntamente com uma mistura de formas e estilos de outras obras arquitetônicas – o estilo “ecletico”.

Assim, estava criado o espaço de convívio da antiga Vila São José de Cresciúma, e que passou a ser chamada somente de Cresciúma, conforme podemos perceber nos relatos de MILANEZ (1991:19),

[...] reparei certo dia, que na estação da estrada de ferro local, estavam modificando o letreiro de “Cresciúma” para Criciúma. Indaguei da razão e me informaram que o Diretor da Ferrovia, havia recebido ordens do Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, para mudar o nome, porque o Decreto Federal n.º 5901, de 21.10.1943 havia determinado a mudança [...]

Aquela ocupação que inicialmente acontecia ao redor da praça Nereu Ramos, posteriormente segue pelas ruas Cel. Pedro Benedet, Cons. João Zanette, Paulo Marcus, Mal. Floriano Peixoto, Cel. Marcos Rovaris, Santo Antônio, Seis de Janeiro, trav. Padre Pedro Baldoncini, João Pessoa, Henrique Lage, av. Getúlio Vargas, av. Rui Barbosa e, um pouco mais adiante, Mal. Deodoro (Vide FIG. 7 – p. 39).

1.2.2 Segundo Período: 1930 à 1956

Com a chegada da ferrovia, margeando a Rua Paulo Marcus, bem ao centro do núcleo urbano inicial, verifica-se um novo período de expansão. A construção da estação ferroviária valoriza as ruas Paulo Marcus e Cons. João Zanette, tendo esta última passado a ser a via principal entre o centro (praças

Nereu Ramos e Etelvina Luz) e o ponto de chegada e saída de pessoas e mercadorias. Bem no centro, defronte a S.R. Mampituba, na esquina da Rua Cons. João Zanette com a Praça Nereu Ramos, está agora o Café São Paulo. Característico e definidor como ponto das trocas sociais: conversas, informações, novidades, autoridades que chegam ou saem, tudo na cidade sempre começa ou termina no Café São Paulo¹⁹.

Uma significativa expansão urbana é verificada quando, a partir do ano de 1931, no Governo Provisório de Getúlio Vargas, é assinado o Decreto 21.089²⁰. Este decreto presidencial serviu de estímulo à abertura de novas empresas mineradoras no sul de Santa Catarina e ao crescimento das já existentes (RODRIGUES, 1998:32).

Com a nova obrigatoriedade do consumo do carvão, as empresas mineradoras existentes aumentaram sua produção. Outras novas empresas tiveram que ser abertas para atender à demanda do mercado nacional. Isto faz com que aumente também a oferta de mão-de-obra, aumentando com isso a expansão urbana do núcleo central. Esta mão-de-obra vinha principalmente da área rural e ia sendo absorvida nas frentes de trabalho das minas.

A Segunda Guerra Mundial também contribuiu para aumentar a produção carbonífera, marcando o início de uma das melhores fases da mineração no Estado. Um ano após o início desta guerra, a indústria carbonífera do sul de Santa Catarina contava com aproximadamente trinta empresas mineradoras, disponibilizando uma oferta de mão-de-obra de mais de dois mil trabalhadores que se dedicavam exclusivamente aos serviços de extração mineral. Após a Segunda Guerra, a produção de carvão no estado chegou a aumentar em 600%, devido à restrição à importação do carvão estrangeiro, fato que levou o Governo Federal a tomar medidas para manter o funcionamento normal dos serviços que necessitavam do minério para a produção de energia (RODRIGUES, 1998:32).

¹⁹ Fonte: entrevista pessoal com Sr. Neri Jesuíno da Rosa, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

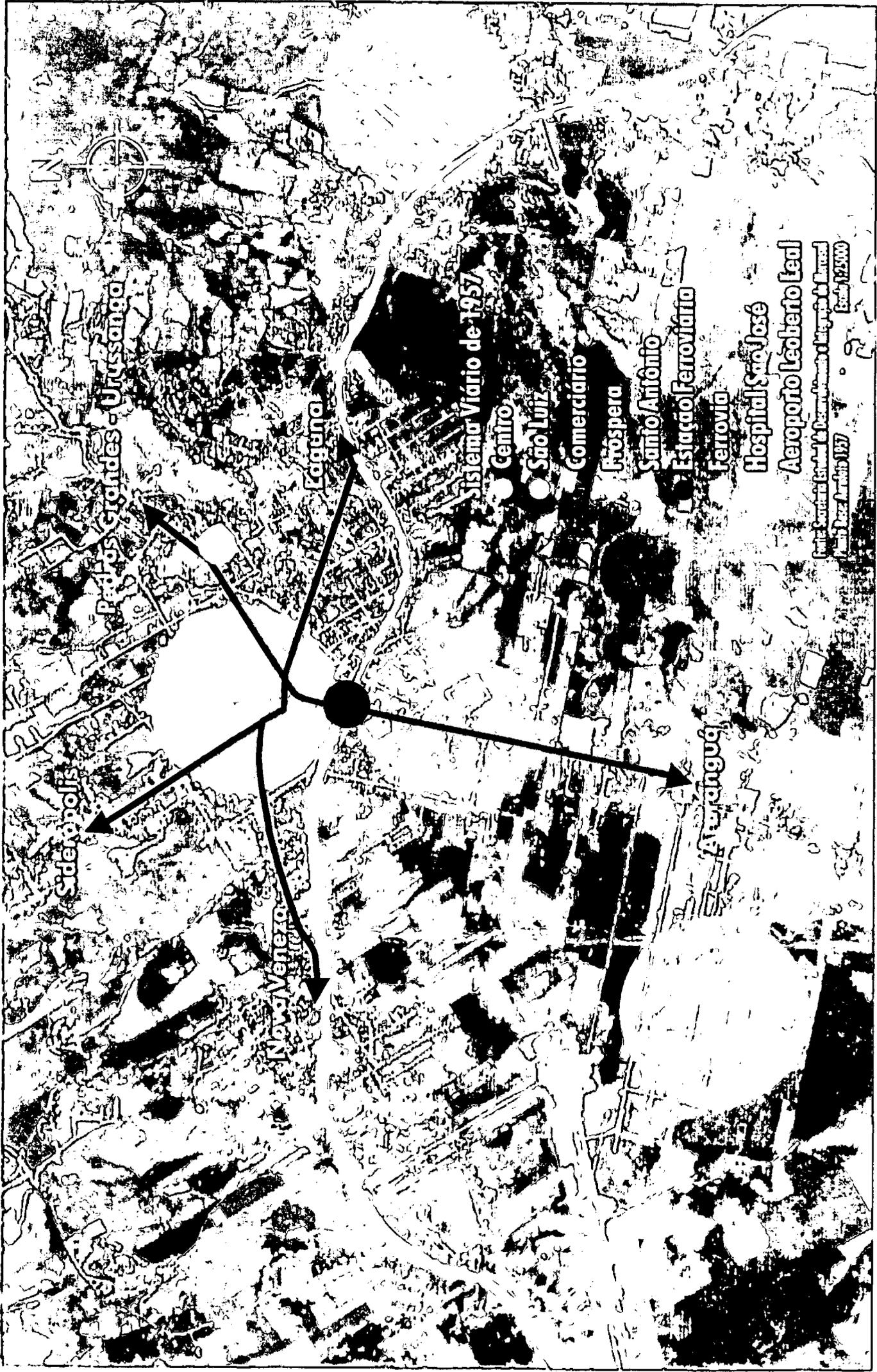
²⁰ Vide p. 31.

Em 1941, é iniciada no Brasil a construção da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, em Volta Redonda-RJ, tendo a mesma entrado em atividade no ano de 1942. A CSN dependeria exclusivamente do carvão metalúrgico de Santa Catarina, tornando-se a maior consumidora do minério catarinense (RODRIGUES, 1998:32). Deste consumo decorre o período mais significativo da expansão urbana, consequência de uma maior produção carbonífera.

O principal período da ocupação do solo urbano (ocupação desordenada) se deu na década de 40 em função da expansão da indústria carbonífera, decorrente da implantação da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN. Com a construção da CSN em Volta Redonda (RJ), foi construído o lavador de Capivari destinado ao beneficiamento do nosso carvão para a obtenção do Carvão Metalúrgico que era remetido para Volta Redonda. Com o beneficiamento do nosso carvão, em Capivari, resultava também o Carvão Energético, que para seu consumo foi implantado o parque térmico de Capivari, ou seja, a SOTELCA (Sociedade Termoelétrica de Capivari). Posteriormente passou à pertencer a Eletrosul (Centrais Elétricas do Sul do Brasil), constituindo-se hoje na Gerasul (empresa privatizada) (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Ruy Hulse, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Estes três fatores foram fortes condicionantes para a expansão do centro urbano de Criciúma. Com a produção da indústria carbonífera exigindo, dia após dia, um volume maior de mão-de-obra, as próprias companhias mineradoras investiam no setor habitacional, pois precisavam atender e dar condições mínimas de habitação a esta mão-de-obra que estava chegando. Assim, a partir da década de trinta, vilas operárias são construídas no bairro Rio Maina (onde se situa a Carbonífera Metropolitana), no bairro Operária (onde se situa a CBCA), no bairro Pio Correia e Próspera (onde se situa a Carbonífera Próspera da CSN). Com a construção de vilas operárias próximas à “boca” das minas (que eram as frentes de trabalho), e relativamente afastadas da área central, essas vilas caracterizam-se como zonas de expansão urbana.

Suas vias de ligação e seu sistema viário eram definidos pelas seguintes ruas: Rio Maina – rua Henrique Lage e Estrada Geral de Santa Augusta (hoje av. dos Italianos); Operária - rua Henrique Lage e Próspera - rua Cel. Marcos Rovaris e rua Gen. Osvaldo Pinto da Veiga (FIG. 8 – Sistema viário de 1957, mostrando os principais pontos da expansão urbana (base escala 1:25 000), p. 43).



Sistema Viário de 1957

Centro

São Luiz

Comerciário

Próspera

São Antônio

Estação Ferroviária

Ferrovia

Hospital São José

Aeroporto Leoberto Leal

Parte Superior: Estímulo de Desenvolvimento e Integração de Mercado

Parte Inferior: Arranjos 1957

Escala 1:25000

Siderópolis

Pedras Grandes - Urussanga

Lagoa

Nova Venézia

Aranguá



A ferrovia passou a dividir a cidade em duas partes – norte e sul – o Centro e o Comerciário. Enquanto o centro e bairros lindeiros cresciam mais rapidamente, o mesmo não acontecia com o Comerciário e redondezas. Da mesma forma, a questão de valorização imobiliária. A parte norte sempre foi mais valorizada que a sul.

[...] Os bairros Comerciário e Michel se desenvolviam muito lentamente devido ao fato dos aspectos peculiares da cidade ser dividida por uma ferrovia. Isto fazia com que a transposição do centro para estes bairros se tornasse sempre dificultada. Desta forma, este lado da cidade crescia mais lentamente, e a valorização dos imóveis destes bairros até então não acontecia. Em matéria de IPTU, o Michel era o de menor preço. Menor que a arrecadação de IPTU da Vila Operária (hoje bairro Santa Bárbara) (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Nelson Alexandrino, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

A ferrovia representava para a cidade um obstáculo bastante significativo. Porém, essa integração maior com a parte central já era um reflexo da própria formação do núcleo urbano inicial, pois na época da implantação da ferrovia era no centro que se situava o comércio forte, a maior e melhor infraestrutura, assim como este se encontrava muito mais adensado.

Porém, no final da década de 50, no bairro Comerciário já estavam inseridas as ruas Joaquim Nabuco, Alm. Barroso e Des. Pedro Silva. Estas três vias faziam um desenho fechado como se fosse um anel viário daquele bairro. A rua Des. Pedro Silva servia também como principal eixo de ligação com as comunidades da Primeira Linha/Morro Estevão, Morro Albino e Quarta Linha, e por ela se iniciou o processo de ocupação deste lado da cidade.

Concomitante à ocupação espacial do bairro Comerciário, o mesmo fenômeno acontecia no bairro São Cristóvão. Porém, enquanto no primeiro se notava um padrão de vida tipo médio de seus moradores, no segundo, era um padrão mais baixo - operários de pouca qualificação profissional.

Em 1947, implanta-se a primeira indústria cerâmica do município, a CESACA – Cerâmica Santa Catarina Ltda²¹. A pioneira CESACA foi a precursora e a escola para outras empresas cerâmicas que depois se instalaram na região. Utilizava como matéria prima o barro branco (que era abundante entre as camadas de carvão) e o pó de pedra. Localizada no cruzamento das ruas Anita Garibaldi e Araranguá, a CESACA foi a mais importante indústria de Criciúma na virada do século XX. Sua localização em muito influenciou na expansão urbana do lado oeste da cidade. É neste período que percebemos a presença das ruas São José, Anita Garibaldi e Araranguá, sendo inseridas no tecido urbano lindeiro a esta empresa, e sem uma posterior continuidade viária.

Para o lado norte, a rua João Pessoa e a estrada geral para Siderópolis determinaram o aparecimento dos bairros Vera Cruz, Mina do Mato e Mina Naspolini, pois este era o único caminho de ligação entre os municípios de Criciúma e Siderópolis. A subida da João Pessoa era conhecida como Morro do Bainha. No pé deste morro localizava-se um matadouro e ali havia um pequeno aglomerado de casas que era conhecido como “inferninho”. Foi onde se iniciou a ocupação físico-espacial do Bairro Vera Cruz²².

1.2.3 Terceiro Período: 1957 a 1972

O período inicia-se com uma forte pressão do Governo visando a aumentar a produção carbonífera, através de incentivos e de subsídios financeiros para a mecanização das minas. No final da década de sessenta, os reflexos deste incentivo já eram bastante significativos. Porém, suas conseqüências eram o aumento do número de desempregados.

²¹ Informações prestadas pelos Srs. Rubens Antônio De Lucca e Rubens Costa, ex-diretores da CESACA.

²² Em entrevista pessoal com Sr. Carlos Ernesto Lacombe, concedida em março de 2000, o mesmo utiliza o termo “inferninho” para caracterizar o local específico do núcleo inicial do bairro, e que por se encontrar em uma área de depressão natural, o vento era algo muito raro e por isso era muito quente em dias de sol forte.

Em 1957, iniciam-se os estudos para viabilizar a construção de uma Usina Termelétrica na região carbonífera. Em 1965 é inaugurada a SOTELCA – Sociedade Termelétrica de Capivari, localizada no município de Tubarão, hoje Capivari de Baixo. Esta Usina Termelétrica foi construída visando ao consumo do carvão energético que estava sendo produzido, e não encontrava mercado suficiente para suprir a demanda. Inicialmente, sua capacidade de produção de energia era de 100.000 KW, a qual objetivava o abastecimento das regiões Sul e Centro Oeste do País. Em setembro de 1971, a SOTELCA é incorporada à ELETROSUL (RODRIGUES, 1998:32).

Em 1968, o Decreto 62.113 do Governo Federal exigia que os empresários da indústria carbonífera apresentassem projetos de mecanização das minas à CPCAN – Comissão do Plano do Carvão Nacional. A intenção era de que as empresas fizessem jus às cotas de produção determinadas pela União, que protegia o carvão nacional.

Tanto o início das atividades da SOTELCA como o processo de mecanização das minas, com as cotas de produção determinadas pela União, era um protecionismo ao carvão nacional. Isto fazia com que as empresas tivessem garantida a sua produção. Os reflexos da mecanização das minas geraram uma grave crise social, com a qual o Governo não contava de imediato. Uma solução rápida para resolver este problema social foi os incentivos financeiros através do BNDE – iniciase um processo de diversificação industrial. Muitos empresários da mineração abraçaram uma nova atividade industrial. É o caso do grupo Diomício Freitas - Grupo CECRISA.

Com a mecanização das minas, inicia uma grave crise social na indústria carbonífera. Muitos mineiros são demitidos. Para amenizar o problema, o Governo concede incentivos financeiros, através do BNDE, estimulando a instalação de novas indústrias. Com estes incentivos, inicia a diversificação industrial, diversificando a economia da Região. O Sul do Estado passa agora a contar, além das indústrias da mineração, com as indústrias cerâmicas, têxtil, metalúrgicas e posteriormente de plásticos, entre outras (RODRIGUES, 1998:24).

Este grupo iniciou suas atividades no ramo cerâmico, instalando-se no bairro Próspera, através da CECRISA – Cerâmica Criciúma SA. Esta começou a movimentação de terras em 1970, sendo concluída e entrando em operação em 1973²³. Com a CECRISA, outras empresas da mesma atividade industrial passam a se instalar na cidade, caracterizando o município de Criciúma como o maior produtor nacional de pisos e azulejos.

A indústria carbonífera teve um maior reflexo na estruturação do bairro Próspera, pois era através da mineração que acontecia a ocupação do solo, definindo o sítio urbano do lado leste da cidade. Neste bairro, foi a Carbonífera Próspera, empresa de capital privado, posteriormente adquirida pelo Governo Federal, passando a ser administrada pela CSN (empresa estatal – conhecida simplesmente como Companhia), o maior agente responsável por esta ocupação físico-espacial. Esta empresa, após definir a Vila Operária próxima às galerias de mina, no período anterior, inicia então um processo de demolição das residências dos mineiros por achar que não satisfaziam às necessidades básicas dos moradores e começa a construir casas em um loteamento novo, totalmente diferente do anterior. Começa um desenho urbano diferente do tradicional da época - a chamada vila dos mineiros tem agora um sistema viário que deixa de lado o tipo xadrez e incorpora ruas curvas, mais largas, fazendo um fechamento com uma praça central (Praça da Chaminé)²⁴.

Com a ocupação urbana da vila dos mineiros, o bairro também passa a contar com um estádio de futebol, hoje Estádio Mário Balsini. Este estádio anteriormente estava localizado no bairro Pio Correia, tendo a sua transferência ocorrida por proporcionar lazer e entretenimento aos empregados da “Companhia”.²⁵

²³ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Nelson Alexandrino, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

²⁴ Informações concedidas através de entrevista, no dia 15 de julho de 2000, com o Sr. Mário Balsini, ex-presidente da CSN.

²⁵ Ibidem.

No final da década de setenta, a principal via de ligação do bairro com o centro da cidade, a rua Gen. Osvaldo Pinto da Veiga, já está totalmente ocupada, assim como as ruas adjacentes. Do centro, através do bairro Pio Correia, o caminho mais curto para se chegar ao bairro Próspera era pelas ruas Cel. Marcos Rovaris e Gen. Osvaldo Pinto da Veiga. Neste período, o bairro já se encontra totalmente inserido no contexto urbano da cidade, perdendo aquela característica de isolamento do período anterior, quando se torna evidente tratar-se de uma área de expansão urbana.

Além do bairro da Próspera, a mineração do carvão avançava em outras frentes. A CSN abria novas minas nas proximidades deste bairro. É o caso do Poço Sete e Nove, que vêm inserir no tecido urbano da cidade o bairro Nossa Senhora da Salete.

Um fator bastante relevante na ocupação espacial dos dois bairros – bairro Próspera e bairro Nossa Senhora da Salete – foi a implantação do ramal ferroviário até a boca da mina, no final da década de quarenta. Este ramal passava pelo bairro Nossa Senhora da Salete e terminava na caixa de embarque do carvão, no bairro Próspera. Tinha como único objetivo recolher o mineral que era retirado das minas da CSN e transportá-lo até o porto de Imbituba. Com a implantação deste ramal, acontecem profundas e significativas alterações no traçado do tecido urbano local. A caixa de embarque do carvão estava localizada no centro do bairro e ao lado da igreja Nossa Senhora da Salete, principal igreja do bairro Próspera.

Outro fator importante que devemos ressaltar como um grande fator de crescimento e estruturação destes dois bairros foi o fato de que a rua Gen. Osvaldo Pinto da Veiga era o principal eixo viário entre Criciúma e Içara, Criciúma e o mar (Balneário Rincão) e Criciúma e a capital - Florianópolis, pois, antes da construção da BR-101, o trajeto Criciúma/Florianópolis era pelo Morro da Fumaça e Rua do Fogo (Sangão). Também o movimento do trem para o embarque do carvão, assim como de operários e caminhões chegando e saindo da caixa de embarque, foram fatores relevantes que incentivaram a ocupação e a expansão desta área.

No lado oeste e sul, respectivamente bairros Operária (hoje Santa Bárbara), Michel e Comerciário, a ocupação urbana acontecia de uma forma um pouco mais rápida que em períodos anteriores.

No bairro Santa Bárbara, a inauguração do aeroporto Leoberto Leal, em 1957 (NASPOLINI FILHO, 2000:100), dava um novo impulso ao crescimento e à expansão urbana da cidade para aquele lado. Suas principais vias eram as ruas Henrique Lage, Victor Meireles, Domênico Sonogo e Arthur Pescador. Esta última fazia a ligação da igreja Santa Bárbara com a ferrovia.

O bairro Santa Bárbara, que no período anterior era definido apenas por duas vias principais – Arthur Pescador e Alm. Tamandaré – neste já se apresenta bem mais adensado e totalmente conurbado com o núcleo central da cidade. Este bairro já se espraia pelo lado mais a oeste – bairro Pinheirinho, e norte – bairro Santa Catarina. A rua Álvaro Catão, nova via urbana de ligação entre os municípios de Criciúma e Siderópolis, é o fator mais relevante de caracterização e definição do bairro Santa Catarina. Em continuação à rua Álvaro Catão, permitindo novo acesso do centro ao distrito de Rio Maina, é implantada a av. Luiz Lazarin, no ano de 1970²⁶.

Os bairros Michel e Comerciário, no lado sul da cidade, tiveram um crescimento similar e conjunto. No bairro Comerciário, o estádio Heriberto Hülse levava grande contingente de espectadores para assistir às partidas de futebol. Sua forte presença no contexto urbano do bairro caracteriza um significativo crescimento nos seus arredores. A construção dos colégios estaduais Joaquim Ramos e Sebastião Toledo dos Santos (Colegião) contribuiu para este crescimento, assim como o colégio particular Madre Tereza Michel – o primeiro a ser construído, em 1955, o qual vem nomear o próprio bairro (NASPOLINI FILHO, 2000:114).

Uma área industrial, mais ao sul do Michel, fica zoneada. Começa a formação de um novo bairro, com caracterização industrial - bairro São Luiz. Poucas indústrias ali se instalaram - uma indústria de rações para animais (porcos e frangos), uma indústria cerâmica, e outras menores (moveleira, artefatos de

²⁶ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Ruy Hülse, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

cimento, serralherias, madeireiras etc.). Por possuir característica inicialmente industrial, o bairro São Luiz teve um traçado viário tradicionalmente xadrez. E esta característica de traçado vem a definir parcialmente os bairros Santa Bárbara, Comerciário e Michel. O distrito industrial do bairro São Luiz começou a ser implantado no final de 1957, como podemos perceber através da figura 8 (p. 43).

Observando-se a evolução da população urbana de Criciúma, percebe-se ainda a existência de áreas mais afastadas do centro que, por características peculiares a cada uma, só são perceptíveis a partir do final da década de sessenta. Estas áreas são os bairros Verdinho, pelo lado sudeste – que inicia a sua ocupação pela necessidade de moradia dos mineiros da CBCA, assim como o Bairro Primeira Linha, nas imediações da igreja São João Batista – bairro essencialmente agrícola, que recebe uma maior ocupação com o asfaltamento do acesso central, e a implantação de várias indústrias, quando da localização do Distrito Industrial da Quarta Linha.

O bairro de Rio Maina, que passa a Distrito em 1959 (MILANEZ, 1991:303) e que hoje é o único Distrito de Criciúma, apresenta um forte crescimento para sul, incrementado pela mineração da Carbonífera Metropolitana.

Cria-se próximo ao Distrito de Rio Maina o bairro Cidade dos Mineiros, com a construção de quinhentas casas. Construído pela COHAB/SC – Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina, estas casas foram financiadas pelo BNH – Banco Nacional da Habitação²⁷.

1.2.4 Quarto Período: 1973 a 1978

Esta fase de expansão urbana inicia-se com um rápido processo de crescimento, provocado diretamente pela mecanização das minas e a conseqüente diversificação industrial. Posteriormente, a crise mundial do petróleo vem a contribuir com o momento de maior expansão urbana verificada na história da cidade, uma vez que com esta crise, há um aumento acentuado da produção

²⁷ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Algemiro Manique Barreto, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

carbonífera. Este fato reflete de uma forma bastante significativa no crescimento da malha e na expansão urbana. Sendo assim, buscamos os relatos de outros autores e os comentários de alguns de nossos entrevistados:

Marcada por duas crises de produção e comercialização de petróleo, a década de setenta foi de expansão para a produção nacional de carvão energético, que em 1976 teve o maior índice de consumo registrado durante a história da atividade carbonífera nacional, chegando a produção de sete mil toneladas no País (RODRIGUES, 1998:40).

No ano de 1973 tivemos a crise Mundial do petróleo. O carvão Catarinense ficou supervalorizado, substituindo em energia gerada ao equivalente a sessenta mil barris de petróleo/dia, dados do Setor Energético do Brasil. Chegamos a produzir mais de quatrocentas mil toneladas/mês de carvão, quando este mineral passou a substituir o petróleo. No período de superprodução, tivemos mais de quinze mil mineiros na região. Isto refletia um número de aproximadamente setenta mil empregos vinculados ao setor da mineração do carvão (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Eduardo Pinho Moreira, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Situo o período de maior expansão urbana de Criciúma, como sendo o período entre o final da década de setenta, até ao final da de oitenta. Mais precisamente entre 1978 e 1988 (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Observando-se os dados anteriormente expostos, assim como análises e levantamentos feitos por nós, através de mapas e fotos, percebemos ser este o período de maior expansão urbana ocorrida na história de Criciúma. Da mesma forma, inicia-se na cidade uma prática nada comum: a invasão de terras – sejam públicas ou privadas. E esta prática traz sérios agravantes para a economia e o planejamento urbano da cidade de uma forma geral.

A crise mundial do petróleo, aliada ao grande período de produção carbonífera, trouxe para Criciúma muitas pessoas de outras regiões, intensificando um fluxo migratório sem precedentes. Me recordo que em seu programa dominical através do rádio, o Padre Miotello fazia comentários solicitando que as pessoas que não tinham abrigo, que não tinham moradas, nem boas condições de vida em suas cidades, que viessem para Criciúma, pois aqui era carente de mão-de-obra e tinha serviço para todos. Isto provocou a invasão de uma área de terras de mais de setenta hectares – caso específico é o da Vila Manaus (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Algemiro Manique Barreto, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

A mão-de-obra trabalhadora da mineração, possuía um salário mínimo superior ao mínimo nacional. Esta possibilidade de “ganhos maiores” espalhou-se pelo país afora, incentivada por diversos fatores. Estas pessoas vinham para a região sem saber como eram as reais condições de trabalho. Sem saber dos aspectos de insalubridade na prospecção do mineral, assim como sem nunca ter ouvido falar da “pneumoconiose”, doença que atacava o pulmão dos mineiros – provocada pelo pó do carvão no subsolo da mina – e que os deixava inválidos para o resto da vida. Os operários mineiros achavam que tinham até uma vantagem neste tipo de trabalho, pois, com a invalidez provocada pela doença, o operário se aposentava com quinze anos trabalhados – média muito inferior à nacional.

O mineiro recebia um bom salário, e isso atraía mais e mais mão-de-obra para a cidade, mesmo que fosse para trabalhar como um simples ajudante de mineiro. O período de trabalho era relativamente curto para a vida de um operário: em quinze anos já estavam aposentados. Porém, as consequências das doenças ocupacionais e a incidência da pneumoconiose eram danosas e muita gente ainda hoje sofre destes males (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Algemiro Manique Barreto, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Com esse grande volume de pessoas chegando de várias partes do país, aparece, pela primeira vez na cidade, uma quantidade de mão-de-obra muito superior àquela que a indústria carbonífera tinha condições de absorver. Com isto verificou-se um inchamento das áreas periféricas, provocando consequências irreparáveis - ociosidade de trabalho, invasões de terra e início do *processo de favelização*. Segundo relatos em entrevista pessoal com o Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma (Vide ANEXO 2), o mesmo caracteriza neste momento os principais agentes deste processo no município, e as suas conseqüentes causas:

Houve até um incentivo “eleitoreiro” à invasão de áreas públicas, pelo próprio Poder Público Municipal, como, por exemplo, áreas da CSN; áreas do INSS; áreas que os próprios mineradores doaram à Prefeitura para execução de conjuntos habitacionais - caso da Vila Manaus; e áreas verdes da Prefeitura Municipal. Assim, inicia-se um grande processo de favelização na cidade. E o interessante é que esta favelização, iniciada e incentivada pelo Poder Público, passa a acarretar sérios problemas ao próprio Poder Público local, pois este, ao avaliar estas invasões, automaticamente assume todos os custos que lhes são implícitos. Estes custos incluem mais escolas, mais postos de saúde, mais pavimentação, mais redes de energia, de água e de esgoto, enfim, toda a infra-estrutura que se fizer necessária.

O crescimento da cidade dá-se de forma mais acentuada no sentido leste/oeste, ou seja, no mesmo sentido da ferrovia. Os bairros Pinheirinho (Oeste) e Próspera (Leste) são os que mais apresentam este processo de crescimento.

No ano de 1971, é implantada a BR-101, ao sul da cidade – região do bairro Quarta Linha. A ocupação físico-espacial desta área acontece inicialmente sem planejamento. Contudo, em 1973, com a aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, o qual define ali uma Zona Industrial, esta ocupação e expansão são feitas de uma forma um pouco mais planejada. Também no ano de 1973 é inaugurado o primeiro acesso asfaltado entre Criciúma e a BR-101 (acesso norte – de Içara), constituindo-se na primeira via de ligação pavimentada entre a cidade de Criciúma e aquela rodovia federal. Com estas duas rodovias pavimentadas – o acesso norte (SC-444) e a BR-101 – Criciúma ganha mais rapidez para acessar as capitais Florianópolis e Porto Alegre.

Ainda no ano de 1973, é iniciada a transferência da ferrovia do centro da cidade para o sul. A ferrovia era um objetivo perseguido ao longo dos últimos vinte anos pela comunidade de Criciúma para que fosse retirada do centro e fosse feita uma via de escoamento do trânsito, que seria a avenida Axial – hoje avenida Centenário²⁸.

Com o processo acentuado de ocupação do bairro Quarta Linha (sul) e com a conseqüente instalação de indústrias na zoneada e planejada área industrial, a partir de 1974, é asfaltado o acesso central Criciúma/BR-101. O acesso sul teve a pavimentação asfáltica concluída e a conseqüente inauguração no ano de 1978²⁹.

Para este lado, inicia-se um grande crescimento em direção ao bairro São Luiz (lado sul), que vai perdendo lentamente suas características de área industrial, até por já estar inserido no tecido urbano da cidade, passando a incorporar um uso mais misto/residencial. As novas indústrias que vêm se instalar na cidade, com a infra-estrutura disponível nas imediações do bairro Quarta Linha, preferem investir nesta área em detrimento do bairro São Luiz.

²⁸ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Algemiro Manique Barreto, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

²⁹ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

Em 1978, o aeroporto Leoberto Leal já está totalmente desativado e é aberto a aeronaves locais e nacionais, no ano de 1979, o novo aeroporto do Bairro Santa Líbera – Aeroporto Diomício Freitas³⁰. No local do antigo aeroporto, inicia-se a construção do Paço Municipal. E em 1980, é concluída a Av. Axial - hoje Av. Centenário, que recebe este nome por ser inaugurada no ano do centenário da colonização da cidade³¹.

O município está em pleno crescimento, com uma população, ao final da década de sessenta e início da década de setenta, de aproximadamente 81.451 habitantes – sendo 55.397 na área urbana (o que corresponde a 68,01%), e 26.054 na área rural (o que corresponde a 31,99%). É neste período que ocorre a virada do percentual entre a população urbana e a rural – estando uma população maior residindo na área urbanizada.

Com o rápido crescimento da zona urbana, conseqüência da intensa produção da indústria carbonífera, aumenta o déficit habitacional. Para suprir esta deficiência, são implantados e inseridos no tecido urbano das cidades grandes conjuntos habitacionais, como é o caso do bairro, Cidade dos Mineiros Nova – mais conhecido como Mineira Nova, totalmente implantado para suprir a falta de moradia dos novos operários mineiros. Também o Pró-morar I e II, ou Vila Vitória; o São Francisco e parte do Boa Vista, assim como a parte norte do Metropolitana e o Catarinense, no Distrito de Rio Maina; A Vila São José e parte do bairro São Defende. Todos estes bairros ficam no lado oeste da cidade de Criciúma, localizados além do bairro Pinheirinho. Todos eles possuindo características comuns: Vila de Operários, com pouca infra-estrutura básica, de uma classe de renda baixa, e também de moradores de baixa qualificação profissional. Quem não trabalhava na mineração do carvão era empregado da construção civil ou de emprego sazonal.

³⁰ O Aeroporto Diomício Freitas foi implantado no Bairro Santa Líbera, que na época pertencia a Criciúma. Com a emancipação do distrito de Forquilha, e sua conseqüente instalação como município, este bairro ficou inserido dentro da área do novo município, assim como o referido aeródromo.

³¹ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

O setor imobiliário apresenta, neste período, um significativo crescimento. Reflexos deste aspecto é o início do processo de verticalização na área central. De forma um pouco lenta, este processo já pode ser verificado no início do período, através da construção do primeiro prédio com mais de quatro pavimentos em Criciúma: o Edifício COMASA. Situado à rua Cel. Marcos Rovaris, com uso misto – térreo para uso comercial e andares aéreos para uso residencial – destaca-se pelo grande número de unidades habitacionais. Possui onze pavimentos em um único bloco, caracterizando-se e destacando-se no contexto urbano pela horizontalidade das demais construções. Posteriormente é construído o Hotel Cavaller, à Rua Anita Garibaldi, e o União Turismo Hotel, na rua Cons. João Zanette. Os três edifícios foram marcos importantes e característicos neste processo de verticalização de Criciúma. Foram construídos com onze pavimentos, sendo facilmente percebidos no contexto da paisagem urbana e através de fotos aéreas tiradas por sobre a cidade. Marcaram a grande mudança do início da década de 70, referente ao processo da expansão urbana: da horizontalidade para a verticalização.

Com a CECRISA e a CESACA, em período de grande produção em Criciúma, e a ELIANE Revestimento Cerâmicos, da mesma forma em Cocal do Sul, a região carbonífera presencia a instalação de novas fábricas de revestimentos cerâmicos ao mesmo tempo que os atuais grupos empresariais ampliam suas atividades para aumentar a produção. Entram em atividade, através do Grupo Maximiliano Gaidzinski, proprietário da marca ELIANE, duas indústrias em Criciúma: uma no bairro Quarta Linha – na Zona Industrial, e outra no São Luiz. Outras empresas do mesmo setor e de menor porte também foram implantadas na região. Também empresas de outros setores passam a produzir intensamente. É o caso do setor de plásticos e do metal-mecânico.

Para suprir e dotar de infra-estrutura estas novas indústrias, após a definição da área industrial da Quarta Linha, é zoneada mais uma área industrial, desta vez no bairro Cidade dos Mineiros.

Nesta fase final do período, a cidade de Criciúma entra em um processo de crescimento acelerado em vários segmentos nunca antes visto. Com a diversificação industrial é consumida toda a mão-de-obra qualificada na região e, quando não se encontra no local, vai-se buscar em outras cidades e Estados. A economia do município, com essa diversificação industrial, passa por um período de revisão, analisando-se os aspectos de maior importância: a mineração - produzindo para abastecer o mercado nacional siderúrgico e energético; a construção civil, para satisfazer a carência habitacional e atender à oferta de mão-de-obra que chegava cada vez mais e em quantidades maiores; e a indústria cerâmica, de plásticos e metal-mecânica, que exigem uma mão-de-obra cada vez mais específica e mais qualificada para atender às exigências do mercado nacional e internacional.

1.2.5 Quinto Período: 1979 a 2000

O município encontra-se em período de grande produção industrial e crescimento. A produção das indústrias cerâmicas, de plásticos e metal-mecânicas, juntamente com a carbonífera, indica os altos níveis deste crescimento. No início da última década deste período, inicia-se um processo de declínio e estagnação econômica.

Com a mecanização das minas, verificada no final da década de sessenta, para a qual foram liberados financiamentos a longo prazo pelo Governo Federal, começa a diversificação industrial em toda a região carbonífera. Isto passa a refletir-se diretamente, no processo de expansão urbana da cidade de Criciúma, marcando e caracterizando intensamente este período.

Intensificada com o forte crescimento da cidade no período anterior, e acentuada no início deste, a quantidade de mão-de-obra disponível é reduzida, e a oferta é muito grande. É notada uma grande presença de migrantes na cidade. Para atender ao mercado, a indústria da construção civil investe em grande quantidade, visando a suprir esta carência local. Com isso, o processo de verticalização é intensamente acelerado, alterando a forma e a ocupação do espaço urbano assim como a paisagem.

O início do período e toda a década de oitenta são marcados pelo forte crescimento industrial. Empresas que estão instaladas no município executam ampliações físicas, visando aumentar sua linha de produção para atender à demanda do mercado. É o caso da CESACA, MECRIL, CECRISA, Curtume Dal-Bó, Canguru Embalagens Plásticas Ltda, EMBASUL - Embalagens Sul Brasileira Ltda e Agro-Industrial Eliane.

Novas indústrias também se instalaram, como é o caso das cerâmicas PORTINARI, DE LUCCA, ELDORADO, ELIANE (duas unidades), RECEL e PISO FORTE. Produzindo coloríficos para atender à indústria cerâmica, citamos a Manchester, Collorobia, Ferro Enamel e Frita Sul. A Industrial Conventos, no bairro Pinheirinho, pertencente ao Grupo Diomício Freitas, é implantada para atender às indústrias cerâmicas. Produz equipamentos tipo decoradoras seelk-screen automáticas e linhas para esmaltação de azulejos e pisos – prensas automáticas, máquinas para empilhamento de carga e descarga, moinhos de bolas e atomizadores de spray (MAFRA, 1977:74).

A falta de moradia faz com que o BNH – maior agente financeiro do país - financie a construção de grandes conjuntos habitacionais, possibilitando a aquisição de residências pelos mineiros e operários em geral. Estas residências, construídas com baixo padrão de qualidade, geralmente se localizam em bairros afastados do centro da cidade, onde existe somente a infra-estrutura básica: água, energia e sistema de fossa séptica com sumidouro. O transporte é feito por linha regular de ônibus.

Uma grande vila é introduzida no tecido urbano do bairro Santa Luzia, sobre uma área minerada – é o bairro Conjunto Habitacional Nova Esperança. Outros bairros são incorporados ao desenho da cidade, como os bairros Ceará, São Simão, Vila Francesa, Cristo Redentor, Vila Rica, Imigrantes e Vila Demboski.

Na expansão urbana da cidade começa a ser incorporada a ocupação de áreas elevadas, com um maior percentual de declividade. Diferente do processo de ocupação que se dá em nível nacional - onde os morros são ocupados por famílias de pobreza absoluta, caracterizando as favelas – no caso do

município de Criciúma, percebemos que o tipo de agente que passa a ocupar estas áreas, são famílias de classe média e alta. Como exemplo citamos a ampliação dos bairros Pio Correia, Vera Cruz, Comerciário (em direção ao Morro do Céu), Santa Catarina, Santo Antônio e Operária Nova (hoje bairro Operária). Também ocorre este processo no bairro Lote Seis, o qual se localiza ao lado do Morro Cechinel (Morro da TV).

No começo da década de oitenta, o centro da cidade passa por um processo de revitalização e humanização. A retirada dos veículos do centro e a implantação dos calçadões permite uma maior integração das pessoas e cria um belo espaço de convívio, lazer e entretenimento, assim como para uso de manifestações culturais, políticas e de trocas sociais³².

Em alguns casos, os calçadões não foram de imediato bem aceitos pela população. Porém, na medida que foram sendo implantados, a própria população é que passa a ser a sua maior defensora. Em entrevista pessoal, o Sr. Altair Guidi - ex-prefeito de Criciúma (Vide ANEXO 2) faz alguns relatos a este respeito:

O calçadão foi uma obra que trouxe vantagens para todos. Houve alguma resistência no início, por parte de alguns comerciantes. Estes achavam que se não houvesse o trânsito de veículos defronte ao seu estabelecimento, teriam prejuízo. Outros pensavam na questão do comodismo. Queriam que seus próprios veículos permanecessem estacionados defronte ao seu ponto de comércio. O calçadão é muito importante para o momento, para o dia-a-dia das pessoas. Vejo que o calçadão trouxe vantagens para todos, fazendo com que Criciúma evoluísse neste sentido, e acredito que esta evolução tenha sido para melhor.

³² A partir das décadas de sessenta e setenta, prefeituras, órgãos públicos em geral e empresas de planejamento urbano passam a rediscutir a segurança nas áreas centrais das cidades, e a influência que a própria cidade exerce no dia-a-dia da população e na vida urbana. Características de um processo de reordenamento e reorganização do núcleo urbano principal, visando aumentar o espaço de convívio das pessoas incentivando com isso as trocas sociais, a implantação dos calçadões segue um modelo internacional das grandes cidades capitalistas. Sendo que o primeiro projeto deste novo modelo, é implantado no Brasil pelo Arq. Jaime Lerner, quando prefeito da cidade de Curitiba/PR - cidade conhecida internacionalmente como bem planejada. A retirada de circulação de veículos automotores do núcleo urbano principal, permite uma maior liberdade para o pedestre no seu ir e vir, seja diário ou sazonal. Os calçadões passam a ser implantados em várias outras cidades do Brasil, muitas vezes solucionando a falta de áreas de convívio que o planejamento urbano deixou de antecipadamente prever.

No ano de 1981, é inaugurado o atual Paço Municipal (Prefeitura). Em 1982, o ginásio municipal, e no ano seguinte, o Teatro Municipal Elias Angeloni. Novos bairros são inseridos no contexto urbano da cidade neste período. É o caso dos bairros Vila Zuleima, Jardim Angélica, Renascer (Mina Quatro), Jardim Maristela e Ana Maria. Com o crescimento do bairro Próspera, observa-se a formação de novas aglomerações, já conurbadas ao bairro principal, incluindo-se os bairros Brasília e Argentina.

A partir da data de 17 de setembro de 1990, fica decretada a desregulamentação da atividade carbonífera no Brasil. Assinado pelo Presidente Fernando Collor de Mello, o referido decreto põe fim à obrigatoriedade do consumo de carvão nacional. As consequências desta medida foram catastróficas para a produção do mineral, pois com a retirada de subsídios às indústrias carboníferas, e a abertura do mercado com a livre negociação entre compradores e produtores do carvão, é gerada uma grave crise no setor carbonífero. Muitas mineradoras foram fechadas. Com isso fecha também várias frentes de trabalho, com demissões em massa de mineiros. É o início da maior crise econômica e social da região (RODRIGUES, 1998:40).

Em 1990, com a desregulamentação da atividade carbonífera, decretada pelo Presidente Fernando Collor de Mello, a mineração entrou em declínio. No período de superprodução, tivemos mais de quinze mil mineiros na região. Isto refletia um número de aproximadamente setenta mil empregos vinculados ao setor da mineração do carvão (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Eduardo Pinho Moreira, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

A mais importante consequência deste decreto é o grande número de desempregados na região carbonífera, acarretando um grande caos econômico e social assim como o início do processo de declínio e estagnação econômica.

Para manter uma certa estabilidade financeira, as mulheres dos mineiros desempregados, assim como a própria mão-de-obra feminina que se encontrava muito ociosa, iniciam um trabalho individual, caseiro e doméstico – fazer confecções para empresas de fora da cidade. As grandes empresas nacionais – Gledson, Ellus, Pierre Cardin e Lee, entre outras, dispõem aqui de grande quantidade de confecções cortadas, porém não costuradas – chamadas de facções. Estas mulheres passam a realizar este trabalho de costura e acabamento destas confecções.

Além das peculiaridades da origem da indústria de confecções do vestuário no sul catarinense, outro fator que contribuiu de forma categórica para o surgimento e fortalecimento do setor do vestuário foi a existência de um grande excedente de mão-de-obra feminina, em função, sobretudo, dos setores carbonífero e metalúrgico que empregam, diretamente na produção, apenas mão-de-obra masculina (GOULART FILHO e JENOVEVA NETO, 1997:111).

Posteriormente, são registradas micro e pequenas empresas de confecções no sul do Estado, fortalecendo ainda mais o setor da indústria do vestuário. Com isso o poder Público Municipal realiza obras de infra-estrutura para instalação de pequenas empresas. É o caso do projeto Colmeia Industrial – várias micro e pequenas empresas do ramo de confecções, instaladas em um único endereço, com uma infra-estrutura de apoio comum. Especificamente, o projeto objetiva atender à demanda de mão-de-obra ociosa que passa a ser utilizada pelas pequenas indústrias de confecção. Desta forma, verifica-se uma nova configuração espacial da cidade, uma vez que em todos os lugares, cantos e becos é possível encontrar-se uma pequena indústria de confecção, as chamadas empresas caseiras ou domésticas.

A Lei Municipal n.º 3.900, de 28 de outubro de 1999, institui o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município de Criciúma. Este vem liberar alguns usos de ocupação do solo que anteriormente não eram aceitos, como é o caso de pequenas empresas de confecções que agora podem se instalar em áreas especificamente residenciais. Esta revisão no planejamento urbano da cidade vem atender a esta necessidade real de uso e ocupação do solo urbano e satisfaz a regularização de muitas destas pequenas e micro-empresas. Este caso específico caracteriza o atual momento de crescimento, expansão e estruturação urbana da cidade, ajudando e contribuindo para que Criciúma se adapte a este novo modelo econômico que está neste momento começando.

O carvão sempre foi uma fonte energética importante, gerando a matéria-prima para as usinas termelétricas. A região carbonífera ainda produz muito deste mineral e abastece regularmente os altos fornos da Gerasul (ex SOTELCA), no município de Capivari de Baixo. Com o agravante da retirada de subsídios do carvão nacional, o Poder Público e a iniciativa privada buscam soluções para resolver o grave momento de crise da indústria carbonífera,

tentando mantê-la nos mesmos patamares nos quais se encontrava anteriormente. Planeja-se a construção de usinas termelétricas nas bocas das minas. Estas usinas, com plano para 900 Mw de potência, queimarão carvão bruto e rejeito na boca da mina, despoluindo a região e contendo a degradação ambiental, pelo fato de deixarem de beneficiar o carvão³³.

Analisando-se estes aspectos, percebe-se o início de um novo ciclo de mineração na região sul catarinense, pois se sabe da carência de energia elétrica existente no país em função da falta de investimentos públicos no setor. A saída para se resolver este problema são as chamadas fontes de energia alternativa, no caso específica, a usina térmica a carvão. **Acredito que o ciclo mais importante ainda está para vir, que, na minha opinião, será o da instalação das usinas termelétricas**³⁴.

O carvão para a Criciúma de hoje tem uma importância muito pequena. Já lutávamos pela implantação de uma usina térmica na região, o que já era um dos objetivos do Plano de Expansão Energética do Brasil, de 1985, plano este que previa a instalação destas usinas na região carbonífera catarinense. Com a entrada em operação, a usina térmica aproveitará o carvão e possibilitará a energia necessária para novos empreendimentos (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Eduardo pinho Moreira, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Outro reflexo deste novo ciclo que está sendo anunciado, do qual pouco ou quase nada se fala, é a questão da degradação ambiental. O que se verifica é que a população sulista ainda não se manifestou a respeito. Tanto o Poder Público quanto os grandes interessados no projeto só falam de vantagens do tipo voltar à estabilidade econômica regional dos tempos de “ouro” do carvão, quando esta era a “pedra fundamental do progresso”.

Vejo com bons olhos os novos projetos de utilização do carvão – usina termelétrica – e sem o paternalismo da União. Espero que após a instalação da primeira usina venham outras mais. Vamos ter muito desenvolvimento na nossa região, e desta vez levando em conta a preocupação de preservação do meio ambiente, pois 38% do equipamento da usina é para evitar a poluição, que é quase zero. A conscientização ambiental hoje é muito grande. É o que de mais positivo temos na humanidade neste final de século (Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Paulo Roberto Meller, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

³³ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Ruy Hulse, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

³⁴ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

CAPÍTULO SEGUNDO

O CENTRO URBANO

ESTRUTURAÇÃO E CENTRALIDADE

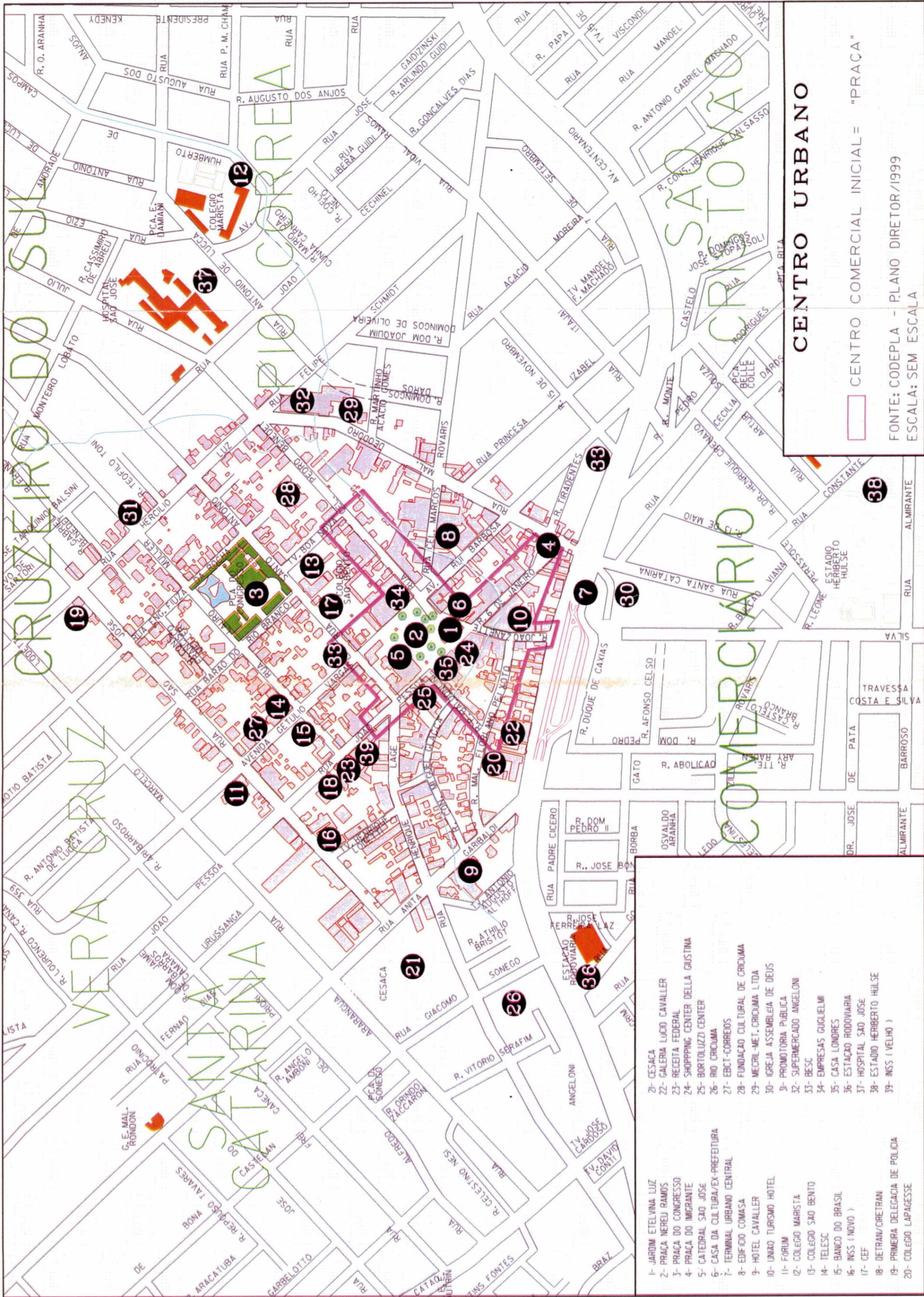
2.1 Características e Estruturação da “Praça”

Nosso trabalho abrange uma área definida no contexto urbano do centro da cidade de Criciúma. Em toda cidade, seja ela de pequeno, médio ou grande porte, existe uma área que se individualiza dentro de todo o conjunto urbano. Esta área é caracterizada por ser o lugar de trabalho de uma elevada porcentagem da população. E isto só acontece devido à presença de várias funções: comércio varejista, instituições financeiras, escritórios de profissionais autônomos, serviços de alimentação e de hospedagem, espaços recreativos e culturais, etc. É ali que se imprimem as características peculiares como principal ponto das trocas sociais. Esta área apresenta uma grande variedade de serviços, sendo estes complexos e altamente concentrados. Existe uma certa facilidade de distinguir a área central das outras áreas da cidade. Entre as razões desta distinção, apontamos que a principal é a de apresentar uma individualização com fisionomia própria, o que não acontece em outras áreas que compõem o espaço urbano. Mas existem características básicas que percebemos e que sejam peculiares ao centro. Pensamos que a funcional é a mais importante delas.

A área central se caracteriza pela complexidade de funções e pela presença de vários serviços. É no centro que se concentra, basicamente, toda a vida econômica, financeira e político-administrativa da cidade e também da região. Esta concentração de funções atrai a presença de muitas outras funções, de menor ou até de maior intensidade. Isto define esta complexidade/diversidade de funções, caracterizando uma enorme “teia” de relacionamentos e de trocas – que nestes casos outros autores a definem como redes. Para exemplificarmos destacamos a recreativa e a cultural, a política e ideológica, a religiosa e a social. Estas, por sua vez, atraem as funções de alimentação, de alojamento, de profissionais liberais, entre outras. Também citamos os serviços – comercial ou de passagem – que por sua vez atraem outros tipos de serviço. Com a presença desses serviços e a procura dessa área para a instalação de diversas outras atividades, torna-se a área central um setor do espaço urbano altamente valorizado. O preço dos terrenos alcança, então, índices muito elevados – tendo como consequência o processo de crescimento vertical, iniciado a partir do centro da cidade na década de setenta, que trouxe repercussões e transformações na sua paisagem urbana e na sua fisionomia. Diariamente, numerosa parcela da população ativa da cidade dirige-se ao centro, pois ali exerce suas atividades. Também estudantes, assim como pessoas que procuram os serviços médico-assistenciais, financeiros e outros. Para servir a essa população, existe uma concentrada rede de transportes coletivos, tornando a área um foco convergente de transportes urbanos – pois é basicamente na área central que se localizam os principais setores de atendimento à população.

Levantando-se os dados da densidade demográfica da área, percebemos que durante o dia é um movimentado lugar de veículos e pedestres e à noite o processo se inverte: quando o expediente comercial encerra suas atividades, as pessoas se dirigem as suas casas e a área central torna-se um espaço praticamente vazio.

Junto à praça Nereu Ramos e áreas próximas está localizada a parte mais antiga da cidade. Ali se estabeleceu o vigor do comércio no início do século, expandindo-se para o restante da área. Esta parte mais antiga chamaremos somente de “Praça” (FIG. 9 – Centro Urbano, p. 64).



CENTRO URBANO

□ CENTRO COMERCIAL INICIAL = "PRAÇA"

FONTE: CODEPLA - PLANO DIRETOR/1999
 ESCALA: SEM ESCALA

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1- JARDIM ETELVINA LUZ | 21- CESACA |
| 2- PRAÇA NEREU RAMOS | 22- GALERIA LUCIO CAVALLER |
| 3- PRAÇA DO CONGRESSO | 23- RECEITA FEDERAL |
| 4- PRAÇA DO IMGRANTE | 24- SHOPPING CENTER DELLA GIUSTINA |
| 5- CATEDRAL SÃO JOSE | 25- BORTOLUZZI CENTER |
| 6- CASA DA CULTURA/EX-PREFEITURA | 26- RIO CRICUMA |
| 7- TERMINAL URBANO CENTRAL | 27- EBCT-CORREIOS |
| 8- EDIFÍCIO COMASA | 28- FUNDAÇÃO CULTURAL DE CRICUMA |
| 9- HOTEL CAVALLER | 29- MECRIL-MET. CRICUMA LTDA |
| 10- UNIAO TURISMO HOTEL | 30- IGREJA ASSEMBLEIA DE DEUS |
| 11- FORUM | 31- PROMOTORIA PUBLICA |
| 12- COLEGIO MARISTA | 32- SUPERMERCADO ANGELONI |
| 13- COLEGIO SÃO BENTO | 33- BESC |
| 14- TELESC | 34- EMPRESAS GUGLIELMI |
| 15- BANCO DO BRASIL | 35- CASA LONDRES |
| 16- INSS (NOVO) | 36- ESTACAO RODOVIARIA |
| 17- CEF | 37- HOSPITAL SÃO JOSE |
| 18- DETRAN/CIRETRAN | 38- ESTADIO HERIBERTO HULSE |
| 19- PRIMEIRA DELEGACIA DE POLICIA | 39- INSS (VELHO) |
| 20- COLEGIO LAPAGESSE | |

Porém, não percebemos um crescimento paralelo a este antigo núcleo que valorizasse e preservasse o espaço já edificado e construído, que se estabelecesse à margem da “Praça”, como aconteceu em Paris, cujo centro se desenvolveu junto à “*citê*”.

Para Criciúma, que não possui uma “*citê*”, a cidade apresenta um trecho mais antigo, a partir do qual se desenvolveu a área central – é a rua Cons. João Zanette, que compreende o trecho entre a Praça Nereu Ramos e a antiga estação de trem – hoje Terminal Urbano Central.



FIGURA 10 – Rua Cons. João Zanette na primeira metade do Século XX

Fonte: Arquivo da FCC (Fundação Cultural de Criciúma)

Percebemos a presença de um grande número de comércio varejista (lojas de calçado, óticas, papelarias, farmácias, bares, etc.) na fisionomia e na paisagem desta rua, assim como outros destaques – o característico, quase centenário e já perpetuado estabelecimento comercial conhecido como Casa Caça e Pesca.

Destacamos a existência de prédios do início do século, como o Café São Paulo, e o sobrado em frente a este. A Sociedade Recreativa Mampituba na outra esquina. Mais à frente, na esquina com a Rua Mal. Floriano Peixoto, o prédio da Casa Damasco (antigo Cruzador Bahia), e o da Casa Ouro – todos eles em estilo “art déco”.

A presença da estação ferroviária (hoje temos no mesmo local o Terminal Urbano Central), no final da Rua Cons. João Zanette – junto ao leito da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (hoje Avenida Centenário), caracterizava toda uma diferenciação desta rua com as demais que são lindeiras à praça Nereu Ramos. Isto condicionou o crescimento naquela direção, assim como na Rua Paulo Marcus – que era paralela à ferrovia –, e que hoje, com a implantação da Av. Centenário, foi engolida visualmente, desaparecendo no contexto físico-espacial da “imponente” avenida. Também incentivou o crescimento nas ruas Marechal Floriano Peixoto e Seis de Janeiro. Suas características e peculiaridades, bem como seus aspectos funcionais mais marcantes, serão analisados de acordo com sua importância e especificidade no contexto urbano macro da cidade de Criciúma. Acreditamos ser de vital importância entender as definições e os conceitos de centralidade urbana a partir destes dois fortes símbolos que estavam inseridos no contexto urbano da “Praça”, da área central e da Cidade como um todo até o início da década de setenta. Da mesma forma, cremos que se faz necessário analisar as características centralizadoras da “Praça” e sua expansão - o seu comércio, assim como as trocas sociais. Esta expansão vem a definir o centro urbano, que se insere no tecido urbano para além da praça Nereu Ramos – caracterizando, a partir da década de setenta, o início do processo de verticalização na cidade.

2.2 Contextos da Centralidade Urbana

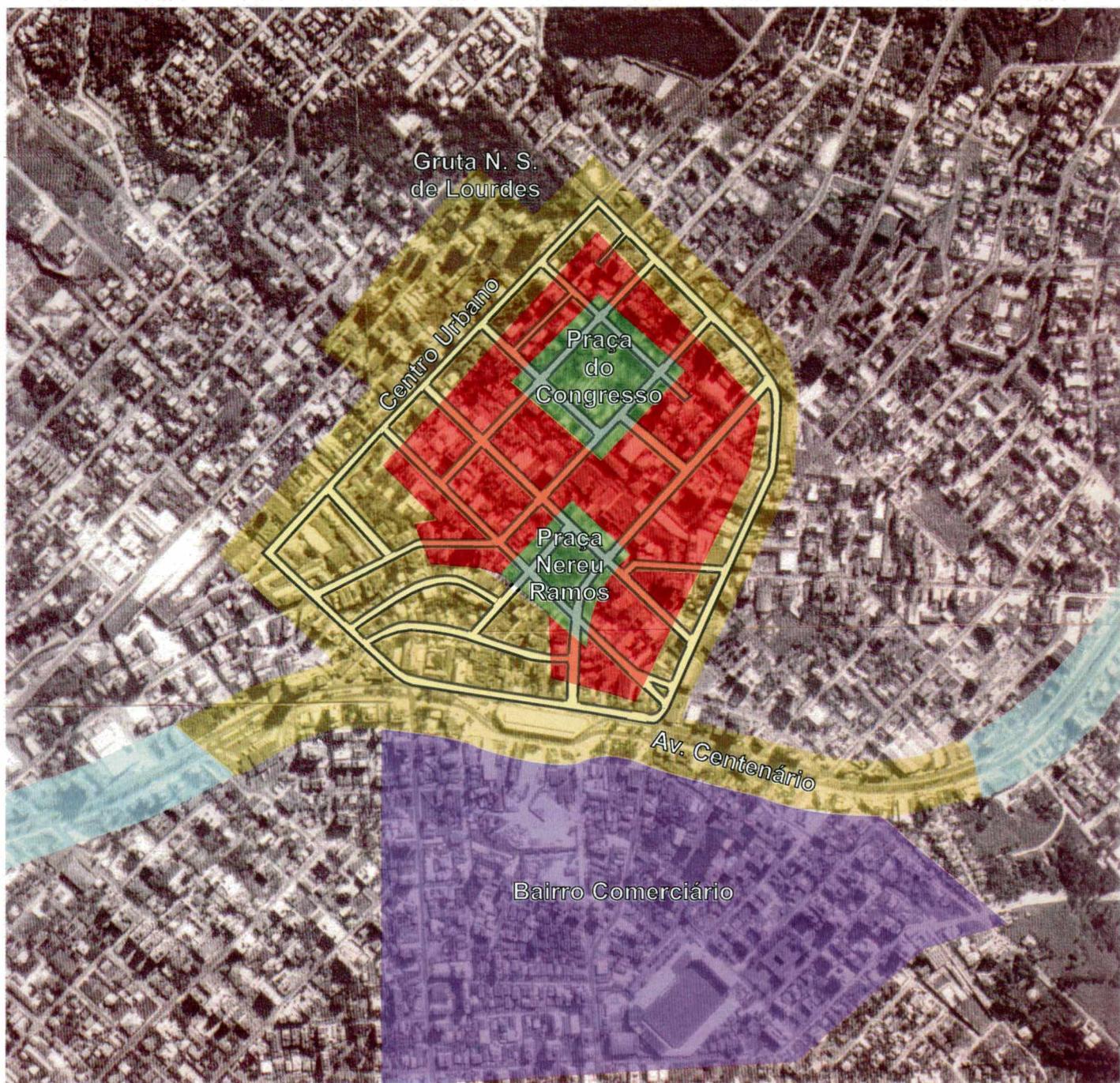
A partir de dados e informações emitidos por pessoas sobre suas vivências, e após observarmos a estrutura formada na área central, foi possível delimitá-la, fazendo um recorte nesta mesma área, para que possamos, com precisão, ter sua posição, imposição e influência dentro da organização espacial

da cidade. Cremos não ser esta uma tarefa fácil, pois não existe método uniforme para delimitar o centro de uma cidade. Isso nos levou a adotar uma decisão adaptada às peculiaridades locais. Por exemplo: o núcleo inicial, ou a “Praça”, teve o seu tecido definido pelos colonizadores italianos, no final do século IX e nos primeiros anos do século XX. Posteriormente, seus descendentes redesenharam, através da expansão deste núcleo, outras ruas para além da “Praça”. E naturalmente, porém sem planejamento viário, o Centro Urbano teve seu tecido formado pelos anos e vivências de gerações de criciumenses.

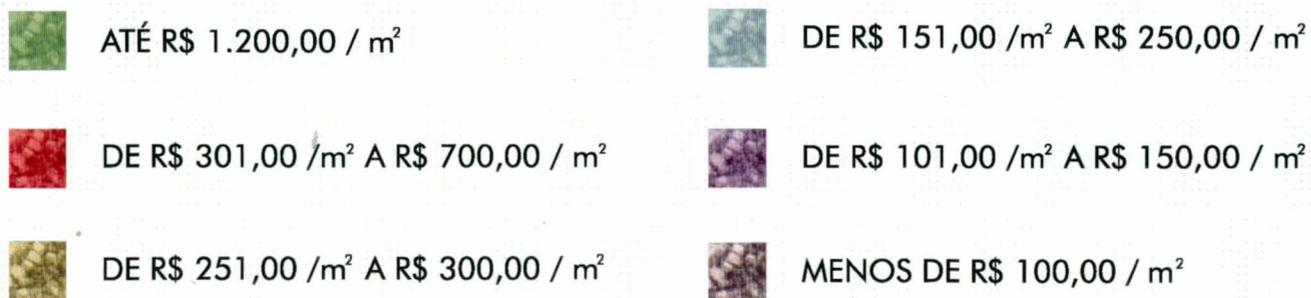
Para que o recorte seja melhor definido e tecnicamente fundamentado, adotamos quatro critérios que nos permitem melhor caracterizá-lo. São eles: a valoração do solo, a funcionalidade (o uso do solo), a densidade demográfica e a história e memória da população.

2.2.1 A valoração do solo

Com este critério pretendemos traçar o “coração comercial” e residencial do centro urbano. Em Criciúma, leva-se em conta o valor de mercado e não o valor real ou tributado por lei. Duas áreas possuem a maior valoração de solo urbano – a praça Nereu Ramos e a praça do Congresso, chegando até R\$ 1.200,00/m² (FIG. 11 – Planta de Valores do Solo Urbano, p. 68). Os terrenos localizados no entorno da praça Nereu Ramos são aqueles de maior complexidade funcional, pois permitem um uso mais diversificado se compararmos ao uso permitido no entorno da praça do Congresso. Os terrenos lindeiros à praça Nereu Ramos estão inseridos no contexto do núcleo mais antigo, ou seja, a “Praça”, e o uso comercial/varejista é muito característico e muito intenso. Quanto aos índices urbanísticos, a lei de zoneamento e uso do solo permite, nesta área, um número máximo de quatro pavimentos, com uma taxa de ocupação de oitenta por cento, sem afastamento frontal, e índice de aproveitamento três. Já no entorno da praça do Congresso, esta mesma lei permite dezesseis pavimentos, com uma taxa de ocupação de oitenta por cento no térreo e sessenta por cento para os demais pavimentos, afastamento frontal de dois metros e índice de aproveitamento quatro.



PLANTA DE VALORES DO SOLO URBANO



VALORES EXPRESSOS EM REAIS, DE ACORDO COM O PREÇO DE MERCADO
 BASE: AGOSTO DE 2000
 FONTE: IMOBILIÁRIAS DUDA E PROCASA
 PLANTA BASE: AEROFOTO PROJETO JICA - 1996

A área lindeira a praça do Congresso, possui pouca complexidade funcional, uma vez que o uso residencial é o mais intenso, apesar de serem liberados outros usos como o atacadista e de serviços. A partir destes dois pontos, os valores do solo urbano vão se reduzindo até passar os limites do centro urbano – perímetro viário central – quando dali alcançam índices mais baixos, saltando de R\$ 251,00/m² para menos de R\$ 100,00/m², conforme podemos perceber através da figura 11 (p. 68). Existem outros fatores de valoração do solo, porém, são exteriores ao centro urbano – nossa área principal de estudo. Estes fatores serão caracterizados como áreas de expansão urbana dentro do processo de verticalização da cidade. Cada área dessas apresenta uma fisionomia diferenciada das demais. São elas: a avenida Centenário, o bairro Comerciário e as proximidades da Gruta Nossa Senhora de Lurdes. Na Avenida Centenário, percebem-se duas áreas diferenciadas. A primeira apresenta uma valoração mínima de R\$ 251,00/m² e máxima de R\$ 300,00/m². Inicia-se no Terminal Urbano Central, seguindo no sentido leste/oeste até encontrar a estação rodoviária a oeste e o supermercado Giassi a leste. A segunda, dividida em duas partes, apresenta uma valoração mínima de R\$ 151,00/m² e máxima de R\$ 250,00/m². A primeira parte – que fica a oeste – inicia-se na estação rodoviária e termina no cruzamento daquela avenida com a rua Henrique Laje (proximidades da Crível). A segunda parte – que fica a leste – inicia-se nas proximidades do supermercado Giassi e termina próximo ao corte da Próspera. Nesta faixa de terras está liberada uma zona mista, permitindo o uso residencial e comercial, com dezesseis pavimentos. Quanto ao bairro Comerciário, este tem uma posição de destaque no aspecto de valoração do solo urbano por apresentar um processo de verticalização bastante intenso. É o bairro que mais cresce verticalmente em Criciúma. Seus atuais edifícios são na maioria residenciais, com oito pavimentos, construídos para uma população cuja classe de renda situa-se entre a média, média/média e média/baixa. A nova Lei do Plano Diretor liberou para este bairro um gabarito de dezesseis pavimentos. O valor do solo urbano neste caso varia de R\$ 101,00/m², o mínimo, até R\$ 150,00/m², o máximo. Outra área de valoração do solo urbano é a região da Gruta Nossa Senhora de Lurdes. Esta fica localizada a noroeste da praça do Congresso e compreende as ruas Marcelo Lodetti, Eng^o

Fiúza da Rocha, Barão do Rio Branco e Getúlio Vargas. Apresenta um intenso processo de verticalização, assim como aquele apresentado no bairro Comerciário, porém, seus edifícios são destinados a uma população com uma classe de renda alta, tal é a riqueza de acabamento e de detalhes de seus edifícios. Os valores são equivalentes àqueles apresentados no perímetro viário central – delimitador do centro urbano.

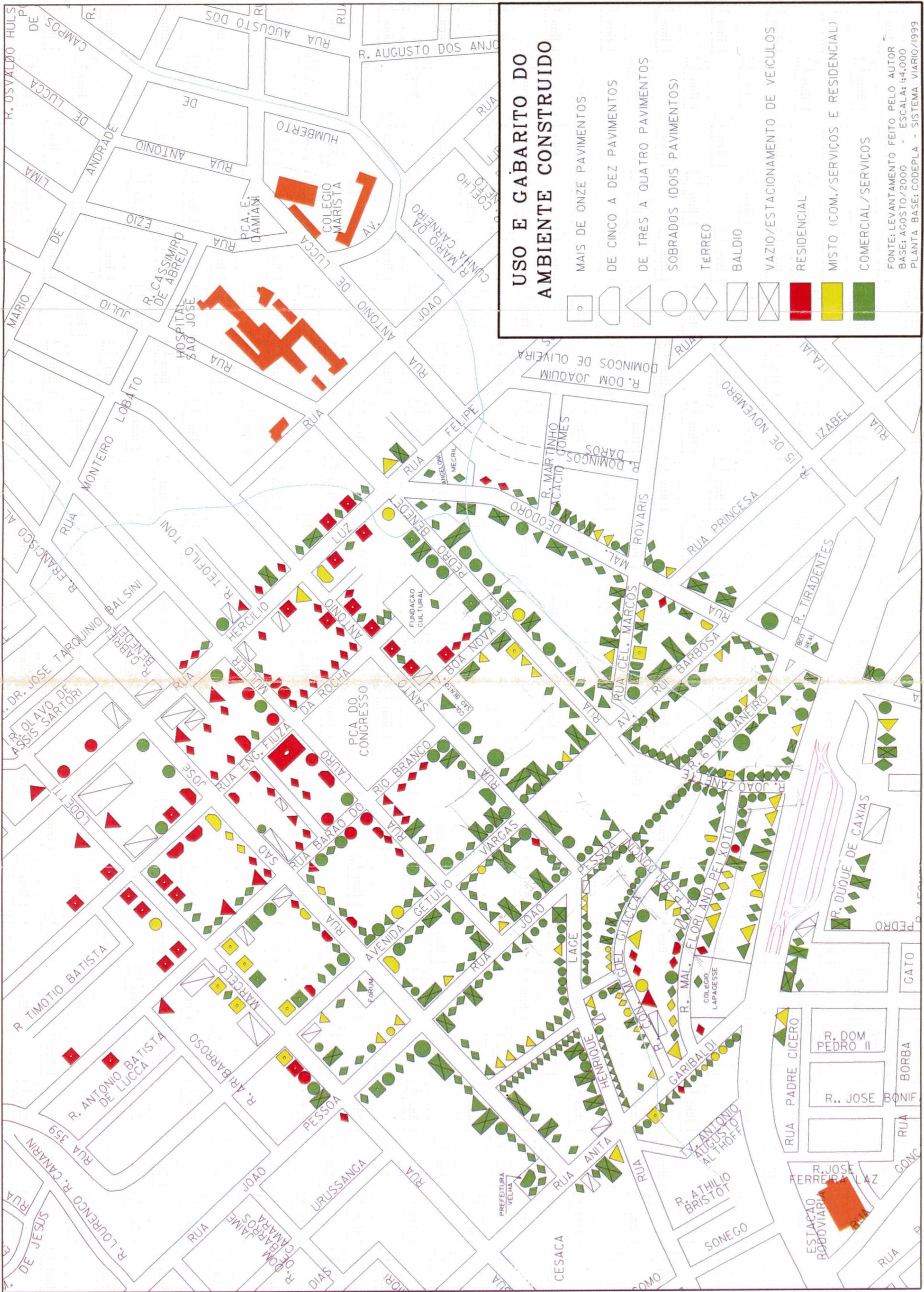
Desta forma, percebemos que as praças Nereu Ramos e do Congresso, o perímetro viário central, a avenida Centenário e o bairro Comerciário são os mais fortes elementos reguladores do preço do solo urbano na cidade de Criciúma. Isto acontece por serem áreas de melhor infra-estrutura da cidade. Fora destas áreas os valores do solo diminuem acentuadamente, a índices inferiores a R\$ 100,00/m².

2.2.2 A funcionalidade

Ao analisarmos os aspectos funcionais, verificamos que o centro urbano é uma área que apresenta funções e serviços com maior variedade e maior intensidade. Em áreas mais afastadas – subcentros ou centros de bairros – há bastante variedade de atividades, porém, não apresentam a quantidade de funções encontradas no centro urbano. Portanto, não alcançam a sua complexidade. E é esta complexidade que buscamos para delimitar a área. Contudo, não é a única maneira de definir-se a delimitação, pois, apesar de ser uma característica forte do centro, é preciso que analisemos outros elementos que nos satisfaçam e nos permitam chegar a uma conclusão contundente dessa área. O uso dado ao solo urbano pode ser um elemento importante para a caracterização e a delimitação deste espaço. Por exemplo, citamos certos tipos de estabelecimentos comerciais que utilizam transporte de carga e descarga com mais intensidade, ou ainda aqueles serviços que geram ruídos. Estes estabelecimentos são encontrados fora da área central, pois requerem mais espaço e instalações mais amplas, muitas vezes necessitando de dependências para estocagem de mercadorias e área de manobras para a carga e descarga. Como no centro da cidade existem problemas de disponibilidade de espaço, devido a toda a sua complexidade, e o valor do uso

do solo é mais elevado, estes estabelecimentos acabam se instalando em áreas onde o valor do solo é menor e, conseqüentemente menos valorizadas comercialmente, possuindo uma complexidade funcional mais baixa. Através da confecção da Planta de Uso e Gabarito do Ambiente Construído (FIG. 12, p. 72), na qual apresentamos e especificamos o gabarito dos edifícios, assim como os seus usos – residencial, comercial/serviços ou misto (residencial/comercial) – dentro de nossa área de estudo percebemos que existe uma área central com um uso essencialmente comercial. Este uso estende-se pelo entorno da praça Nereu Ramos e pelas ruas Cel. Pedro Benedet, Cons. João Zanette, Padre Pedro Baldoncini e Seis de Janeiro, assim como pelo início das ruas João Pessoa, Henrique Laje, Miguel Giacca, Mal. Floriano Peixoto, Santo Antônio, Marcos Rovaris, Lauro Muller, Getúlio Vargas e Rui Barbosa. O intenso fluxo de pessoas, a procura de serviços médico-assistenciais, financeiros e do comércio varejista definem os principais aspectos desta tipologia de uso, caracterizando sua funcionalidade. Estas pessoas, na maioria das vezes, têm o seu ir e vir através da galeria subterrânea do Terminal Urbano Central – na Rua Cons. João Zanette, de onde saem setenta mil pessoas diariamente³⁵. O uso residencial é bem mais nítido quando nos aproximamos da praça do Congresso. A altura e o bom padrão de acabamento de seus edifícios, assim como a quase nula presença da função comércio, dão a referência principal para caracterizarmos e definirmos esta área específica como essencialmente residencial. O uso misto dilui-se na malha, como podemos perceber na respectiva planta. Porém, ele aparece mais intensamente em alguns trechos das ruas Paulo Marcus/avenida Centenário, Miguel Giacca, Mal. Floriano Peixoto e Mal. Deodoro.

³⁵ Fonte: Entrevista com Sr. Paulo Roberto Meller, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.



USO E GÁBARITO DO AMBIENTE CONSTRUIDO

- MAIS DE ONZE PAVIMENTOS
- DE CINCO A DEZ PAVIMENTOS
- DE TRÊS A QUATRO PAVIMENTOS
- SOBRADOS (DOIS PAVIMENTOS)
- TERREO
- BALDIO
- VAZIO/ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS
- RESIDENCIAL
- MISTO (COM./SERVIÇOS E RESIDENCIAL)
- COMERCIAL/SERVIÇOS

FONTE: LEVANTAMENTO FEITO PELO AUTOR
 BASE: AOSTO/2000 - ESCALA: 1:4,000
 PLANTA BASE: CODEPLA - SISTEMA VIÁRIO/1999

O comércio varejista é outro forte indicador para caracterizarmos a funcionalidade da área central – o centro urbano. Como se pode perceber na Planta Comércio Varejista (FIG. 13, p. 74), definimos este tipo de comércio em três categorias – alta intensidade, média intensidade e baixa intensidade. O nível da intensidade deste comércio é dado pelo fluxo de pessoas e pela área de loja, calculada em metros quadrados aproximados. Assim, enumeramos alguns condicionantes que valorizam este forte fluxo humano. São eles: o hospital São José e clínicas médico-assistenciais, laboratoriais, instituições financeiras, os dois shoppings – Della Giustina e Bortoluzzi – colégios, algumas indústrias, e o Terminal Urbano Central – sendo este característico pelo serviço de transporte e pela grande área comercial existente no seu subsolo.

Na Planta de Estabelecimentos Industriais, Financeiros, Assistenciais e de Serviços (FIG. 14, p. 75), percebemos que no centro urbano localizam-se alguns estabelecimentos industriais e acrescentamos que esses possuem uma grande diversidade de função, podendo ser metalúrgico – MECRIL, carbonífero – Metropolitana, cerâmico – CESACA, alimentício ou ainda do vestuário – Rollyus, Cedro Rio, Damiller etc.. Ainda nesta planta, percebemos a localização das várias agências bancárias e alguns grandes colégios, assim como vários hotéis e pequenos alojamentos. Também as principais igrejas – Catedral São José, Universal do Reino de Deus, e a Assembléia de Deus, esta em área próxima ao centro. O destaque fica por conta do hospital São José – presença forte no contexto urbano e na malha, caracterizando um grande espaço ao seu redor, pois se localizam ali as várias clínicas médicas, assistenciais, laboratoriais e farmácias. Situa-se no final da rua Cel. Pedro Benedet, junto ao maior pronto-socorro regional.

COMÉRCIO VAREJISTA

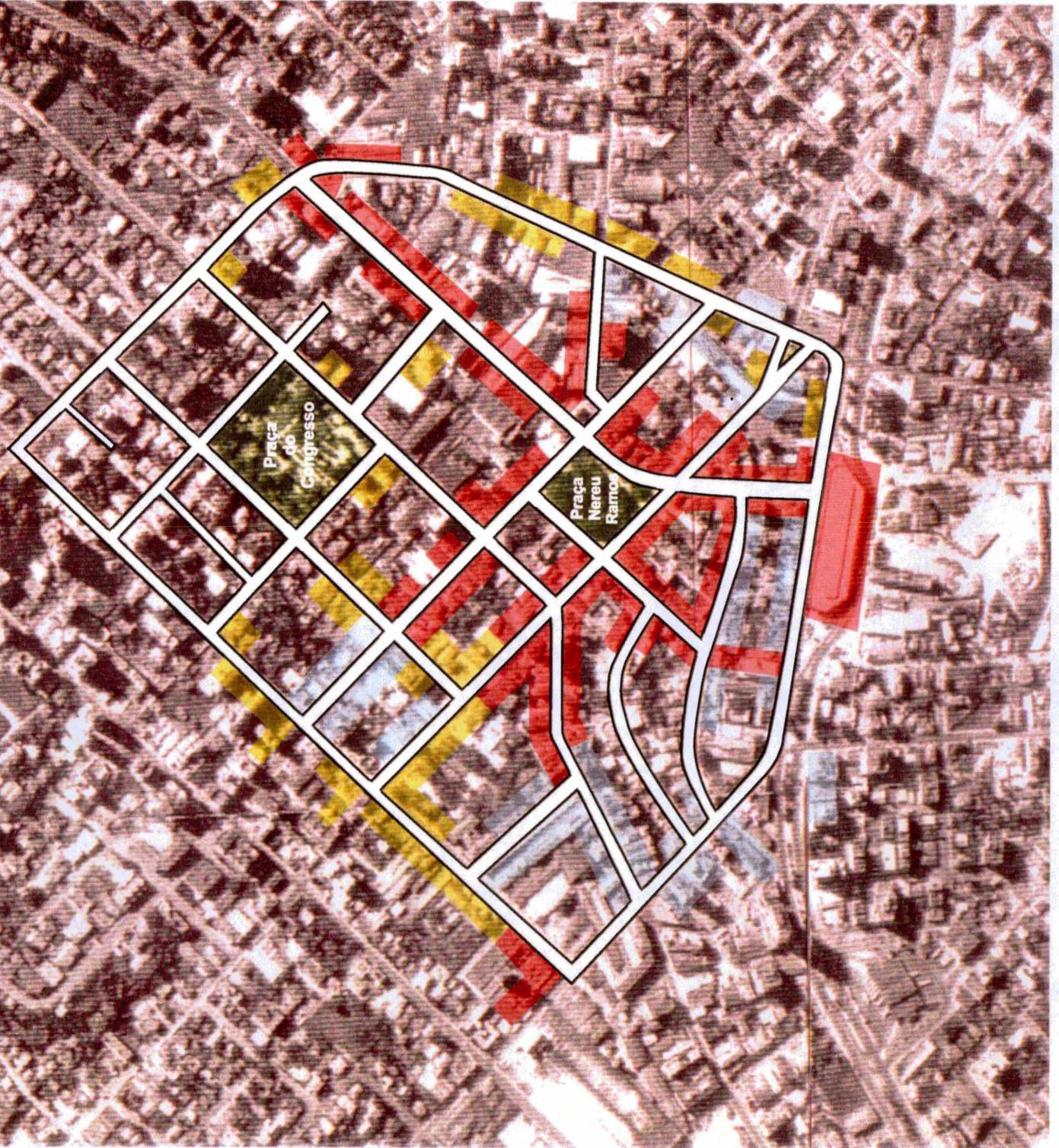
ALTA INTENSIDADE



MÉDIA INTENSIDADE



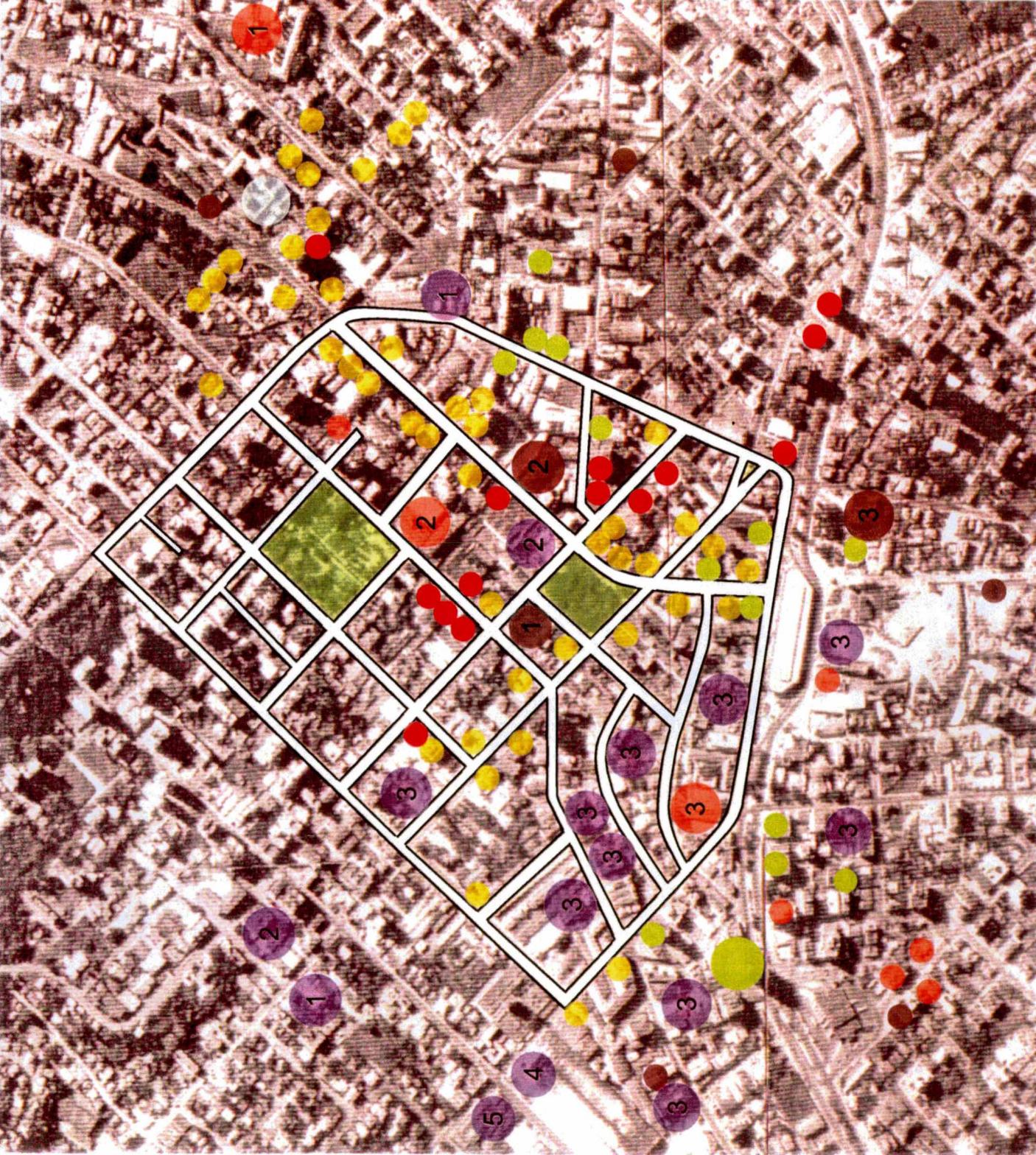
BAIXA INTENSIDADE



CONSIDEROU-SE O FLUXO DE PESSOAS E A ÁREA DE LOJA
BASE: AGOSTO/2000 - DESENHO SEM ESCALA
PLANTA BASE: AEROFOTO PROJETO JICA - 1996

ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAS, FINANCEIROS, ASSITENCIAIS E DE SERVIÇOS

- COLÉGIOS/ESCOLAS
 - 1- Colégio Marista
 - 2- Colégio São Bento
 - 3- Colégio Lapagesse
- HOSPITAL SÃO JOSÉ
- AGÊNCIAS BANCÁRIAS
- INDÚSTRIAS EM GERAL
 - 1- Metalurgia
 - 2- Carbonífera
 - 3- Confeções
 - 4- Cerâmica
 - 5- Alimentícia
- HOTÉIS E ALOJAMENTOS
- IGREJAS E CAPELAS
 - 1- Catedral
 - 2- Universal do Reino de Deus
 - 3- Assembléia de Deus
- CLÍNICAS MÉDICAS, LABORATÓRIOS E FARMÁCIAS



BASE: AGOSTO/2000 · DESENHO SEM ESCALA
 FONTE: LEVANTAMENTO REALIZADO PELO AUTOR
 PLANTA BASE: AEROFOTO PROJETO JICA · 1996

2.2.3 A densidade demográfica

Quanto aos aspectos de distribuição da população, acreditamos ser de alta relevância para caracterizarem-se os aspectos da centralidade urbana. Os habitantes residentes no centro urbano são numericamente bastante reduzidos se compararmos com outras áreas altamente concentradas de habitações residenciais – caso do bairro Comerciário. É comum as cidades maiores apresentarem uma baixa população residente em seu centro de atividades, e esta regra serve para o caso da cidade de Criciúma. Nesta área, a densidade demográfica é relativamente baixa - como podemos perceber através da Planta de Uso e Gabarito do Ambiente Construído (FIG. 12, p. 72) – uma vez que em várias ruas da “Praça”, inexistem a função residencial, prevalecendo o comércio e serviços. A partir do mapeamento caracterizamos uma faixa de menos de trinta habitantes por hectare, inserida no centro urbano, como se pode perceber através da Planta de Densidade (FIG. 15, p. 78). A partir desta área mapeada, devido ao forte processo de verticalização que se verifica no seu entorno – caso específico dos arredores da praça do Congresso – a proporção habitantes/hectare aumenta consideravelmente e a função comercial vai-se tornando rarefeita na mesma proporção.

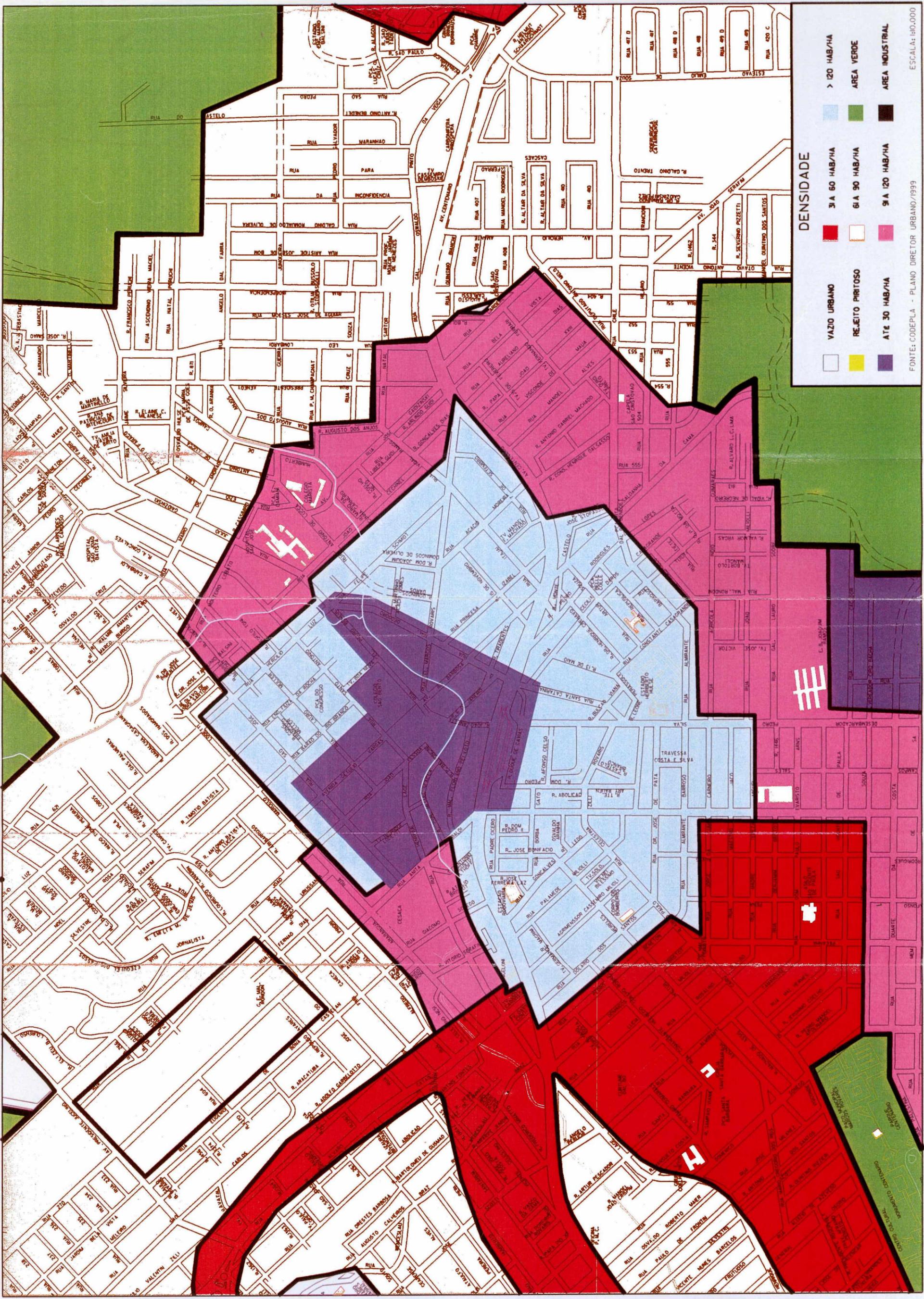
2.2.4 História e memória da população

O último critério adotado para definir o recorte, limitando-se, assim, o centro urbano, foi o de ouvirem-se os relatos dos moradores mais antigos. Suas vivências revelaram a importância que o núcleo urbano central exerceu sobre o processo de expansão da cidade. Segundo alguns relatos, esta importância se dava de forma destacada, gerando até uma distinção social entre o centro e outros bairros, o que ocasionava uma segregação espacial da vida urbana. Porém, existe dentro do centro urbano uma subdivisão espacial que aparece diferenciada nos aspectos estruturais e funcionais – é a “Praça”. Para a população nascida e sempre residente na cidade de Criciúma há uma distinção entre centro e “Praça”. Para eles, a “Praça” é a área cuja função comercial é mais forte. Dizer: “eu vou à praça” significa dizer “eu vou às compras no principal centro comercial da cidade”, e este inclui a praça Nereu Ramos e ruas adjacentes – o calçadão. Já o termo: “ir ao centro” caracteriza o bairro

central da cidade na sua amplitude espacial – podendo aqui ser entendido como o centro urbano. Como o processo de expansão da área comercial é ainda recente, os moradores que antes residiam nesta área e que hoje residem em bairros próximos do bairro centro, ainda conservam o costume de dizer – eu vou à “praça”, quando na realidade estarão se dirigindo ao centro comercial da cidade – a área mais central, ou seja, o centro urbano. Em nossas entrevistas e levantamentos realizados com esses moradores, verificamos a importância desta distinção, uma vez que a área comercial mais forte é delimitada por algumas ruas lindeiras à praça Nereu Ramos. Esta função comercial define e ao mesmo tempo subdivide o centro – e para esta área interna a área central adotaremos o termo “Praça” para melhor compreender a formação e todo o processo de expansão do centro da cidade de Criciúma.

Como se pode perceber na Planta do Centro Urbano (FIG. 9, p. 64), a “Praça” é um perímetro delimitado pelos seguintes logradouros: praça Nereu Ramos, rua Seis de Janeiro, Cons. João Zanette, e Padre Pedro Baldoncini, assim como o início das ruas João Pessoa, Getúlio Vargas, Santo Antônio, Henrique Laje, Cel. Pedro Benedet, Marcos Rovaris, Rui Barbosa e Mal. Floriano Peixoto. Esta é a área que chamamos de “coração comercial” de Criciúma. É o centro de atividades e de maior complexidade funcional. Encontramos ali funções comerciais fortes, típicas do centro. Também as funções culturais, recreativas, de lazer e sociais. Na mesma planta, percebemos que o centro urbano – no qual a “Praça” se insere – contorna o perímetro viário central.

Concluimos que os quatro critérios analisados – valoração dos terrenos, funcionalidade, densidade demográfica e a história e a memória do povo – aliados ao desenho do perímetro viário central, permitiram que pudéssemos identificar, dentro da organização do espaço da cidade de Criciúma, a área em que definiremos e caracterizaremos os aspectos da centralidade urbana – a área mais central da cidade (o centro urbano). Neste caso o recorte físico-espacial teve seu perímetro definido pelas seguintes vias: Rua Anita Garibaldi, São José, Hercílio Luz, Marechal Deodoro e Paulo Marcus/Avenida Centenário. Caracteriza-se por uma diversificação funcional – ora residencial, ora comercial. Porém, notamos uma predominância da função comercial. Outras atividades são esporádicas. Suas ruas são bem movimentadas e o crescimento vertical é difuso no contexto urbano da paisagem central.



DENSIDADE

	VAZIO URBANO		> 120 HAB/HA
	RELEITO PIRITOSO		31 A 60 HAB/HA
	ATE 30 HAB/HA		61 A 90 HAB/HA
	AREA INDUSTRIAL		91 A 120 HAB/HA
			AREA VERDE

ESCALA: 1:100,000
 FONTE: CODEPLA - PLANO DIRETOR URBANO/1999

No início da década de sessenta, com a urbanização da praça do Congresso³⁶, as ruas lindeiras a ela foram inseridas no tecido urbano da cidade. É o caso das ruas São José, Hercílio Luz, Lauro Muller e Santo Antônio (FIG. 16).



FIGURA 16 – Rua São José, década de 60

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

³⁶ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Nelson Alexandrino, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.



FIGURA 16A – Rua São José no ano 2000

Fonte: Acervo do autor

As ruas próximas à praça do Congresso apresentam a mais recente ocupação. Dentro do processo de caracterização dos aspectos da centralidade urbana, no qual traçamos critérios para defini-los, esta é a área que apresenta novas funções, pois está em processo de renovação urbana, definida pelo processo de verticalização. São as ruas Barão do Rio Branco, Engenheiro Fiúza da Rocha, Santo Antônio, Lauro Müller, São José, Hercílio Luz e Travessa Engenheiro Boa Nova. Percebe-se a proximidade delas com a praça do Congresso, motivo principal deste processo de mutação física e espacial, por estar ali localizada a melhor, mais bela e a mais segura área de lazer da cidade. Salientamos que estas ruas sofrem este processo somente nas proximidades da praça, não se caracterizando o mesmo em todas as suas extensões. Por exemplo, citamos a Rua Santo Antônio, que no seu início, quando no cruzamento com a Rua Henrique Lage e João Pessoa, é uma rua essencialmente comercial. Porém, à

medida que nos afastamos da “Praça” e nos aproximamos da praça do Congresso, nas proximidades do Colégio São Bento, a rua Santo Antônio muda radicalmente de função – aparecem quatro edifícios residenciais de oito pavimentos e outros dois em execução.

Como vemos, a diferença entre o núcleo comercial inicial – a “Praça” – e o restante do centro urbano aqui recortado é dada pelo grau de intensidade funcional e pela complexidade de suas funções. A “Praça” é a área mais complexa, onde as funções centrais mais típicas ocorrem com maior intensidade. Dessa área de concentração máxima, as funções comerciais começam a se tornar rarefeitas, alterando o uso e ocupação do solo, surgindo gradativamente a função residencial. O crescimento vertical verificado na cidade no início da década de setenta não apresenta no centro urbano o mesmo ritmo verificado em outras áreas fora deste, de modo particular o bairro Comerciário. Ainda é grande o número de sobrados e prédios baixos nesta área. Existem estudos para viabilizar e incentivar a conservação e manutenção desta característica a fim de evitar-se a derrubada e o desmanche do patrimônio arquitetônico, mantendo desta forma a história e a memória da população colonizadora do início do século. Estes estudos priorizam, principalmente, a área delimitada da “Praça” – que é a função comercial mais forte e onde se iniciou o núcleo urbano de Criciúma. Alguns outros bens isolados também estão sendo pesquisados e levantados para então se finalizar com o processo de tombamento deste bem, de acordo com a Lei nº 3.700, de 14 de outubro de 1998 (ANEXO 5).

Isto se reveste de importância dentro do processo de renovação urbana da cidade, uma vez que se criou em Criciúma uma cultura de que o que é “velho” deve ser derrubado para dar lugar ao “novo”. A cidade – por ser a maior produtora de carvão mineral do País – fica conhecida como a “Capital brasileira do carvão”. Isto com o objetivo de enaltecer a mineração – “carvão: pedra fundamental do progresso”. E esse progresso vinha a qualquer custo, apagando a memória e a história da cidade, constituindo-se a cultura do desmanche, ou seja, a derrubada do que é “velho”, pois o moderno é o novo. Isto tudo, aliado ao início do processo de verticalização ocorrido em Criciúma a partir da década de

setenta, forneceu-nos embasamento e informações para caracterizar-se o período de maior crescimento da cidade, uma vez que buscamos definir um recorte temporal que caracterize este período de maior crescimento vertical - aliado à diversificação industrial e à expansão urbana. Sendo assim, fomos resgatar fatos e dados ocorridos no passado para que sirvam de argumento e de fundamentação básica, e que expliquem o processo de transformação ocorrido no centro urbano.

Analisando-se o informativo *Jornal da Manhã*, de acordo com RODRIGUES (1998:40), verificamos a seguinte informação: **Crise no petróleo intensifica a produção do carvão nacional**. Com a matéria discorrida neste informativo, percebemos o fato de que com a crise do petróleo grande foram os investimentos do Governo Federal na região carbonífera. O carvão nacional passou a ser consumido em substituição ao óleo combustível. O início de todo este processo foi em 1973 – sendo que a partir deste ano a maior região produtora de carvão do Brasil é decretada como sendo Área de Prioridade Nacional.

A União cria o CNP (Conselho Nacional do Petróleo) após a extinção do CPCAN (Comissão do Carvão Nacional). O órgão criado inicia um processo que objetiva redefinir a política nacional do carvão e toda a política energética do país. Quando o Ministério de Minas e Energia toma a medida de combate à crise do petróleo, planejando a substituição do óleo combustível por carvão, esta medida faz com que a produção do carvão energético no País seja bastante intensificada. Devido a este fato, o consumo do carvão energético nacional chegou a 70.000 toneladas no ano de 1976, a maior registrada até então.

Também o carvão metalúrgico tem um elevado consumo:

Atingindo o pico de um milhão e trezentas mil toneladas, o carvão metalúrgico teve a maior produção registrada em 1980. Com o segundo choque do petróleo, em 1979, foi criado no país o programa de mobilização energética, que tinha como meta a intensificação do estímulo do carvão energético como substituto ao petróleo, ações que persistiram durante toda a década de 80 (RODRIGUES, 1998:40).

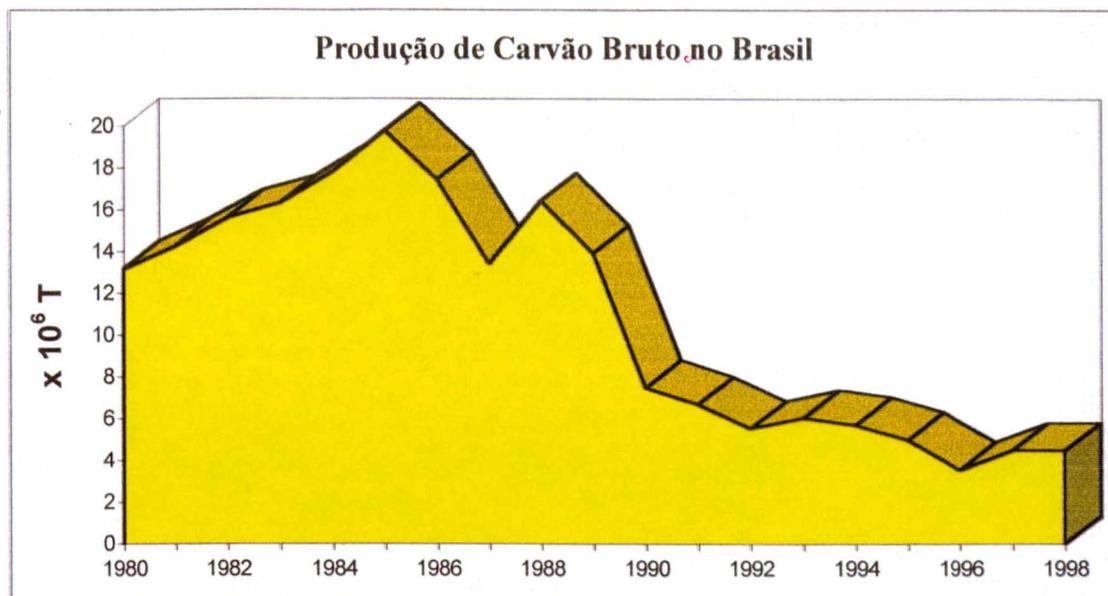


GRÁFICO 2 – Produção do Carvão Bruto no Brasil

Fonte: Banco de dados do SIECESC

Com a intensa produção mineral do carvão na região, acentua a absorção de mão-de-obra. Neste sentido, coletamos dados junto ao SIECESC que comprovam o aumento da oferta de mão-de-obra no início da década de oitenta.

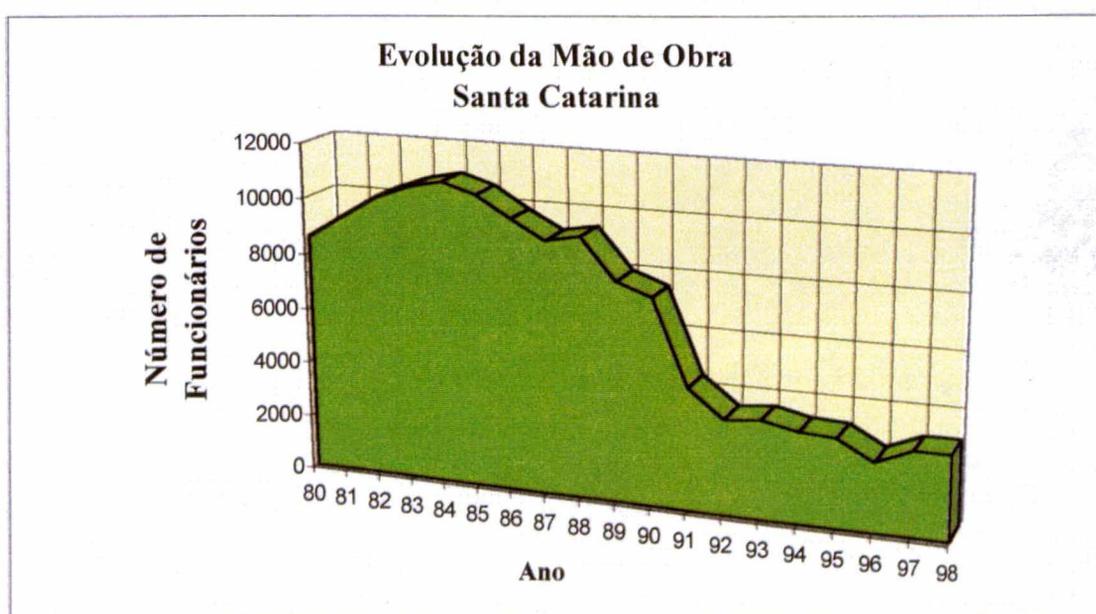


GRÁFICO 3 – Evolução da mão de obra de Santa Catarina

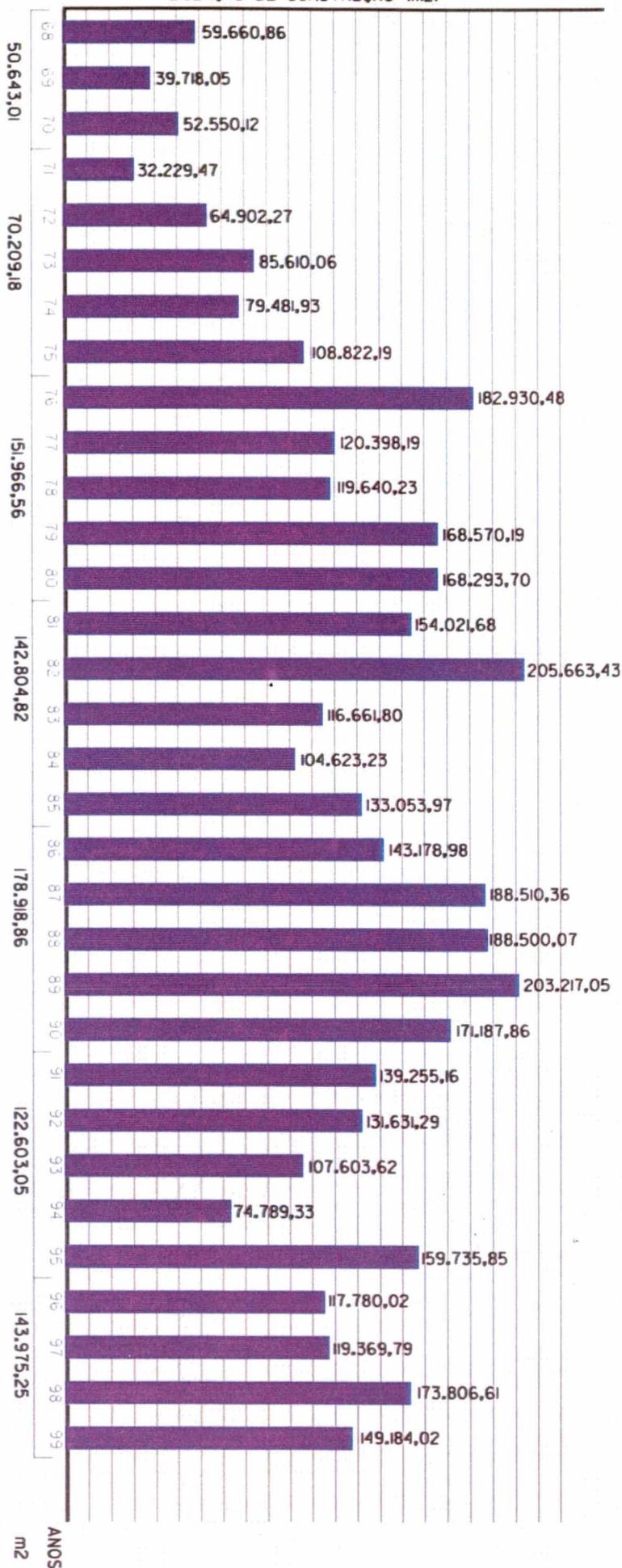
Fonte: Banco de dados do SIECESC

Concomitantemente a este processo, a cidade passa por uma nova fase de crescimento econômico – inicia-se a diversificação industrial a partir da década de 70. Indústrias cerâmicas, em uma primeira etapa, e posteriormente, plásticos e embalagens.

A certeza de um mercado fácil, provocado pela grande produção carbonífera e pela crescente diversificação industrial, fez com que a indústria da construção civil entrasse em um processo de produção crescente, a níveis nunca antes verificados em toda a região. Isto provoca um forte processo de expansão e verticalização na cidade. O volume de novas construções neste período é o mais alto da história de Criciúma. Conforme dados que foram levantados junto à Prefeitura Municipal de Criciúma, quando tivemos a oportunidade e a possibilidade de acessar os arquivos da Secretaria Municipal de Planejamento – Departamento de Planejamento Físico e Territorial, após um criterioso e longo levantamento de todas as licenças e alvarás de construção expedidos por este departamento, nos últimos trinta anos, confeccionamos o Gráfico 4 (p. 85). Com os dados citados no gráfico referido, concluímos que o reflexo de todo o processo até aqui especificado reflete-se também na indústria da construção. Desta forma, podemos observar que nos anos 1968, 1969 e 1970, a média de licenças de construção ficou em 50.643,01 m², sendo que a partir do início da década de setenta ocorreu um suave processo de crescimento. Nos cinco anos subseqüentes a este primeiro período, mais precisamente entre os anos de 1971 e 1975, a média expedida em licenças de construção em metros quadrados foi de 74.209,18 m². E no período seguinte, ou seja, do ano de 1976 até 1980, esta mesma média mais do que dobrou, passando para 151.966,56 m². Podemos ainda observar que 1982 foi o ano em que mais se construiu em Criciúma, tendo o volume de licenças de construção, em metros quadrados, somente neste ano, chegado ao nível de 205.663,43 m².

A partir do início da década de noventa, o processo passa a se inverter, pois no período de 1991 a 1995, com os reflexos da crise social na região, provocada pela decretação da desregulamentação da indústria carbonífera, os índices de alvarás de construção caem para uma média de 122.603,05 m².

LICENÇAS DE CONSTRUÇÃO (m2)



Levantamento do número de licenças de construção nos últimos trinta anos - dados coletados junto a Secretaria Municipal de Planejamento de Criciúma, em Maio/2000 -

Avaliando-se também o processo de diversificação industrial, observa-se que tanto a indústria carbonífera como as indústrias cerâmicas, plásticas, de confecções, metal-mecânicas e outras tantas tiveram um grande aumento em suas linhas de produção durante o período que se iniciou com a crise nacional do petróleo – em 1973, e que findou com a decretação da desregulamentação da atividade carbonífera pelo então Presidente Fernando Collor de Mello, em 1990. Este decreto de desregulamentação fez com que a indústria carbonífera entrasse em declínio depois de atingir o pico de produção nos anos 70, quando é elevado o nível do consumo por toda a década de 80. Com esta medida o Governo Federal retira os subsídios das indústrias carboníferas e provoca a abertura do mercado com a livre negociação entre produção e consumo.

Ao observarmos o que foi exposto por último, verificamos ser de fundamental importância à definição deste recorte temporal – baseado na periodização do crescimento econômico e suas repercussões sobre o espaço da cidade, assim como as transformações ocorridas no centro urbano a partir da década de setenta até o final da de noventa, o que vem a definir os aspectos mais significativos da sua estrutura e da sua malha urbana.

2.3 A Estrutura Urbana da Área Central

A estrutura do centro urbano não é somente caracterizada pela heterogeneidade das ruas ou do ambiente construído. Esta característica estrutural também se verifica nas suas funções. A esse respeito Criciúma não foge à regra, pois na área central de uma cidade do seu porte é comum a complexidade de funções. E se é complexa é heterogênea. Verificamos que ao analisarmos o centro urbano de Criciúma, o mesmo apresentou uma intensidade diferente no que se refere a determinadas funções, o que levou à conclusão sobre a existência de setores homogêneos dentro de uma área heterogênea. Isto caracteriza a complexidade do centro, podendo até ser definido como uma região. Assim sendo, o centro urbano, no seu conjunto, se individualiza por esta complexidade de funções. Essas funções, em determinadas áreas, possuem maior intensidade, levando-nos a distinguir setores quase homogêneos quando definimos dentro do contexto do centro

o zoneamento, cuja maior intensidade e frequência de uma função leva-nos ao conceito da homogeneidade. Por isso, quando falamos em setores, o comercial, o financeiro, o cultural/recreativo, o de serviços e assistenciais, o político-administrativo entre outros, estes na maioria das vezes, e no caso de Criciúma, se superpõem e não são estanques, expandindo-se dia-a-dia. Por esta dinâmica do centro urbano fica difícil representar os limites de cada setor individualmente. Desta forma, dentro da estrutura do centro, uma função às vezes apresenta uma maior intensidade ou predominância – identificamos assim este setor – verificando-se com isso os reflexos na organização do espaço urbano, consolidando-se na paisagem, quer pelos aspectos de tipologias arquitetônicas, fluxo de pessoas – o ir e vir – ou na maneira de utilização do próprio espaço de uma forma geral.

As áreas centrais exercem uma certa influência sobre o processo de ocupação espacial das cidades. É no centro que geralmente se inicia toda a estruturação da cidade, a sua organização política, econômica e social. As principais características da centralidade se impõem para definir a hierarquia no contexto macro da cidade.

Analisando-se os níveis evolutivos da cidade, verificamos mais claramente estes aspectos. Considerando as antigas cidades européias, estas

[...] possuem como dupla origem uma praça forte e um mercado. Lugar de residência e lugar de encontro, elas foram desde o início também local de culto, local consagrado e colocado sob a projeção das forças sobrenaturais. Estabelece-se assim a trilogia urbana inicial: santuário, cidadela ou palácio, mercado (GEORGE, 1983:23).

Quando o autor estabelece a trilogia urbana inicial, observamos peculiaridades comuns às nossas próprias vivências, referindo-nos aos aspectos da estruturação urbana da área central, objeto do trabalho. Na estrutura das cidades, analisamos as três formas de poder que fazem a organização do espaço:

- Igreja (santuários): fica colocada em local de destaque, junto à praça – para que possa estabelecer, através da prática do culto religioso, uma relação de poder nas organizações sociais;
- Sistema Político (cidadela ou palácio): assim como a igreja, situava-se em local privilegiado no contexto urbano, exercendo um papel de supremacia para com sua população. Tendo a praça a sua frente, e toda a cidade a sua volta, consolida-se como uma força suprema e hegemônica na estrutura urbana das organizações políticas;

- Sistema Econômico (mercado): caracterizado como um processo social de trabalho, podendo ser decomposto em reprodução dos meios de produção e reprodução da força de trabalho (produção, consumo, troca e gestão).

O comércio é o elemento mais significativo encontrado neste espaço urbano, e promove esta reprodução dos meios de produção e da força de trabalho. Já os elementos de consumo e troca interagem no comércio, representados pelos aspectos de moradia que inicialmente caracterizam a ocupação físico-espacial do centro. Porém, os elementos de consumo e troca são mais característicos quando analisamos o crescimento da cidade, de uma forma mais ampla, e a influência deste crescimento nesta reprodução da força de trabalho – caso específico do comércio da área em estudo. E foi com este crescimento, que em linhas gerais, percebemos a descaracterização da fisionomia e da paisagem da área central. À medida que o tecido urbano convergia espacialmente para outras áreas, expandindo-se e ramificando-se, o centro ia se remodelando. Hoje, caracterizado pela heterogeneidade de construções, os seus edifícios apresentam os mais variados estilos arquitetônicos. As ruas refletem claramente o tempo da colonização dos imigrantes italianos – estreitas e curtas, sem nenhuma hierarquia viária. Neste sentido, percebemos que a área central sofreu verdadeiros desmanches em sua estrutura, reflexos da complexidade de suas funções e de sua evolução.

A estrutura urbana inicial era composta de quatro vias básicas que se cruzavam onde hoje é a Praça Nereu Ramos, conforme podemos perceber através da Planta Estrutura Urbana (FIG. 17, p. 90). O ponto exato destas aproximações viárias era onde estava localizada a bodega do Sr. Pietro Benedet, e onde hoje estão localizadas as Empresas Guglielmi – Carbonífera Metropolitana. Os imigrantes italianos, ao chegar de barco a vapor ao porto de Laguna, foram transportados em canoas pelo rio Tubarão até a localidade de Pedras Grandes. Desta localidade até Urussanga, o transporte foi de carros de boi. De Urussanga até a futura Vila de São José de Cresciúma, foi a pé, abrindo picadas no mato, a uma distância aproximada de 25 Km. Constatam informações de que no início da formação da vila todas as compras – fossem para alimentação, vestuário ou outras – eram feitas em Urussanga e Pedras Grandes, pois estas eram as principais vilas da região e também a única ligação por estradas que a Vila de São José de Cresciúma possuía (MILANEZ, 1991:28). Atualmente esta ligação viária entre estes municípios é dada pelas ruas Coronel Pedro Benedet e

Vereador Júlio Gaidzinski – conservando o seu traçado original. Daquele ponto de cruzamento viário, partia uma via local que fazia a ligação com a Capela de Santo Antônio – hoje bairro de mesmo nome – e que foi onde se iniciou a formação da vila, pois ali os imigrantes italianos se organizaram e construíram a primeira capela da região. Uma outra comunidade ficava além do Santo Antônio – era a colônia de Nova Veneza – e a localidade de Morro da Miséria. As ruas João Pessoa – somente no seu início – e Henrique Laje, eram as vias que possibilitavam acessá-las. Posteriormente, ao sul, foi feita a estrada para as localidades de Morro Estevão/Morro Albino e município de Araranguá, ao qual a Vila pertencia na hierarquia municipal da época. Esta ligação viária também mantém o seu traçado original, através das ruas Cons. João Zanette, Des. Pedro Silva e Raymundo Pucker. A comunicação com a localidade de Morro da Fumaça, com Tubarão e Laguna, era feita através das ruas Marcos Rovaris e Gal. Osvaldo Pinto da Veiga, que seguiam no sentido leste da colônia. O acesso ao município de Siderópolis se dava através da rua João Pessoa, que inicia na Praça Nereu Ramos e segue no sentido noroeste. Pela importância destas vias para a Vila, o seu cruzamento passou a marcar uma referência regional. E foi neste cruzamento que foi erguida a segunda capela da Vila – a capela São José – caracterizando o início do aglomerado urbano da cidade de Criciúma. Percebe-se, através da Planta da Estrutura Urbana (FIG. 17, p. 90), que a área da atual praça Nereu Ramos era cortada pelas ruas naquele ponto de cruzamento viário. Posteriormente, estas mesmas ruas receberam um novo desenho e traçado, passando a formar a primeira quadra da vila, dando um sentido urbano à comunidade. Estava criado, neste momento, o espaço que veio a caracterizar a praça. Este espaço, segundo relatos de entrevistas realizadas com moradores mais antigos e descendentes dos imigrantes italianos, tinha um uso mais para descanso de animais de carga e montaria – eram os chamados poteiros – do que espaço de lazer propriamente dito, ao qual a praça se destina. Serviu inclusive como local para a prática de esporte – o futebol – antes de ser urbanizado como praça. Aos domingos, pela parte da manhã, quando se iniciava o tradicional culto religioso, era comum a presença de cavalos, carroças e carros de boi parados e amarrados nos coqueiros e “paus de amarrar burros” existentes no local. À tarde, era a tradicional partida de futebol³⁷.

³⁷ Informações concedidas através de entrevista com Sr. João Zanette, em abril de 1999.



Siderópolis

Cocal do Sul
Urussanga
Pedras Grandes

Morro da Fumaça
Tubarão
Laguna

Morro Estevão/Morro Albino
Araranguá

Morro da Miséria
Nova Veneza



4

1

2

6

3

5

O cruzamento viário e a formação e caracterização do espaço da praça Nereu Ramos de hoje foram os principais pontos de estruturação urbana quando do início do desenho da malha viária urbana de Criciúma. Mais adiante, no final da segunda década do século, com a praça já urbanizada, delimitada e cercada – conforme podemos perceber na figura 6B (p. 36) – e com a produção do carvão em ritmo acelerado, é construída a ferrovia (hoje avenida Centenário) e a estação ferroviária (hoje Terminal Urbano Central). Estes dois símbolos da mineração cricumense foram outros fatores relevantes na caracterização e definição da malha urbana, fazendo expandir o tecido para além da praça Nereu Ramos. A rua Cons. João Zanette passa a ser a via de maior importância na cidade, pois é através desta via que se acessa a praça Nereu Ramos e a ferrovia/estação ferroviária. Todo o movimento de pessoas e de cargas, as novidades, tudo passa pela rua Cons. João Zanette. Com isso intensifica-se o comércio nesta rua, assim como nas ruas adjacentes a ela – Paulo Marcus, Mal. Floriano Peixoto e Seis de Janeiro. Com o crescimento da cidade acentuado pela produção carbonífera, passam a ser inseridas no tecido urbano as ruas Getúlio Vargas, Rui Barbosa, Santo Antônio, Padre Pedro Baldoncini, Anita Garibaldi, Mal. Deodoro e São José. Posteriormente, com a construção do escritório local do D.N.P.M. – Departamento Nacional de Produção Mineral, e de várias residências do próprio DNPM para abrigar funcionários e técnicos que estavam chegando de outros centros, e a realização, em 1946, do Congresso Eucarístico Diocesano na mesma área onde hoje está localizada a praça do Congresso, verifica-se uma nova área de expansão e de crescimento da cidade para o lado norte, lindeira a esta praça.

No período de 1942 a 1945 do Eng^o. Aníbal Alves Bastos, foi construído o edifício sede do DNPM, sito à rua Cel. Pedro Benedet, bem como oito residências nas ruas Barão do Rio Branco e Eng^o. Fiúza da Rocha, com a finalidade de abrigar os chefes e servidores que para Criciúma eram designados [...]

Sendo assim, percebemos que algumas ruas, próximas a praça do Congresso, passam a ser totalmente inseridas no tecido urbano, com a instalação do edifício do DNPM, a partir do início da década de cinquenta, conforme relatos de MILANEZ (1991:183). São as ruas Hercílio Luz, Lauro Muller, Barão do Rio Branco e Eng^o. Fiúza da Rocha.

Percebemos que o processo de estruturação urbana da cidade teve quatro principais fatores organizadores e definidores do centro urbano. Primeiro – o cruzamento viário no início da formação da vila. Segundo – a definição do espaço da atual praça Nereu Ramos. Terceiro – a construção da ferrovia e da estação ferroviária. Quarto – a implantação do escritório do DNPM e das casas deste departamento, assim como a realização do Congresso Eucarístico Diocesano.

Outros estudos foram realizados para planejar e direcionar de uma forma organizada e hierarquizada a malha urbana que vinha naturalmente se desenhando, de acordo com o interesse de quem a ia implantando. Sendo assim, através de pesquisas realizadas junto à Câmara de Vereadores, obtivemos a informação da existência de uma lei sancionada com o objetivo de aprovar um Plano Urbanístico para Criciúma. Foi a Lei nº 208, de 03 de julho de 1957, aprovada pelo prefeito Addo Caldas Faraco (ANEXO 6).

De posse destas informações, fomos buscar o responsável técnico pela elaboração deste Plano Urbanístico que viria a mudar completamente a estruturação urbana da cidade. Encontramos o Engº. Victor Dequech morando na cidade de Belo Horizonte, e este nós passou os conteúdos principais quando da elaboração do referido plano.

O Plano Urbanístico de 1954 nasceu da necessidade de uma base cadastral para a cidade, o qual serviu de base para o projeto do primeiro Plano Diretor de Criciúma.³⁸ Através da Planta do Plano de 1954 (FIG. 18, p. 94), observamos as principais especificações propostas por este plano, o qual daria um novo desenho ao tecido urbano, alterando o seu traçado e conseqüentemente a estrutura urbana da cidade de Criciúma.

- Avenida junto ao leito da ferrovia, mantendo a ferrovia no canteiro central, com pistas de rolamento de veículos de cada lado da ferrovia;
- Avenida margeando o rio Criciúma, desde a sua nascente, até a sua foz, passando pela Praça Nereu Ramos;

³⁸ Informações concedidas através de entrevista com Engº. Victor Dequech, autor do Plano Urbanístico de Criciúma (1954). Entrevista concedida em junho de 2000.

- Implantação de um sistema viário diferenciado – circular – com duas áreas de lazer ao centro, o que lembra as cidades jardim. No bairro Comerciário seria implantada entre as ruas Almirante Barroso e Joaquim Nabucco, e no bairro Santo Antônio, entre as ruas Victor Hugo e Henrique Lage;
- Implantação do Paço Municipal, entre a futura avenida beira-rio e a rua Mal. Floriano Peixoto, bem no centro da cidade;
- Implantação de duas áreas verdes, uma ao lado da catedral e outra ao lado do colégio Madre Tereza Michel.

Analisando-se as especificações propostas neste Plano Urbanístico, percebemos que pouco ele ajudou na estruturação da malha urbana, uma vez que sua idéia essencial ficou somente no papel. Neste sentido, faremos uma análise de como ficaram os vários itens anteriormente explicitados, propostos pelo plano:

- A avenida projetada junto à ferrovia foi implantada – avenida Centenário, porém a ferrovia foi transferida para o lado sul da cidade, e todo o seu patrimônio simbólico foi destruído.
- A avenida lindeira ao rio Criciúma não foi implantada em nenhum trecho, e o rio está tomado por prédios e sobrados, desrespeitando a sua área *non aedificandi*. Hoje o rio Criciúma serve de esgoto urbano a céu aberto e de depósito de lixo, causando enormes prejuízos aos comerciantes locais, pois é comum acontecerem alagamentos com as tempestades de verão.
- Os bairros Comerciário e Santo Antônio, assim como outros bairros, são carentes de área de lazer. A população do Comerciário vem solicitando a cada nova Administração Municipal, uma praça ou área de lazer que satisfaça aos moradores deste que é o bairro que mais cresce na cidade.
- O paço municipal foi implantado no final da década de setenta, no leito do antigo aeroporto Leoberto Leal – no bairro Santa Bárbara.
- As áreas verdes projetadas não foram totalmente implantadas. A primeira, ao lado da catedral, foi implantada no final da década de setenta. A segunda, no bairro Michel, não foi implantada, e no seu lugar foi construído o colégio Madre Tereza Michel, sendo que este bairro até hoje não possui uma praça ou área de lazer.

Percebemos que a lei que aprova o Plano Urbanístico de Criciúma, em 1957, rejeita as especificações do próprio Plano. Como exemplo, citamos a avenida paralela ao rio Criciúma – entre as ruas Marechal Deodoro e Henrique Lage – que é justamente o trecho onde hoje se localizam os piores “gargalos” de vazão do rio, onde acontecem os maiores alagamentos durante as tempestades de verão. Este problema de alagamentos do rio Criciúma, consequência da ocupação das suas margens, já era uma preocupação dos técnicos que elaboraram o Plano de 1954, pois a avenida lindeira ao rio tinha como principal objetivo preservar as suas margens contra a especulação imobiliária, além de facilitar o sistema viário no centro urbano – evitando, conseqüentemente, os alagamentos. As forças políticas e econômicas não aceitaram muitas das propostas técnicas do referido plano, assim como de outros que vieram posteriormente – 1973 e 1984. Sobre este assunto específico, analisamos a Lei de Loteamentos do Plano Diretor Urbano de 1973, artigos 8º, 9º e 42º.

Art. 8º - Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, não poderão ser loteados ou desmembrados os terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, sem que sejam drenados e aterrados até a cota livre de enchente e que assegurem perfeito escoamento das águas. As obras executadas para tal fim deverão ficar incluídas juntamente com as vias públicas do loteamento

Art. 9º - Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, não poderão ser lotados ou desmembrados:

- a) as áreas situadas ao longo de qualquer curso d'água ou ao redor de lagoas, lagos ou reservatórios naturais ou artificiais, em uma faixa marginal cuja largura mínima será de 10 (dez) metros.
- b) as nascentes, mesmo os chamados “olhos d'água”, seja qual for a sua situação topográfica.

Art. 42º - Pelas infrações das disposições da presente Lei, sem prejuízo de outras providências cabíveis, serão aplicadas ao proprietário, as seguintes multas, pagas em moeda corrente:

III – por aterrar, estreitar, obstruir, represar ou desviar cursos d'água, sem licença do Poder Público ou fazê-lo sem precauções técnicas, de modo a provocar danos a terceiros ou modificações essenciais aos escoamentos 20 (vinte) vezes o salário mínimo no estado.

IV – por falta de providências para sanar as falhas de que trata o item anterior, por dia, excluídos os dias anteriores a aplicação da primeira multa 50% (cinquenta por cento) do salário mínimo no estado.

Pelo que podemos perceber, no contexto urbano de Criciúma, cujo rio é parte integrante desde os tempos da colonização, esta foi mais uma lei não respeitada dentro de um universo de tantas outras. Isto veio a acarretar sérios problemas ao centro urbano, pelos quais acreditamos que a população esteja pagando o preço da inoperância do Poder Público, quando este deveria por em prática hoje um projeto macro para o rio, e não só executar desobstrução e limpeza nas canalizações nas épocas de verão – ano após ano – coisa que não resolve o problema e só consome as finanças municipais. Se vários edifícios estão construídos sobre o rio – caso particular de um grande supermercado – existem inúmeros outros casos iguais ou até piores dentro do centro urbano – agravando-se ainda mais quando ocorrem locações de pilares dentro do seu leito – caso particularizado de um dos vários hotéis existentes na cidade. E a Lei de Loteamentos de 1973 não sendo omissa quanto à questão, perguntamos: quem assume as responsabilidades por tão agravantes problemas? Neste caso, conforme o Art. 42º, alínea III, o Poder Público é conivente e único responsável, pois liberou as obras, redimindo os interessados de pagarem qualquer tipo/valor de multa, mostrando que não houve nenhuma espécie de preocupação – tipo de “precauções técnicas” como rege o referido artigo – pois muitas destas obras foram construídas em cima da área “non aedificandi” do respectivo rio, ou até dentro dele.

Os valores do m² do solo urbano são disputados metro a metro. A especulação imobiliária força uma disputa desigual – qualidade de vida X valorização da terra. Desta disputa sempre sai perdendo a qualidade de vida, pois a valorização da terra – sendo a terra produto – está disponível para satisfazer aos interesses do capital. E o Poder Público, atendendo ao Capital (aqui lembrado como especuladores do solo), satisfaz a todas as suas exigências porque está atrelado a ele, dentro de todo um processo político de anos de trocas e favorecimentos.

Porém, o discurso dessas forças políticas é sempre o mesmo – discurso eleitoreiro – e, na prática, os criciumenses continuam com o mesmo problema por várias administrações municipais. **O problema do Rio Criciúma deve ser**

encarado de uma forma única. Um projeto específico – Projeto SOS Rio Criciúma³⁹.

Dentre os aspectos mais relevantes que podemos ressaltar no centro urbano – destacando a maneira de organização espacial – é o início da concorrência deste com os subcentros ou centro de bairros, e que vem a apresentar diversas características que lhe dão individualidade. Percebemos que o centro urbano não consegue mais monopolizar todas as funções e serviços, e este aspecto é uma decorrência do desenvolvimento dos subcentros se destacando e aparecendo em alguns pontos da cidade. É o início de uma descentralização de funções, as quais passam a apresentar uma transformação de padrões e de estrutura, uma vez que para determinados serviços – comercial varejista, recreativo, educacionais, financeiros – o centro urbano deixou de atender a toda a cidade para restringir sua área de ação a setores residenciais mais próximos. A descentralização destes serviços e a concorrência que o centro urbano sofre, pelo início do processo de desenvolvimento dos subcentros, influenciou em sua estrutura. Nota-se uma expansão vertical e horizontal de áreas externas ao centro urbano – o que vem a caracterizar os subcentros – e que se refletem na estruturação do mesmo – uma vez que percebemos uma estagnação na expansão desta área central. O processo de verticalização verificado no início da década de setenta estagnou-se no centro urbano – exceção feita à área lindeira à praça do Congresso – e isto é forte indicador do surgimento de outras áreas de expansão e, conseqüentemente, da oferta de outros serviços fora do centro urbano. Não houve necessidade da ampliação de sua área para acompanhar o crescimento e a expansão da cidade, pois os subcentros passaram a proporcionar uma complementação da oferta destes serviços que antes eram encontrados somente no centro urbano. Com isso mantém-se inalterada a área ocupada pelo centro, principalmente o centro comercial inicial, o qual denominamos “Praça”. Podemos dizer que o crescimento vertical apresentado no centro urbano não se processa no mesmo ritmo verificado nos subcentros – caso específico dos bairros Comerciário e Santa Bárbara (região da Corporação de Bombeiros) – uma vez que a Lei

³⁹ Fonte: Entrevista pessoal com Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

Municipal do Plano Diretor impede construções acima de quatro pavimentos naquela área (exceção feita a área lindeira a Praça do Congresso). No centro urbano, mapeamos poucos prédios com mais de cinco pavimentos (FIG. 12, p. 72), pois ainda é grande o número de prédios baixos na área central da cidade, onde percebem-se prédios assobradados de dois ou três pavimentos, que são as construções mais antigas, datadas da primeira metade até o início da segunda metade do século. A presença no centro urbano de prédios modernos com mais de oito pavimentos restringe-se a áreas próximas à praça do Congresso – uma vez que o processo de verticalização acentuou-se no final da década de oitenta (GRÁF. 4, p. 85) e teve na área próxima a esta praça, assim como nas imediações do bairro Comerciário, os pontos de maior crescimento deste processo. Notamos a diferenciação na qualidade destas novas construções, uma vez que nas linhas e padrões adotados na sua arquitetura, percebemos a presença de pilotis, preocupação com áreas de lazer, acabamentos diferenciados – granito, cerâmica, pedras decorativas, vidros escuros temperados, esquadrias de alumínio colorido, etc. – e forte preocupação com o tratamento paisagístico externo.

Pelo fato da área central apresentar um processo de verticalização fraco e pelo início da descentralização de muitas funções, pode parecer que esta área específica da cidade tenha perdido a importância no contexto macro-espacial de Criciúma – sobretudo se a compararmos com o surgimento dos subcentros. Constatamos que a área central esteja passando por um processo que apresenta características próprias, peculiares, e que lhe dão um dinamismo específico. Ele começa a apresentar e a monopolizar outras funções: serviços comerciais especializados, serviços de direção da vida econômica e financeira, etc. Também monopoliza a função do poder de decisão. É no centro urbano que se concentram os escritórios centrais das principais empresas – comerciais, industriais e bancárias – que atuam na cidade com abrangência em toda a região sul do estado. Sendo assim, é no centro urbano que a população irá dispor dos serviços especializados, assim como, é ali que irá encontrar as repartições públicas e outros órgãos ligados aos governos estadual e federal. Apesar de possuir um sistema viário caracterizado por ruas estreitas, curtas e sem qualquer tipo de hierarquia, a área central apresenta uma grande facilidade de acesso à rede de transportes coletivos, que interliga todos os bairros e subcentros da cidade.

Também é no centro urbano que percebemos a maior representação dos simbolismos urbanos – bares, cafés, monumentos, prédios característicos de valorizadas tipologias arquitetônicas, assim como áreas públicas e privadas mais importantes. Neste sentido, para melhor compreender a área central da cidade, se faz necessário um estudo pormenorizado da sua estrutura, de uma forma particularizada. Sendo assim, apresentamos este estudo na forma de subitens, dos quais destacamos os mais significativos como sendo o sistema viário e transportes, os simbolismos e os referenciais, repartições públicas e de assistências, as praças e os limites do centro urbano.

2.3.1 Sistema viário e transportes

As ruas mais antigas, abertas até o final da década de trinta, quando se inicia o processo de expansão da “Praça” – e o crescimento da cidade – definem o sistema viário existente atualmente na área central urbana. As ruas Cel. Pedro Benedet e Mal. Floriano Peixoto apresentam um desenho caracterizado pelo paralelismo com o rio Criciúma. O desenho xadrez não se verifica no traçado viário inicial, a partir do surgimento e definição da primeira quadra urbana - a praça Nereu Ramos – as ruas adjacentes não acompanham este traçado, tão pouco um desenho criterioso. Conforme relatos do Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma (Vide ANEXO 2), **quanto ao sistema viário, podemos dizer que este nunca existiu. Nossa cidade foi traçada pelo carro de boi. Não houve traçado urbano.**

As ruas de acesso à praça Nereu Ramos eram a Cel. Pedro Benedet – que dava acesso a Urussanga e Pedras Grandes; a Cons. João Zanette – que dava acesso a Araranguá; e a João Pessoa/Henrique Laje – que acessava a colônia de Nova Veneza, através do bairro Santo Antônio (FIG. 17, p. 90). Sem nenhuma exceção, estas ruas foram traçadas para viabilizar o deslocamento das pessoas e facilitar as trocas – sejam comerciais ou sociais – por mais rudimentares que estas possam parecer. Assim relata o Sr. Pedro Milanez, filho de imigrante italiano, a dificuldade que encontraram os primeiros colonizadores que nesta região fixaram morada definitiva:

Aqui, por muito tempo tinham que ir fazer as compras a pé até Urussanga e Pedras Grandes. Tiveram que permanecer no galpão até que puderam fazer um pequeno rancho no lote que lhes tinha sido destinado. De Pedras Grandes até a vila de Criciúma era uma longa caminhada. Levava dias. (MILANEZ, 1991:28).

Esta longa caminhada de que fala o autor acima, era feita pelas ruas Cel. Pedro Benedet e Vereador Júlio Gaidzinski, hoje totalmente inseridas no tecido urbano da cidade.

Com a implantação da Cooperativa Vitória, na rua Cons. João Zanette, e da Cooperativa Agrícola, na rua Henrique Lage, assim como com a inauguração da ferrovia e da estação ferroviária na Paulo Marcus, as ruas foram sendo traçadas para possibilitar os deslocamentos. Posteriormente, com a inauguração do hospital São José e o início da ocupação físico-espacial da área norte, provocada e incentivada pela realização do Congresso Eucarístico, a malha viária do centro urbano fica caracterizada. Desta forma os criciumenses foram definindo gradativamente o tecido urbano da cidade de Criciúma.

Quanto ao aspecto topografia, o centro urbano da cidade de Criciúma apresenta-se relativamente plano. As ruas Hercílio Luz e São José se diferenciam destas características por possuírem parte de seu traçado fazendo parte do início do morro que dá acesso ao morro da TV – mais conhecido como Morro Cechinel. Já quanto à largura há bastante diversificação. Podemos agrupá-las em três tipos: estreitas – com menos de quinze metros; médias – com menos de vinte metros e mais de quinze; largas – com mais de vinte metros.

As ruas estreitas geralmente são ruas com pouco tráfego, de pedestres, ou travessas – que são ruas curtas. Nelas o crescimento vertical é pouco acentuado, com exceção de algumas poucas esquinas, onde edifícios de mais de oito pavimentos foram construídos. Predominam os prédios baixos, com menos de quatro pavimentos. São ruas geralmente comerciais, onde a circulação de veículos é mais difícil, e às vezes dificultada – como é o caso dos calçadões. Aquelas que não são calçadões possuem uma pavimentação asfáltica por sobre o paralelepípedo – que era a pavimentação inicial – datada do início do século quando se iniciou o processo de expansão urbana da cidade. Estas ruas sofreram radicais transformações funcionais, porém não sofreram mudanças no seu aspecto

e no seu traçado. Como ruas estreitas destacamos as ruas João Pessoa (primeira quadra somente), Henrique Lage, Paulo Marcus, Cons. João Zanette e Côn. Miguel Giacca, assim como as travessas Padre Pedro Baldoncini, Cons. Francisco Meller e Henrique Lodetti.

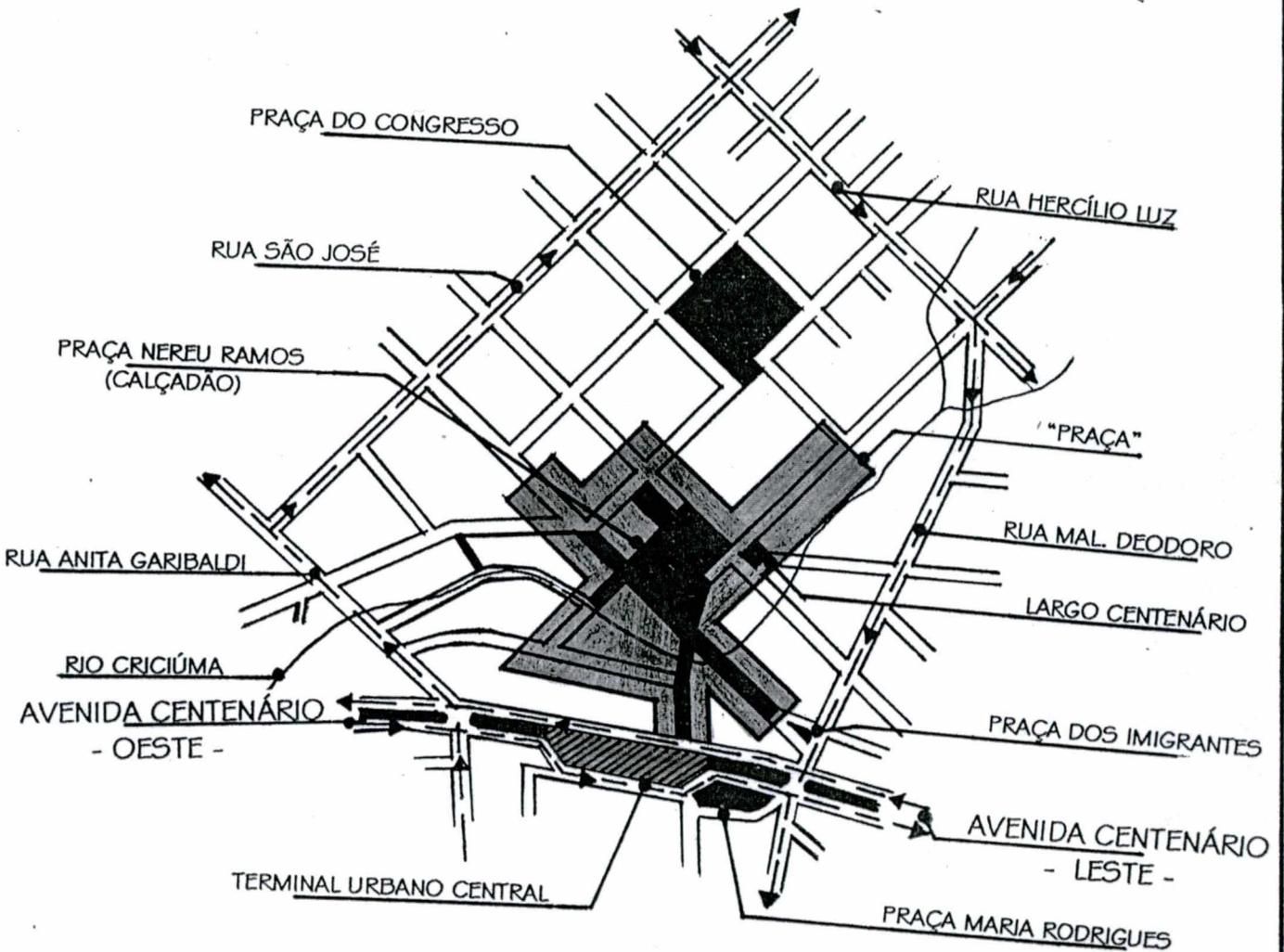
As ruas de largura média, com mais de quinze metros e menos de vinte, são artérias que contornam o centro urbano ou partem dele para os bairros. São vias que possuem características de ligação com a periferia, o que fazem delas uma heterogeneidade de usos e funções. São mais compridas e à medida que se afastam do centro o trânsito passa a fluir mais rápido. Exceção constituem as ruas Mal. Floriano Peixoto e Seis de Janeiro e a Trav. Eng^o. Boa Nova. Dentre as ruas de largura média, algumas permitem o tráfego de veículos coletivos (FIG. 19 – Planta do Sistema Viário e do Transporte, p. 102). Pela rua Mal. Deodoro é possível perceber-se a presença regular de veículos de carga – tipo carretas, que se deslocam no sentido bairro São Simão/bairro São Luiz (nordeste/sul). Isto gera um enorme conflito entre estes veículos e o trânsito urbano local, assim como o direito de ir e vir dos pedestres. Podemos citar como ruas de largura média, características do centro urbano, as ruas Santo Antônio, Barão do Rio Branco, Fiúza da Rocha, Lauro Muller, Seis de Janeiro, Mal. Floriano Peixoto, Cel. Marcos Rovaris, Cel. Pedro Benedet, Anita Garibaldi, São José, Hercílio Luz, Mal. Deodoro, Getúlio Vargas, Rui Barbosa e parte da João Pessoa, assim como a Trav. Eng^o. Boa Nova.

As ruas largas, com mais de vinte metros, são as grandes artérias – avenidas. No nosso caso, existe somente uma via com estas características – é a avenida Centenário, que possui quarenta metros de largura, de alinhamento predial a alinhamento predial. É uma via de tráfego rápido que faz a ligação leste/oeste com o centro urbano. É, sem dúvida nenhuma, a principal via da cidade, atravessando diversos setores – o varejista, o financeiro e o de serviços.

As ruas permitem o livre acesso às pessoas – assim como as praças que permitem uso público – e a arquitetura a incorporação de sua beleza e monumentalidade ao espaço urbano, definindo fisicamente o que é privado do público. Neste sentido, faz-se necessário discorrer sobre as características físicas de algumas ruas inseridas no centro urbano.

SISTEMA DE TRANSPORTES - 2000

CENTRO URBANO



LEGENDA:

ESCALA - 1:10.000

← — CIRCULAÇÃO DE LINHAS DE COLETIVOS

A rua João Pessoa inicia na praça Nereu Ramos, bem no centro da cidade, e segue no sentido noroeste a partir desta praça. É uma rua estreita no seu início, com doze metros de largura – até a esquina com a Rua Santo Antônio. Posteriormente sua largura passa para quinze metros. Apresenta uma topografia regular e plana e uma extensão média – aproximadamente mil metros. No seu final, já no bairro Vera Cruz – na localidade conhecida como Morro do Bainha – percebemos um acentuado aclave, quando se inicia a subida para o Morro da TV, ou Morro Cechinel. Conforme podemos verificar através da Planta da Estrutura Urbana (FIG. 17, p. 90), esta foi uma das ruas mais importantes na consolidação da malha viária urbana da cidade, pois por ela se fazia a ligação ao município vizinho – Siderópolis – onde na época de intensa atividade carbonífera estava instalado o escritório da “Companhia” (Companhia Siderúrgica Nacional). Como na primeira quadra da rua seu uso é somente para pedestres – caso específico do calçadão – acontece ali o comércio mais forte, entre a praça Nereu Ramos e a esquina das ruas Henrique Lage e Santo Antônio, conforme Planta do Comércio Varejista (FIG. 13, p. 74). Uma outra característica desta rua é a sua diversificada valoração dos solos. Inicia com uma valoração de R\$ 1.200,00/m², nas proximidades da praça Nereu Ramos, mudando esta valoração à medida que nos afastamos desta praça, chegando a menos de R\$ 100,00/m², quando nos afastamos dos limites do centro urbano – ou seja, quando cruzamos a rua São José (FIG. 11, p. 68).

A rua Henrique Lage⁴⁰ inicia no final da primeira quadra da rua João Pessoa – bem no centro da cidade – e segue no sentido sudoeste, a partir deste ponto central, onde apresenta uma extensão longa – cinco mil metros aproximadamente – terminando no bairro Pinheirinho. Possui uma largura estreita – quatorze metros – e uma topografia bastante plana. Foi uma rua importante para a consolidação da malha viária (FIG. 17, p. 90). No início do século, quando os imigrantes italianos se estabeleceram na região, a ligação entre

⁴⁰ A rua recebe este nome em 1937, em homenagem ao Sr. Henrique Lage, primeiro empresário da indústria carbonífera catarinense (NASPOLINI FILHO, 1997:105).

as duas primeiras capelas – São José e Santo Antônio, se dava através da Rua João Pessoa e Henrique Lage. Também permitia o acesso à localidade de Morro da Miséria – hoje Morro da Cruz – e à colônia de Nova Veneza. Uma das primeiras ruas abertas em Criciúma, a Henrique Lage, conserva seu traçado original, margeando o rio Criciúma, com suas calçadas largas e estreitas faixa carroçável. Caracteriza-se como um grande centro comercial do vestuário, pois ali está exposta a produção das fábricas de confecção existentes na região. É onde se percebe a presença mais forte do turismo comercial (FIG. 13, p. 74). Quanto ao valor do solo urbano, esta rua apresenta uma valoração maior no seu início – entre R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m². Quando nos afastamos dos limites do centro urbano – na esquina desta rua com a Anita Garibaldi – a valoração da terra é reduzida a índices menores de R\$ 100,00/m² (FIG. 11, p. 68).

A rua Santo Antônio⁴¹ inicia-se no centro, na esquina das ruas João Pessoa e Henrique Lage, e estende-se no sentido nordeste até o bairro Mina Brasil, passando por todo o bairro Cruzeiro do Sul. É uma rua de largura e comprimento médio, apresentando quinze metros de largura e aproximadamente mil metros de comprimento. As funções comerciais são bastante fracas em toda a sua extensão, apresentando pontos comerciais fortes na esquina das ruas João Pessoa com Henrique Lage e na esquina com a Av. Getúlio Vargas (FIG. 13, p. 74). Esta característica comercialmente fraca da rua se deve à presença do grande estacionamento de veículos da Catedral – onde esta faz fundos para a rua, na primeira quadra – e os bancos BESC, Mercantil FINASA, Itaú e CEF na segunda quadra. Os poucos estabelecimentos comerciais que existem são térreos ou no máximo sobrados de dois pavimentos. Após a esquina com a Rua Barão do Rio Branco – próximo à praça do Congresso – a rua Santo Antônio passa para um uso bem diferenciado do inicial, onde apresenta o uso residencial exclusivo em seus prédios, que sem exceção, possuem mais de oito pavimentos. Esta rua tem uma valoração maior da terra nas proximidades desta praça – R\$ 1.200,00/m² – passando para outros valores menores à medida que nos distanciamos desta área de maior valoração (FIG. 11, p. 68).

⁴¹ A rua recebe este nome em 1937, em homenagem ao santo da igreja católica. Também há uma outra homenagem dando-lhe o nome a um dos bairros, que foi o primeiro núcleo residencial de Criciúma: o bairro Santo Antônio (NASPOLINI FILHO, 1997:180).

Uma outra rua que se destaca na morfologia da cidade por sua tradição comercial e grande circulação de pessoas é a rua Cel. Pedro Benedet. Esta rua teve seu traçado já no início da colonização quando os italianos usavam a trilha de Pedras Grandes, município que fica além de Urussanga, para fazerem compras. Hoje a rua Cel. Pedro Benedet está totalmente inserida no tecido urbano de Criciúma e se caracteriza como forte eixo comercial e de serviços. Inicia-se na praça Nereu Ramos e segue no sentido nordeste – terminando na esquina das ruas João Cechinel e Ver. Júlio Gaidzinski. No seu final situa-se o hospital São José, Pronto-Socorro, Posto de Saúde e várias clínicas médicas, laboratórios, farmácias e óticas. O ir e vir de pessoas diariamente pelo passeio público, em busca de atendimento médico e assistencial é intenso. A rua Cel. Pedro Benedet é uma rua de intensa atividade comercial (FIG. 13, p. 74). Nela existem velhos sobrados construídos na metade do século que sofreram remodelação na sua fachada, guardando no seu interior vestígios das características e tipologias arquitetônicas da época- estilos “art déco”, neoclássico – FCC – e eclético, e em menor intensidade – o moderno. A rua é totalmente plana, com um pequeno aclive no seu final, quando termina no hospital São José. Possui uma largura média de quinze metros e extensão curta – trezentos metros aproximadamente. Seus passeios são largos e sua faixa carroçável é estreita. Apresenta quatro diferentes valores do solo – próximo à praça Nereu Ramos, R\$ 1.200,00/m²; entre esta área e a esquina com as ruas Mal. Deodoro e Hercílio Luz varia entre R\$ 301,00/m² a R\$ 700,00/m²; no limite do centro urbano, ou seja, na esquina com as ruas Mal. Deodoro e Hercílio Luz, apresenta uma valoração variável entre R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m²; e posteriormente a este limite, o valor do solo é inferior a R\$ 100,00/m² (FIG. 11, p. 68). Entre a rua Cel. Pedro Benedet e a rua Santo Antônio, percebemos a Trav. Eng^o. Boa Nova⁴². Rua secundária, possui uma extensão de pouco mais de cem metros e largura de quinze metros. Ainda apresenta um pouco do uso residencial, apesar de estar inserida no contexto urbano do centro comercial da cidade. Atualmente está passando por uma

⁴² O nome desta travessa, foi em homenagem ao primeiro chefe do escritório do DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral em Criciúma, Eng^o. Francisco de Paula Boa Nova. Administrou este Departamento nos anos de 1942 a 1943 (MILANEZ, 1991:182).

transformação na sua paisagem, pois a pressão da especulação imobiliária é muito grande, e as poucas residências existentes estão no início de um processo de demolição para dar lugar a edifícios de apartamentos. Percebe-se através da figura 11 (p. 68), que esta pequena e curta rua apresenta uma valorização muito alta – nas proximidades da praça do Congresso atinge R\$ 1.200,00/m², e na outra ponta, ou seja na esquina com a rua Cel. Pedro Benedet, esta valorização decresce um pouco, porém ainda é muito alta, atingindo índices entre R\$ 301,00/m² e R\$ 700,00/m².

Uma outra rua importante inserida na malha viária da cidade é a Cel. Marcos Rovaris⁴³. Através da figura 7 (p. 39), percebe-se a importância desta rua já no início do século. Foi usada para conduzir os carros de boi que levavam o carvão até a localidade de Pontão, no município de Jaguaruna, e que de lá seguiam de barcaças até o Porto de Laguna (FIG. 17, p. 90). Através desta planta, percebe-se a importância desta rua no contexto urbano da cidade, no início do século, quando da formação da malha – pois era através desta rua que Criciúma se comunicava com Laguna e Tubarão – posteriormente Florianópolis. A rua Cel. Marcos Rovaris, juntamente com a Cel. Pedro Benedet, se cruzavam no ponto onde hoje está a sede do Grupo Guglielmi, local em que, conta o Sr. João Zanette⁴⁴, existia a “bodega” do Sr. Pietro Benedet, tendo ali se iniciado o núcleo da Vila de São José de Cresciúma. Atualmente, a rua inicia-se no Largo Centenário – entre as ruas Cel. Pedro Benedet e Av. Rui Barbosa, seguindo no sentido leste, quando termina junto à av. Centenário – no bairro Pio Correia. Possui largura e comprimento médios – quinze metros de largura e quinhentos metros de comprimento aproximadamente. Sua topografia é bastante plana, sendo que apresenta uma outra característica física - específica – pois é cortada pelo rio Criciúma na altura do banco BRADESCO. Esta rua hoje apresenta uma característica de uso tipo mista, ou seja, ao mesmo tempo comercial – uso mais

⁴³ Em homenagem ao primeiro prefeito municipal (1925-30) de Criciúma, a rua recebe o nome de Coronel Marcos Rovaris em 1937. Imigrante italiano, nascido em Bérgamo, Itália, foi industrial, pecuarista e agricultor. Conselheiro do município de Araranguá, em 1909, quando a vila de Cresciúma ainda não havia se emancipado daquele município. (NASPOLINI FILHO, 1997:175).

⁴⁴ Vide nota de rodapé nº 17.

intenso, como residencial – mais localizado junto ao Edifício COMASA. De acordo com a figura 11 (p. 68), percebe-se que quanto ao valor da terra, esta rua apresenta uma valoração maior nas proximidades da Praça Nereu Ramos, quando atinge índices entre R\$ 301,00/m² a R\$ 700,00/m². Quando alcançamos os limites do centro urbano – na esquina com a rua Mal. Deodoro – os valores diminuem para intervalos entre R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m², e além deste limite esta valoração é inferior a R\$ 100,00/m² (cem reais por metro quadrado). De acordo com a figura 13 (p. 74), percebem-se que o comércio é mais intenso no seu início, apresentando uma queda nesta atividade a partir do momento em que nos afastamos das proximidades da praça Nereu Ramos.

Ao lado da rua Cel. Marcos Rovaris, fazendo um ângulo de aproximadamente trinta graus entre as duas ruas, está inserida no tecido urbano da cidade a avenida Rui Barbosa⁴⁵. A avenida Rui Barbosa é uma continuação da avenida Getúlio Vargas⁴⁶, sendo que esta foi considerada a mais importante via do centro urbano, até que fosse implantada a av. Centenário. Ambas iniciam-se na praça Nereu Ramos. Possuem uma largura média – dezoito metros – e comprimento também médio, apresentando uma topografia bastante plana. A Av. Rui Barbosa é cortada pelo rio Criciúma na altura do banco BRADESCO, tendo sido este construído sobre o rio. As duas juntas – Rui Barbosa e Getúlio Vargas – inserem-se na malha urbana da cidade no sentido noroeste/sudeste, passando pela praça Nereu Ramos, onde acontece a troca de nomes das ruas. Quanto ao comércio, verificamos, através da figura 13 (p. 74), que tanto a av. Rui Barbosa como a av. Getúlio Vargas apresentam uma elevada intensidade nas proximidades da praça Nereu Ramos, diminuindo de intensidade a medida que nos afastamos desta praça. O valor da terra também oscila bastante. Junto à praça, o metro quadrado atinge a maior valoração – R\$ 1.200,00/m² – e à medida que nos afastamos, percebemos que esta valoração atinge índices entre R\$ 301,00/m² a R\$ 700,00/m², e mais adiante, índices que variam entre R\$

⁴⁵ Em homenagem ao estadista e juriconsultor bahiano, a rua recebe o nome de Rui Barbosa. Foi ministro e deputado (NASPOLINI FILHO, 1997:27).

⁴⁶ Em homenagem a Getúlio Dorneles Vargas, estadista, chefe revolucionário, ditador, Presidente da República. (Ibidem:208).

251,00/m² a R\$ 300,00/m². A partir destas faixas de valoração chega-se a índices mais baixos, ou seja, a níveis inferiores a R\$ 100,00/m² (FIG. 11, p. 68). As Avenidas Getúlio Vargas e Rui Barbosa, foram sempre importantes vias da malha viária, assim como foram também importantes para a história da cidade, uma vez que todos os desfiles, paradas militares, passeatas e atos de quaisquer natureza, eram sempre realizados na Avenida Getúlio Vargas e Rui Barbosa. Perderam esta característica, quando da inauguração da Avenida Centenário, no final da década de setenta. O início dos desfiles – nestas avenidas – acontecia na esquina com a Rua Araranguá, próximo ao Sindicato dos Mineiros, e terminava na esquina da Mal. Deodoro. Na Praça Nereu Ramos era erguido um grande palanque, onde as autoridades presentes assistiam, a um nível alto da rua e da população, os desfiles. A importância da avenida Getúlio Vargas no contexto urbano do centro acreditamos advir dos tempos em que existia um coreto, ao lado da igreja São José. Este coreto servia de palanque – festivo e político – assim como de ponto de reuniões públicas, já no início do século XX (FIG. 20).



FIGURA 20 – Coreto da Matriz – avenida Getúlio Vargas no início do século XX

Fonte: Arquivo Histórico Municipal



FIGURA 20A – Avenida Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos no início do Século XXI

Fonte: Acervo do Autor

Apresenta um gabarito de prédios de altura variada, assim como de pequeno e médio porte. As duas avenidas, com certeza, são consideradas as precursoras do sistema viário central de Criciúma, no momento em que este sistema viário era ampliado para além dos limites da praça Nereu Ramos – fato que aconteceu no final da segunda década do século XX. No início da década

de noventa, a avenida Getúlio Vargas, recebe um tratamento diferenciado, mimetizando toda a área central. Alargamento dos passeios, com revestimento de pedras portuguesas, plantio de árvores (bauínias/pata-de-vaca), bolsões de estacionamento, e um estreitamento da faixa carroçável. No trecho compreendido junto à praça Nereu Ramos, ocorreu o fechamento total para acesso de automóveis – o calçadão – o último a ser implantado em Criciúma. A Rui Barbosa continuou com suas características anteriores. Porém, o fluxo de veículos foi mantido em um só sentido (sudeste/noroeste) até a esquina com a praça Nereu Ramos e a rua Cel. Pedro Benedet (Largo Centenário)⁴⁷.

Outra rua inserida no contexto urbano do centro e que possui uma relevância bastante significativa é a Seis de Janeiro⁴⁸. Inicia-se na praça Nereu Ramos, segue no sentido sudeste e termina na Praça dos Imigrantes – esquina com a rua Mal. Deodoro. É uma rua curta - menos de duzentos metros de comprimento - e de largura média - quinze metros. Sua topografia é plana, apresentando a passagem do rio Criciúma na altura do supermercado Angeloni (este estabelecimento comercial está construído sobre o rio). Sua característica atual é o comércio em toda a extensão, pois não permite a passagem de veículos, uma vez que toda a rua é um calçadão para pedestres. O comércio varejista é mais intenso nas proximidades da praça Nereu Ramos, diminuindo de intensidade quando nos aproximamos da Praça dos Imigrantes (FIG. 13, p. 74). Observando-se a malha viária, percebe-se que esta rua tem o mesmo traçado da rua João Pessoa, ou seja, acontece aqui o mesmo caso que citamos anteriormente entre as av. Getúlio Vargas e Rui Barbosa – na Praça Nereu Ramos acontece a mudança de nomes – rua Seis de Janeiro de um lado e rua João Pessoa de outro. Quanto à valoração do solo, constatam-se índices maiores no seu início, ou seja, junto à praça Nereu Ramos, quando o valor pode chegar a R\$ 1.200,00/m², passando para índices menores que R\$ 700,00/m² e maiores que R\$ 251,00/m², quando alcançamos os limites do centro urbano, na altura da rua Mal. Deodoro (FIG. 11, p. 68).

⁴⁷ O Largo Centenário está situado no início das Ruas Cel. Marcos Rovaris, Cel. Pedro Benedet e Av. Rui Barbosa. Criado em 1980, é uma homenagem ao centenário de colonização de Criciúma. (NASPOLINI FILHO, 1997:59).

⁴⁸ Em homenagem a data de fundação do município, a rua recebe este nome em 1937. (Ibidem:189).

Ao lado da rua Seis de Janeiro e também se iniciando na praça Nereu Ramos, está localizada a Rua Cons. João Zanette⁴⁹. Com o grande fluxo de pessoas que a utilizam diariamente, a rua teve seu acesso fechado para veículos, sendo transformada em calçada para pedestres. Sua importância inicial remonta o tempo em que a Vila de São José de Criciúma era distrito, pertencente ao município de Araranguá. Fazia a ligação da Vila, no sentido sul, juntamente com a rua Des. Pedro Silva e Raymundo Pucker, com a sede daquele município. Posteriormente, no final da segunda década do século, com a inauguração do ramal ferroviário Criciúma-Tubarão-Laguna-Imbituba da E. F. D. T. C., e a construção da Estação Ferroviária (FIG. 5, p. 26), onde hoje está o Terminal Urbano Central, a Rua Cons. João Zanette passa a ser a principal via de Criciúma. Fazia a ligação da “Praça” com a “estação”. Isto deu à rua uma importância fundamental para solidificar o comércio. Tornou-se a vitrine da cidade. Toda as pessoas, personalidades e autoridades que chegavam à vila eram obrigadas a passar por esta rua. Com o aumento na produção da indústria carbonífera e a emancipação do distrito em 1925, a “estação” torna-se o grande centro de novidades e modismo que a antiga vila conhecia. É uma rua curta – menos de cem metros de comprimento – e largura média – quinze metros. Quanto à topografia, esta rua apresenta seu ponto mais baixo junto à praça Nereu Ramos e mais alto junto à Av. Centenário. Porém, esta variação topográfica é bastante suave – aproximando-se de cinco metros de variação. Uma outra característica física da rua é a passagem do rio Criciúma, na altura do União Turismo Hotel – sendo que a passagem deste rio torna-se imperceptível devido ao fato de todos os prédios ali presentes estarem construídos sobre o rio. Atualmente esta rua apresenta um uso comercial bastante intenso em toda a sua extensão, conforme podemos perceber através da figura 13 (p. 74). Quanto ao valor do solo urbano, a rua Cons. João Zanette apresenta uma variada valoração. No seu início, ou seja, nas proximidades da praça Nereu Ramos – onde o comércio atinge a maior intensidade – o metro quadrado do solo custa R\$ 1.200,00. Na parte central da rua, varia entre R\$ 700,00/m² a R\$ 301,00/m², e no seu final, junto à av. Centenário, o valor do solo atinge índices que variam entre R\$ 300,00/m² a R\$ 251,00/m².

⁴⁹ Em homenagem ao imigrante italiano nascido em Veglia, Itália, o Conselheiro João Giovanni Andrea Zanette. Foi agricultor e comerciante. A rua recebe o nome de Cons. João Zanette em 1937. (NASPOLINI FILHO, 1997:215).

A rua Mal. Floriano Peixoto, com quinze metros de largura e pouco mais de trezentos de extensão, inicia-se na rua Cons. João Zanette e termina na rua Anita Garibaldi. É uma rua que tem toda a sua extensão localizada no interior do centro urbano. Sua maior utilidade é servir de acesso aos veículos que se dirigem à praça Nereu Ramos, uma vez que a garagem do Shopping Della Giustina é acessada por esta via. Sua importância foi fundamental para o crescimento da cidade, já que antes da construção da atual rodoviária, em meados da década de setenta, as duas empresas de ônibus que faziam o trajeto Florianópolis–Criciúma–Porto Alegre, ou seja, as empresas Santo Anjo da Guarda e São Cristóvão, tinham nesta rua sua agência de embarque/desembarque. A empresa Santo Anjo estava localizada onde hoje é a Livraria Brasil, e a empresa São Cristóvão na esquina desta rua com a Trav. Padre Pedro Baldoncini. Em véspera de feriados prolongados, era grande número de estudantes universitários que das duas capitais para nossa cidade retornavam para rever seus familiares. Assim como no término destes feriados acontecia o retorno às capitais para continuarem os estudos do terceiro grau, por aqui ainda era inexistente. Apresenta uma topografia bastante plana e um uso comercial de alta intensidade de um lado – o lado da Praça Nereu Ramos – e de média intensidade de outro (FIG. 13, p. 74). Quanto ao valor do solo urbano, apresenta uma homogeneidade de valores – varia entre R\$ 300,00/m² a R\$ 251,00/m². Porém, na esquina com a rua Cons. João Zanette apresenta uma valoração diferenciada do restante da rua, quando atinge índices que variam entre R\$ 700,00/m² a R\$ 301,00/m² (FIG. 11, p. 68).

Inicia-se na Rua Mal. Floriano Peixoto a trav. Padre Pedro Baldoncini⁵⁰ – defronte a galeria Lúcio Cavaller, e termina na praça Nereu Ramos. É uma rua estreita, com doze metros de largura e de comprimento curto - pouco menos de cento e cinquenta metros de extensão, estando totalmente inserida no limite do centro urbano. Apresenta uma topografia relativamente plana, sendo cortada pelo rio Criciúma na altura da esquina com a rua Côn.

⁵⁰ Em homenagem ao Padre Pedro Baldoncini, italiano e vigário da Paróquia São José de 1929 à 1949, a rua recebe este nome (NASPOLINI FILHO, 1997:26).

Miguel Giacca. Seu traçado na malha viária é no sentido sudoeste/nordeste. Da esquina da Mal. Floriano Peixoto até rua Côn. Miguel Giacca, as calçadas são largas e a faixa carroçável é estreita, com um intenso comércio de pequenas lojinhas, oferecendo vários produtos a preços acessíveis. Da esquina da rua Côn. Miguel Giacca até a praça Nereu Ramos, é proibido o acesso a veículos, pois a rua foi transformada em calçadão. Porém, em toda a sua extensão, a rua apresenta um comércio de alta intensidade (FIG. 13, p. 74), sendo que esta intensidade é mais perceptível após aquela esquina. No cruzamento desta rua com a praça Nereu Ramos, existe um sobrado, que é o único do centro urbano em estilo colonial italiano – é a quase que centenária Casa Londres – “a famosa esquina da economia”. Quanto à Planta de Valores do Solo Urbano (FIG. 11, p. 68), verificamos que nas proximidades da praça Nereu Ramos o preço do metro quadrado do solo pode atingir o valor de até R\$ 1.200,00. No restante da rua, estas mesmas características oscilam entre R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m². Outra rua presente nesta área é a rua Côn. Miguel Giacca⁵¹. Inicia-se na trav. Padre Pedro Baldoncini e termina na rua Anita Garibaldi. É uma rua estreita, com doze metros de largura e de comprimento curto – aproximadamente duzentos e cinquenta metros de extensão, e assim como a rua anterior está totalmente inserida dentro do limite do centro urbano. Apresenta um traçado na malha viária no sentido leste/sudoeste. Seus passeios públicos são às vezes estreitos, às vezes mais largos, e a faixa carroçável é bastante estreita. É somente através desta rua que se percebe o único acesso para veículos ao Shopping Bortoluzzi Center. Com a retificação e a canalização do rio Criciúma foi possível a abertura desta via, que está praticamente sobre este rio. Sua principal característica é servir de acesso aos dois shoppings centrais da cidade, assim, como permitir o estacionamento de veículos de vários estabelecimentos comerciais localizados nas ruas Henrique Lage e João Pessoa. É uma via que ainda mantém um pouco do uso residencial, apesar de estar localizada bem no Centro comercial da cidade, apresentando o

⁵¹ Em homenagem ao Cônego Miguel Giacca, natural da Província de Turim, Itália, a rua recebe este nome em 1967. Veio para o Brasil em 1909, indo residir em Nova Veneza onde exerceu a função de capelão cura, numa paróquia que se estendia de Meleiro a Urussanga (NASPOLINI FILHO, 1997:88).

uso de serviços na sua maior extensão. Na esquina com a trav. Padre Pedro Baldoncini, o comércio varejista é de alta intensidade. Quanto ao valor do solo, apresenta uma homogeneidade em toda a sua extensão, caracterizada pelos índices entre R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m² (FIG. 11, p. 68).

Outras ruas, com usos diferenciados, estão inseridas no contexto urbano de nossa área de estudo. É o caso das ruas Lauro Muller, Eng^o. Fiúza da Rocha e Barão do Rio Branco, localizadas junto à praça do Congresso, e que ainda conservam suas características de uso residencial predominante.

A rua Lauro Muller⁵² inicia-se na rua João Pessoa e termina na rua Mário de Andrade, no bairro Cruzeiro do Sul, na localidade conhecida como “Buraco Quente”. Possui uma largura média – quinze metros – e comprimento também médio – pouco mais de novecentos metros de extensão. Tem um traçado na malha que segue no sentido sudoeste/nordeste. Apresenta uma topografia variada, pois quando avança sobre a praça do Congresso, percebe-se um aclave acentuado. Entre as ruas João Pessoa e av. Getúlio Vargas, esta rua apresenta o uso mais comercial, porém de média e baixa intensidade – só apresentando o de alta intensidade na esquina com a av. Getúlio Vargas (FIG. 13, p. 74). O uso característico da praça do Congresso é o residencial, e este se espalha pela rua Lauro Muller a partir da esquina com a av. Getúlio Vargas, seguindo até o seu final. Esta função característica da rua, vem a ditar o valor do solo, que é muito procurado pelas construtoras regionais, pois ali é a área da cidade onde se vende o mais alto metro quadrado construído, para as classes de renda alta e média/alta. Neste sentido, podemos perceber através da figura 11 (p. 68), que no entorno da praça do Congresso, o valor do solo pode chegar ao preço de até R\$ 1.200,00/m², e à medida que nos afastamos desta área de lazer, os preços vão diminuindo para níveis inferiores a R\$ 251,00/m², chegando até a níveis menores do que R\$ 100,00/m², quando nos afastamos dos limites do centro urbano.

⁵² Em homenagem a Lauro Severiano Müller, Governador do Estado, nascido em Itajaí-SC, a rua recebe este nome em 1937. Foi ministro nos governos de Rodrigues Alves, Hermes da Fonseca e Wenceslau Bráz. Membro da Academia Brasileira de Letras (NASPOLINI FILHO, 1997:105).

As ruas Eng^o. Fiúza da Rocha⁵³ e Barão do Rio Branco⁵⁴ são paralelas entre si e possuem uma largura média – quinze metros cada uma. Porém, quanto ao comprimento são diferentes: enquanto a rua Barão do Rio Branco apresenta um comprimento médio de aproximadamente seiscentos metros, a rua Eng^o Fiúza da Rocha apresenta um comprimento longo – aproximadamente dois mil metros. Suas similaridade de traçado, sentido sudeste/noroeste, assim como suas funções, caracterizam-na igualmente no contexto urbano da paisagem da cidade. As duas ruas são lindeiras à praça do Congresso – onde se iniciam – sendo que a rua Barão do Rio Branco termina na rua Silvestre Serafim – no bairro Vera Cruz, e a rua Eng^o Fiúza da Rocha termina na av. Aristides Bolan, no bairro Lote Seis. Apresentam uma topografia irregular – no início plana – posteriormente apresenta muito aclive e declive em seu traçado. Como já referido anteriormente, inexistente a função comercial nas duas ruas (FIG. 13, p. 74). Quanto à valoração do solo nestas duas ruas, verificamos que nas proximidades da praça do Congresso o metro quadrado do solo urbano atinge a maior valoração, chegando a ser comercializado a R\$ 1.200,00, e à medida que nos afastamos desta área esta valoração vai baixando para níveis inferiores a R\$ 251,00/m² (FIG. 11, p. 68). Entre as duas ruas, Eng^o. Fiúza da Rocha e Barão do Rio Branco, existe a trav. Cons. Francisco Meller⁵⁵, de doze metros de largura. Paralela à São José e à Lauro Muller, esta travessa mantém as mesmas características e funções das outras ruas lindeiras a ela.

⁵³ Em homenagem ao Engenheiro Fiúza da Rocha a rua recebe este nome. Tem seu início na Rua Santo Antônio no Centro, e término no bairro Lote Seis (NASPOLINI FILHO, 1997:169).

⁵⁴ Em homenagem a José Maria da Silva Paranhos Júnior, Barão do Rio Branco, a rua recebe este nome em 1980. Inicia na Rua Silvestre Serafim, no bairro Vera Cruz, e termina na Rua Santo Antônio no Centro. Nascido no Rio de Janeiro, foi historiador e diplomata brasileiro, considerado a figura padrão da diplomacia brasileira (Ibidem: 41).

⁵⁵ Em homenagem a Francisco Meller, a rua recebe este nome em 1961. Nasceu em Criciúma, foi vereador e superintendente substituto do município no governo do prefeito Marcos Rovaris (Ibidem: 125).

Uma outra travessa inserida no centro urbano é a trav. Henrique Lodetti⁵⁶. É uma rua estreita – com doze metros de largura, e comprimento curto – cento e cinquenta metros. Apresenta uma topografia bastante plana, localizando-se entre as ruas São José e Henrique Lage. Sua função essencialmente comercial lhe confere uma similaridade com as ruas lindeiras. As lojas de vendas da indústria do vestuário local, característica comum da rua Henrique Lage, estende-se por esta travessa, o que a faz apresentar uma intensidade média quanto à função do comércio varejista. Quanto ao valor do solo, pode-se perceber, através da figura 11 (p. 68), que esta rua apresenta uma valoração homogênea em toda a sua extensão, variando o valor do metro quadrado de solo no intervalo de R\$ 251,00 a R\$ 300,00.

Nos aspectos referentes ao sistema de transporte, o centro urbano apresenta a maior intensidade junto à av. Centenário, pois é ali que está localizado o Terminal Urbano Central e todo o sistema integrado de transporte de massa. O Terminal Urbano Central, juntamente com os terminais urbanos dos bairros Próspera e Pinheirinho, atendem diariamente a uma população de aproximadamente setenta mil pessoas.

Para uma cidade de pouco menos de 200.000 habitantes, 70.000 pessoas utilizam o sistema integrado de transporte coletivo diariamente. E destas, 86% aprovam o sistema. Temos que nos conscientizar que sempre o coletivo tem que ser prioridade em relação ao individual (Fonte: Entrevista com Sr. Paulo Roberto Meller, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Estas pessoas circulam pelas galerias subterrâneas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo e atingem a superfície através de quatro saídas. A primeira pela rua Duque de Caxias, ao lado da demolida casa do agente ferroviário. A segunda em frente a galeria Lúcio Cavaller. A terceira no início da rua Des. Pedro Silva, e a quarta, a mais movimentada, pela rua Cons. João Zanette – que acessa a praça Nereu Ramos. Estas pessoas são oriundas de todos

⁵⁶ Em homenagem a Henrique Lodetti, a rua recebe este nome em 1973. Nasceu na Província de Bérgamo, Itália. Foi comerciante, e teve desapropriados a casa e o terreno para a abertura da referida travessia (NASPOLINI FILHO, 1997:110).

os bairros da cidade e movimentam o comércio das ruas Cel. Paulo Marcus, Cons. João Zanette, Mal. Floriano Peixoto, Padre Pedro Baldoncini – e por extensão, a praça Nereu Ramos. O movimento diário desta população para o interior da área central – podendo ser caracterizado aqui como centro de atividades – se constitui em um dos aspectos mais significativos de análise de movimento de massa em uma cidade moderna. Este movimento se dá de uma forma pendular – centrípeto pela manhã e centrífugo ao final do dia – de acordo com o horário de trabalho do comércio e dos serviços. Estes deslocamentos são caracterizados, na sua grande maioria, de forma coletiva – realizados por transportes coletivos. Esta movimentação da população caracteriza um dos aspectos mais significativos da mobilidade urbana, uma vez que a separação espacial e geográfica – provocada pelo distanciamento do local de residência e dos lugares de exercício de atividades – é a principal característica desta migração, o que caracteriza o cotidiano da vida urbana nesta cidade.

Em Criciúma, o centro urbano apresenta um traçado viário que inviabiliza os transportes de massa ao seu interior – caso dos transportes coletivos. Neste caso, percebemos a presença de linhas de ônibus somente nas ruas que delimitam o perímetro viário central – as quais definem o limite do centro urbano; além da própria av. Centenário. São as ruas Anita Garibaldi, São José, Hercílio Luz e Mal. Deodoro (FIG. 19, p. 102). Nesta figura, verificamos as principais correntes de tráfego na área central, assim como a forte presença do terminal urbano junto ao canteiro central da av. Centenário, partindo dali todas as linhas para os diversos bairros e subcentros existentes na cidade. O sistema de transportes foi criado para atender principalmente às pessoas que se dirigem para o centro urbano – seja para as diversas atividades, para o trabalho – pois o fato de morarem longe do centro impõe a organização de um sistema de transporte rápido e menos dispendioso do que o transporte tipo individualizado, que só visa ao atendimento de um número reduzido de pessoas. Sendo assim, estas migrações diárias vão definir a hierarquia ou mesmo a organização dos sistemas de transportes da cidade. No caso de Criciúma, o sistema de transporte coletivo é o mais característico. Sua localização remonta ao início do século, quando da

implantação da ferrovia e da estação ferroviária. A característica de fácil acessibilidade da área, aliada às trocas que existiam anteriormente, e que remontam ao início do século – fazem da localização específica uma aceitação e familiaridade por parte da população usuária. Verificamos que esta população aceita e aprova o sistema implantado. Negativos em todo este processo, e que para a grande maioria da população passam despercebidos no seu dia-a-dia – foram os desmanches e destruição dos principais símbolos da era carbonífera ocorrida na cidade de Criciúma – as casas dos ferroviários, a estação ferroviária e a própria ferrovia.

2.3.2 Os simbolismos e os referenciais

Faremos uma análise das principais áreas e locais onde o entretenimento, as festas, as trocas e a cultura se fazem de uma forma mais intensa. Pretendemos localizar – através das diferentes formas culturais, políticas e ideológicas – os símbolos⁵⁷ com que a população mais se identifica, representando e expressando a economia, a cultura e a vida urbana. Destacaremos as tipologias da arquitetura dos prédios e sobrados, definindo aqueles que mais se expressam através da sua forma – assim como a maneira de se impor ao espaço – os aspectos referenciais, ou seja, aqueles que para a população são ponto de referência no centro urbano.

⁵⁷ Segundo Michaelis (1998:41), o termo “símbolo” significa qualquer coisa usada para representar outra, especialmente objeto material que serve para representar qualquer coisa imaterial: *O leão é o símbolo da coragem. A pomba com um ramo de oliveira no bico é o símbolo da paz.* No caso da cidade de Criciúma, o símbolo mais característico e mais forte, foi inserido na vida urbana da cidade, quando do início da indústria carbonífera. Sendo assim, destacamos a mineração do carvão – incluindo toda a sua estrutura – a ferrovia, a estação ferroviária, a figura do mineiro, o DNPM e as casas deste departamento, entre outros. A figura do mineiro era o símbolo mais forte da cidade, pois a indústria carbonífera expressava o seu poderio através desta figura, que com ela era representada a ferrovia e todo o seu patrimônio lindeiro.

Criciúma, no início do século XX, já apresentava ares de inquietação e transformação. O acanhado Distrito – que ainda pertencia ao município de Araranguá – estava despertando de uma sonolência colonial com o apito do trem. Em 1919, estava implantado o ramal ferroviário da EFDTC, que ligava o Distrito ao porto de Laguna (posteriormente Imbituba). Toda a produção carbonífera era transportada pela ferrovia, assim como as pessoas e as mercadorias. A ferrovia anunciava o novo ritmo para a cidade em todos os sentidos. Novos prédios surgiam – apresentando uma outra tipologia arquitetônica, bem diferente daquela conhecida pelos imigrantes italianos.

Neste momento, a cidade passa pela ruptura do seu modelo econômico, deixando hierarquias características do tempo da colonização. Hierarquias baseadas sobre absoluta predominância da produção agrícola – os trabalhadores do campo organizados em cooperativas – onde seus excedentes e sua produção podiam ser comercializados na região ou serem transportados – via ferrovia – para outros centros. Neste novo tipo de padrão econômico – o da indústria carbonífera – a cidade ganha novas formas simbólicas – coletivas ou não, sobre uma base cultural que até então era desconhecida no espaço local, e que passa a marcar o ambiente urbano de uma forma definitiva, caracterizando hoje este ambiente macro da cidade de Criciúma. Este novo padrão econômico a que fazemos referência, ditado pelas regras culturais globais, traz em torno de si espaços monumentais com uma grande homogeneidade, o qual acreditamos que seja como um somatório de valores voltados para um objetivo comum – a produção em larga escala do carvão mineral. Da mesma forma, traz também um novo sistema – ideológico ou simbólico – implantado em todo o Distrito, mas com reflexos mais significativos na “Praça” – constrói-se paulatinamente uma nova cidade, que desconsidera os sistemas precedentes – os quais remontam aos tempos de formação da vila – repaginando o espaço da cidade, trazendo uma vida urbana diferenciada daquela conhecida até então.

Destacamos como um forte símbolo – o qual como elemento isolado começa a representar a cidade – a presença da estátua do Mineiro, bem no alto e ao centro da praça Nereu Ramos. Monumento erguido para representar as atividades de extrativismo e da indústria carbonífera, e todo o seu poderio quando da realização do Congresso Eucarístico Diocesano – em 1946 – a estátua do Mineiro representou o maior símbolo da história da cidade de Criciúma⁵⁸, uma vez que enaltece o trabalho da mão de obra mineira, colocando a figura do mineiro a um nível superior ao da cidade até então.

Independentemente deste fato, um novo simbolismo passa a ser implantado na “Praça”, onde a cidade tem a sua expressão maior, caracterizada pelos principais aspectos da centralidade urbana. Nas cidades, a organização dos seus espaços representam a sua cultura e as suas principais atividades – econômicas ou sociais. E, através do poder, representam as instituições políticas, ideológicas e religiosas. Na “Praça” percebemos a maior concentração destas instituições – reflexos de sua tradicional localização histórica – assim como é neste espaço central que se inicia uma das principais características do que é viver em sociedade – as trocas sociais – e a busca desta sociedade pela sua identidade cultural. É onde se concentram os mais belos espaços públicos (e privados), monumentos, rituais e festas, os prédios e arquiteturas típicas, e onde se escreve a história e a memória do povo. É onde se caracteriza – na sua plenitude – a vida urbana.

[...] o centro simbólico é a organização espacial dos pontos de intersecção dos eixos do campo semântico da cidade, quer dizer o lugar ou lugares que condensam de uma maneira mais intensa uma carga valorizante, em função da qual se organiza de forma significativa o espaço (CASTELLS, 1983:279).

A organização do espaço é produto de relações ideológicas – exercidas por grupos sociais locais que definem a localização dos monumentos, dos símbolos, dos prédios públicos ou privados. Dentro de uma hierarquia preestabelecida, a representação do espaço absorvido pela implantação da ferrovia, e que se impõe no contexto macro da “Praça”, extrapola seus limites

⁵⁸ Vide Figura da Capa.

para além do centro urbano, através da implantação de vilas operárias que visam a atender a mão-de-obra mineira, oriunda do campo, pelas empresas carboníferas – para aumentar a produção cada vez maior do carvão mineral. Este processo reflete-se no aumento do tecido urbano, o que traz novas áreas de expansão ao espaço inicialmente criado – fazendo com que a ferrovia seja incorporada à paisagem da “Praça” assim como toda a estrutura que ela representa como espaço e ambiente construído.

Ao confeccionarmos as plantas da estrutura urbana – década de setenta (FIG. 21, p. 122), e estrutura urbana – 2000 (FIG. 21A, p. 123), procuramos demonstrar os vários pontos referenciais que existiam no espaço urbano de Criciúma e que existem atualmente. Também é possível verificar as alterações ocorridas na malha, onde ficam descaracterizados os simbolismos principais da mineração carbonífera em solo criciumense, quando são destruídas as estações ferroviárias, a passarela (viaduto), as casas dos ferroviários e o pontilhão – como conjunto este é considerado o maior símbolo e o mais importante patrimônio histórico e arquitetônico que a cidade de Criciúma jamais possuiu – e que foi totalmente destruído com a implantação da Av. Centenário.

Caracterizada no seu conjunto, como o mais forte simbolismo urbano da cidade – a ferrovia, somadas as estações ferroviárias, a passarela (viaduto), casas dos ferroviários e pontilhões – trouxe uma nova caracterização espacial, assim como novos valores culturais (FIG. 22, p. 124). A sociedade foi assimilando estes valores mais recentes, representados através das novas tipologias arquitetônicas, do diferente traçado da malha, dos modismos e da diversificação dos espaços de lazer.

ESTRUTURA URBANA - DÉCADA DE SETENTA

CENTRO URBANO

Sem Escala



LEGENDA

- Edifício com mais de oito pavimentos
- Pontos Referenciais

- | | | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| 001 - Igreja São José | 022 - Banco Sul Brasileiro | 043 - Edifício Comasa | 064 - Livraria Fátima | 085 - Força e Luz |
| 002 - Praça Nerau Ramos | 023 - Superm. Angeloni (1) | 044 - Ferragens Zanatta | 065 - Casa Nova | 086 - CRI Lanches |
| 003 - Praça da Bandeira | 024 - Casa Caça e Pesca | 045 - Casa Americana | 066 - Casa Honório Búrigo | 087 - Cantório Aldo Luz |
| 004 - Casa Paroquial | 025 - Casa Duro | 046 - Forauto (Ford) | 067 - Rádio Difusora | 088 - Cantório Rubens Costa |
| 005 - Rio Criciúma | 028 - Farmácia Rosário | 047 - Restaurante Castelinho | 068 - Rádio Eldorado | 089 - Cantório Irê Guimarães |
| 006 - Banco INCO | 027 - Jugasa Chevrolet | 048 - Campos Búrigo | 069 - Casa Renner | 090 - Colégio São Bento |
| 007 - Café São Paulo | 028 - Hotel Palace | 049 - Supermercado SESI (2) | 070 - Casa Benedit | 091 - Praça do Congresso |
| 008 - Café Rio | 029 - Ouro Preto Hotel | 050 - Posto Amboini | 071 - Polícia Militar | 092 - Casas do DNPM |
| 009 - S. R. Mampinha | 030 - Lojas Fretta | 051 - União Turismo Hotel | 072 - Casa Balod | 093 - TELESC |
| 010 - Prefeitura (1) | 031 - Cine Ópera | 052 - Hotel Cavalier | 073 - Mellier e Cia | 094 - Fórum |
| 011 - Cine Rovaris | 032 - Sindicato dos Mineiros | 053 - Edifício São Domingos | 074 - INSS | 095 - Atacado Althoff |
| 012 - Casa Londres | 033 - Bar Majestic | 054 - Cooperativa Agrícola | 075 - Receita Federal | 096 - Pontilhão |
| 013 - Cooperativa Vitória | 034 - Lab. Bioclinico Criciúma | 055 - Cesaca | 076 - Presídio Municipal | 097 - Caixa d'Água |
| 014 - Cine Milanez | 035 - Estofaria Dudu | 056 - Paço Municipal (2) | 077 - Churrascaria OK | 098 - Estação Ferroviária |
| 015 - Colégio Lapagesse | 036 - ONPM | 057 - Matadouro de animais | 078 - Restaurante Recanto de Kátia | 099 - Passarela (Viaduto) |
| 016 - Ag. Emp. São Cristóvão | 037 - Supermercado SESI (1) | 058 - Justi Bebidas | 079 - Gráfica Líder | 100 - Casas dos Ferroviários |
| 017 - Ag. Emp. Sto Anjo Guarda | 038 - Merceria Naspolini | 059 - Ed. Paul de Oliveira | 080 - Hotel Center | 101 - Ferrovia (Leste e Oeste) |
| 018 - Hotel Brasil | 039 - Meccril | 060 - Prédio Dr. Rogério | 081 - Corato | 102 - Mercado Sr. Pedro Cachini |
| 019 - Supermercado Progresso | 040 - Carrocerias Becker | 061 - Casa das Galtas | 082 - Estátua do Mineiro | 103 - Pizzaria Sete Belo |
| 020 - Galeria Lúcio Cavalier | 041 - Hotel Roma | 062 - Casa Flárida | 083 - Banco do Brasil | 104 - Supermercado Angeloni (2) |
| 021 - Hotel Novo Mundo | 042 - Posto Sorato | 063 - Casa Zilli | 084 - Correios | 105 - Restaurante Pigale |
| | | | | 106 - Igreja Assembléia de Deus |

ESTRUTURA URBANA - 2000

CENTRO URBANO

Sem Escala



- | | | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---|
| 001 - Catedral | 022 - Banco Meridional | 043 - Edifício Comasa | 064 - Livraria Fátima | 085 - CELESC |
| 002 - Praça Nereu Ramos | 023 - Supermercado Angeloni (1) | 044 - Ferragens Zanatta | 065 - Casa Nova | 086 - CRI Lanches |
| 003 - Estátua do Mineiro | 024 - Casa Caça e Pesca | 045 - Prédio Comercial Desocupado | 066 - Danyllier Jeans | 087 - Cantório Aldo Luz |
| 004 - Casa Paroquial | 025 - Casa Ouro | 046 - Carvomaq Mobiliário Escritório | 067 - Círc. Oper. Criciulumense | 088 - Cantório Rubens Costa |
| 005 - Rio Criciúma | 026 - Farmácia Rosário | 047 - Edifício Quintino Padoin | 068 - Edifício Comercial | 089 - Cantório Irã Guimarães |
| 006 - Empresa Guglieimi | 027 - Bradesco | 048 - Campos Búrgio | 069 - Casa Benedet (2) | 090 - Colégio São Bento |
| 007 - Café São Paulo | 028 - Lojas Fretta (2) | 049 - Lojas Nosso Lar | 070 - Casa Benedet (1) | 091 - Praça do Congresso |
| 008 - Café Rio | 029 - Ed. Martinho Acacio Gomes | 050 - Posto Amboni | 071 - Rest. / Estacionamento | 092 - Casas DNPM |
| 009 - S. R. Mampituba | 030 - Lojas Fretta (1) | 051 - União Turismo Hotel | 072 - Casa Balod | 093 - TELESC |
| 010 - Casa da Cultura / Codapia | 031 - Igreja Universal R. de Deus | 052 - Hotel Cavalier | 073 - Loja de Roupas Usadas | 094 - Fórum |
| 011 - Shopping | 032 - Lojas HM / Lojas De Lucca | 053 - Edifício São Domingos | 074 - INSS (1) | 095 - Superm. Althoff - Escrit. Central |
| 012 - Casa Londres | 033 - Edifício Misto (em construção) | 054 - União Comercial | 075 - Receita Federal | 096 - Terminal Urbano Central |
| 013 - Edifício Dom Diniz | 034 - Farm. de Manip. Bella Derm | 055 - Cesaca | 076 - Datran / Ciretran | 097 - Galeria Com. Terminal Urbano |
| 014 - Cine Milanez | 035 - Laboratório | 056 - Camelodromo/AMREC/Feira Livre | 077 - Estacionamento | 098 - Praça Maria Rodrigues |
| 015 - Colégio Lapagesse | 036 - Fundação Cultural | 057 - Móveis Usados/Floricultura/Bar | 078 - Estac. / Garagem | 099 - Av. Centenário (Leste e Oeste) |
| 016 - Galeria Heron | 037 - Lojas / Comércio em geral | 058 - Justi Bebidas | 079 - Gráfica Líder | 100 - Ravellon Calçados |
| 017 - Livraria Brasil | 038 - Funerária | 059 - Prédio Comercial | 080 - Fátima Esportes | 101 - Pizzaria Seta Belo |
| 018 - Hotel Brasil | 039 - Mecrii | 060 - Prédio Dr. Rogério | 081 - INSS (2) | 102 - Supermercado Angeloni (2) |
| 019 - Calçados Passo à Passo | 040 - Jugasa Acessórios veículos | 061 - Terreno Baldio | 082 - BESS | 103 - Igreja Assembleia de Deus |
| 020 - Galeria Lúcio Cavalier | 041 - Hotel Roma / Hotel Gion | 062 - Casa Flórida | 083 - Banco do Brasil | 104 - Edifício Comercial |
| 021 - Hotel Novo Mundo | 042 - Bamerindus | 063 - Casa Zilli | 084 - Correios | 105 - Largo Centenário |
| | | | | 106 - Botafaluz Center |

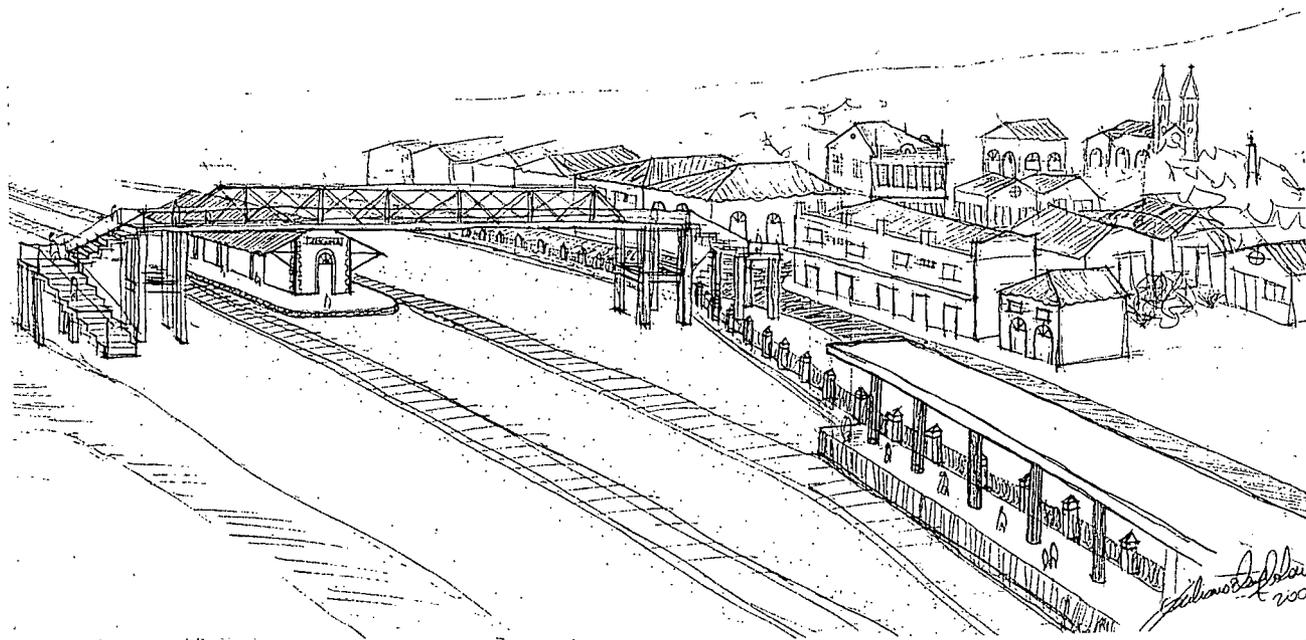


FIGURA 22 – Estrutura Urbana de Criciúma no início do Século XX.

Obs.: Desenho a partir de fotos antigas.

Fonte: Acervo do autor

Um novo centro lúdico é implantado quando a cidade passa a comemorar na “Praça” – ao lado da Praça Nereu Ramos e da Igreja Matriz – as festas cívicas e religiosas, assim como atos políticos e públicos. Neste centro lúdico, percebemos a prefeitura de um lado e a igreja matriz do outro. As casas deixam de apresentar uma arquitetura em estilo colonial italiano – do tempo dos colonizadores – e passam a apresentar novas tipologias – “art déco”, ecléticas e neoclássicas. E aparecem sobrados de dois, três pavimentos, geralmente estilo “art déco”. Estes sobrados marcam as esquinas – pontos tradicionalmente referenciais para a cidade. Observando-se a figura 21 (p. 122), referente ao centro urbano, destacamos uma esquina tradicional no contexto do espaço da cidade, e que marca esta característica referencial – é a esquina das ruas Santo Antônio, Henrique Lage e João Pessoa. Nesta esquina, existia um comércio que por longos anos permaneceu sem sofrer as influências do modernismo, que a serviço do

capital, para gerar lucros, exige a priorização do consumo até suas últimas conseqüências. A Casa Zilli, a Casa das Gaitas e a Casa Flórida, estes três estabelecimentos comerciais permaneciam intactos na morfologia destas ruas – até o final da década de noventa – caracterizando a esquina com um forte comércio pontual. A Casa das Gaitas era um prédio térreo, de estilo colonial italiano, com uma arquitetura que remonta o tempo dos imigrantes italianos: portas altas e duplas, janelas grandes – uma de cada lado, telhado em duas águas, com telha cerâmica tipo colonial. Comercializava produtos musicais, vídeo, som e eletrônicos. Pertencia à família Damiani. O prédio estava listado para ser tombado como patrimônio arquitetônico municipal. Porém, como a lei de tombamento (ANEXO 5) demorou para ser aprovada na Câmara de Vereadores e o proprietário objetivava construir ali uma nova edificação, moderna, maior e mais ampla, percebemos que, ao amanhecer de um certo dia do ano de 1998, a Casa das Gaitas estava no chão. Em frente a esta demolida casa comercial, existe um grande sobrado de dois pavimentos, da família Cerimbelli. No piso superior era o apartamento da família, e no térreo a loja de calçados mais conhecida da cidade – A Casa Flórida. Da mesma forma, o sobrado em frente a Casa Flórida, em dois pavimentos – em cima o apartamento residencial da família Zilli, e no térreo o comércio de utilidades para o lar – a Casa Zilli. Os dois sobrados se assemelham pela sua tipologia na arquitetura, apresentando um estilo “art déco”, tendo sido construídos no final da primeira metade do século. Atualmente os sobrados das famílias Cirimbelli e Zilli não têm mais uso residencial, uma vez que por necessidade de expansão das lojas foram utilizados os pavimentos superiores – onde as famílias residiam. Mas os sobrados continuam lá, no mesmo local, marcando de uma forma forte o referencial na respectiva esquina. Porém, não se pode dizer a mesma coisa da Casa das Gaitas – hoje demolida. No seu espaço existe um lote baldio, para futuras especulações imobiliárias.

Nos aspectos referentes à heterogeneidade das construções, percebemos prédios assobradados de dois ou três pavimentos que são as construções mais antigas, datadas da primeira metade do século, ao lado de prédios de mais de oito pavimentos, datados da década de setenta em diante, quando se inicia o processo de verticalização na cidade. Nas ruas mais antigas,

abertas até o final da década de trinta, quando se inicia a expansão urbana e o crescimento da cidade, a mistura da tipologia arquitetônica é bem mais perceptível, caso específico das av. Getúlio Vargas e Rui Barbosa e das ruas Cel. Marcus Rovaris, Cel. Pedro Benedet, Mal. Floriano Peixoto, Padre Pedro Baldoncini, Santo Antônio e João Pessoa, assim como todo o entorno da praça Nereu Ramos.

Na rua Cel. Pedro Benedet⁵⁹, em frente à JUGASA – Revenda de automóveis Chevrolet – situa-se a FCC – Fundação Cultural de Criciúma. Prédio em processo de tombamento, através da Lei Municipal (ANEXO 5), é característico por suas linhas neoclássicas, assim como por ser um elemento forte na estruturação urbana e na paisagem da rua. Representa a solidez de todos os ciclos econômicos do carvão mineral na região, quando o simbolismo da indústria carbonífera era forte, e este prédio era uma extensão desta força – marcando e definindo todo o patrimônio arquitetônico da era do carvão – e da estrutura espacialmente implantada na cidade. Era propriedade do Ministério de Minas e Energia. Hoje é do Poder Público Municipal. Foi usado durante o Golpe Militar de 64 como confinamento dos presos políticos (FIG. 23, p. 127).

Assim relata ZACHARIAS (1999:91):

Consumada minha prisão, fui removido de ônibus e sob a guarda e vigilância de forte escolta de soldados armados de fuzil-metralhadora, da delegacia de polícia para o Grupo Escolar Professor Lapagesse, transmutado em local de acantonamento da tropa e presidio... Sob o comando do Coronel Newton Machado Vieira, foi o quartelamento transferido, por necessidade de espaço maior, para a sede do plano do carvão nacional, aquele conjunto de edifícios à Rua Cel. Pedro Benedet, antes muito conhecido pelo nome de Departamento.

⁵⁹ O nome é homenagem a Pedro Benedet, imigrante italiano, nascido em Treviso, Itália. Ajudou a fundar “Cresciúma”. A rua recebe esse nome em 1937 (NASPOLINI FILHO, 1997:31)



FIGURA 23 – Prédio do DNPM – Hoje FCC

Fonte: Arquivo Público Municipal

Por possuir somente o piso térreo – sua horizontalidade, monumentalidade e localização no lote, com grande recuo e desnível do alinhamento da rua – contrasta com o edifício moderno construído recentemente ao seu lado – Galeria Becker, de oito pavimentos – cujo uso de salas comerciais apresenta intensa rotatividade de pessoas, sendo que sua construção foi feita junto ao alinhamento da rua, objetivando exclusivamente a especulação imobiliária, sem levar em conta a arquitetura lindeira.

Os Bancos BESC, Mercantil FINASA, Itaú e Caixa Econômica Federal se impõem de uma forma forte na paisagem urbana central. Localizados na rua Santo Antônio, estes estabelecimentos financeiros ocupam toda a quadra desta rua, que começa na av. Getúlio Vargas e termina na rua Barão do Rio

Branco. Isto faz com que o comércio varejista, nesta área, seja inexistente, uma vez que o setor financeiro é predominante (FIG. 13, p. 74). O BESC é um prédio de dois pavimentos, de linha arquitetônica moderna. Sem marquises e construído no alinhamento da rua, ocupa toda a área do lote. Foi construído durante a década de sessenta para abrigar o Banco do Brasil. Hoje é a segunda agência em importância deste banco na cidade, a primeira fica na Avenida Centenário. O Mercantil FINASA ocupa todo o piso térreo do Edifício Central. Este edifício possui oito pavimentos e foi construído pela Construtora BBS, no início da década de oitenta, para abrigar salas comerciais. Em frente ao Edifício Central, encontramos os Cartórios de Registro de Imóveis e o Cartório de Protestos de Títulos. Atualmente ocupam toda a área da antiga residência da família Rubens Costa. Ao lado do Edifício Central está o Banco Itaú. Linhas bem modernas, horizontalidade – é todo térreo – concreto aparente e muitos panos de vidro temperado. O prédio do Banco Itaú se mostra sólido e inteiramente à vontade no contexto da paisagem urbana local. Para viabilizar sua construção foi demolida a residência da família Campos. Era uma casa muito grande, com jardins bem organizados, com muitas flores, ciprestes e algumas coníferas. O telhado era de telha cerâmica, tipo francesa, e bastante inclinado, quase tocando o chão. Sua arquitetura lembrava os castelinhos suíços. Em frente ao Banco Itaú, percebemos o prédio da CEF – Caixa Econômica Federal. Suas linhas são modernas, com esquadrias de alumínio e também explora o concreto aparente. Possui dois pavimentos, sendo o superior o mezanino, o qual faz atendimento a clientes especiais. Um pouco mais à frente, encontramos o Colégio São Bento. Sua construção remonta ao ano de 1945 (NASPOLINI FILHO, 2000:114). Possui uma arquitetura de linhas retas e bem definidas, com revestimento externo de pastilha cerâmica. São dois blocos de três pavimentos cada um. Conhecido e batizado inicialmente de Casa da Criança Nossa Senhora de Fátima, o Colégio São Bento, juntamente com o Marista e o Michel, são os mais tradicionais colégios particulares da cidade. Em frente ao Colégio São Bento, situa-se a praça do Congresso. Seu nome

remonta a 1946, quando aconteceu ali um Congresso Eucarístico Diocesano (NASPOLINI FILHO, 2000:124). Posteriormente, durante a administração do prefeito Ruy Hülse, o local foi urbanizado e transformado em mais uma área de lazer para a população criciumense (FIG. 24).



FIGURA 24 – Praça do Congresso, início da década de 40 quando da realização da procissão de São Cristóvão

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

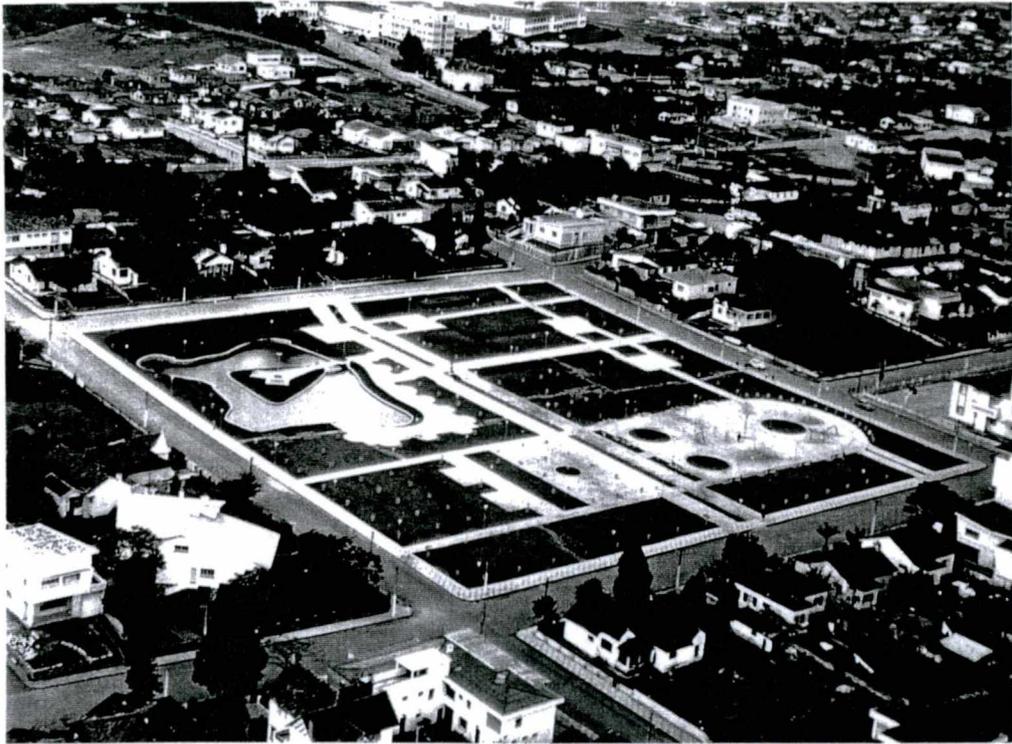


FIGURA 24A – Praça do Congresso, após a inauguração, no início da década de 70

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

Hoje os lotes que fazem frente a esta praça são muito valorizados, (FIG. 11, p. 68), pois o local passou a ser procurado por construtoras da cidade e da região para construir edifícios. Estes edifícios – sem exceção – são todos residenciais em oito pavimentos, e estão substituindo as cinquentenárias residências unifamiliares, satisfazendo a especulação imobiliária e a valorização dos imóveis lindeiros ao melhor parque público de lazer da cidade. Hoje, morar próximo à praça do Congresso é sinal de status social. E assim continua a destruição de residências, alterando o “sky line” da área e o desenho urbano da cidade. Esta valorização da terra é ainda mais acentuada nos lotes que fazem frente para esta praça. Porém esta disputa por área a construir é ainda mais acirrada e concorrida pelas imobiliárias locais, porque somente dois dos lados desta praça estão disponíveis para a especulação imobiliária - os outros dois lados são propriedade do Ministério de Minas e Energia. Este Ministério construiu oito

residências para abrigar empregados do DNPM (FIG. 21, p. 122). As casas estão ainda intactas, podendo ser observadas como um verdadeiro patrimônio arquitetônico para a região. É de vital importância que se viabilize o tombamento deste patrimônio, através da Lei nº 3.700 de 14 de outubro de 1998 (ANEXO 5), antes que aconteça sua total destruição, como nos casos da Casa do Agente Ferroviário e Casa das Gaitas. As casas do DNPM representam hoje para Criciúma e região um dos maiores símbolos dos ciclos econômicos, caracterizados aqui pela indústria carbonífera no sul de nosso estado, juntamente com o próprio prédio do DNPM, hoje Fundação Cultural de Criciúma.

Como forte ponto referencial destaca-se, atualmente, o comércio varejista da rua Henrique Lage – onde predomina a venda de vestuários produzidos na região de Criciúma. No início do século, o destaque da rua ficava por conta da Cooperativa Agrícola – era o mais importante referencial da rua. Era localizada onde atualmente está em construção um prédio que substitui a antiga Loja União Comercial (FIG. 21, p. 122). Os prédios desta rua, na sua maioria, datam da metade do século em diante, e se caracterizam por sobrados de dois pavimentos. Alguns edifícios possuem até quatro pavimentos, com o comércio no térreo, e unidades habitacionais, tipo apartamentos, nos andares superiores. Indústrias de confecção, de renome local e nacional, também nesta rua estão instaladas. É o caso da indústria Rosso e Zanette – da marca Rollyus. No piso térreo comercializa-se o produto e nos pavimentos superiores encontra-se a produção. É forte a presença de mulheres costureiras, trabalhadoras das confecções existentes no local. No início, nos intervalos e no final do horário de trabalho, percebemos suas presenças através do ir e vir diário pelo passeio público da rua. A rua Henrique Lage apresenta hoje uma função mais homogênea. Porém, não era assim no início do século, quando apresentava uma heterogeneidade de usos e funções. Naquela época funcionava nesta rua uma cooperativa agrícola – a segunda do município, e seus sobrados eram de uso exclusivo de seus proprietários, uma vez que estes residiam no piso superior e no térreo exerciam o seu trabalho, através do comércio de tecidos, roupas e armarinhos. Já na segunda metade deste mesmo século, se faz importante descrever a presença do comércio atacadista no contexto urbano da rua. Destacamos o atacadista Althoff – que originou hoje a rede de supermercados com o mesmo nome. Também foi nesta

rua que no final da década de setenta um comerciante local explode um prédio de três pavimentos, matando treze pessoas, conforme relata MILANEZ (1991:146),

[...] Uma violenta e estrondosa explosão ouvida a vários quilômetros de distância, sacudiu a população de nossa cidade, na madrugada do dia 29 de março de 1978, destruindo um prédio de três pavimentos da Rua Henrique Laje com inúmeras famílias que moravam no mesmo, causando a morte de treze pessoas. A explosão, seguida de incêndio, foi causada por sete botijões de gás, um tambor de duzentos litros de gasolina e algumas latas de tiner. O objetivo do incêndio seria o de receber o valor da apólice de seguros do prédio, que era de aproximadamente sete milhões de cruzeiros. Comentava-se na época, que o proprietário do prédio não vinha atravessando uma fase das mais promissoras em seus negócios, e o incêndio criminoso, para receber o seguro, seria a solução mais adequada para resolver o seu problema financeiro. Conforme os autos do processo, o horrendo crime foi idealizado e praticado por Raul de Oliveira, proprietário do prédio [...]

Na esquina da rua Henrique Lage com a rua João Pessoa, foi iniciado um edifício de onze pavimentos, mas que nunca foi concluído. E este prédio semi-acabado está assim, nestas condições, desde o início da década de setenta, caracterizando-se como forte presença na paisagem da rua. O edifício é de propriedade de um médico cardiologista da cidade, e por ser de um médico com esta especialidade, este monumento inacabado é chamado pela população de “Edifício do Coração”. Sua estrutura de concreto à mostra denota uma fisionomia de coisa abandonada. Nos traz à memória o desleixo da fiscalização municipal e a falta de consideração e conscientização de seu proprietário com respeito à beleza da obra no contexto da paisagem urbana. Alguns de nossos entrevistados relatam que a obra não foi concluída por falta de recursos financeiros, ou pelo fato de que sua estrutura tenha sofrido danos irreparáveis no episódio da explosão do prédio em frente, ou ainda que por não satisfazer os índices urbanísticos da área, a obra foi embargada pelo poder público municipal. O fato é que a população local corre sérios riscos, uma vez que a estrutura de concreto – à mostra – vem sofrendo a ação do tempo dia após dia.

Através das figuras 21 (p. 122) e 21A (p. 123), percebemos que na praça Nereu Ramos, existem referenciais que se fizeram importantes em determinada época da história, pois foram representativos para a população desta

mesma época – uma vez que expressam, de uma forma ou de outra, a cultura, a arquitetura, o culto religioso, o zelo e a ordem. Notamos a presença do rio Criciúma, cortando as ruas Cel. Marcos Rovaris, Rui Barbosa, Seis de Janeiro, Cons. João Zanette e Padre Pedro Baldoncini. Observa-se ao lado da Igreja São José – hoje Catedral, a presença do Coreto. Do outro lado da Igreja, ficava localizada a Rádio Difusora, mais conhecida como “DIFA”. A estátua do Mineiro – bem no centro da praça Nereu Ramos – e ao lado desta uma praça menor – de forma triangular – era a Praça da Bandeira, onde atualmente está a referida estátua. Porém, o local não é mais chamado de Praça da Bandeira, e sim Jardim Etelvina Luz, fazendo parte integrante do contexto paisagístico da praça Nereu Ramos. Em frente a Praça da Bandeira, o Cine Rovaris – importante para a população, pois era o entretenimento principal dos mais jovens, sendo que atualmente funcionam no mesmo local as Lojas Colombo. Ao lado do cinema – o Café São Paulo – ponto importante para as trocas sociais. Também a Prefeitura Municipal se fazia presente junto à praça Nereu Ramos – hoje no mesmo local está instalada a CODEPLA. E na esquina desta praça com a rua Cel. Pedro Benedet, no início de formação da vila, estava localizada a “bodega” do Sr. Pietro Benedet, posteriormente – conforme planta estrutura urbana década de setenta – era o Banco INCO (Banco da Indústria e Comércio – da família Bornhausen). Atualmente, ali se localiza o escritório central do Grupo Santos Guglielmi – Carbonífera Metropolitana. É um prédio de acabamento requintado, em três pavimentos, revestido de granito polido e janelas em vidro temperado fumê. Foi usado também pelo escritório da CSN. Primeiro prédio de Criciúma a possuir elevador, é atualmente o único do sul a possuir um heliporto no seu terraço, o qual serve para o helicóptero pousar, quando transporta membros da família Guglielmi, evitando o trânsito caótico do centro da cidade.

Um pouco mais a frente, seguindo pela rua Cel. Pedro Benedet, percebemos o Cine Ópera. Foi a grande novidade em salas de espetáculos que a cidade conheceu. Com capacidade para setecentas pessoas, ficava pequeno ao trazer filmes de sucesso internacional, como o “Dr. Jivago”, que teve que ser apresentado por vários dias, tal era o sucesso da casa e a carência de espetáculos à época na cidade. Recentemente o Cine Ópera foi adquirido pela Igreja

Universal e transformado em estabelecimento de culto daquela igreja. Ao lado do Cine Ópera, havia um sobrado típico da arquitetura italiana, construído no início do século (FIG. 7, p. 39). Neste sobrado funcionava o Sindicato dos Mineiros de Criciúma. Hoje, no mesmo local, foi erguido um grande pavilhão, onde até bem pouco tempo estavam estabelecidas as Lojas HM. Quando estas encerraram suas atividades na cidade, o prédio foi alugado para vários pequenos estabelecimentos comerciais.

Continuando pela mesma rua – em frente à trav. Eng^o. Boa Nova - percebemos um imponente edifício comercial, com um comércio bastante intenso no térreo, e salas comerciais nos andares aéreos. É o Catarina Gaidzinski Trade Center. Prédio de linhas modernas, possui oito pavimentos e apresenta um grande movimento de pessoas saindo e entrando do seu interior. Na esquina da rua Cel. Pedro Benedet com a av. Rui Barbosa, percebe-se o Largo Centenário, que também faz esquina com a rua Marcos Rovaris. E na esquina desta rua com a av. Rui Barbosa está localizado o banco Bradesco. Prédio em linhas modernas, em dois pavimentos – portas largas e grandes, situa-se em um ponto importante, considerando ser uma instituição financeira – no meio do comércio, e ao lado do ir e vir diário das pessoas. Para viabilizar a construção do Bradesco, foi demolido um grande sobrado que pertencia a família Gaidzinski – era onde até o final da década de sessenta estava instalada a Revenda de Automóveis da Marca Chevrolet – JUGASA. Um pouco mais frente, seguindo pela rua Marcos Rovaris, está localizado o edifício COMASA. O primeiro grande edifício da cidade, o COMASA foi construído no início da década de setenta, quando se inicia o processo de verticalização na cidade. Com uso misto (térreo com uso comercial e pavimentos aéreos para uso residencial), destaca-se pelo excessivo número de unidades habitacionais. Possui onze pavimentos em um único bloco. Destacava-se no contexto urbano, pela horizontalidade das outras construções no início daquela década. Nesta mesma rua destaca-se o prédio do banco HSBC-Bamerindus. Situado na esquina com a rua Mal. Deodoro, o banco HSBC é um prédio plano, bem horizontal, ocupando todo o lote. Arquitetura moderna, com janelas envidraçadas até o piso, e uma platibanda contornando toda a sua linha de marquise. No mesmo local onde está situado este banco, existia, até a década de

setenta, o Posto Soratto de revenda Texaco de combustíveis. Hoje o mesmo posto está situado na Rodovia SC 446, saída de Criciúma para Urussanga.

Na av. Rui Barbosa, onde hoje está localizado o edifício comercial – Centro Empresarial Diomício Freitas – durante muitos anos funcionou a Rádio Eldorado. Esta rádio foi a pioneira em Criciúma. Inaugurada em 1948, deu origem à RCE – Rede de Comunicações Eldorado. (NASPOLINI F^o., 2000:104). Posteriormente, no final da década de setenta, quando da inauguração da TV em Criciúma, a rádio, que pertencia ao grupo Diomício Freitas, foi transferida para o morro Cechinel, ficando anexa ao prédio da TV Eldorado. Hoje está instalada na av. Centenário.

Outra esquina importante na paisagem urbana da cidade é a das ruas Cons. João Zanette e Seis de Janeiro. De um lado desta esquina estava localizada a Praça da Bandeira – hoje Jardim Etelvina Luz, da Praça Nereu Ramos, e dos outros três lados eram os sobrados da S.R.Mampituba, do Café São Paulo e de uma loja de armarinhos. Os três sobrados em estilo “art déco”. Através deste cruzamento de vias e de sua importância no contexto local, a rua Seis de Janeiro caracterizou-se, perpetuando-se na história da cidade. Até o final da década de oitenta, existia na rua Seis de Janeiro o banco Sul Brasileiro – hoje Meridional. A sua frente, durante muito tempo, funcionou o Supermercado Angeloni – que a população chamava de Angeloninho. Foi ali que começou a rede de supermercados do mesmo nome. O mesmo local hoje está fechado, causando um grande desconforto para os comerciantes lindeiros, uma vez que seus proprietários adquiriram várias lojas e prédios extremantes e mantêm todos fechados. Está fechado o Cine Milanez, que foi o segundo cinema a ser construído na cidade e que trazia muito movimento à rua, assim como a Churrascaria OK, tradicional restaurante da “velha guarda” da cidade. O objetivo do Grupo Angeloni talvez seja o de construir uma grande loja. Mas enquanto isso não acontece, a morte do comércio da rua está deixando os comerciantes locais apreensivos. Estudos de abertura da rua para veículos e ponto de ônibus na esquina da rua Mal. Deodoro para aumentar o fluxo de pessoas estão sendo postos em prática.

Na década de trinta é construída a primeira cooperativa agrícola da cidade – Cooperativa Vitória, na esquina da rua Cons. João Zanette com a rua Mal. Floriano Peixoto⁶⁰. Hoje no mesmo local, foi implantado o edifício comercial Dom Diniz, de oito pavimentos. Em frente a este edifício, percebe-se a presença marcante no processo de verticalização do início da década de setenta – o União Turismo Hotel. Construído em meados da década de setenta, o União Turismo Hotel foi um marco para Criciúma. São onze pavimentos que se sobressaem no contexto urbano do centro, uma vez que interrompem a horizontalidade da rua principalmente, e também da “Praça”. Três foram os edifícios que marcaram o processo de verticalização na cidade – o COMASA, e os hotéis União Turismo e Cavaller. O Hotel Cavaller está localizado na rua Anita Garibaldi, próximo à esquina com a rua Henrique Lage. Informações há de que um de seus pilares de sustentação está locado dentro do rio Criciúma, que passa por baixo dele. É um edifício de onze pavimentos, revestido externamente de pastilhas cerâmicas na cor azul e branco. Destaca-se como referencial para a cidade por ser um dos precursores do processo de verticalização iniciado em Criciúma a partir da década de setenta.

Na rua Paulo Marcus⁶¹, esquina com a rua Cons. João Zanette (FIG. 21, p. 122), está localizado o Hotel Brasil. É um prédio de três pavimentos que teve sua construção posterior à metade do século. Toda a rua Cons. João Zanette, assim como a Paulo Marcus – a rua da “estação” – sofreram forte processo de renovação urbana, uma vez que todos os casarios – típicos de arquitetura italiana do início do século – foram demolidos para dar lugar a pequenos prédios e sobrados, satisfazendo a especulação imobiliária da época. Dos prédios inicialmente conhecidos, o maior destaque fica por conta do Café

⁶⁰ Em homenagem ao segundo Presidente da República do Brasil, Floriano Peixoto, a rua recebe este nome (NASPOLINI FILHO, 1997:150).

⁶¹ Em homenagem ao primeiro engenheiro de minas a trabalhar em Criciúma, Paulo Marcus, um romeno de Bucareste. Por ser evangélico, ao falecer, em 1925, o vigário da Igreja Católica proibiu que seu corpo fosse sepultado junto aos outros, no Cemitério Municipal. Desta forma, solucionaram o problema, construindo uma cerca transversal no cemitério, para separar católicos de evangélicos. A Rua Paulo Marcus, com a construção do Terminal Central Urbano, foi transformada em um largo calçadão, ficando anexada a Avenida Centenário (NASPOLINI FILHO, 1997:119).

São Paulo, no início da rua Cons. João Zanette (FIG. 25, p. 137). O Café São Paulo, desde sua construção, no início do século, até hoje, mantém o padrão arquitetônico da época. Inicialmente era um prédio térreo, posteriormente com três pavimentos. Mas sempre mantendo o seu caráter de ponto de trocas sociais, notícias e informações, conforme relata o Sr. Neri Jesuíno da Rosa, ex-prefeito de Criciúma (Vide ANEXO 2),

[...] 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. Fervilhava 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 idéias de tudo [...]



FIGURA 25 – Café São Paulo, no início do Século XX

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

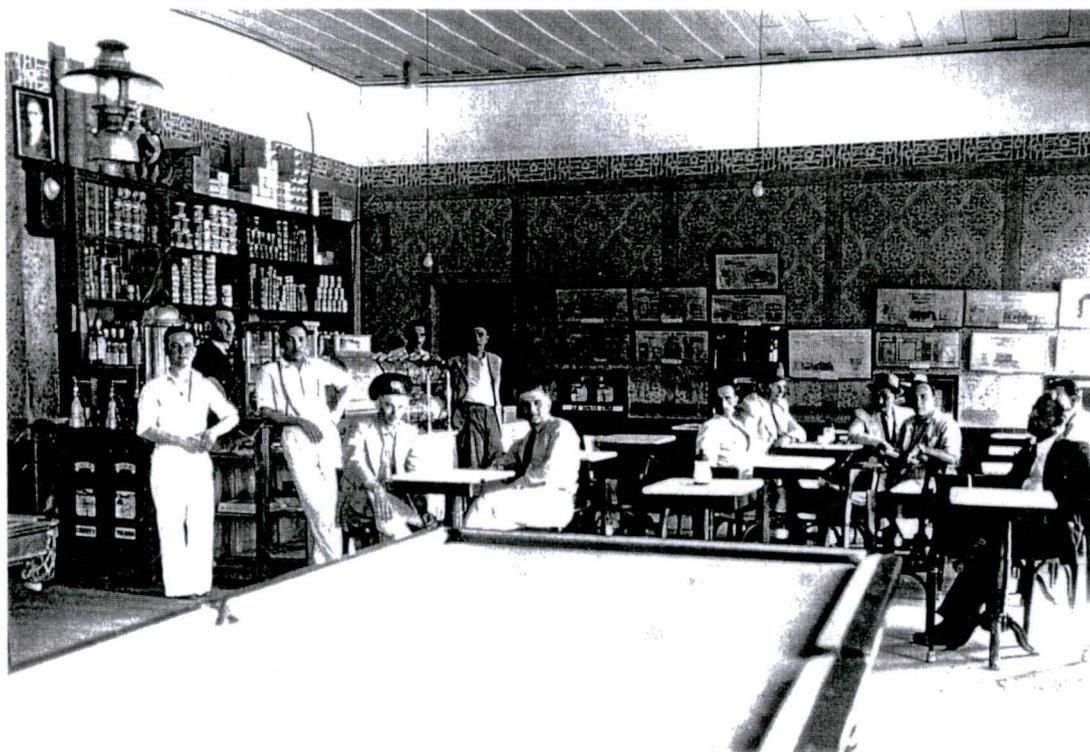


FIGURA 25A – Interior do Café São Paulo, no fim da primeira metade do Século XX⁶²

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

Um outro importante referencial da cidade está localizado na rua Mal. Floriano Peixoto – próximo à esquina com a rua Anita Garibaldi – é o Colégio Estadual Professor Lapagesse. Foi o primeiro colégio de Criciúma, que inicialmente estava localizado na praça Nereu Ramos, no mesmo local onde hoje está a CODEPLA (antiga Prefeitura Municipal). A Galeria Lúcio Cavaller também está localizada nesta rua. Esta galeria é comercial no piso térreo e residencial nos andares aéreos, com várias unidades habitacionais. São quatro pavimentos, distribuídos em

⁶² Da esquerda para a direita: Gabriel Napoleão, Antônio Lodetti (Roleta), de suspensórios (não identificado), de quépi (não identificado), de pé ao fundo (não identificado), de pé ao fundo (não identificado), Abílio Paulo (de gravata sentado ao centro), Osvaldo Sampaio, Heriberto Hülse, Elias Angeloni, Jorge Frydberg e Tuffy Ched. Informações concedidas pelo Arquivo Histórico de Criciúma.

um prédio de aproximadamente oitenta metros de extensão. A Galeria Lúcio Cavaller, popularmente conhecida como “Shopping dos Pobres”, é uma imensa e comprida galeria, que mostra uma desorganização na forma de expor os produtos das pequenas lojas, que de tudo vendem, desde roupas masculinas, femininas e infantis, como fios e lãs e lojas de 1,99. Faz a ligação entre a avenida Centenário e a praça Nereu Ramos, acessando a trav. Padre Pedro Baldoncini. Também é possível acessar o Terminal Urbano Central através de um centro comercial subterrâneo que se localiza sob a avenida Centenário, e que foi construído paralelamente às obras do atual Sistema Integrado de Transportes. Deveu-se a esta obra a demolição da Casa do Agente Ferroviário. Último símbolo da presença da ferrovia no centro de Criciúma, a Casa do Agente Ferroviário foi demolida na calada da noite para viabilizar o Centro Comercial Subterrâneo Lúcio Cavaller (FIG. 26).



FIGURA 26 – Casa do Agente Ferroviário

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

Outros referenciais importantes que podemos destacar no contexto da área central são a CESACA, o antigo Paço Municipal, o antigo Fórum, o Supermercado Angeloni, e a antiga FORAUTO. A CESACA foi a precursora da indústria cerâmica na região. Localizada na esquina das ruas Anita Garibaldi com Araranguá, e em frente à rua São José – limite do centro urbano. Iniciou suas atividades em meados do século, mantendo-se como um forte referencial daquela área, assim como foi a principal causa do processo de expansão da cidade no lado oeste. Atualmente esta indústria está com suas atividades paralisadas – sem produção – e parte de seu patrimônio foi adquirido, recentemente, por uma rede de supermercados.

O Paço Municipal – conhecido como “Prefeitura Velha” – está localizado na esquina das ruas Anita Garibaldi com São José. O Poder Público Municipal, anteriormente a este endereço, funcionava na praça Nereu Ramos – onde hoje é a CODEPLA - até a década de sessenta. A partir desta data, foi transferido para a esquina destas ruas, e manteve-se ali instalado até o início da década de oitenta, quando foi transferido mais uma vez para o local atual, no bairro Santa Bárbara. O uso da “Prefeitura Velha” hoje é bastante diversificado. O pavimento térreo serve de ponto de linha de ônibus, trazendo uma parte da massa urbana diariamente. Percebemos ali a presença de várias lojas de camelôs, bares e pequenos restaurantes, assim como entidades municipais de assistência social. Em um pátio externo, onde existia o estacionamento do conjunto, foi instalada recentemente a Feira Livre. No centro do Paço, está localizada uma torre central de seis pavimentos. Nesta torre localiza-se no último pavimento a sede regional da Junta Militar, e em outro estava instalada – até o final do ano 2000 – a AMREC.

Na esquina da av. Getúlio Vargas com a rua São José, está localizado o prédio do antigo Fórum Municipal da cidade. É um prédio que foi construído no início da década de setenta e que possui características e linhas arquitetônicas modernas. Grandes vãos com pé direito duplo. Exploração de estruturas balanceadas, tipo marquises e balcões, assim como escadas emoldurando os vários acessos. Grandes aberturas com exploração de longos painéis de vidros. Percebe-se que a monumentalidade do prédio, impondo-se na paisagem da rua, já

se encontra com problemas de espaço físico – incluindo estacionamentos – uma vez que com o crescimento da cidade, novas Varas foram acrescentadas às já existentes. Com isso, o espaço físico interno ficou muito prejudicado, gerando desconforto para seus usuários. Para resolver este problema, foi construído um novo fórum no Bairro Milanese, próximo ao Paço Municipal. O prédio do antigo Fórum Municipal é um forte referencial para a cidade. Mesmo depois de sua transferência para o novo endereço, este prédio continua tendo esta importante característica, uma vez que sua representatividade no contexto urbano se faz pela sua monumentalidade e não pelo seu uso.

Os moradores dos bairros Centro, Cruzeiro do Sul e Pio Correa já estão acostumados ao ir e vir diário, quando se dirigem ao supermercado Angeloni da esquina das ruas Mal. Deodoro com Felipe Schmidt (esta rua e a rua Hercílio Luz são uma única via, cuja troca de nomes acontece neste cruzamento viário). Possui uma área de loja de tamanho médio, e pode ser considerado aquele estabelecimento do gênero que a população criciumentense mais frequenta. Sendo assim, percebe-se ser um forte referencial para a cidade, tanto pela sua localização como pela quantidade de pessoas que do centro urbano o utilizam.

Finalizando os nossos relatos, levantamos um último referencial da área central, que acreditamos ser de importância regional – é a FORAUTO. A revenda de automóveis da marca FORD esteve instalada na esquina das ruas Cel. Marcos Rovaris com Mal. Deodoro até o início da década de setenta. Posteriormente, foi transferida para a mesma rua – Cel. Marcos Rovaris – porém um pouco mais à frente. No período em que esteve instalada nesta esquina, foi um forte referencial para a cidade. Hoje a FORAUTO está instalada na av. Centenário, no Bairro Próspera – próximo ao Criciúma Shopping Center.

2.3.3 Repartições públicas e de assistência

São serviços que se destacam no contexto urbano do centro. Trazem um grande volume de pessoas para esta área da cidade, sendo que estas pessoas circulam pela principal área comercial – a “Praça” – onde estão localizadas estes órgãos públicos. Percebemos que a maioria das pessoas que procuram assistência dirigem-se para o PAM/INSS⁶³ – Posto de Assistência Médica do Instituto Nacional de Seguridade Social – localizado na Rua João Pessoa⁶⁴. O prédio do INSS apresenta uma edificação de três pavimentos, com uma arquitetura que lhe é característica. Um hall de entrada muito bem iluminado – janelas altas, e um pé direito duplo, que nos dá a sensação de coisa moderna. E isto ele bem representa na sua tipologia. Projetado por um arquiteto carioca, o seu modernismo é ainda mais característico quando percebemos o pavimento intermediário formando um extenso mezanino. O primeiro que se tem notícia na cidade. Na rua São José, esquina com a rua Henrique Lodetti, existe um outro prédio do INSS, construído no início da década de oitenta, para possibilitar uma maior assistência à população, pois o prédio antigo estava carente de espaço físico. O INSS é uma repartição pública Federal – do Ministério da Previdência – que visa atender a pessoas de todos os níveis sociais.

Ainda na rua João Pessoa, e ao lado do prédio do INSS, está localizada a Receita Federal. O prédio da Receita Federal é de dois pavimentos, construído no início da década de cinquenta, com características e linhas arquitetônicas retas e acabamento externo com revestimento granilhar. Mais à frente, seguindo na mesma rua, onde em meados da década de setenta existia um sobrado de três pavimentos, o qual abrigava o Presídio Municipal, hoje funciona o DETRAN. Prédios térreos, em dois blocos, construídos no centro do extenso lote. No revestimento externo

⁶³ O INSS velho é assim chamado pela população, porque no início da década de oitenta, foi construído um outro prédio, com a mesma finalidade, na Rua São José. É o INSS novo.

⁶⁴ A rua recebe este nome em homenagem ao paraibano João Pessoa, que foi Ministro do Supremo Tribunal Militar em 1920. Foi assassinado em 1930, e sua morte fez eclodir a Revolução de 30. (NASPOLINI FILHO, 1997:153).

apresenta cerâmica bege, portas e janelas altas e grandes, com extensos corredores de circulação internamente. Ao seu redor, o estacionamento de veículos, sendo possível circular em todo o seu entorno. A sua frente e ao seu lado prolifera um grande número de despachantes e auto-escolas.

Percebemos através da figura 21 (p. 122), que o Poder Público Municipal se fazia presente no centro urbano e estava localizado na praça Nereu Ramos – em seu segundo endereço – onde hoje está instalada a CODEPLA (FIG. 7, p. 39). Posteriormente – no final da década de sessenta - a prefeitura mudou-se para o Paço Municipal da esquina das ruas Anita Garibaldi com São José.

Consideramos ser importante ressaltar a presença do Colégio Estadual Professor Lapagesse. É uma escola pública de primeiro e segundo graus, atualmente localizada na rua Mal. Floriano Peixoto – próxima à esquina desta rua com a rua Anita Garibaldi. Esta escola foi a primeira da cidade, sendo seu primeiro endereço – na Praça Nereu Ramos – no mesmo local onde posteriormente veio a se instalar o Poder Público Municipal. Em seu endereço atual, consta que no final de 1940 (MILANEZ, 1991:233) tenha sido inaugurado este novo prédio – onde hoje está instalado. É um prédio térreo, em vários blocos, constituindo-se em um grande elemento na paisagem e na fisionomia da rua na qual está inserido.

Na rua Cel. Pedro Benedet, ao lado de onde hoje funciona a Igreja Universal do Reino de Deus, estava localizado o Sindicato dos Mineiros, conforme podemos perceber através da figura 21 (p. 122). O Sindicato dos Mineiros caracterizou-se no contexto urbano da cidade como forte instrumento de lutas e conquistas desta classe operária. Em Criciúma, sempre houve muitos embates entre patrões e empregados, gerando movimentos grevistas e manifestações de protestos que marcaram a cidade ao nível regional, estadual e nacional. O prédio deste sindicato foi um marco na paisagem da rua, pois esta classe de operários sempre foi muito representativa e este marco se dava através do movimento de operários que por ali circulavam. Atualmente, na cidade,

existem dois Sindicatos dos Mineiros – um no centro e outro no distrito de Rio Maina – sendo que o central está localizado na av. Getúlio Vargas, externamente ao centro urbano.

Um outro elemento de forte presença nesta rua era o DNPM. Inicialmente era propriedade do Ministério da Agricultura, passando posteriormente a ser proprietário do prédio o Ministério de Minas e Energia. Este departamento tem como data de instalação em Criciúma o ano de 1941 – data da construção do conjunto arquitetônico que inclui o prédio central em dois blocos e mais oito residências construídas para alojar os técnicos e profissionais que para a cidade se transferiram no período de 1943 à 1945, quando era chefe do escritório de Criciúma o Eng^o. Aníbal Alves Bastos. Com esta instalação, foi criada e aprovada em 1953 e subordinada diretamente à presidência da República a Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional – CEPCAN. A partir de 1960, esta comissão passa a ser chamada de CPCAN – Comissão do Plano do Carvão Nacional, quando passa a ser subordinada ao Ministério das Minas e Energia. A partir de 1971, a CPCAN foi absorvida pelo CNP – Conselho Nacional do Petróleo, sendo criado o Serviço de Combustíveis Sólidos – SCS, que passou a dirigir os destinos do carvão mineral. (MILANEZ, 1991:183). Consta que a água encanada na cidade foi instalada pelo DNPM, como forma de atender aos reclames da população devido ao intenso movimento carbonífero no solo cricumense, o que acarretou a poluição dos mananciais hídricos. O consumo da água era um serviço oferecido de forma gratuita à população (MILANEZ, 1991:189). Com uma arquitetura em estilo neoclássico, o prédio do DNPM abriga hoje a FCC. É um prédio imponente no contexto e na paisagem da rua, representando a solidez dos anos de mineração (FIG. 23, p.127).

A agência dos Correios esteve localizada na rua Santo Antônio, em frente à Casa Paroquial, até o início da década de setenta. Era um prédio baixo – térreo – de estilo eclético, com duas portas altas e grandes na entrada. Com o crescimento da cidade e a instalação de aparelho de telex, a agência necessitou de mais espaço físico. Sendo assim, no início da década de setenta (MILANEZ, 1991:203), foi inaugurado o novo prédio dos Correios, na av. Getúlio Vargas,

onde se encontra atualmente. É um prédio tipo sobrado – em dois pavimentos – com estilo arquitetônico tipo moderno. Apresenta pilares externos na sua fachada frontal, várias janelas e uma platibanda que contorna toda a frente, marcando o limite do gabarito. Esta linha superior de platibanda contorna o telhado, sendo que este fica escondido atrás da platibanda. A entrada principal é marcada com uma grande marquise que se projeta para a frente, dando abrigo aos clientes.

Na praça Nereu Ramos, defronte à Catedral, do outro lado da praça, está localizada a CODEPLA. Esta companhia é uma representação do Poder Público Municipal. Sua atividade principal é o trabalho desenvolvido na área do planejamento urbano, projetos de prédios públicos e de urbanismo, gerenciamento do transporte coletivo, de sinalização viária e do trânsito urbano municipal. O prédio atual da CODEPLA foi construído para abrigar a Prefeitura Municipal – sendo este o segundo endereço do Poder Público no Município – o primeiro endereço foi na mesma praça, no local onde hoje está instalado o estabelecimento comercial Foto Zappellini. Posteriormente, quando a sede do Poder Público de Criciúma transferiu-se para o novo Paço Municipal das ruas Anita Garibaldi e São José – a partir do final da década de sessenta – o prédio da atual CODEPLA serviu como sede e administração central da Fundação Universitária de Criciúma – FUCRI, hoje UNESC. Um outro uso teve este prédio, sendo o mais assimilado e aceito pela população cricumense. Foi quando na primeira administração do prefeito Altair Guidi – 1977 a 1983, o sobrado da praça Nereu Ramos foi transformado na Casa da Cultura Prof^a. Neuza Nunes Vieira. E como “Casa da Cultura” ele é lembrado ainda hoje. A população não conseguiu assimilar o uso deste prédio pelo atual inquilino, uma vez que quando perguntamos: onde se localiza a CODEPLA? Ouvimos a resposta: a CODEPLA está localizada lá na Casa da Cultura.

Outras repartições públicas estão localizadas no centro urbano. Neste sentido, percebemos a presença da CELESC – Centrais Elétricas do Estado de Santa Catarina, na rua Lauro Muller e a TELESC – Telecomunicações do Estado de Santa Catarina, na esquina da av. Getúlio Vargas com a rua Lauro Muller. O PROCON – na rua João Pessoa. O IPESC – Instituto de Previdência do Estado de

Santa Catarina, ao lado do Correio – na av. Getúlio Vargas. Também as agências bancárias: Banco do Brasil – na av. Getúlio Vargas esquina com a rua Lauro Muller; Caixa Econômica Federal, na rua Santo Antônio; uma das agências do BESC na av. Getúlio Vargas esquina com a rua Santo Antônio; o BANRISUL – Banco do Estado do Rio Grande do Sul, localizado na rua Cel. Pedro Benedet; o BADESC – Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina, localizado na rua João Pessoa e o BANESPA – Banco do Estado de São Paulo, na av. Rui Barbosa.

2.3.4 As Praças da área central

Imponentes na paisagem e caracterizadas como forte referencial, existem outras áreas inseridas no contexto do centro da cidade de Criciúma – são as praças. Desta forma, destacamos a presença das três existentes – Nereu Ramos, do Congresso e dos Imigrantes.

A Praça dos Imigrantes⁶⁵ está localizada no centro de um cruzamento de três ruas: a rua Seis de Janeiro, a Marechal Deodoro e a Tiradentes (FIG. 27, p. 147). É a menor de todas. De forma triangular, a sua maior significância no contexto urbano do centro vem do fato de possuir um monumento que representa a primeira mó – pedras em formato circular, utilizadas pelos colonos imigrantes para moer o milho, que era cultivado na região, e fazer a farinha de milho. A polenta, feita com farinha de milho, era o prato principal dos italianos. Esta praça foi inaugurada em 1966 (PIMENTEL, 1977:15).

⁶⁵ Em homenagem àqueles que, vindos de outros países, ajudaram a colonizar e/ou fazer o progresso de Criciúma. (NASPOLINI FILHO, 1997:98).

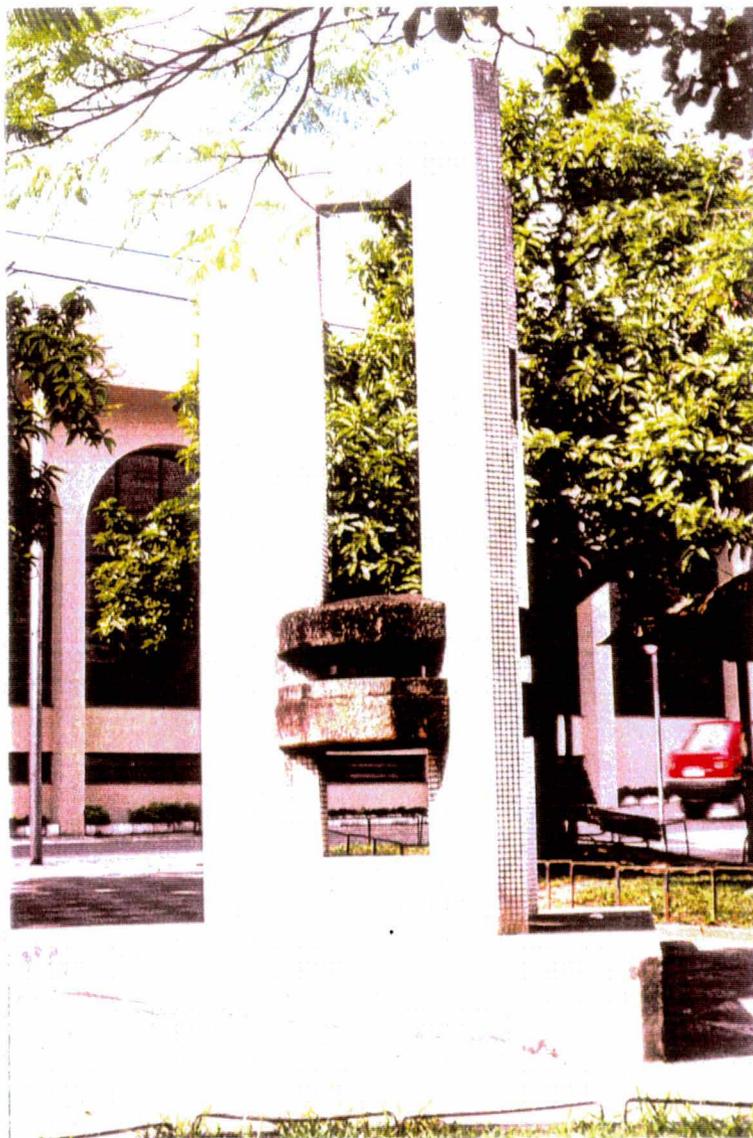


FIGURA 27 – Praça do Imigrante, Monumento à Primeira Mó

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

A Praça do Congresso⁶⁶ foi inaugurada em 1970 pelo então Prefeito Ruy Hülse⁶⁷. Localizada em uma área que se encontra atualmente em um forte processo de verticalização, as poucas residências existentes são muito disputadas

⁶⁶ Em homenagem ao Congresso Eucarístico Diocesano, realizado em Criciúma, no ano de 1946, e no mesmo local, a praça recebe este nome (NASPOLINI FILHO, 1997: 65).

⁶⁷ Fonte: Entrevista pessoal com o Sr. Ruy Hülse, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2.

pelas construtoras. Este fato provoca um alto valor do metro quadrado do solo (FIG. 11, p. 68). Conseqüentemente, aumenta consideravelmente o valor de venda do metro quadrado construído. Neste sentido, percebemos uma segregação quanto ao poder aquisitivo dos moradores da vizinhança, uma vez que a área tornou-se a mais elitizada do centro urbano (FIG. 24A, p. 129).

Devido à carência de áreas de lazer, a Praça do Congresso é atualmente a melhor que existe na cidade. As caminhadas pela manhã ou no final da tarde, os brinquedos infantis e a caixa de areia, o lago de tartarugas e peixes, conferem-lhe um recanto para momentos de lazer e entretenimento para toda a família. Aliado às frondosas árvores e um belo jardim, a segurança sempre presente, pessoas de várias partes da cidade para lá se deslocam. Principalmente nos finais de semana e feriados, é comum a presença de vários casais de namorados passeando/caminhando pelo jardim. Quinzenalmente, acontece nesta praça, junto à rua Barão do Rio Branco, a “feira de domingo – espaço criativo”. As pessoas que confeccionam artesanalmente objetos, pequenos utensílios domésticos, trabalhos artísticos, assim como revistas, livros e CDs usados, têm nesta feira a possibilidade de comercializá-los.

As praças são caracterizadas como espaços únicos de lazer, entretenimento e para prática das trocas sociais. Quanto ao uso elas diferenciam-se entre si. Uma é mais comercial, outra só de passagem, e outra mais para o lazer. No nosso caso, caracterizamos a Praça dos Imigrantes como sendo só de passagem, a do Congresso como de lazer e a Nereu Ramos como comercial.

A praça Nereu Ramos é o “epicentro” da cidade. Com suas características que remontam ao início do século, quando da ocupação físico-espacial da Vila de São José de Cresciúma, esta praça representa toda uma vida para a cidade de Criciúma. É o maior ponto de representação comercial, cultural, político, social e religioso. É ali que são realizadas as maiores trocas sociais, pois é na praça Nereu Ramos que, por ser a primeira, existe uma maior estrutura a nível de organização espacial e equipamentos urbanos. Seu desenho ainda é o mesmo do início do século, quando a praça era cercada para impedir a entrada de animais que poriam em risco a sua beleza e o seu paisagismo.

A Nereu Ramos passou por processos de renovação, similares ao que acontece na cidade nos vários anos da história. A começar pela demolição do coreto que ficava ao lado da igreja (FIG. 20, p. 108). Posteriormente, foi erguido um monumento ao mineiro⁶⁸ para homenagear o trabalhador da mineração e a “riqueza do subsolo”. Este monumento traz as inscrições: “*Cresciúma aos homens do carvão. 1913-1946*”. O ano de 1913 representa a descoberta do carvão em solo criciumense, e o de 1946 o ano da inauguração do monumento, coincidentemente ao evento do Congresso Eucarístico Diocesano. Para este congresso a Catedral também sofreu modificações e ampliações. As laterais foram anexadas ao corpo principal da igreja, assim como o grande alpendre, na frente da mesma (FIG. 6B, p. 36 e 6C, p. 37). No início da década de setenta, o monumento ao mineiro foi destruído para dar lugar a uma fonte luminosa (FIG. 28) (Vide ANEXO 7). Atualmente a estátua do mineiro está assentada no Jardim Etelvina Luz – antiga praça da Bandeira – anexo à praça Nereu Ramos (FIG. 25, p. 137).



FIGURA 28 – Fonte luminosa da praça Nereu Ramos
Fonte: Arquivo Histórico Municipal

⁶⁸ Vide Figura da Capa.

No final da década de setenta, outras modificações ocorreram na praça Nereu Ramos. Inicia-se o processo de fechamento e do acesso de veículos na área lindeira à praça – nas ruas João Pessoa, Padre Pedro Baldoncini, Cons. João Zanette, Seis de Janeiro e todo o entorno da Nereu Ramos (FIG. 29). Com o objetivo de humanizar o centro, a revitalização da praça não foi inicialmente aceita pelos comerciantes, preocupados com falta de consumidores, uma vez que afastaria os automóveis das suas portas. Mas o que aconteceu foi justamente o contrário – aumentou o número de pessoas a circular na área central. Segundo um de nossos entrevistados – o Sr. Altair Guidi, ex-prefeito municipal (vide ANEXO 2) – o objetivo maior de tal obra era aumentar as trocas sociais na área central, como podemos perceber em alguns de seus relatos, os quais os transcrevemos abaixo:

[...] O calçadão é onde você encontra as pessoas. Ali deve ser caracterizado como o lugar do homem. Pois o que é mais importante é a pessoa. Lá fora é o veículo [...]. O objetivo de fazer os calçadões, era fazer com que os criciumenses viessem para o centro conversar mais. Eu me lembro que antigamente, a gente cumprimentava as pessoas nas ruas. Então os calçadões foram criados para trazer de volta este lado gostoso de antigamente [...]



FIGURA 29 – Rua João Pessoa, praça Nereu Ramos e trav. Padre Pedro Baldoncini
Fonte: Arquivo Histórico Municipal



FIGURA 29A – Implantação do Calçadão – av. Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos
Fonte: Arquivo Histórico Municipal



FIGURA 29B – Implantação do Calçadão – praça Nereu Ramos
Fonte: Arquivo Histórico Municipal



FIGURA 29C – Implantação do Calçadão – av. Getúlio Vargas e praça Nereu Ramos

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

No início da década de noventa, foi iniciado o radical e polêmico calçadão da av. Getúlio Vargas. Radical por isolar definitivamente a praça da circulação de veículos, impossibilitando o fluxo no sentido noroeste/sudeste e vice-versa. Polêmico por não ser aceito cem por cento pela população, gerando controvérsias e discussões – foi ou não foi a melhor alternativa? Observamos que a circulação de veículos ficou muito mais dificultada. E por Criciúma não possuir um traçado urbano hierárquico, o trânsito realmente congestiona nos horários de pico. Estudos criteriosos devem ser iniciados, monitorando a circulação de veículos e de pedestres de uma forma macro – Criciúma como pólo regional do sul do estado – para que se consiga diagnosticar a melhor solução; pois muitas opiniões técnicas ainda convergem para a reabertura deste trecho do calçadão – o que para nós seria a decisão mais acertada .

A praça Nereu Ramos sempre exerceu um certo fascínio sobre os moradores de Criciúma. Ir à praça significava dispor de toda a estrutura que ela podia oferecer: comércio, culto religioso, manifestações culturais e artísticas, atos públicos e políticos, assim como as trocas sociais. Estes aspectos remontam ao tempo do Café São Paulo, do Cine Rovaris e da Praça da Bandeira⁶⁹, ao lado da praça Nereu Ramos.

A estrutura central está hoje em muito alterada, mas quanto ao uso da praça Nereu Ramos ainda percebemos algumas características que nos remetem ao início do século. O Café São Paulo e o Café Rio ainda fazem parte da paisagem. No Café São Paulo são os mais velhos, aposentados que mais o utilizam. Já no Café Rio, do outro lado da praça, é o pessoal da meia idade e jovens. Entre os dois cafés atualmente existe o Shopping Della Giustina, com praça de alimentação, dois cinemas e um forte comércio. Antigamente – ao lado de onde hoje está localizado o Shopping – existia o Cine Rovaris (no local desta casa de cinema hoje está estabelecida a Casa Colombo). Em frente ao Shopping, e ao lado do Jardim Etelvina Luz, foi construída uma Choparia, conhecida pela população como “Choparia da Praça”. E é neste local entre os dois cafés, em frente ao shopping e a “Choparia da Praça”, que se estabelecem as maiores trocas sociais da cidade de Criciúma, principalmente aos sábados pela manhã. Ali os políticos fazem a sua campanha no corpo a corpo. Os artesãos expõem o artesanato por eles produzido. Manifestações de protestos e culturais, assim como shows artísticos sempre é ali que acontecem, tendo o sábado de manhã como o auge do acontecimento. A Casa da Cultura/CODEPLA⁷⁰ serve de apoio aos eventos. Representa o Poder Público Municipal presente na praça.

⁶⁹ Em entrevista com Sr. Mário Sônego, o mesmo nos conta que na sua juventude, os moços iam ao cinema no Cine Rovaris, e depois da sessão, ficavam conversando na Praça da Bandeira. Hoje é denominado de Jardim Etelvina Luz.

⁷⁰ No local onde existia o primeiro colégio de Criciúma, o Colégio Professor Lapagesse, foi construído no início da década de quarenta, o prédio da Prefeitura. No final da década de sessenta o poder público municipal, mudou-se para o Paço da rua São José/Anita Garibaldi. Neste mesma época, foi fundada a FUCRI, que passou a utilizar o antigo prédio da Prefeitura, na Praça Nereu Ramos. No início da década de oitenta, a Casa da Cultura é criada, e realiza eventos culturais e artísticos na praça, funcionando no antigo prédio da Prefeitura Municipal de Criciúma. Posteriormente, no final da década de noventa, a Casa da Cultura foi transferida para a FCC, na Rua Cel. Pedro Benedet, e o ex-prédio da Prefeitura recebe novo inquilino – a CODEPLA. Porém a população criciumense não assimilou esta última troca de inquilinos, e continua a chamar o prédio pelo nome de Casa da Cultura, renegando ao nome CODEPLA.

As obras de urbanização executadas na “Praça” a partir do final da década de setenta originaram uma obsolescência em decorrência dessas obras. Não houve uma degradação propriamente dita, mas a ausência de trânsito noturno de veículos aliada à falta de segurança neste horário gerou enorme preocupação entre comerciantes e transeuntes. Algumas agências bancárias foram transferidas da área para possibilitar um maior uso do calçadão, pois o atendimento bancário encerra o expediente – impreterivelmente – às dezesseis horas. A vida noturna na “Praça” ficou prejudicada, sem dúvida nenhuma. Porém, durante o dia, a segurança das pessoas, no ir e vir, longe dos automóveis, ficou muito melhor. As trocas sociais foram intensificadas com os calçadões. Esta obsolescência trouxe, entretanto, uma expansão do centro urbano para além da “Praça”, pois houve um deslocamento populacional para áreas mais distantes. Da mesma forma, as pessoas passaram a usar mais o centro, originando um acréscimo do espaço comercial.

2.3.5 Os limites da área central

Podemos ainda analisar outras ruas, que são aquelas que limitam o centro urbano – ou seja, o perímetro viário central da cidade. É no limite do centro urbano que percebemos a circulação de transporte coletivo, assim como a circulação de automóveis é facilitada, uma vez que são estas ruas que permitem o giro – sempre em um único sentido – em torno de toda a “Praça” e no próprio centro urbano. Estas ruas são: Mal. Deodoro, Hercílio Luz, São José, Anita Garibaldi e av. Centenário/Paulo Marcus.

A rua Mal. Deodoro⁷¹ já aparece no traçado viário da cidade a partir do final da década de trinta, como podemos perceber na figura 7 (p. 39). Inicia-se no cruzamento com a av. Centenário/Paulo Marcus e termina na esquina com as ruas Cel. Pedro Benedet, Hercílio Luz e Felipe Schmidt. Possui largura e comprimento médios, ou seja, dezoito e seiscentos metros respectivamente. Seu

⁷¹ Em homenagem ao Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, a rua recebe este nome em 1967. Proclamador da República e primeiro Presidente Brasileiro, nascido no Estado de Alagoas. (NASPOLINI FILHO, 1997:75).

traçado na malha é no sentido sul/norte, apresentando uma topografia regularmente plana. Percebemos através da figura 13 (p. 74), que a rua apresenta um comércio de média e baixa intensidade em toda a sua extensão. Diferentemente, no final da mesma rua, observamos uma zona de alta intensidade, provocada pela circulação de pessoas que se deslocam no sentido centro/hospital São José, e vice-versa - farmácias, óticas e a grande área de loja do supermercado Angeloni. Quanto ao valor dos solos, toda a extensão da rua está inserida em uma única faixa de valoração – R\$ 251,00/m² a R\$ 300,00/m² (FIG. 11, p. 68). Sua função é essencialmente comercial, caracterizada pela heterogeneidade dessas funções. Notamos a presença de instituições financeiras - Banco Real/ABN AMRO Bank e HSBC Bamerindus – sendo que o Banco Real apresenta uma arquitetura moderna que lembra os traços do neoclássico, o que destoa dos prédios lindeiros – sobrados e lojas de pequeno porte, tipo chaveiro, açougue e oficina de consertos. Na esquina desta rua com a av. Rui Barbosa, tempos atrás estava localizado o supermercado do SESI. Hoje ali está localizado um estabelecimento comercial de móveis e objetos para o lar. A sua frente, o posto de combustíveis Amboni, da marca Esso. Do outro lado da rua, o Edifício Quintino Padoin. Com oito pavimentos – sendo o térreo comercial, o Edifício Quintino Padoin foi construído no mesmo local onde estava localizado um importante restaurante da cidade: a Churrascaria Castelinho, de propriedade do Sr. Antônio Milioli. A sua frente a casa de materiais de construção Campos e Búrigo, tradicional na cidade. Mais à frente, ao lado da loja Bergman e Cechinel, existe um sobrado da primeira metade do século, que resiste à especulação imobiliária. Com linhas “art déco”, suas funções e usos são essencialmente comerciais. Na esquina com a rua Cel. Marcos Rovaris, está localizado o Banco HSBC Bamerindus. A sua frente o tradicional Hotel Roma, da família Soratto. Um pouco mais à frente, encontramos o Soratur Hotel, e a sua frente um edifício de apartamentos, de seis pavimentos, sendo o térreo comercial. Recentemente construído pela Construtora Cavaller, no mesmo local estava situada a residência da família Vante Rovaris. Defronte à rua Martinho Acácio Gomes, estava localizada a indústria de carrocerias Becker. Porém com o crescimento da cidade, esta empresa transferiu-se para o bairro Pinheirinho. Este local hoje é de

propriedade das empresas JUGASA. Ao lado da JUGASA, residia a família Margotti. Uma casa de madeira em duas águas, onde era comum ver o casal de idosos sentados na varanda, em frente à casa. Hoje, no mesmo local, há um terreno baldio, onde a JUGASA estoca veículos novos e usados. Na curva da rua Mal. Deodoro, encontramos a única indústria pesada localizada na área central. É a MECRIL, das famílias Búrigo (Elói e Mário). Vários conflitos entre a empresa e a população local aconteceram. Muitas multas foram expedidas pelos órgãos competentes – FATMA e PMC/SMA – para que fossem reduzidos o barulho e fumaça. Muita coisa melhorou, mas ainda é um problema para os moradores próximos. O ideal seria a total transferência da empresa para uma área de uso compatível – tipo distrito industrial. E disto seus proprietários têm consciência e estão providenciando. Ao lado da MECRIL, já na esquina com a rua Felipe Schmidt, localiza-se o supermercado Angeloni. Tradicional na cidade, este supermercado atende as classes média e alta, que residem nos bairros Centro, Cruzeiro do Sul e Pio Corrêa⁷².

A esquina onde termina a rua Mal. Deodoro é uma esquina diferente das outras por apresentar cinco aproximações viárias. De um lado localiza-se o Supermercado Angeloni, entre as ruas Felipe Schmidt e Mal. Deodoro. Do outro, o posto de combustíveis Rosso – da marca Shell, entre as ruas Mal. Deodoro e Cel. Pedro Benedet. Na frente deste posto de combustíveis, entre as ruas Cel. Pedro Benedet e Hercílio Luz, existe um sobrado com o térreo comercial e o superior residencial. Do outro lado da rua, entre as ruas Hercílio Luz e Cel. Pedro Benedet, está situada uma funerária. E a sua frente, entre as ruas Cel. Pedro Benedet e Felipe Schmidt, existe um outro prédio com uso comercial no térreo e uso residencial nos dois andares superiores. As ruas Hercílio Luz e Felipe Schmidt caracterizam-se por serem uma única via. Porém, é neste ponto que ocorre a mudança dos nomes, assim como é neste ponto que se inicia a rua

⁷² Esta loja foi construída em cima de um afluente do Rio Criciúma. Coisa comum acontecer na cidade, onde as margens do rio não são preservadas, o que provoca fortes alagamentos nas tempestades de verão, provocados pelo sufocamento do rio. Este problema de alagamentos do rio Criciúma, consequência da ocupação das suas margens, já havia sido levantado desde o Plano Urbanístico de 1954, quando havia um projeto de avenida lindeira ao rio, com objetivo de facilitar o sistema viário e preservar as suas margens contra a especulação imobiliária – evitando os alagamentos.

Hercílio Luz⁷³. Esta rua está sofrendo atualmente um forte processo de renovação urbana, pois as residências unifamiliares estão sendo demolidas para em seu lugar serem construídos edifícios de até dezesseis pavimentos. Os já existentes possuem no máximo oito pavimentos e são usados para fins residenciais, na sua maioria. É uma das poucas ruas de nossa área de estudo que apresenta forte declividade, acentuando-se no seu final. Do início da rua até o seu término – no Bairro Lote Seis – são 1.200,00m aproximadamente de comprimento, sendo que apresenta um traçado na malha no sentido sudeste/noroeste. Seu uso é basicamente residencial, apresentando alguns serviços esporadicamente. Quanto ao valor do solo – assim como a rua Mal. Deodoro – segue o mesmo valor constante do limite do centro urbano. Na esquina com a rua Santo Antônio, localiza-se o Edifício Galeria Bastos. Pertencendo à família Gaidzinski/Bastos, seu uso térreo é comercial e andares superiores residencial, sendo que cada pavimento é uma unidade habitacional de um dos filhos do proprietário. Possui seis pavimentos. De arquitetura moderna, destaca-se na paisagem da rua pela sua imponência.

Iniciado o aclave natural da rua, observamos à esquerda o Edifício Vila Real, construído no final da década de oitenta pela empresa BBS, foi marco importante no processo de verticalização desta rua. Um pouco mais acima, na esquina com a Rua Lauro Muller, encontra-se a Promotora Pública. Uma casa construída no início da década de sessenta, projetada pelo arquiteto Fernando Carneiro, serviu de residência para a família Balthazar durante mais de trinta anos. Em frente a esta casa ainda reside o Sr. Adamastor Rocha. Comerciante, proprietário de farmácia, foi conhecido como um bom aviador nos tempos do campo de pouso do bairro São Luiz. Muitas histórias ele tem para contar. Da esquina da rua Lauro Muller até a rua São José, a rua Hercílio Luz continua acentuando cada vez mais a inclinação e o seu aclave. No cruzamento com a rua São José estava localizado até meados do ano 2000, o Primeiro Distrito Policial de Criciúma. A casa que é propriedade da família Cechinel, possui uma arquitetura de linhas retas, com muitos terraços e balcões, assim como grandes vãos internos. Deste ponto, descendo a rua

⁷³ Em homenagem a Hercílio Pedro Luz, a rua recebe este nome em 1954. Foi governador do nosso estado por duas vezes. É natural de Florianópolis. Engenheiro civil, foi senador por duas vezes. Casou-se com Etelvina Luz. (NASPOLINI FILHO. 1997:113).

São José⁷⁴ no sentido nordeste/sudoeste, as características de uso e funções se assemelham à rua Hercílio Luz: residências unifamiliares, prédios multifamiliares, renovação urbana crescente e residências alterando o uso de residencial para comercial/serviços. Quando chegamos no cruzamento desta rua com a av. Getúlio Vargas, notamos a forte presença do Fórum Municipal. A rua São José é uma rua de relativa homogeneidade de usos e funções. À medida que nos distanciamos de sua parte mais alta, ou seja, a esquina com a rua Hercílio Luz, o uso residencial – que é bem homogêneo - vai se diluindo, e começa a aparecer já próximo ao antigo Fórum, na esquina com a av. Getúlio Vargas, a função comercial e a de serviços: neste ponto é forte a presença de escritórios de advogados – o que caracteriza uma outra zona homogênea. Prédios de dois, três, quatro a oito pavimentos são ocupados por estes profissionais liberais. Suas especializações são as mais diversas. Um pouco mais à frente, próximo ao cruzamento com a rua João Pessoa, os serviços de despachantes e escolas de trânsito são encontrados um ao lado do outro. A proximidade com o DETRAN altera a homogeneidade que se verificava até então, uma vez que a proximidade com o INSS provoca uma diversificação de usos e funções.

Na esquina da trav. Henrique Lodetti, foi construído o INSS, o qual a população o chama de INSS Novo. É um prédio de quatro pavimentos, construído no início da década de oitenta, revestido externamente com pastilhas cerâmicas. Reparamos neste ponto o forte comércio de roupas e confecções produzidas na região e que se espalha pela rua Henrique Lage, atingem toda a trav. Henrique Lodetti e chegam até a rua São José, em frente ao INSS Novo.

Em frente ao INSS, existe um conjunto arquitetônico geminado, composto de dois sobrados e dois prédios térreos. De um lado é usado como floricultura e bar, e de outro como loja de móveis usados e de boate de garotas de programa. Este prédio foi usado como matadouro de animais⁷⁵ em Criciúma,

⁷⁴ Em homenagem ao santo da Igreja Católica Romana, São José, a rua recebe este nome em 1937. É padroeiro da cidade. (NASPOLINI FILHO, 1997:184).

⁷⁵ O primeiro matadouro de Criciúma, estava localizado nos fundos da cooperativa agrícola, situada entre a Rua Henrique Lage e Miguel Giacca. A bem pouco tempo atrás, no mesmo local estava estabelecido a Casa União Comercial. (Entrevista com Sr. Mário Sônego). O segundo matadouro de Criciúma foi localizado no bairro Vera Cruz, nas proximidades do clube (Entrevista com Sr. Carlos Lacombe).

tendo sido desativado no início da década de setenta. Ao lado do antigo matadouro, foi construído o Paço Municipal no final da década de sessenta. Porém, o Poder Público Municipal, a partir de 1980, foi transferido para o bairro Santa Bárbara. O uso do antigo Paço hoje é heterogêneo e conflitante: feira livre, camelôs, bares e pequenos restaurantes, pontos de ônibus e pequenas repartições públicas. É junto ao Paço Municipal que encontramos a função comercial mais forte – de alta intensidade – originada pela intensa presença de pessoas e pela grande área de lojas que ali se localizam. No restante da rua observamos um uso mesclado entre o médio e o baixo, referente ao aspecto intensidade. Quanto ao valor do solo, segue a mesma valoração das ruas do limite da área central. Esta rua possui um traçado no sentido nordeste/sudoeste, e uma topografia bastante irregular, acentuando-se nas proximidades da Delegacia de Polícia.

Ainda na mesma rua, mais precisamente na esquina da rua São José com a rua Anita Garibaldi, defronte ao antigo Paço Municipal, está localizada a CESACA. Esta foi a precursora no processo de diversificação industrial da cidade, pois consta que sua fundação data de 1947⁷⁶.

A rua Anita Garibaldi⁷⁷ possui quinze metros de largura e uma função basicamente comercial, mimetizando o comércio da rua Henrique Lage – apresentando, na sua maioria, pequenas lojas de aviamentos e de confecções. A revenda de bebidas Antártica, da família Justi, foi fechada recentemente, ficando

⁷⁶ Através de contato mantido com os Srs. Rubens De Lucca e Rubens Costa, os mesmos passaram as informações referentes ao processo de instalação, no ano de 1947, da Cerâmica Santa Catarina Ltda – CESACA, em Criciúma. O pessoal técnico e mão-de-obra especializada foi contratado junto a Cerâmica Ibituba – INCISA, a primeira do sul do estado. Inicialmente, a CESACA além de produzir azulejos, produzia também louças sanitárias (marcas Rio e Santa Catarina) e louças de mesa (pratos e xícaras). A matéria prima utilizada, além do barro branco abundante na região, existente entre as camadas de carvão, era o pó de pedra. A empresa possuía treze sócios, entre eles os irmãos Gaidzinski, Júlio e Maximiliano (Milo), e o Sr. Jorge Cechinel. A partir de 1957, os sócios vendem a empresa para o Sr. Jorge Cechinel, que passa a administrar 100% da CESACA. O Sr. Milo adquire uma empresa em processo de insolvência em Cocal do Sul e inicia naquele município a produção da Eliane Revestimentos Cerâmicos. No período da administração do prefeito Ruy Hülse (ver Anexo 4), que iniciou em 1966 e finalizou em 1970, a Prefeitura contribuiu com a infra-estrutura para implantação da CECRISA, no bairro Próspera em Criciúma. É o início do processo de diversificação industrial na Região Carbonífera e no município de Criciúma.

⁷⁷ Em homenagem a Ana Ribeiro da Silva (Anita), a rua recebe este nome em 1937. Natural de Laguna-SC, aderiu à Revolução Farroupilha em 1839, unindo-se a Giuseppe Garibaldi, revolucionário italiano, a quem acompanhou ao Uruguai e a Itália (NASPOLINI FILHO, 1997:87).

um grande vazio no espaço urbano da rua. Na esquina com a rua Henrique Lage, o Edifício São Domingos, de quatro pavimentos, é um marco na ocupação espacial da rua. Construído na década de sessenta, este edifício se mantém intacto, com suas características e tipologias arquitetônicas originais. Seguindo pela rua, no sentido noroeste/sudeste, percebemos à esquerda, o rio Criciúma canalizado, servindo de fundos para o comércio da rua Henrique Lage. E à direita, construído sobre o rio, o Hotel Cavaller, que assim como o COMASA e o União Turismo Hotel, foram construídos no início da década de setenta e marcaram o início do processo de verticalização no município (FIG. 30). Deste ponto até a avenida Centenário, o comércio da rua é muito heterogêneo, apresentando algumas funções residenciais isoladas. Os prédios na sua maioria são sobrados de dois pavimentos ou casas térreas.

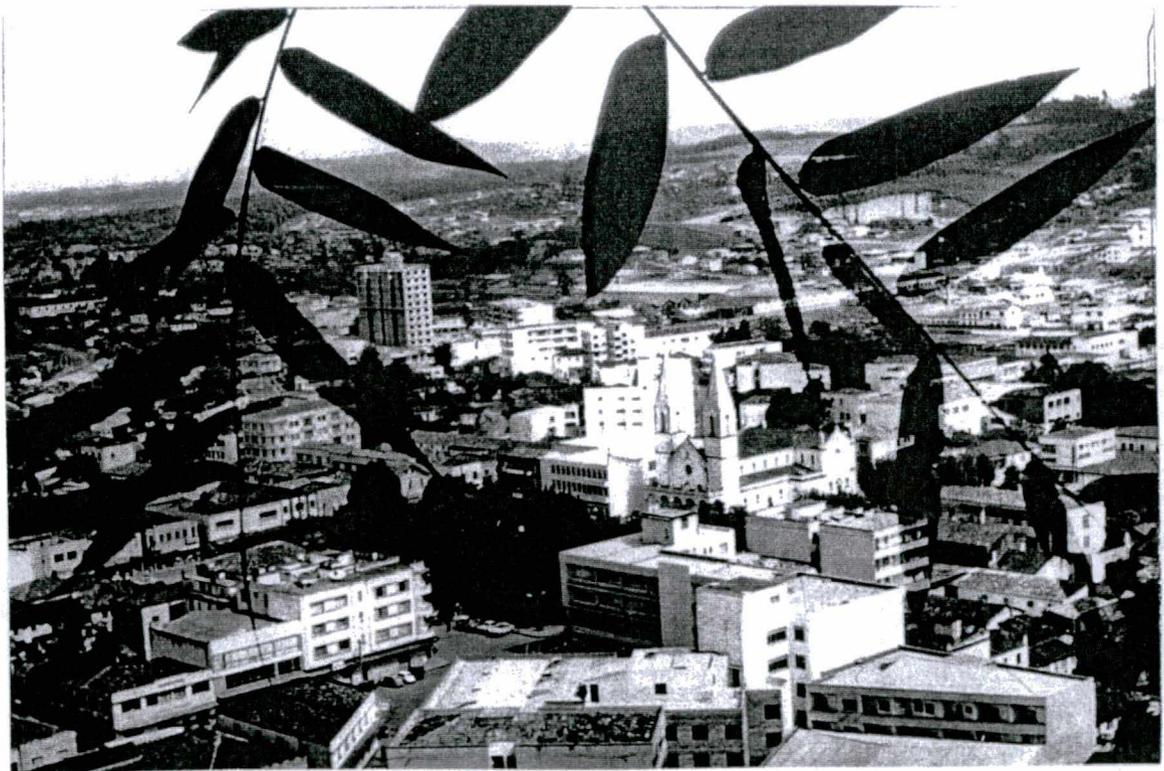


FIGURA 30 – Centro de Criciúma no início da década de 70

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 30A⁷⁸ – Criciúma no final da década de 70

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

O cruzamento da rua Anita Garibaldi com a av. Centenário/Paulo Marcus sempre teve vital importância nos aspectos referentes à formação do sítio urbano. A ligação da rua Anita Garibaldi com a rua Joaquim Nabuco dava-se sob um pontilhão da ferrovia. Este pontilhão permitia a ligação do centro da cidade com os bairros Comerciário e Michel. Margeando a ferrovia, existia uma rua, revestida inicialmente de paralelepípedos, posteriormente de asfalto, que hoje foi transformada em um largo passeio público – um calçadão. E este se estende do cruzamento da rua Anita Garibaldi, e segue lateralmente à av. Centenário, até o cruzamento com a rua Mal. Deodoro – esta rua é a Paulo Marcus. Não consta nenhuma lei de desafetação desta rua. Porém, visualmente é como se ela não mais existisse. É que só se visualiza a av. Centenário. Porém, a rua Paulo Marcus está lá. Ela permitia a circulação de pessoas e veículos de um lado a outro da cidade, no sentido leste/oeste até o final da década de sessenta, quando foi iniciada a retirada da ferrovia, e a implantação da av. Centenário.

⁷⁸ Ao centro e à direita da avenida Centenário, localiza-se o terminal de transporte coletivo; à esquerda o edifício União Turismo Hotel; e um pouco acima deste e mais à esquerda o edifício COMASA. Percebe-se o início do processo de verticalização no bairro Comerciário, localizado acima à direita.



FIGURA 30B⁷⁹ – Criciúma no final do século XX

Fonte: Acervo do autor

O início do trecho da av. Centenário/Paulo Marcus - no cruzamento com a rua Anita Garibaldi – é um trecho desta avenida que é muito pouco percebido pela população. Ali se situa um enorme muro, que é os fundos do Colégio Estadual Professor Lapagesse. Ao lado deste, existe um prédio recentemente construído para atender ao uso comercial de que a rua dispõe. Ao lado está a galeria Lúcio Cavaller, que faz a ligação da av. Centenário⁸⁰ com a rua Mal. Floriano Peixoto e, por extensão, através da trav. Padre Pedro Baldoncini, com a Praça Nereu Ramos. Em frente à galeria Lúcio Cavaller, está localizado o Terminal Urbano Central (FIG. 31, p. 163), junto ao canteiro central da av. Centenário, com o trânsito de veículos nas laterais. No Terminal Urbano Central circulam diariamente cerca de setenta mil pessoas.

⁷⁹ No primeiro plano à direita o bairro Comerciário; ao centro à av. Centenário. Chamamos a atenção para a presença do Terminal Urbano Central junto à av. Centenário, ao centro à esquerda.

⁸⁰ Homenagem ao Centenário de colonização de Criciúma (1880-1980), a avenida recebe este nome em 1978. A av. Centenário corta a cidade, nos sentidos leste/oeste, e foi plantada sobre o antigo leito da EFDTC. NASPOLINI FILHO, 1997:59.



FIGURA 31 – Terminal Urbano Central

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

Os prédios da av. Centenário/Paulo Marcus são de uma aparência decadente. Poucos são aqueles proprietários que se preocupam com o embelezamento das fachadas, mantendo uma reforma regular. Não existe um padrão arquitetônico definido. Usam-se alvenaria de tijolos, com aberturas em esquadrias de alumínio, usando-se na maioria da vezes, na fachada frontal, a platibanda. Existem dois pequenos hotéis nesta rua, utilizados mais como dormitórios e bordéis. Este fato vem a aumentar ainda mais o aspecto de degradação e decadência da rua. Infelizmente estas características se mantêm assim desde a implantação da av. Centenário, quando foi localizado o primeiro terminal urbano nesta área. Notamos que por estar localizada na entrada da cidade esta rua precisaria urgentemente de um projeto ou trabalho de fachadas, assim como, um incentivo a novos usos, revitalizando os prédios existentes, preservando o patrimônio arquitetônico. Este projeto sendo posto em prática irá com certeza inserir novos conceitos e vivências aos usuários, caracterizando uma importante, forte e intensa renovação urbana. Com o cruzamento da av. Centenário/Paulo Marcus com a rua Mal. Deodoro, chegamos ao ponto final da descrição da área central da cidade, definida por nós como o centro urbano, que é o limite de nossa área de estudo.

2.4 Referencial Fotográfico da Cidade

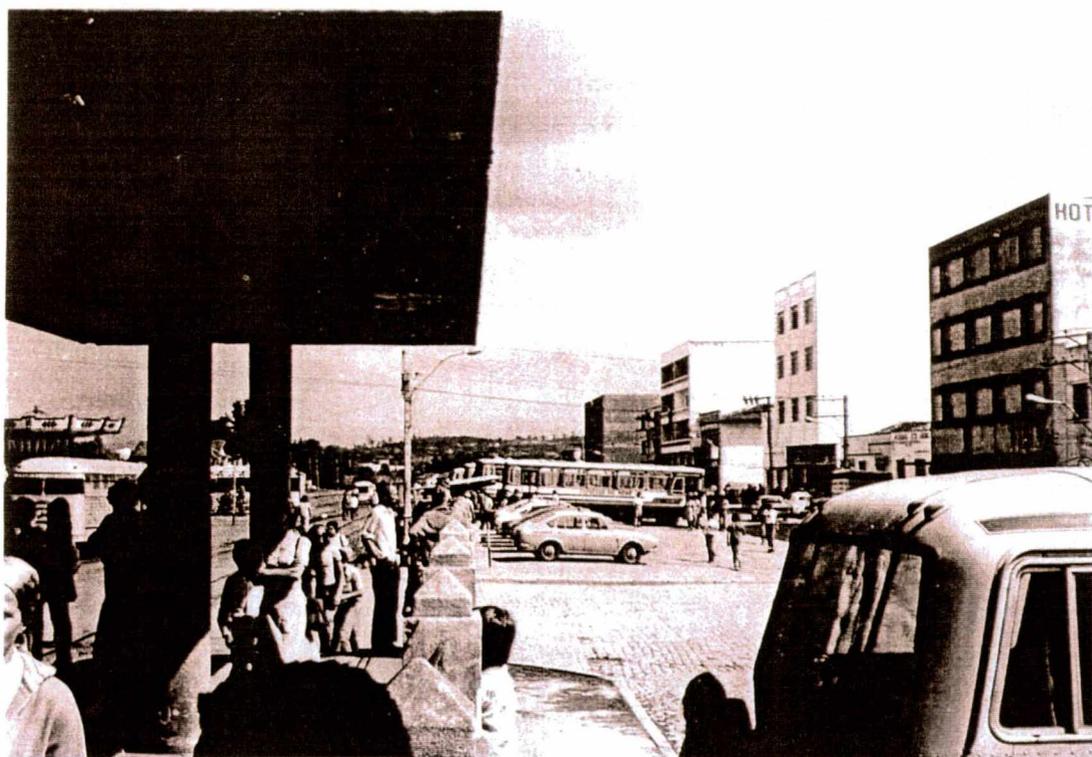


FIGURA 32 – Rua Paulo Marcus e Estação Ferroviária (final da década de 60)
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 32A – Rua Paulo Marcus e av. Centenário
Fonte: Acervo do autor

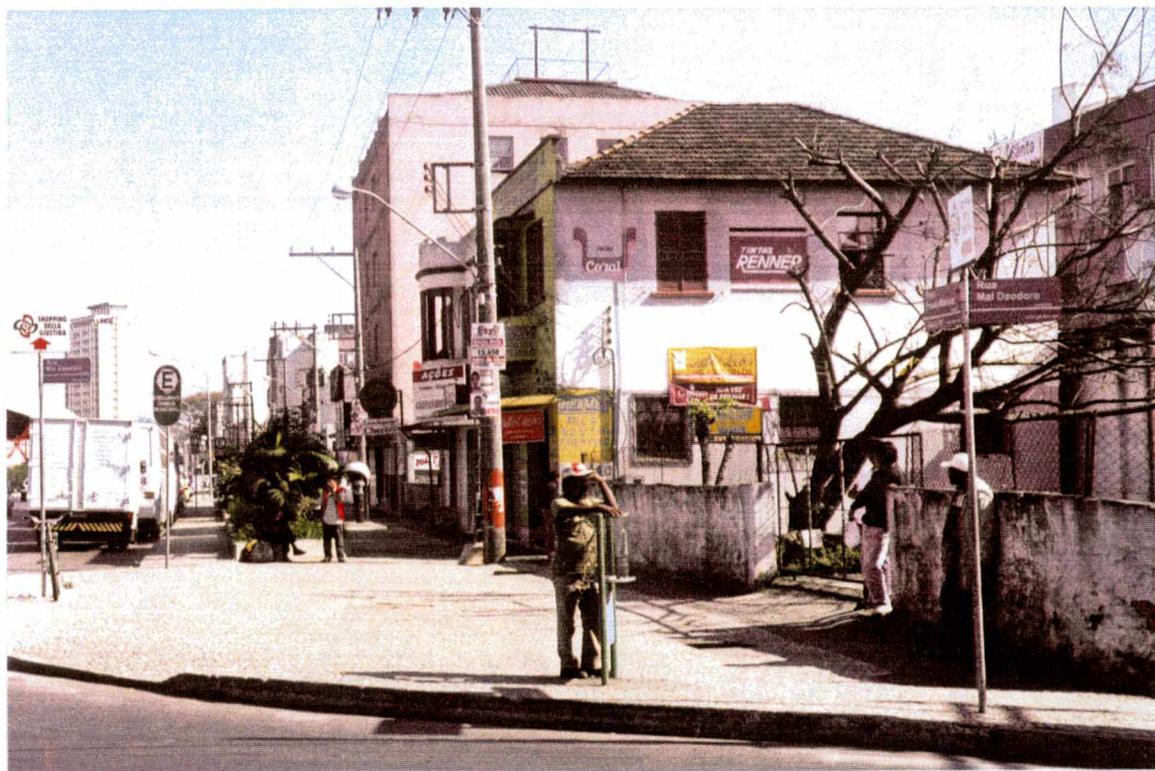


FIGURA 32B – Rua Paulo Marcus esquina com rua Mal. Deodoro
Fonte: Acervo do autor



FIGURA 33 – Rua Henrique Lage no início do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

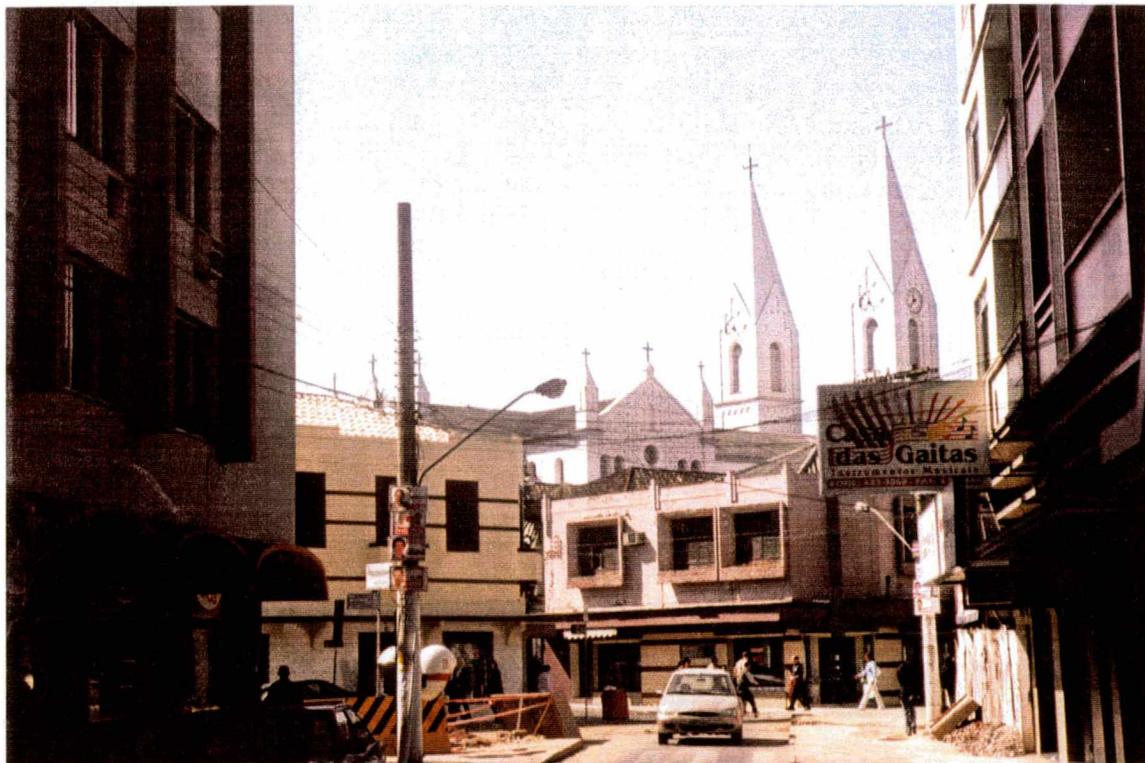


FIGURA 33A – Rua Henrique Lage no final do século XX
Fonte: Acervo do autor

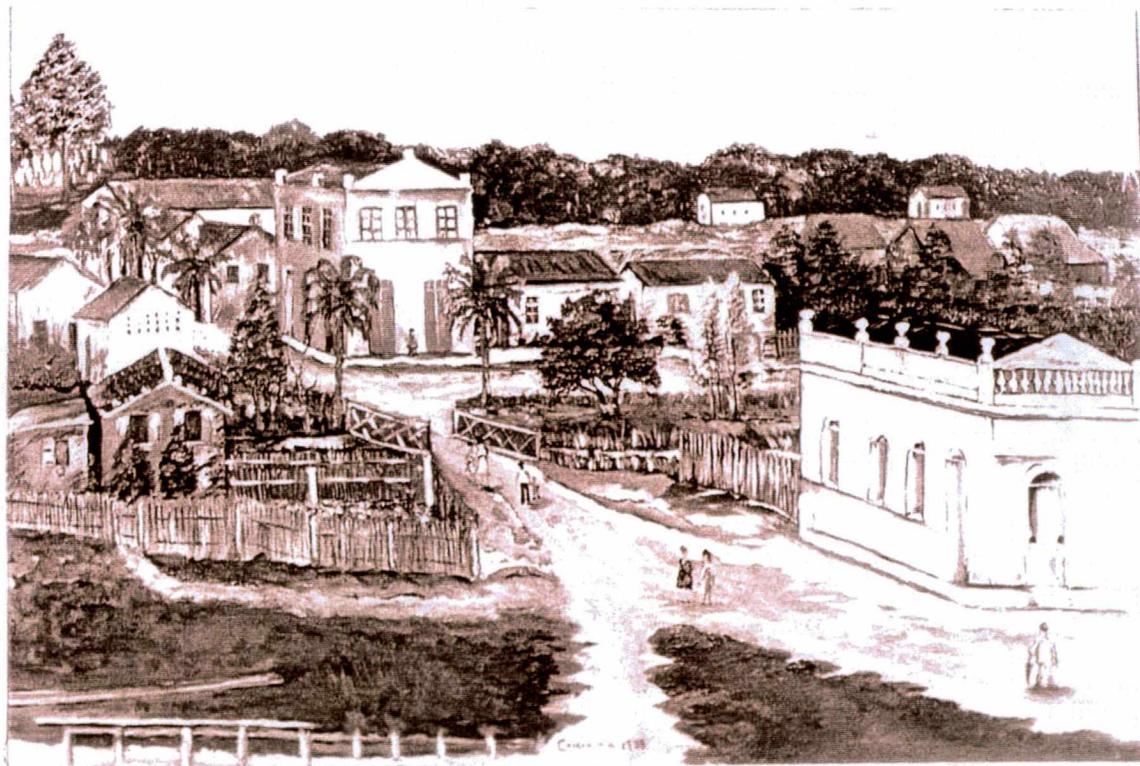


FIGURA 34 – Rua Cons. João Zanette nos primeiros anos do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 34A – Rua Cons. João Zanette, no início do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 34B – Rua Cons. João Zanette na década de 30
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 34C – Rua Cons. João Zanette na metade do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

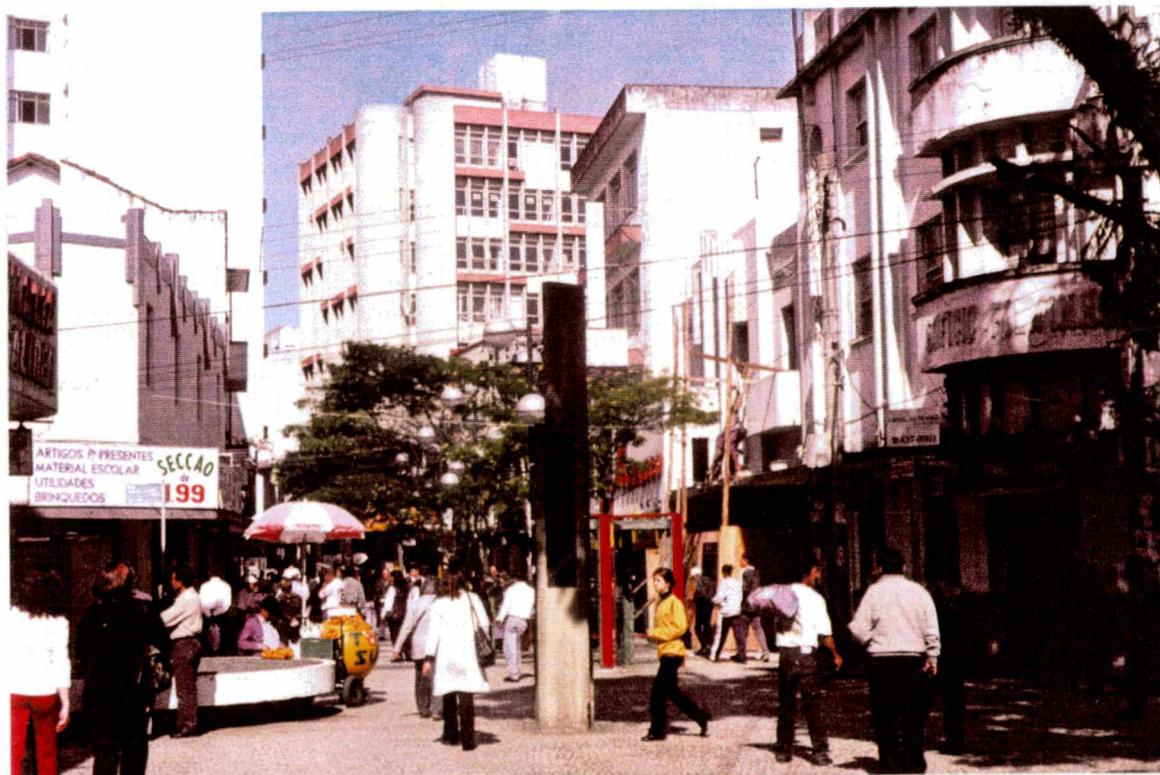


FIGURA 34D – Rua Cons. João Zanette no século XXI (Vista 1)
Fonte: Acervo do autor



FIGURA 34E – Rua Cons. João Zanette no século XXI (Vista 2)
Fonte: Acervo do autor



FIGURA 35 – Rua Anita Garibaldi e av. Centenário
Fonte: Acervo do autor

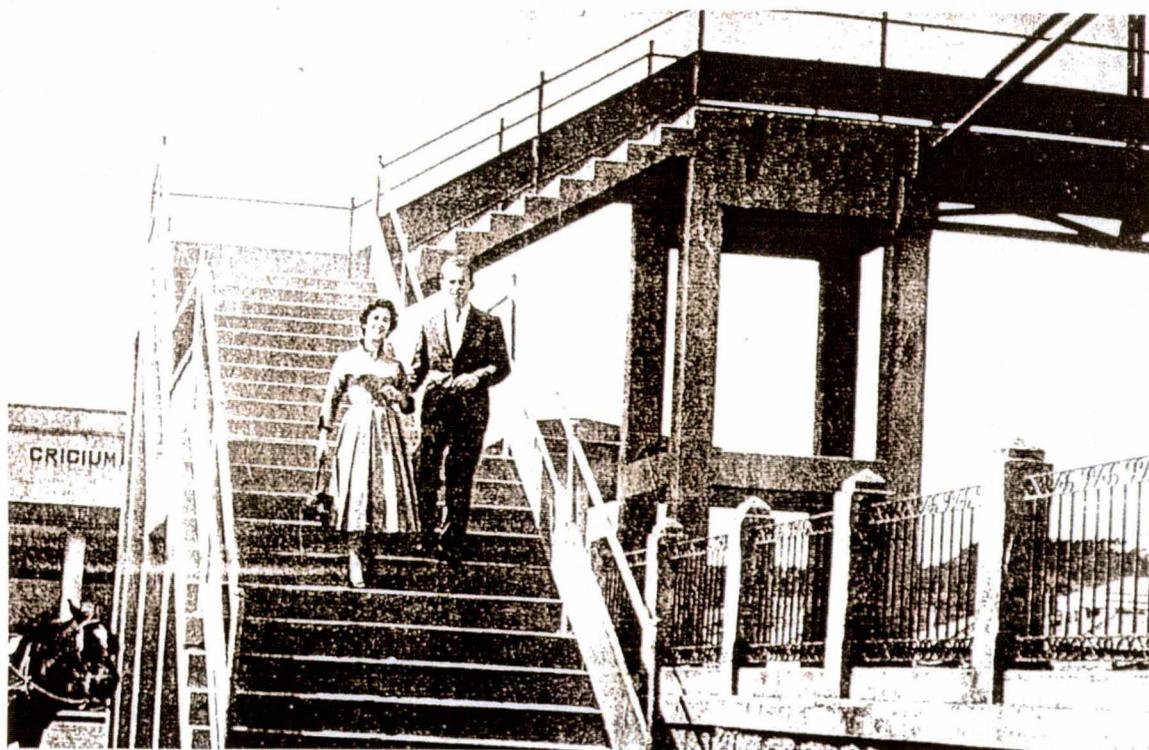


FIGURA 36 – Viaduto (passarela de pedestres), na metade do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

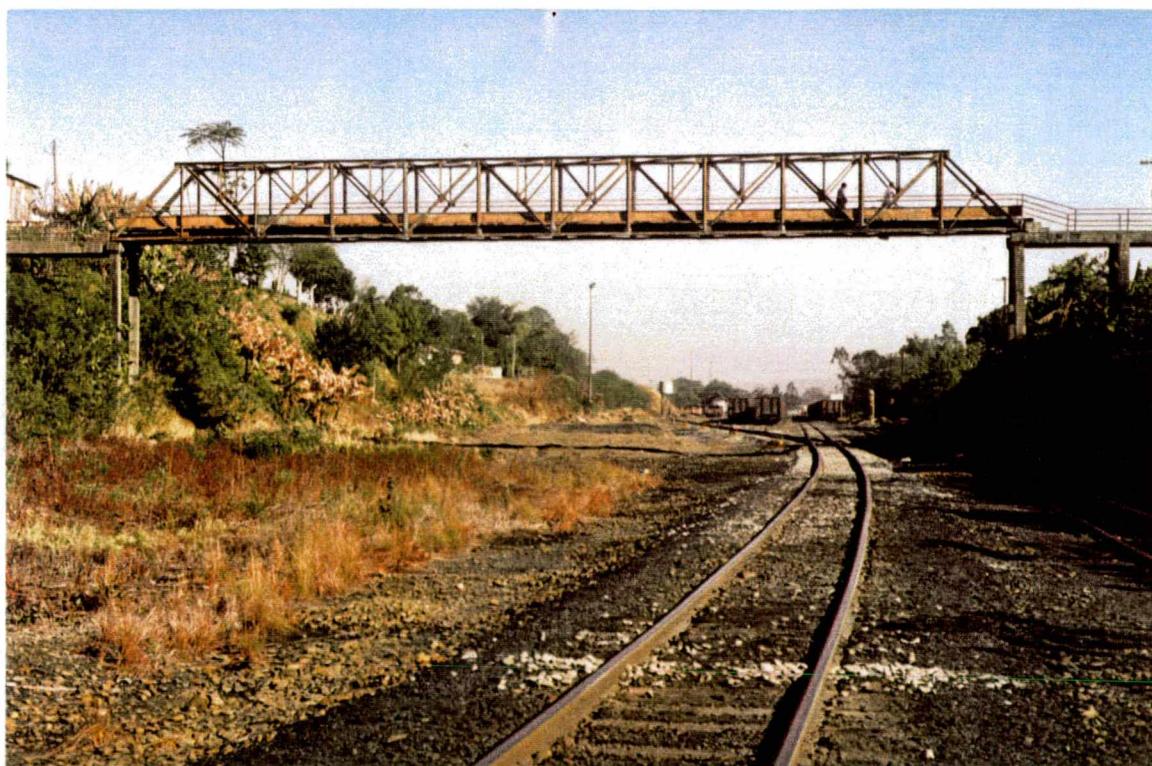


FIGURA 37 – Viaduto interligando os bairros Milaneze e Pinheirinho – século XXI
Fonte: Acervo do autor



FIGURA 38 – Rua Cel. Pedro Benedit no século XXI
Fonte: Acervo do autor



FIGURA 39 – Rua João Pessoa - entre a trav. Padre Pedro Baldoncini e rua Cons. João Zanette - em meados do século XX
Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 40 – Demolição do Coreto da Matriz

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 40A – Demolição da caixa d'água da Estação Ferroviária
(início da década de 70)

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

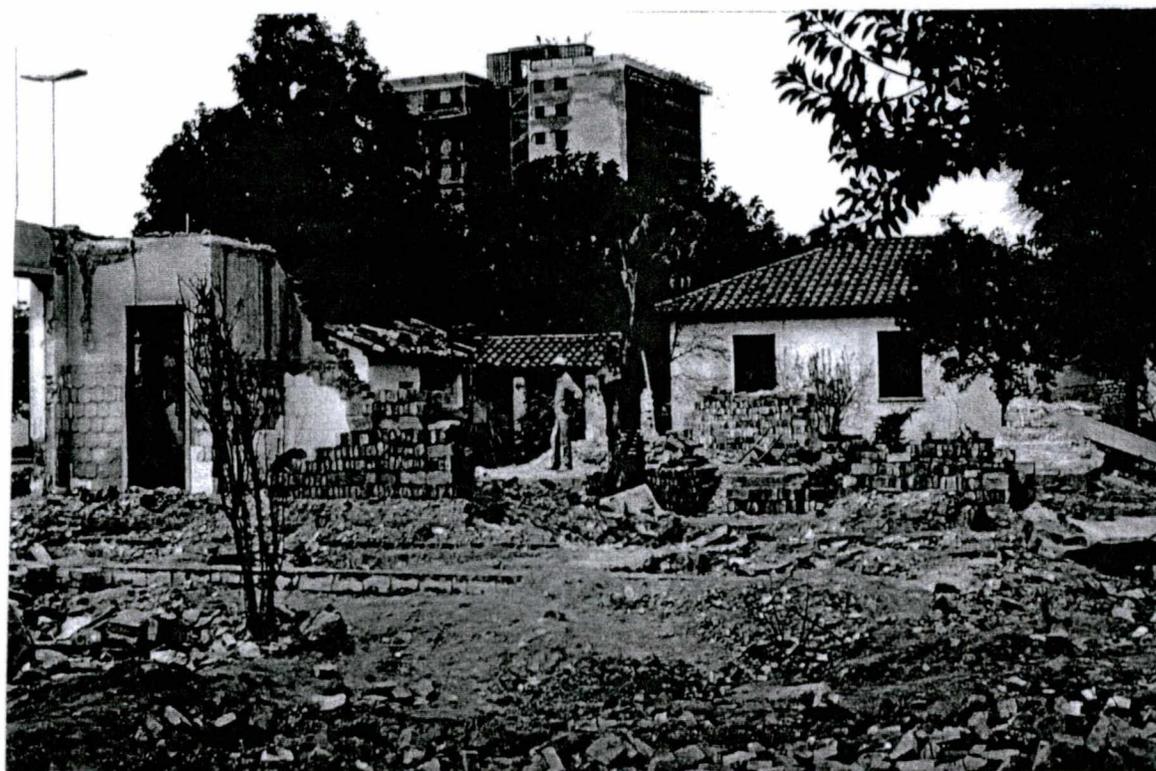


FIGURA 40B – Demolição das casas dos ferroviários (início da década de 70)

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma



FIGURA 40C – Demolição da Igreja Santo Agostinho
no distrito de Rio Maina (década de 80)

Fonte: Arquivo Histórico de Criciúma

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Morando no centro da cidade desde 1938, pude presenciar a vida cotidiana dos cricumenses e a transformação da cidade. Frequentando o Lapagesse, muitos invernos fíamos à escola vendo os poteiros cobertos de geada no centro da cidade. Acontecia as paradas cívicas estudantis de 07 de setembro e 15 de novembro com discursos infundáveis de autoridades, nas manhãs geladas de setembro, e no calor de novembro. E a vida não diferia muito de outros centros urbanos do interior. Trabalho ou escola, grupinhos na praça proseando embaixo da figueira, ou no Café São Paulo depois do almoço. Dominó ou sinuca, durante o descanso entre o turno da manhã e da tarde. Festas religiosas como quermesses beneficentes, organizadas por moças da sociedade. Bailes nos clubes - domingueiras a partir das 16:00 horas - com conjuntos de gaita e pandeiro. Em bailes de coroação da rainha do clube, conjuntos com mais figurantes - de Laguna ou de Tubarão. O cinema e o "footing" na praça Etelvina Luz eram quase que diários, após as sessões cinematográficas. Um dos bons programas era a ida à estação ferroviária - às 18:00 horas - esperar o trem horário, que chegava de Laguna. Jovens participavam de serenatas e retretas em clubes, cantando, declamando e dançando. Até grupos de teatros eram formados para nas férias de julho apresentarem-se. Circos, companhias de teatro mambembe e mágicos hipnotizantes, constantemente se apresentavam na cidade até a década de cinquenta. Futebol assistia-se aos domingos, com os espectadores e espectadoras muito bem trajados. Novelas de rádio eram acompanhadas diariamente tanto as transmissões pela Rádio Nacional, como pela local Eldorado. Procissões e festas religiosas - 19 de março (São José), Sexta-feira santa, Corpus Christi, 4 de dezembro (Santa Bárbara) eram concorridíssimas, onde os mais humildes estreavam suas roupas confeccionadas especialmente para o grande dia.

A praça era o palco de tudo. Festas, comícios, greves, passeatas inflamadas como a de 22 de agosto de 1942, quando o Brasil declarou guerra ao eixo. Até meados de 50, as novas construções eram basicamente cópias de modelos de revistas do centro do país e de Buenos Aires, além daquelas erguidas - típicas do estilo colonial italiano (Sr. Fernando Carneiro - 69 anos).

Este relato de um cidadão criciumense exprime a percepção de um antigo morador e habitante desta cidade, de como era o seu cotidiano e o seu dia-a-dia, assim como os seus vínculos com o ambiente urbano de Criciúma da metade do século XX. Caracteriza um pouco da estrutura que existia inicialmente, e como se davam as trocas sociais e a vida urbana. Apresentamos este relato pessoal, com o objetivo de mostrar aos atuais habitantes da cidade, algumas das transformações ocorridas na "Praça". Acreditamos que estas pessoas sejam capazes de percebê-la, e que possam comparar com a estrutura urbana dos dias atuais.

As principais transformações ocorridas no *centro urbano* de Criciúma, são caracterizadas por um importante período, a saber: percebemos que a partir da década de setenta, se inicia estas mudanças, pois elas são reflexos de políticas nacionais e internacionais, que interferem e interagem neste meio. "*O plano estratégico de desenvolvimento de 1967, que concentra investimentos estatais em infra-estrutura (energia, transporte e comunicações), siderurgia, mineração, habitação, educação, saúde e agricultura*" (PIMENTA, 2000:99). O período do "milagre econômico" é sentido e refletido na região, através de grandes investimentos financeiros estatais no setor produtivo. Em Criciúma, é dado início ao processo de diversidade industrial, quando são implantadas indústrias cerâmicas e de embalagens plásticas, e ao mesmo tempo, concedido incentivos para aumento da produção carbonífera. Com o crescimento da economia local, percebemos reflexos na paisagem urbana. Novas habitações necessitam estar disponíveis para atender este crescimento. Começa a demolição da arquitetura pré-existente e se inicia a verticalidade do ambiente construído. O sistema viário entra em um processo de "estrangulamento", e sem considerar nenhum tipo de estudo ou pesquisa, é retirada a estrutura ferroviária do *centro urbano*, para viabilizar a implantação de uma grande avenida.

Muitas cidades brasileiras, que possuíam equipamentos ferroviários inseridos em seu *centro urbano*, retiraram e transferiram esses equipamentos desta área, uma vez que com a expansão do perímetro urbano, acontecia a incorporação da estrutura ferroviária pela própria expansão urbana. No caso de

Criciúma, esta transferência ocorreu durante a década de setenta. Não percebemos nenhuma resistência ocorrida na época, que pudesse reprovar o referido ato. As entrevistas por nós realizadas foram todas taxativas: *era um processo natural do crescimento da cidade*. Ou ainda: *Criciúma necessitava uma obra daquele porte* (aqui fazendo referência a av. Centenário, que passou a substituir o traçado da ferrovia). Criciúma, que fica então caracterizada como a maior produtora brasileira de carvão mineral (e a capital brasileira do carvão), adota o “slogan”: *carvão, pedra fundamental do progresso*. Sendo que este progresso muitas vezes, era muito nocivo ao meio. Nesta época, o Brasil vivia o período do “milagre econômico” – Brasil, ame-o ou deixe-o. Neste período, o espírito progressista tomou conta de toda a comunidade. A cidade passava por uma fase de crescimento, desenvolvimento e progresso. O carvão e a ferrovia eram a base da economia local, sendo que a ferrovia passou a ser um entrave ao processo de urbanização. E para atender os interesses do capital especulativo, e solucionar um dos problemas viários da cidade, a estrutura ferroviária foi desmontada, e retirada totalmente da paisagem urbana e do cotidiano das pessoas, apesar de existirem estudos para mantê-la ali, junto ao canteiro central da futura avenida, como no caso do plano urbanístico de 1954. Nenhuma reflexão mais profunda foi realizada, a respeito do desaparecimento da ferrovia da paisagem urbana do centro, ou sobre as possibilidades de aproveitamento que os novos espaços poderiam proporcionar. Muito pelo contrário, toda a comunidade foi convidada a realizar o último passeio de trem – “e de graça”. Era a despedida das locomotivas do *centro urbano*. Neste dia faltou espaço nos vagões de passageiros, tamanha era a quantidade de criciumenses que para a estação ferroviária de embarque/desembarque de passageiros se dirigiam. Hoje, conversando com algumas pessoas, percebemos tristeza e nostalgia com a retirada da estrutura ferroviária do centro. Alguns defendem que deveria ser mantida ali, no mesmo local, como forma de preservar a história da ferrovia, da cidade, e a história da sua própria vida. A cultura implantada na cidade era a de que o novo tinha mais importância, mais valor – era mais significativo. Nas entrevistas que realizamos com ex-prefeitos, percebemos opiniões divergentes e até inusitadas. Vejamos a seguir:

A Avenida Centenário, da maneira como foi implantada, continuou rasgando a cidade em duas partes. Como no tempo em que ali existia a ferrovia. Poderiam até ter deixado os trilhos do trem no canteiro central, que não interferiria em nada. Da mesma forma, poderiam ter sido projetadas passagens de níveis diferentes, entre o pedestre e o veículo, o que resolveria outros problemas. Me lembro do tempo que existia, ali onde é hoje o Terminal Urbano Central, uma passagem de nível, tipo passarela para pedestres, que fazia a ligação entre o lado de cima (bairro Comerciário) e o lado de baixo (centro) (Fonte: Entrevista pessoal com o Sr. Altair Guidi, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

A retirada da Ferrovia, teve grande e decisivo impacto na valorização imobiliária e no desenvolvimento dos bairros Comerciário e Michel. Estes se desenvolviam muito lentamente devido ao fato da cidade ser dividida por uma ferrovia. Isto fazia com que a transposição do centro para estes bairros fosse sempre dificultada. Desta forma, este lado da cidade crescia mais lentamente e a valorização dos imóveis destes bairros até então não acontecia. Em matéria de IPTU, o Michel era o de menor preço. Menor que a arrecadação de IPTU da Vila Operária (hoje Bairro Santa Bárbara) (Fonte: Entrevista pessoal com o Sr. Nelson Alexandrino, ex-prefeito de Criciúma – Vide ANEXO 2).

Com esta obra, a cidade mudou bastante na sua estrutura urbana pré-existente. Com a derrubada de todo o patrimônio ferroviário, retira-se do tecido urbano a rua Paulo Marcus. Esta rua fazia a ligação entre as ruas Mal. Deodoro e Anita Garibaldi, delimitando o Centro Urbano. Atualmente, a mesma rua foi “engolida” pela av. Centenário, ficando imperceptível para qualquer observador, mesmo os mais atentos. Após a implantação da av. Centenário, houve uma valorização do solo de uma forma mais intensa, nos bairros Comerciário e Michel. Porém, percebemos que esta avenida continuou a dividir a cidade de Criciúma em duas partes – o lado de cima e o lado de baixo, ou o lado lá e o lado de cá, ou seja, os bairros Comerciário/Michel e o Centro.

Como no *centro urbano* localizam-se as áreas de maior valoração do solo, com mais infra-estruturas e onde as unidades habitacionais verticalizadas têm um melhor acabamento (proximidades da praça do Congresso), as pessoas acreditam que morar no centro é mais nobre – é mais qualidade de vida. Percebemos que o fato do *centro urbano* de Criciúma possuir – em um primeiro plano a função econômica, político-institucional e de decisão, ou ainda comerciais, assistenciais e de serviços – o caracterizam como espaço privilegiado

no contexto urbano desta cidade. O *centro urbano* de Criciúma mantém um equilíbrio entre as funções simbólicas e lúdicas. Isto o caracteriza como espaço central, definindo a sua centralidade. Porém, no momento em que a função econômica predomina sobre as demais, inicia ali um processo de degradação da qualidade de vida. E quando este processo começa, as trocas sociais não interagem, pois com a perda do equilíbrio das funções e da centralidade, a área central perde completamente seu valor de uso.

A cultura do desmonte prossegue em outras direções. No mesmo período da retirada da estrutura ferroviária, inicia o processo de verticalização. É o ambiente construído – privado ou estatal – satisfazendo o interesse do capital especulativo. A oferta de mão de obra sempre crescente da indústria carbonífera, consumia a produção da indústria da construção. Várias residências unifamiliares centenárias, são substituídas por “modernos” edifícios de mais de dez pavimentos. Percebe-se uma inversão no “sky line” da paisagem urbana – da horizontalidade à verticalidade. Criciúma, neste momento, começa a substituir a cidade antiga pela nova – é a construção de cidade sobre cidade. É a aniquilação do ambiente construído, quando a história é deixada em segundo plano, e a memória da cidade e das pessoas são esquecidas. Extingue-se dimensões da vida de muitos cricumenses.

É necessário observar, que a população não teve a oportunidade de se expressar, de manifestar a sua opinião, seja em qualquer assunto referente as interferências, do poder público ou capital privado, sobre o meio urbano. Neste caso, exemplificamos os calçadões: a “Praça” passa por um intenso processo de renovação. Objetiva-se a retirada de veículos automotores da área central – prioriza-se o pedestre. Os comerciantes ficaram temerosos na época. “Como seria o comércio dali para a frente? Os clientes continuariam a frequentar os estabelecimentos comerciais?” Mesmo com todos estes questionamentos, as obras dos calçadões na “Praça” foram iniciadas e concluídas. Hoje, mesmo não sendo ouvidos na época, os comerciantes da “Praça” concluem que estas obras deram ao cricumense um espaço bastante agradável, criando-se novos espaços

simbólicos e lúdicos. Parte do sentido quantitativo do uso do *centro urbano* foi resgatado, com isso as trocas sociais tem-se intensificadas.

Os espaços públicos da “Praça”, mantiveram sua tradicionalidade, até o início da década de oitenta. Os desfiles e as paradas cívicas ainda eram realizadas nas av. Getúlio Vargas/Rui Barbosa. Porém, com a implantação dos calçadões, e da av. Centenário, estes foram transferidos para esta avenida.

Faremos a seguir, algumas sugestões de (re)interferência ao meio urbano, com o propósito de tentar amenizar aquilo que foi retirado da comunidade no passado, de uma forma abrupta. Ao nosso ver, algumas destas interferências ao meio, foi considerada salutar para a comunidade. Porém poderiam ser implantadas de uma forma mais participativa.

Sugerimos a abertura do calçadão da av. Getúlio Vargas, para o fluxo de veículos em um único sentido, e trazer para este espaço público, ou seja, para o *centro urbano*, os desfiles de carnaval e paradas cívicas que hoje são realizadas na av. Centenário. Com isso resgata-se a memória e a história da população, dos tempos do coreto ao lado da Igreja – hoje Catedral.

Da mesma forma, sugerimos o retorno do monumento ao mineiro para o centro da praça Nereu Ramos. Utilizando técnicas e materiais de acabamentos atuais, mas mantendo o seu desenho antigo quando monumento principal da cidade. A estátua do mineiro, ao alto, no centro da Praça Nereu Ramos, representaria quase um século de produção carbonífera em subsolo criciumentense. Mesmo não sendo mais a “capital brasileira do carvão”, uma vez que foram retiradas todas as frentes de trabalho que exploravam o carvão no subsolo do município, Criciúma carece de uma simbologia maior que a caracterize no tempo e no espaço.

Acreditamos que deva ser iniciado um resgate, que priorize a história da cidade, dando-lhe o rumo que lhe seja mais autêntico. Este resgate deve ser iniciado pelo poder Público Municipal, em parceria com entidades representativas da sociedade, assim como a ajuda da UNESCO. Se a estrutura

urbana principal de Criciúma foi desmontada, e com ela o seu principal símbolo, fica difícil para quem a vê (a cidade) agora, perceber que Criciúma tinha (ou teve) um dia alguma identidade que lhe definisse e a caracterizasse, pois todo o seu patrimônio foi destruído, não restando um símbolo forte que a caracterize. Se perguntarmos aos criciumenses qual é a “cara” da sua cidade, com certeza perceberemos que não existe resposta à tal pergunta.

A memória e a história das pessoas na cidade de Criciúma, aliado aos interesses especulativos, é um processo dialético que está longe de ser elucidado, está também longe de ter terminado. Falta vontade política.

O pólo vestuarista das indústrias de confecções, provoca uma virada na economia local, consolidando-se em um primeiro momento, como a base desta economia – através das micro e pequenas empresas domésticas. Hoje, com a entrada do século XXI, grandes indústrias de confecções estão em Criciúma instaladas. Sendo assim, acreditamos que podemos buscar uma nova identidade para a ex-capital brasileira do carvão, através desta nova atividade industrial. Para tanto, se faz necessário investimentos públicos para que o turismo comercial seja valorizado, dando um novo sentido a atividade industrial da cidade, resgatando a sua posição no cenário nacional – dando-lhe a sua identidade.

O planejamento urbano deve ficar atento a estas questões, uma vez que transformações irreversíveis no sítio, são características cotidianas de Criciúma. Acreditamos que a criação urgente de um instituto municipal de planejamento urbano se faz necessária, e que promova e perpetue a sociabilidade no *centro urbano*, valorizando a cultura e os costumes da população, valorizando e resgatando a vida urbana.

É essencial que o Poder Público Municipal, crie vias de circulação para tráfego pesado fora do centro urbano, e que faça uma política voltada aos interesses urbanos, o que fatalmente incluirá a questão turística comercial e de serviços, e que os recursos provenientes desta atividade, sejam realmente dirigidos para resolver a sua problemática, aumentando a sua valorização no espaço urbano.

A nossa pesquisa mostrou que o valor do solo urbano, está demasiadamente concentrado, e demasiadamente elevado. Uma política de desenvolvimento de novas áreas que satisfaça ao capital especulativo imobiliário – Próspera, Pinheirinho, Rio Maina etc. – seria uma alternativa viável, uma vez que estas áreas centrais estão supervalorizadas, por encontrarem-se em processo de saturação comercial.

Creemos que os espaços públicos e privados do *centro urbano*, devam ser mantidos, valorizando o ambiente construído, através de uma política de preservação de todo o conjunto arquitetônico em estilo “art déco” existente ali. Com isso cria-se um ambiente urbano agradável e humanizado, de maneira que venham representar a história da população neste contexto urbano, definindo-se como espaço simbólico e lúdico. Estes aspectos caracterizariam a centralidade urbana da cidade de Criciúma, garantindo-o como espaço de memória, de história, de lazer, de cultura e de arte. Isto para a sociedade seria a sua garantia de realização das trocas sociais intensas, pois para LEFEBVRE (1991:56), **a projeção da sociedade sobre um local, define e caracteriza a cidade.**

BIBLIOGRAFIA

- ARNS, Otilia. Criciúma 1880/1980 – A semente deu bons frutos. Florianópolis: IOESC, 1985.
- AMREC – Associação dos Municípios da Região Carbonífera. PBDEE – Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico Econômico. Criciúma: SDM – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, v. 1, 2 e 3, 1996.
- BEAUD, Michel. Arte da Tese. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1997.
- BELOLLI, Mário. Colonização, Povoamento, Aspectos Econômicos e Sociais de Criciúma - 1880 a 1925. Criciúma: Ed. do Autor, 1996.
- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar – a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- BOSI, Eclea. Memória e Sociedade. São Paulo: EDUSP, 1987.
- CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.
- _____. Cidade, Democracia e Socialismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo César da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- CLAVAL, Paul. A Geografia Urbana. Florianópolis: EDUFSC, 1999.
- CODEPLA. Plano Diretor Urbano de Criciúma. Prefeitura Municipal de Criciúma, 1999.
- COIMBRA, David. Atravessando a Escuridão – Memórias de um Comunista Casual. Criciúma: EDUNESC, 1996.
- COSTA, Marli de Oliveira. Tudo isso eles contavam... Memórias dos moradores do bairro Santo Antônio – Criciúma – SC - 1880/2000. Criciúma: Secretaria Municipal de Educação, 2000.

- DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, Secretaria Municipal de Cultura, Prefeitura do Município de São Paulo. O Direito à Memória – Patrimônio Histórico e Cidadania. São Paulo: DPH, 1991.
- DIAS, Edson dos Santos. Atuação do Agente Fundiário na Produção do Espaço Urbano – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná: Uma Presença Constante na Cidade de Cianorte. Maringá, 1996. Projeto de Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina.
- GAPLAN. Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral. Atlas de Santa Catarina. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.
- GEORGE, Pierre. Geografia Urbana. São Paulo: Dipel, 1983.
- GEPLA - Gerência de Planos Diretores. O Parcelamento do Solo Urbano. Secretaria do Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Florianópolis, 1997.
- GOTTDIENER, Mark. A Produção Social do Espaço Urbano. São Paulo: EDUSP, 1997.
- GOULART Filho, Alcides, JENOVEVA NETO, Roseli. A Indústria do Vestuário – Economia, Estética e Tecnologia. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1997.
- HARVEY, David. A Justiça Social e a Cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.
- _____. Condição Pós-Moderna. São Paulo: Loyola, 1996.
- KREBS, Antônio Sílvio, NOSSE, Eduardo de Oliveira. Uso Recomendado do Solo do Município de Criciúma-SC. Porto Alegre: PROGESC – Programa de Informações Básicas para a Gestão Territorial de Santa Catarina, 1998.
- LEFEBVRE, Henry. O Direito a Cidade. São Paulo: Moraes, 1991.
- LOJKINE, Jean. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. São Paulo: Martins Fontes, [s.d].
- LUCENA, Liliane Monfardini Fernandes de. Laguna: de ontem a hoje. Espaços públicos e vida urbana. Florianópolis, 1998. Dissertação – (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina.
- MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 1996.
- MAFRA, Alcires. Criciúma Amor e Trabalho. Itajaí: Malusan, 1977.

- MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.
- MARX, Karl. Contribuição à Crítica da Economia Política. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- MICHAELIS. Moderno dicionário da língua portuguesa. São Paulo: Melhoramentos, 1998.
- MILANEZ, Pedro. Fundamentos Históricos de Criciúma. Criciúma: Ed. do Autor, 1991.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Cidade e Ferrovia: A Mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis, 1997. Dissertação – (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina.
- NASPOLINI FILHO, Archimedes. Criciúma 70 anos - 1925-1995. Criciúma: Editora do Autor, 1995.
- _____. Estas ruas que pisamos. 2. ed. Criciúma: Ed. do Autor, 1997.
- _____. Criciúma Orgulho de Cidade – Fragmentos da História de seus 120 anos. Criciúma: Ed. do Autor, 2000.
- PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina. Florianópolis: EDUFSC, 1991.
- PIAZZA FILHO, Walter, HUBENER, Laura Machado. Santa Catarina História da Gente. Florianópolis: Lunardelli, 1989.
- PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. Araranguá: expansão e plano urbano. In: Geosul - Revista do Departamento de Geociências, Florianópolis: EDUFSC, n. 29, p.79, 2000.
- PIMENTEL, José. Criciúma – Amor e Trabalho. Itajaí: Uirapuru, 1977.
- PLANO DIRETOR URBANO DE CRICIÚMA. Criciúma: Urbasul, 1973.
- POPINI VAZ, Nelson. O Centro Histórico de Florianópolis – Espaço Público do Ritual. Florianópolis: EDUFSC, 1991.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CRICIÚMA. Plano Diretor Urbano de Criciúma. Lei n. 2.044/84, Criciúma, 1984.
- PROJETO HISTÓRIA: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo: EDUC, n. 0, 1981.

- RODRIGUES, Tatiana. J.M. Memória. Jornal da Manhã, Criciúma, 30 mar. 1998.
- SANTOS, Sílvio Coelho. Santa Catarina no século XX: ensaios e memória fotográfica. Florianópolis: EDUFSC, 2000.
- SANTOS, MILTON.
_____. Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1997.
- _____. Por uma Economia Política da Cidade: O Caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. O Espaço Dividido. São Paulo: Francisco Alves, [s.d].
- SCHERER-WARREN, Ilse. Movimentos Sociais. Florianópolis: EDUFSC, 1989.
- SCHMITZ, Sérgio. Planejamento Estadual – A Experiência do Plameg. Florianópolis: EDUFSC, 1985.
- SILVA JÚNIOR, José da. Histórias que a Bola esqueceu – A Trajetória do Esporte Clube Metropol e de sua Torcida. Criciúma: CMM comunicação, [s.d].
- _____. Santos Guglielmi – A Trajetória do Empreendedor. Criciúma: 433 Produções, 1998.
- SINGER, Paul. O uso do Solo na Economia Capitalista. In: MARICATO, Ermínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.
- TEIXEIRA, José Paulo. Os Donos da Cidade. Florianópolis: Insular, 1996.
- _____. Nos Tempos Do Zé. Florianópolis: Instituto Cidade Futura, 1999.
- VEIGA, Eliane Veras. Florianópolis Memória Urbana. Florianópolis: EDUFSC, 1993.
- VOLPATO, Terezinha Gacho. A Pirita Humana – Os Mineiros de Criciúma. Florianópolis: EDUFSC, 1984.
- ZACHARIAS, Manif. Minha Criciúma de Ontem. Criciúma: Líder, 1999.
- ZUMBLICK, Walter. Teresa Cristina – A Ferrovia do Carvão. Florianópolis: EDUFSC, 1987.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR E MATERIAL UTILIZADO (CARTOGRAFIA, FOTOS, ENTREVISTAS E LEVANTAMENTOS)

- Lei nº. 3900/1999. Plano Diretor do Município de Criciúma. CODEPLA – Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano.
- Planta da Evolução Urbana de Criciúma. Esc. 1:10.000
- Planta da Densidade Urbana de Criciúma. Esc. 1:10.000
- Relatos e entrevistas, com ex-prefeitos da cidade, com pessoas descendentes dos imigrantes italianos e com pessoas que viveram e vivem na cidade por mais de meio século.
- Vôo aerofotogramétrico datado de 1957, realizado pela empresa Cruzeiro, sendo contratada pelo governo do Estado de Santa Catarina. Arquivo da Secretaria Estadual de Integração do Mercosul/Florianópolis – esc. 1:25 000.
- Vôo aerofotogramétrico datado de 1996, realizado pela empresa Aerofoto, sendo contratada pelo Projeto JICA. Arquivo da Fatma – Fundação Estadual de Proteção ao Meio Ambiente. Esc. 1:10 000.
- Atlas de Santa Catarina, datado de 1986. Arquivo do GAPLAN – Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral. Esc. 1:50.000.
- Fotos antigas do Município. Fonte: Arquivo Público Municipal, e Arquivo particular do Sr. Faustino Zappelini (Foto Zappelini).
- Restituição Aerofotogramétrica executada em aviógrafo Wild B-8, realizada pela empresa Planag no ano de 1971. Esc. 1:10 000.
- Planta Aerofotogramétrica da zona carbonífera do Sul do Estado de Santa Catarina, datada de 1956. Propriedade da CEPCAN – Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional – Presidência da República do Brasil. Esc. 1:10 000.
- Levantamento e mapeamento “in loco” da área, realizado pelo autor.

LISTA DE ANEXOS

1. Lei nº 48, de 2 de setembro de 1892.
2. Entrevistas com prefeitos.
3. Lei nº 1516, de 4 de novembro de 1925.
4. Planta de Evolução Urbana e Articulações.
5. Lei nº 3700, de 14 de outubro de 1998.
6. Lei nº 208, de 3 de julho de 1957.
7. Entrevista sobre a fonte luminosa.

ANEXO 1

Lei nº 48, de 2 de setembro de 1892

LEI N.º 48, DE 2 DE SETEMBRO DE 1892

O Tenente Manoel Joaquim Machado, Presidente do Estado de Santa Catarina. Faço saber que o povo catarinense por seus representantes, decreta: e eu promulgo a seguinte resolução:

Art. 1º. Fica criado no município de Araranguá, no núcleo colonial denominado "São José de Criciúma" um distrito de Paz.

Art. 2º. Os limites para este distrito são: ao norte, abrangendo toda a colônia de Nova Veneza; ao sul, pela Terceira Linha do Rio Sangão; ao oeste, pelo Costão da Serra e do Rio Mãe Luzia, depois de sua saída do mesma colônia; e a leste, pelas Sesmarias da Urussanga Velha, respeitando-se os limites de Jaguaruna.

Art. 3º. Fica criada na sede do distrito uma escola mista de instrução primária.

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida resolução pertencer, que a cumprem e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém.

O Secretário deste Estado a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palácio da Presidência do Estado de Sta. Catarina, aos dois dias do mês de setembro de 1892. Quarto da República.

L. S. Tenente Manoel Joaquim Machado.

Nesta Secretaria da Prefeitura do Estado de Santa Catarina, foi selada e publicada a presente resolução, aos dois dias do mês de setembro de 1892.

O Secretário Interino
JULIO CAETANO PEREIRA

ANEXO 2

Entrevistas com prefeitos

ENTREVISTAS REALIZADAS NO PERÍODO DE JULHO/1999 À JULHO/2000

- Victor Dequech. Eng^o. de Minas aposentado – idealizador do primeiro Plano Diretor da cidade, em 1954. Idade = 84 anos.
- Fernando da Cunha Carneiro. Arquiteto projetista – primeiro arquiteto de Criciúma. Idade = 69 anos.
- Mário Sônego. Comerciante – bisneto de um dos primeiros imigrantes, o italiano Giacomino Sônego. Idade = 70 anos.
- Carlos Ernesto Lacombe. Músico aposentado – filho de Ernesto Lacombe Filho, primeiro Farmacêutico/Bioquímico da cidade. Idade = 66 anos.
- Mário Balsini. Eng^o. de Minas aposentado - foi um dos primeiros engenheiros contratados para trabalhar no DNPM. Idade = 82 anos.
- Laura Idalina Aguiar Lopes. Dona de casa e viúva – neta de imigrantes portugueses. Idade = 101 anos.
- João Zanette. Empresário da Indústria Carbonífera aposentado – neto de um dos primeiros imigrantes, o italiano Gabriel Zanette. Idade = 88 anos.
- Bersábia Pizzetti Sônego (D^a. Bia). Dona de casa e viúva. Filha de um imigrante, o italiano Luiz Pizzetti. Idade = 92 anos.
- Caetano Sônego. Nasceu em Criciúma, onde veio a falecer, em 1984, aos 95 anos de idade. Filho de um dos primeiros imigrantes, o italiano Giacomino Sônego. Entrevista concedida em 1977, quando da preparação do centenário de colonização de Criciúma – em 1980. Acervo do Arquivo Histórico de Criciúma.
- Giacomino Sônego Neto. Nasceu em Criciúma, onde veio a falecer, em 1983. Filho de Caetano Sônego. Entrevista concedida em 1977, quando da preparação do centenário de colonização de Criciúma – em 1980. Acervo do Arquivo Histórico de Criciúma.
- Neri Jesuíno da Rosa. Advogado aposentado – prefeito de Criciúma no período de 1960/1965. Idade = 74 anos.
- Ruy Hulse. Eng^o. de Minas - prefeito de Criciúma no período de 1966/1970. Idade = 74 anos.
- Nelson Alexandrino. Advogado - prefeito de Criciúma no período de 1970/1973. Idade = 68 anos.
- Algemiro Manique Barreto. Comerciante - prefeito de Criciúma no período de 1973/1977. Idade = 71 anos.

- Altair Guidi. Arquiteto/Deputado Estadual - prefeito de Criciúma em dois períodos, sendo o primeiro 1977/1983, e o segundo 1989/1992. Idade = 63 anos.
- José Augusto Hulse. Engº. Civil – prefeito de Criciúma no período de 1983/1988. Idade = 63 anos.
- Eduardo Pinho Moreira. Médico Cardiologista - prefeito de Criciúma no período de 1993/1996. Idade = 51 anos.
- Paulo Roberto Meller. Engº. Civil - prefeito de Criciúma no período de 1997/2000. Idade = 40 anos.
- Décio Góes. Arquiteto – prefeito eleito de Criciúma para o período 2001/2004. Idade 48 anos.

PESSOAS CONTACTADAS

- Nelson Gaidzinski
- Tadeu Vassoler
- Giuliano Elias Colossi
- Cláudio Castelan Minatto.
- Ari Búrigo
- Rubens Costa
- Zélia de Lucca de Biasi
- Rubens Antônio de Lucca
- Elza de Fátima Dajori Peruch
- Airson Soares da Rosa.
- João Fernando Andersen
- Ilka Ramires da Rosa.
- Jacy Fretta
- Hilton Gevieski

PERÍODO DE 1960 À 1965 = NERI JESUÍNO DA ROSA (NJR)

Nasceu no dia 01/06/1926, em Tubarão/SC. Reside atualmente em Florianópolis. É advogado, formado pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, da qual foi professor, tendo sido também Superintendente do SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial). Assumiu a Administração Pública Municipal em 1960, aos 34 anos de idade, e renunciou ao cargo em 1963. Na sua Administração não existia o cargo de Vice-Prefeito. A eleição era somente para ocupar o cargo majoritário. No caso de impedimento do titular, quem assumia a Prefeitura era o Presidente da Câmara de Vereadores. E foi isto que aconteceu. O Sr. Neri Jesuíno da Rosa renunciou ao cargo de Prefeito, para o qual foi eleito pelo PTB (Partido Trabalhista Brasileiro). Assim, assumiu a Prefeitura o Presidente da Câmara de Vereadores, o Sr. Arlindo Junkes (já falecido), que fica à frente do legislativo Municipal até que se cumpra o mandato, em 1965.

Conta o Sr. Neri que depois de ir morar em Londrina/PR e Florianópolis/SC, o PNC (Plano Nacional do Carvão) faz um pedido para que ele venha residir em Criciúma, para fundar e organizar uma Escola Técnica, a SATC (Sociedade Amigos dos Trabalhadores do Carvão). Morando em Criciúma, e já nas funções a que se dispusera exercer na cidade, foi convidado para ser candidato a Prefeito. Não tinha nenhuma militância política, mas mesmo assim era simpatizante do PTB. Conta ele que este convite veio de surpresa. Um dia foi convidado a uma visita/reunião na casa do Sr. Elias Angeloni (ex-prefeito) que era dono do cartório. Nesta reunião estavam o Sr. Douzel de Andrade, Joaquim Ramos, Rui Dias e Pedro Guidi. Fizeram-lhe uma proposta: você vai ser candidato a Prefeito de Criciúma. Sua reação foi de espanto, pois estava ele residindo em Criciúma há apenas sete meses.

Por ser do SENAI e por já ter sido Delegado do IAPTEC (atual INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social) durante mais de quatro anos, consideravam-no o mais indicado para o cargo. A oposição era o Sr. Aldo Luz, que era do partido da UDN (União Democrática Nacional), com apoio do PRP (Partido Republicano Progressista) – partido este relativamente forte àquela época em Criciúma, pois de um total de 15 (quinze) vereadores o PRP possuía 03 (três).

“Sou, e não faço questão de ocultar, anticlerical, e me apego e me especializo, sempre que posso, nas coisas degradantes do clero, a começar pela Inquisição na Idade Média. O Aldo era presidente de uma congregação Mariana há mais de vinte anos. O padre, um fanático por política e um dos sustentáculos do PSD (Partido Social Democrático), era o Estanislaw Cizeski. Sua atuação política era muito forte – a Igreja tinha grande penetração no centro da Cidade e também no interior. E eu, pelo fato de não ter nome algum na cidade e ter a certeza de que faria um papel ridículo, pois a Igreja naturalmente apoiaria o outro candidato, o que era evidente, não aceitei.”

Foi quando comentou o Sr. Joaquim Ramos: “mas você, e se o padre te apoiar”?

“Brincadeira tem hora, eu retruquei. Como o padre vai me apoiar? Eu o critico em tudo que é banco de café!”

“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, por as notícias em dia, para depois ir trabalhar. Ali saíam as idéias de tudo”.

“Mas responde a minha pergunta: “e se o Padre te apoiar?” Eu achava aquilo um absurdo: “se o Padre me apoiar, eu aceito, respondi.”

O Sr. Joaquim Ramos tinha um irmão – Sr. Mauro Ramos era Diretor-Tesoureiro da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional). Este arrumou uma verba muito grande de assistência aos pobres, a ser coordenada pelo padre Cizeski.

“E o Padre Cizeski me apoiou. Coincidência? Não temos prova material, mas foi muito evidente”.

Posteriormente, eu me encontrei com o Aldo Luz num desses comícios – antigamente os comícios eram feitos de bairro em bairro. Não havia os meios de comunicação de hoje – não ir a um bairro era ofensa.

“Aldo, vamos fazer o seguinte: segunda-feira tu vai lá em casa e vamos almoçar junto. Precisamos conversar. Tu entras pela porta dos fundos, entra meio escondido. Ele foi – me lembro até qual era o prato servido no almoço: galinha recheada. O Aldo então me contou uma coisa que eu achei fabulosa: que ele te apoiasse, que ele levou vantagem (dinheiro), até aceito, acho normal”, disse o Aldo. “Isto acontece. Agora que ele vá para a prática da Igreja dizer que são dois candidatos cristãos, eu e você, mas que um é meio infantil, vai ser dominado pelos comunistas, que sou eu? Este desgraçado ainda por cima me desmoraliza”.

Este fato é real, a minha mulher é testemunha.

Finalizando, o Sr. Neri recebeu um título de Cidadão Criciunense, e por isso se considera um verdadeiro criciunense.

PERÍODO DE 1966 A 1970 = RUY HÜLSE (RH)

Engenheiro de Minas, nasceu no dia 07/02/1926 em Criciúma. Foi eleito pela UDN (União Democrática Nacional), aos 40 anos de idade. Na época não se elegeia Vice-Prefeito. No caso de impedimento do Prefeito, quem assumia a Prefeitura era o Presidente da Câmara de Vereadores.

PERÍODO DE 1970 A 1973 = NELSON ALEXANDRINO (NA)

Contador, economista e advogado. Natural de Imaruí, nasceu no dia 04/04/1932. Foi eleito prefeito de Criciúma pelo partido do MDB (Movimento Democrático Brasileiro) aos 38 anos de idade, tendo como Vice-Prefeito O Sr. João Sônego, do mesmo partido.

PERÍODO DE 1973 A 1977 = ALGEMIRO MANIQUE BARRETO (AMB)

Ex-Seminarista e comerciante, nasceu no dia 11/07/1929, em Nova Veneza (nesta época distrito de Criciúma). Assumiu a Prefeitura de Criciúma aos 44 anos de idade. Eleito pelo partido da ARENA (Aliança Renovadora Nacional) para um mandato de quatro anos. Seu Vice-Prefeito foi o Sr. Fidelis Back, representando o então distrito de Forquilha

PERÍODO DE 1977 A 1983 = ALTAIR GUIDI (AG.1ª)

Arquiteto e urbanista, graduado pela Universidade Federal do Paraná. É natural de Criciúma, nascido no dia 14/01/1937. Foi eleito prefeito de Criciúma aos 40 anos de idade pelo partido da ARENA (Aliança Renovadora Nacional) para um mandato de quatro anos, prorrogado posteriormente para seis. Seu Vice-Prefeito, também da ARENA, foi o Sr. Mário Sônego. Na época só havia dois partidos políticos: ARENA e MDB (Movimento Democrático Brasileiro). Sua primeira filiação partidária foi no MDB mas, por falta de espaço dentro de seu partido político, foi convidado a concorrer pela oposição, ou seja, pela ARENA, na qual saiu vencedor. Foram candidatos da oposição (pelo MDB) a Prefeito o Sr. Murilo Sampaio Canto, e a Vice-Prefeito, o Sr. José Augusto Hülse.

PERÍODO DE 1983 A 1988 = JOSÉ AUGUSTO HÜLSE (JAH)

Engenheiro civil, formado pela Universidade Federal do Paraná em 1962. É natural de Tubarão/SC, nascido no dia 23/03/1937. Foi eleito Prefeito de Criciúma por um período de seis anos pelo partido do PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro), aos 46 anos de idade. Seu Vice- Prefeito foi o Sr. Roseval José Alves (já falecido), do PP (Partido Popular).

PERÍODO DE 1989 A 1992 = ALTAIR GUIDI (AG.2ª)

Arquiteto e urbanista, graduado pela Universidade Federal do Paraná. É natural de Criciúma, nascido no dia 14/01/1937. Foi eleito, aos 52 anos de idade, pela segunda vez Prefeito de Criciúma pelo PPB, Partido Popular Brasileiro. Seu Vice-Prefeito, eleito pelo PFL, Partido da Frente Liberal, foi o Sr. Ademir Ugioni.

PERÍODO DE 1993 A 1996 = EDUARDO PINHO MOREIRA (EPM)

Médico, natural de Laguna/SC, nascido no dia 11/07/1949. Foi eleito Prefeito de Criciúma aos 44 anos de idade, pelo partido do PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro). Seu Vice-Prefeito, eleito pelo partido do PSDB (Partido da Social Democracia do Brasil), foi o Sr. Anderlei José Antonelli (também médico).

PERÍODO DE 1997 A 2000 = PAULO ROBERTO MELLER (PRM)

Engenheiro Civil, formado, em 1982, pela Universidade de Pelotas/RS, é natural de Criciúma, nascido no dia 21/09/1960. Eleito para Prefeito pelo partido do PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro) aos 37 anos de idade. Seu Vice-Prefeito foi a Sr^a. Maria Dal Farra Napolini (professora), eleita pelo partido do PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira), porém, hoje filiada ao partido PPS (Partido Popular Socialista).

PERÍODO DE 2001 A 2004 = DÉCIO GÓES

Arquiteto, natural de Criciúma, foi eleito prefeito de Criciúma aos 48 anos de idade, pelo Partido dos Trabalhadores – PT. Seu Vice-Prefeito, eleito pelo Partido Democrático Trabalhista – PDT, é o engenheiro civil Carlos Alberto Barata. Obs.: esta entrevista, que apresentamos no final deste anexo, difere-se das demais, uma vez que esta gestão administrativa ainda está por começar. Entrevista concedida em 12/10/1999.

PERGUNTA 01 – Todo Prefeito procura satisfazer, durante sua gestão, às necessidades básicas da população do seu município. Mas sempre há um enfoque principal, uma linha que é seguida e que determina uma atuação maior em uma área específica. Desta forma, chamaríamos este aspecto de a “cara” da administração pública naquele período. Neste sentido, perguntamos: Qual foi a “cara” da sua administração quando prefeito de Criciúma?

NJR - Eram duas. A primeira era um município pouco servido de estradas. Quando chovia era uma lástima. Em direção ao Rio Maina, alarguei uma estrada até a Mina São Marcos, próximo à SATC, última etapa do Município. O mesmo eu fiz em direção a Içara, em direção ao Morro Estevão.

Posteriormente, o Manique deu uma amplitude maior. E a abertura do acesso sul à BR 101, que foi feito em menos de oito meses. O que para a época, era quase milagroso. O sistema viário foi o básico.

A segunda, foi o aproveitamento do pouco efetivo e do pouco maquinário disponível. Quando assumi a prefeitura, só aproveitei dois caminhões velhos para recolhimento do lixo. O resto tive que comprar novo, tipo Chevrolet. Armei o seguinte esquema: montei uma oficina da Prefeitura, onde os caminhões, três tratores e uma patrola seriam consertados quando fosse necessário. Eu daria ao motorista, em cima do número de horas trabalhadas (o obrigatório pela CLT era de 48 horas semanais), um percentual de acréscimo de 25 % a 40 % de aumento de salário, dependendo do local, por hora trabalhada. Ele cuidava do caminhão, melhor do que de seu próprio filho, porque se o caminhão parasse, quem perdia era ele. A prefeitura podia ter um eventual prejuízo, mas o direto era dele. Na patrola, eu dava 50 % para o operador, e para o chefe da oficina 75 %, dependendo do tempo de duração que levaria o conserto do veículo/equipamento na oficina. Isto me possibilitou triplicar o poder de produção do plantel. Isto foi fundamental no desenvolvimento daquele esquema rodoviário.

Uma coisa me preocupava na época. Era em primeiro lugar pagar o salário em dia, e depois, eu dei um aumento geral, e foi o primeiro município do Brasil a pagar o 13º salário. Eu tinha na época 300 servidores públicos (incluindo os distritos de Içara, Forquilha e Rio Maina)

RH - Educação.

NA - Reorganização da Prefeitura – financeira e administrativa, Plano Diretor e saneamento básico. Tive muitas dificuldades de aprovação de projetos, pois não possuía a maioria na Câmara de Vereadores. E com uma minoria partidária a luta contra o poder da oposição política era muito grande.

O atendimento aos bairros era prioritário. Viviam completamente abandonados. Foi executada enorme obra de esgoto pluvial no Bairro Pio Correia. A retirada dos trilhos do centro da cidade era importantíssima. A cidade estava dividida, emperrada pela estrada de ferro. Procuramos interligar bairros como o Pinheirinho, por exemplo. Muita coisa foi feita em Criciúma baseada em um Plano Diretor bastante antigo, já existente. Alguns pontos deste Plano Diretor foram aproveitados no Plano Diretor que elaboramos. A elaboração de um novo Plano Diretor era um objetivo importante na nossa administração. Não conseguimos aprová-lo na Câmara, mas ele foi aproveitado pelas administrações que nos sucederam. Considero esta a obra mais importante da minha administração. Estou absolutamente convencido da necessidade de um Plano Diretor.

AMB – Fica até um pouco difícil especificar em uma única direção. Ocorre o seguinte: nós substituímos um grande amigo nosso, que havia administrado a Prefeitura pelo MDB. Lamentavelmente, devido às circunstâncias que envolveram sua Administração, havia uma divergência muito ampla entre o Poder Legislativo e o Executivo. E por extensão ele foi cerceado de fazer qualquer tipo de realização. Então, eu posso dizer que o Município ficou praticamente parado neste período. Você não vai encontrar nenhuma obra de grande porte neste período. A ferrovia era um objetivo perseguido ao longo dos últimos vinte anos, pela comunidade de Criciúma, para que fosse retirada do Centro, e fosse feita uma via de escoamento do trânsito, que seria a Avenida Axial (hoje Avenida Centenário), que denominamos assim posteriormente. Os recursos vinham para Criciúma e voltavam porque os Prefeitos não tinham coragem de retirar as 390 famílias que se instalaram ilegalmente junto à área de domínio da ferrovia. Esta retirada das famílias seria um problema social muito grande. Mas nós iniciamos esta grande obra. Porém, durante a nossa campanha política, o que a comunidade mais pedia era a implantação de um sistema de captação de água melhor do que o existente. Este foi o foco principal de nosso programa de governo. Em todo comício, era sempre dado um enfoque maior para o novo sistema de captação de água. Havia muitos problemas sociais, muito desemprego e muitos pedintes nas ruas. Isto foi resolvido com o estímulo à implantação de mais ou menos 120 indústrias que praticamente eliminaram a mão-de-obra ociosa. A criação da AFASC (Associação Feminina de Assistência Social de Criciúma) retirou das ruas os pedintes. A construção dos centros comunitários nos bairros foi reivindicação feita à minha esposa em suas visitas aos bairros da periferia. Mas minha grande obra considero como sendo a melhoria do sistema de captação de água, além da ampliação deste mesmo sistema em mais de 370 km de rede nos bairros. Praticamente levamos água a todos os bairros. Isto foi feito em cooperação com a CASAN, onde 20 % dos investimentos era responsabilidade da Prefeitura.

AG.1^a - Criciúma era uma cidade suja, escura, sem identidade. Talvez até pela mineração, que na época a indústria carbonífera era a principal fonte de arrecadação do município. Buscamos resgatar as características de uma cidade pólo, centralizadora de serviços no sul do estado. Nós não tínhamos um aeroporto, um centro cívico. Não tínhamos uma “cara”, uma identidade como cidade. Procuramos dar esta identidade, modificando a sua área mais central. Fizemos com que a própria comunidade assumisse a cidade porque achávamos que esta mesma comunidade era muito distante da convivência urbana, da convivência dos pontos de encontro. Criamos uma mentalidade de diversificação industrial. Com isso Criciúma “deslanchou”. Quando entreguei o mandato, a nossa cidade era a quarta maior arrecadação de ICM (Imposto de Circulação de Materiais) do Estado. Foi um grande desafio, diante de uma timidez em vários aspectos, seja no urbano, cultural, econômico. Mais parecia uma cidade de aventureiros que vinham aqui para ganhar o dinheiro e ir embora. Fizemos várias obras, como por exemplo, os calçadões no centro. Com isso chamamos a comunidade para o centro da cidade. Deslocamos o Aeroporto do Bairro Santa Bárbara para Forquilha. Isso nos possibilitou a construção do Paço Municipal, do Conjunto Esportivo, do Centro Cívico e do Centro Cultural no mesmo local do antigo aeroporto. Além de muitos quilômetros de asfalto ligando Criciúma aos municípios vizinhos. A construção e a pavimentação da Av. Centenário, etc. Uma das coisas importantes e que acho interessante ressaltar é que não contrai nenhum empréstimo para fazer estas obras. O dinheiro veio de receita própria. Recebi a Administração Municipal com 834 empregados, e entreguei, seis anos depois, com 830. Resumindo: a “cara” de nossa Administração foi a busca de uma identidade própria para a cidade de Criciúma. Buscamos dar-lhe esta identidade, resgatando nossas origens a partir da colonização, valorizando todas as etnias. Com isso trouxemos o povo para a praça.

JAH - A “cara” da nossa Administração foi efetivamente a da participação popular. Do diálogo e das oportunidades. Das discussões, da organização comunitária. Das associações e das entidades. Foi realmente a marca que acabou definindo bem, à época, o que denominamos “Governo Popular”.

AG.2^a - Com a aprovação da Constituição, em 1988, a qual passava novos encargos ao Município, nela existia pontos específicos sobre a criança, principalmente na área da educação. O ensino básico e fundamental ficou praticamente com o Poder Público Municipal. Algumas interferências na área da saúde, chegando a resolver quase todos os problemas de saúde, como o convênio com o SUS (Sistema Único de Saúde). Foi principalmente atender aos direitos da criança dentro de um enfoque do meio ambiente, saúde e educação. Criamos o projeto “Criciúma Criança”. Fizemos muitas creches. E em nosso período Administrativo, mais precisamente em 1990, veio a

desregulamentação do carvão. Houve um impacto muito grande para o município. Muito desemprego com o fechamento de minas de carvão e também algumas cerâmicas, que quando não fechavam diminuía o seu quadro de empregados, gerando mais desemprego para a Região. A Receita Municipal teve uma queda enorme. Procuramos criar programas para absorver a mão-de-obra excedente. Foi uma coisa muito séria. O enfoque do segundo mandato foi completamente diferente do primeiro. O mote foi o projeto “Criciúma Criança”. Compramos ônibus para que as crianças pudessem realizar atividades fora da escola. Foi um projeto baseado na Constituição de 1988 e nos Direitos da Criança das Nações Unidas. Foi o período em que mais satisfação eu tive como Prefeito. Isto porque lidamos mais com gente, com crianças. E isto foi muito gratificante. A preocupação social foi muito mais objetiva, muito maior.

EPM - A marca física foi a implantação do novo sistema de transporte coletivo. Estatisticamente, foi considerada uma ação marcante a dedicação à redução da doença, de forma expressiva, redução da mortalidade infantil e da desnutrição, e retirada das crianças carentes das ruas, diminuindo o risco social. Enfim, a saúde pública.

PRM - Por força das circunstâncias, tivemos que voltar nossa administração totalmente para a área da saúde, devido ao fato de que a carência de leitos ficou acentuada com o fechamento do Hospital Santa Catarina, e o descredenciamento pelo SUS (Sistema Único de Saúde) do Hospital São João Batista. Além dos três Postos de Saúde 24 horas que estamos implantando, vamos transformar o Hospital Santa Catarina em Hospital Público Infantil.

PERGUNTA 02 - Quando Prefeito desta cidade, qual era a maior carência, a necessidade maior do município? O que foi feito para amenizar o problema?

NJR - Sem dúvida nenhuma, era um sistema viário decente.

RH - Educação, urbanismo e sistema viário.

Educação: O número de alunos das escolas municipais, do curso regular do primeiro grau, foi elevado de cerca de 2.000 para 4.000. Para tanto foram construídas diversas escolas com mais de 30 salas de aula. Criamos a FUCRI (Fundação Universitária de Criciúma) – hoje UNESC (Universidade do Extremo-Sul Catarinense), que passou a ser o sustentáculo do Curso Superior em Criciúma e região.

Urbanismo: Na nossa administração lançamos o projeto de remoção dos trilhos da EFDT (Estrada de ferro Dona Tereza Cristina) do centro da cidade. Para tanto, executamos toda a terraplenagem da variante Pinheirinho-Corda Bamba com cerca de seis quilômetros, o que possibilitou às administrações que nos sucederam concluir esta importante obra do setor urbanístico e viário.

Executamos a urbanização de um grande terreno baldio do centro da nossa cidade, que é a Praça do Congresso. Construimos a nova ligação Criciúma-Rio Maina – hoje Avenida Luiz Lazarin.

NA - Nós assumimos uma Prefeitura sem recursos, com muitas dívidas e sem crédito algum. Como naquela época o Prefeito transmitia o cargo somente em fevereiro, o meu antecessor, após arrecadar boa parte do imposto predial e territorial urbano (IPTU), gastou desenfreadamente nos quarenta e cinco dias que precederam a nossa posse, mais de 50 % do que eu teria para dispor naquele ano. Passamos o primeiro ano de mandato tentando reorganizar as finanças, e não pudemos fazer nada do que havíamos planejado. Criciúma era uma cidade suja, em grande parte pelo pó de carvão trazido nas rodas dos veículos. Por isso, no segundo ano de governo, estabelecemos uma meta:

1. Plano Diretor
2. Asfaltamento da cidade
3. Saneamento básico (saúde)
4. Educação
5. Distrito Industrial

Através da Lei nº 787 de 18/09/1970, foi criada uma sociedade por ações, denominada Companhia de Urbanização de Criciúma - COUDECRI, destinada à realização de financiamentos de obras e de urbanização no município.

AMB - Sem dúvida nenhuma era a questão da água. O sistema de água em Criciúma foi inaugurado em maio de 1975, no governo do Engº. Colombo Machado Salles. Desta forma, eu estava em dia com a minha promessa de campanha.

AG.1ª - O maior problema de Criciúma, era a falta de conscientização: a partir da ecologia, a partir da saúde, a partir da educação. Os problemas de meio ambiente eram insuportáveis, até pelo cheiro do enxofre que exalava do carvão a céu aberto. Existia muita falta de verde. O próprio minerador se conscientizou, e com isso começaram a diminuir os problemas ecológicos e ambientais. Fizemos, em 1977, uma campanha muito grande para incentivar o plantio de árvores. Acho que era o problema mais sério que o município tinha naquele momento. Outros eram os problemas estruturais: falta de rede de esgoto, o sufocamento do Rio Criciúma e o Sistema Viário. *“O problema do Rio Criciúma deve ser encarado de uma forma única. Um projeto específico – Projeto Rio Criciúma”*. Hoje este rio está servindo de esgoto urbano. É uma vergonha. Nós só não temos uma epidemia devido à acidez da água, provocada pelo rejeito do carvão. Quanto ao sistema viário, podemos dizer que este nunca existiu. Nossa cidade foi traçada pelo “carro de boi”. Não houve traçado urbano. Toda cidade, quando existe um rio, possui uma avenida margeando este rio. No nosso caso nós construimos em cima do rio. Demos as costas para o rio.

JAH - A grande carência e o maior problema era o desemprego. Era realmente muito grande. Tivemos de abrir frentes. Conciliar alguns interesses. A própria indústria carbonífera estava iniciando uma crise muito séria. Criamos um banco de empregos. Estimulamos a instalação de empresas para minimizar o problema. Criciúma já possuía um parque cerâmico bastante consolidado, assim como a indústria alternativa de confecções. Um outro problema era a arrecadação municipal, que era muito pequena em relação às necessidades. Foi preciso um esforço muito grande, para que adequássemos o Município à realidade dos novos investimentos que estavam se iniciando. Como, por exemplo, o plano do Sistema Unificado de Saúde – SUS, onde os recursos do Estado, do Município e da União sempre foram limitadíssimos.

AG.2ª - A maior carência era de emprego. Procuramos gerar empregos, através das empreiteiras que realizavam obras de pavimentação para a Prefeitura. Incentivamos a instalação de novas empresas, através de uma Área Industrial recém concluída no distrito de Rio Maina.

EPM - Havia uma falta muito grande de canais de comunicação entre o Administrador (Prefeito) e a população. Este era um sentimento muito forte na população. Neste sentido, eu abri a Prefeitura para quem quisesse falar com o Prefeito. Um dia da semana, eu atendia a população em geral, o que representava umas trezentas pessoas aproximadamente. Na minha Administração, eu nunca decidi isoladamente o que fazer em uma determinada comunidade ou bairro. Sempre procurei ouvir as lideranças de cada bairro, ou de cada associação. Procuramos aperfeiçoar o processo de orçamento participativo, ouvindo as lideranças de bairros para saber quais eram suas necessidades principais. Através das prioridades levantadas pelos moradores, partíamos para a prática. Isso ajudava para que o Prefeito não decidisse isoladamente.

PRM - É o desemprego. É muito difícil de o prefeito solucionar, porque é um problema social nacional, e até mundial. Temos estimulado a instalação de novas empresas e inúmeras já vieram para Criciúma. O investimento da Prefeitura nesta área, referente a incentivos, tem sido enorme. Acho que o combate ao desemprego deveria ser através de uma política nacional. Porém, não é essa a preocupação do atual Governo Federal.

PERGUNTA 03 - A cidade de Criciúma teve no carvão a sua principal fonte econômica. E foi o carvão, com seus vários ciclos de produção, que caracterizou o crescimento da cidade. Durante os anos que você esteve à frente da Administração Municipal, houve alguma proposta ou projeto, ou até mesmo alguma obra, que, colocada em prática, tenha aberto uma nova forma de impulsionar a economia municipal, objetivando competir com a mineração do carvão de igual para igual? Se houve, quais foram os seus reflexos posteriores e nos dias de hoje?

NJR - Se Criciúma não conhecesse o carvão, não cresceria, seria uma vila, como qualquer outra cidade. O que despertou a industrialização do Município foi a indústria cerâmica. Esta começou com o Sr. Maximiliano Gaidzinski na Cesaca (Cerâmica Santa Catarina) - o qual era sócio minoritário, e, posteriormente, quando este senhor adquire uma pequena cerâmica que se encontrava parada, no Município de Cocal do Sul, hoje a Eliane Revestimentos Cerâmicos. "Ele era o primo pobre dos Gaidzinski. O rico era o da Chevrolet, o Júlio".

RH - Na nossa Administração, a iniciativa privada deu início, em nosso Município, à implantação de um parque cerâmico. A primeira indústria a ser implantada foi a CECRISA (Cerâmica Criciúma S.A), tendo a Prefeitura contribuído na infraestrutura com a terraplenagem do terreno e suprimento de energia elétrica.

NA - Desde 03 de outubro de 1958, quando fui eleito vereador pela primeira vez, vimos acompanhando os problemas referentes à extração do carvão em Criciúma. Nesta época, a produção e comercialização do carvão em Criciúma vivia aos sobressaltos. Ou eram as greves, ou a falta de pagamento do carvão pelo Governo. Era uma economia muito oscilante e estava nas mãos de algumas poucas famílias que dominavam o setor. Sempre achei que deveríamos tirar de Criciúma a hegemonia e o estigma do carvão. No meu governo, empenhamo-nos para atrair para o município novas indústrias bem como proteger e amparar as já existentes. Fizemos isto através de financiamentos conseguidos junto ao BRDE. Exemplo deste esforço foi o surgimento do Grupo Zanatta - Canguru e outras empresas. Criciúma explodiu com o surgimento de malharias, confecções, cerâmicas etc.

AMB - *"Em maio de 1973, iniciou-se no mundo, e conseqüentemente no país, a maior crise do petróleo de que temos notícia. O carvão passa a viver uma época de ouro após esta grande crise"*. Os mineradores foram incentivados a mecanizarem suas minas de carvão e para isto receberam grandes incentivos da União. Era objetivo do Governo Federal estimular a produção e utilização do carvão ao nível nacional. Para isso precisava de uma maior produção em toneladas. Os mineradores, neste período, ganharam muito dinheiro.

Eu sempre achei que Criciúma, como qualquer cidade, estado ou país, não podia depender de um único setor econômico. Por isso, nossa Administração incentivou enormemente a instalação de novas indústrias e a ampliação das já existentes. A Prefeitura executava obras de terraplenagem e concedia incentivos fiscais. Neste sentido, concluo afirmando que a diversificação industrial foi em minha Administração que se deu o grande passo para uma nova economia no Município, e isto colocou a indústria carbonífera num segundo plano econômico.

AG.1ª - Com a ligação Criciúma-Br 101 – acesso central (Quarta Linha), foi estimulada a diversificação industrial no município, com incentivos à instalação de novas indústrias. Incrementamos uma área industrial, que já havia sido criada na Administração anterior, dando características de distrito industrial. Durante nossa Administração, incentivamos muito a instalação de novas indústrias, grandes, médias e pequenas. A consequência deste fato é o aparecimento de novos serviços. Acreditamos ser através da prestação de serviços o futuro, o caminho. Você ser seu próprio patrão e seu próprio empregado. Isto foi sempre estimulado. A preocupação sempre houve, mas as condições é que não eram muito satisfatórias. O Município é o elo mais fraco da corrente – primeiro a União, depois o Estado, e por último o Município.

JAH – Preocupávamos muito com a recuperação ambiental de áreas degradadas pelo carvão e a instalação de projetos habitacionais nestas áreas. Exemplificando: tomemos os bairros São Defende e Naspolini. Nestes bairros encontrávamos depósitos de rejeito de carvão que ardiam a céu aberto como se fossem um verdadeiro vulcão que sufocava toda a comunidade, provocando doenças respiratórias na população infantil e adulta. Neste sentido, implantamos uma Legislação Ambiental e passamos a monitorar e sanear os principais problemas. *“O carvão que viveu uma fase de expressiva produção na década de setenta, entra em uma nova fase, já de declínio de produção, no final de minha Administração”*. Posteriormente a isso, já se falava em uma nova forma de utilizar o carvão, mas com projetos de recuperação ambiental. Sendo assim, iniciaram-se os projetos de recuperação de mananciais, como forma de repensar a qualidade desta água para o futuro, quando no presente toda a bacia hídrica estava comprometida com a poluição do carvão. O fornecimento de água era um sério problema a ser resolvido, e até hoje ainda necessita de atenção do Poder Público. Uma nova possibilidade de uso do carvão, e que já se falava como solução para economia local a médio prazo, era a instalação de Usinas Termelétricas na região.

AG.2ª - Não. Não houve nada neste sentido. No segundo mandato, a nossa grande preocupação era dar qualidade de vida. Através de conscientização ambiental, saúde, educação. Esse era o grande mote do segundo mandato. Voltamos a trabalhar com a humanização da cidade. Nos preocupamos com a segurança das pessoas.

EPM - O carvão para Criciúma de hoje tem uma importância muito pequena. Já lutávamos pela implantação de uma Usina Térmica na região, o que já era um dos objetivos do Plano de Expansão Energética do Brasil, de 1985, plano este que visava à instalação destas Usinas na região carbonífera catarinense. Com a entrada em operação, a Usina Térmica aproveitará o carvão e possibilitará a energia necessária para novos empreendimentos. Tivemos a expansão de algumas indústrias, incentivadas pela Prefeitura. Não houve, no período, um crescimento econômico expressivo, pela própria conjuntura econômica nacional que era muito difícil.

PRM - Quando fui presidente da CELESC (Centrais Elétricas de Santa Catarina), foi enviado àquela empresa um estudo da viabilidade da Usina Termelétrica para o sul do Estado. E isto está sendo encaminhado hoje pela atual administração estadual. Isto fará com que o carvão volte a gerar emprego e renda. Os setores de cerâmica, confecção e plástico estão num momento de crescimento, sendo este último, em ascensão muito grande. Em 1997, a economia do município cresceu 3,7%. Em 1998, os números ainda são provisórios, mas a tendência é que fique em mais de 6,0%. A construção civil teve o maior índice da década de 90, no ano de 1998, ultrapassando a marca de 179 mil metros quadrados de área construída, o que é muito positivo. Também temos na Câmara o novo Plano Diretor que deverá direcionar o crescimento em regiões onde não havia grande desenvolvimento.

PERGUNTA 04 - Para realizar obras, o município necessita de recursos ou até mesmo de vontade política. Quando Prefeito, você teria alguma obra que gostaria de ter realizado e não conseguiu realizar? E por qual motivo não a realizou?

NJR - O meu sonho era deixar uma rede mínima de 12 (doze) escolas municipais. Consegui concluir 02 (duas). Uma na Mina de São Marcos, e a outra próxima a Mãe Luzia. Não alcancei o meu objetivo, porque os recursos eram escassos. Naquela época, não vinha dinheiro nenhum, nem do Estado e nem da União. A não ser aqueles decorrentes de lei. Mesmo assim, com atraso. Hoje o Estado está fazendo quase tudo nos municípios. Posteriormente, foi criada uma lei, de autoria do Sr. Osmar Cunha, o I.U.M. (Imposto Único sobre Minerais), onde a taxa sobre o carvão era de 6% - 1% para o Município, 2% para o Estado e 3% para a União. Este dinheiro (1% do IUM) ajudou muito Criciúma.

RH - Gostaria de ter executado a nova ligação Criciúma-Forquilha que projetamos, ligando o atual Bairro Universitário diretamente à sede do então distrito, numa extensão de quatro quilômetros. Não houve recurso para tanto.

NA - Avalio que somente através de um Plano Diretor pode-se fazer uma administração séria, honesta, criteriosa e programada, com objetivos. Muita coisa poderíamos ter feito. Mas, como já disse, nosso mandato foi curto, de apenas três anos, e como a situação financeira da Prefeitura era calamitosa, o que herdamos dos Prefeitos anteriores, isto colaborou para que ficássemos somente com muitos planos. Neste sentido, planejamos e não pudemos executar a retirada do leito da estrada de ferro (EFDTC). Somente retiramos os trilhos.

Deve-se considerar o seguinte: o Plano Diretor foi recusado pela Câmara de Vereadores no nosso mandato e aprovado na administração seguinte, apenas com a alteração do nome do governante. Ao invés de Nelson Alexandrino foi colocado Algemiro Manique Barreto. É só verificar na Prefeitura os mapas. Logo que assumiu, o Sr. Algemiro conseguiu financiamento para a execução de várias obras. Obras estas que estavam planejadas pelo Plano Diretor que elaboramos.

Conseguimos realizar o trabalho de galerias pluviais, iluminação em várias ruas centrais e nos bairros, assim como o asfaltamento do Bairro Pio Correia (que na época era conhecido como Vila dos Engenheiros). Este foi o primeiro bairro urbanizado de Criciúma. Também conseguimos fazer com que as vias principais de acesso a Criciúma fossem deslocadas da área central, para se evitar o grande volume de poeira no centro da cidade (era comum o pó do carvão entrar em nossos lares, trazido pelo transporte aberto de caminhões de carga do minério).

AMB - Sim. Considero que foi uma obra a qual não pude implantar devido ao tempo que me restava na Administração, o que me deixou profundamente chateado por não poder fazê-lo. Foi o sistema de esgoto cloacal de Criciúma. *“O projeto do sistema de esgoto cloacal deixei pronto, acabado e aprovado. Custou um milhão e duzentos mil na moeda da época. Havia duas usinas de tratamento, uma no bairro Santa Luzia e outra no Linha Batista. Os recursos também haviam sido aprovados pelo BNH (Banco Nacional da Habitação). Infelizmente a maioria dos administradores não fazem obra enterrada porque dizem que não dá voto. Faltou vontade política do meu sucessor para implantá-lo”*.

AG.1ª - A obra que eu gostaria de ter feito era um espaço cultural, a qual chamamos de Centro de Criatividade, no local onde estava a área reservada à feira livre, que hoje foi vendida pela atual Administração. Deixamos até um estudo preliminar pronto. Até hoje tenho alguns problemas comigo mesmo por não tê-la feito.

JAH - Eu gostaria de ter recuperado uma grande área degradada pelo carvão e implantado ali um parque com diversas atividades: lazer e cultura, recreação e esportes. Conseguimos implantar, através da recuperação de uma mina de carvão desativada, a Mina Modelo Caetano Sônego, que hoje serve como um dos principais pontos turísticos do sul do Estado. Não consegui realizar totalmente devido aos problemas financeiros.

AG.2^a - Alguns CEIC e algumas unidades de saúde, que não fiz por falta de recursos. Quando entreguei a Prefeitura, a folha de pagamento era 26% da receita.

EPM - Eu talvez tenha sido o Prefeito que mais buscou recursos em Brasília, pelo fato de ter sido Deputado Federal. Em 1992, eu coloquei emenda no Orçamento Geral da União como Deputado, e fui buscar, em 1993, como Prefeito de Criciúma. A revitalização do Bairro Pinheirinho, o canal celular da Vila Manaus, a recuperação do Bairro São Sebastião, que era uma área minerada (colocamos mais de quatro mil caminhões de aterro – levantando todo o Bairro). Também a recuperação do lixão da Mina 04 – hoje Bairro Renascer, onde passaram a residir mais de mil famílias. Mas a obra que tínhamos muita vontade de realizar e não conseguimos, principalmente por incapacidade financeira, foi a revitalização da Avenida Centenário. Revitalização em todos os aspectos – recapeamento asfáltico, canaleta de concreto para o corredor de ônibus, sinalização, iluminação, etc. Só como um dado curioso, antes de fazermos o Sistema de Transporte Coletivo, tivemos aqui em Criciúma a visita de técnicos do metrô de superfície (TRENSURB) de Porto Alegre/RS, pois nós achávamos poder fazer este tipo de obra na Avenida Centenário. O transporte coletivo inicialmente foi pensado fazer inclusive suspenso. Mas como cada quilometro custava cinco milhões de dólares, isto inviabilizou completamente. A receita dos Municípios, pela conjuntura econômica nacional, a partir de julho de 1996, caiu drasticamente. Ela foi bastante oscilante, pois cresceu de 1994 para 1995. Estabilizou-se de 1995 para 1996. E despencou em 1996, quando houve esta forte queda na receita dos Municípios. E Criciúma também sentiu esta queda na sua economia.

PRM - Tenho duas obras que estou me esforçando muito para viabilizar. Uma é a recuperação da Avenida Centenário, e a outra é o Rodo-anel (rodovia interbairros). O projeto das duas obras está pronto. Tramita em Brasília um pedido de recurso para a Avenida Centenário.

PERGUNTA 05 – Com os investimentos do governo Federal para aumentar a produção do carvão catarinense, grande era a procura por mão-de-obra na região de Criciúma. Esta mão-de-obra, vinda de outras cidades e Estados, fixou residência no município. Isto vem a definir a ocupação do solo urbano. Analisando este aspecto, você poderia citar o principal período de expansão urbana da cidade e quais os reais motivos que contribuíram para esta expansão?

NJR - O período da mineração em um primeiro plano, e num segundo as oficinas de apoio à mineração – as ditas oficinas de manutenção.

RH – O principal período da ocupação do solo urbano (ocupação desordenada) se deu na década de 40 em função da expansão da indústria carbonífera, decorrente da implantação da Cia. Siderúrgica Nacional. Com a construção da CSN em Volta Redonda (RJ), foi construído o lavador de Capivari destinado ao beneficiamento do nosso carvão para a obtenção do carvão metalúrgico que era remetido para Volta Redonda. Com o beneficiamento do nosso carvão, em Capivari, resultava também o carvão energético, que para seu consumo foi implantado o parque térmico de Capivari, ou seja a SOTELCA (Sociedade Termoelétrica de Capivari). Posteriormente passou a pertencer a Eletrosul (Centrais Elétricas do Sul do Brasil), constituindo-se hoje na Gerasul (empresa privatizada).

NA - Não atribuo o grande desenvolvimento de Criciúma exclusivamente ao carvão. Estaria cometendo um erro muito grande. O progresso de Criciúma deu-se com a sua industrialização. Com o surgimento das cerâmicas, das malharias e confecções. Depois de ser a Capital Brasileira do Carvão, chegou a ser considerada a Capital do Jeans e a Capital da Cerâmica (o município é o maior produtor individual de cerâmica). Portanto não posso considerar o carvão o responsável pela expansão de Criciúma, e sim o maior culpado pelos problemas de ordem ambiental. Pergunto-lhe: Qual dos senhores mineradores de Criciúma que com o resultado financeiro do carvão implantou uma grande indústria em Criciúma?

AMB – Nossa cidade figurava, quanto à arrecadação estadual de ICM (Imposto de Circulação de Mercadorias), em oitavo lugar. Nós tínhamos 1.7 % do bolo. Na nossa frente estavam vários Municípios. Joinville tinha 12%, Blumenau 8%, Florianópolis 6%, Lages 5% e Tubarão 3.5%. Quando deixei a Administração, já estávamos em quarto lugar. *“Este aumento na arrecadação de ICM, aliada ao grande período de produção carbonífera, concernente à crise mundial do petróleo, trouxe para Criciúma muitas pessoas de outras regiões, intensificando um fluxo migratório sem precedentes. Isto aconteceu a partir de minha Administração. Até então não havia*

favelas ". Em Criciúma não se via gente morando embaixo de pontes. Também não me lembro de ter tido problemas neste sentido, durante minha Administração. A partir daí, Criciúma cresceu. Recordo-me de que em seu programa dominical através do rádio, o Padre Miotello fazia comentários solicitando que as pessoas que não tinham abrigo, que não tinham moradas, nem boas condições de vida em suas cidades, que viessem para Criciúma, pois aqui era carente de mão-de-obra e tinha serviço para todos. Isto provocou a invasão de uma área de mais de setenta hectares (hoje conhecida como Vila Manaus). Esta área tinha sido permutada com os mineradores. Os mineradores tinham colocado aquela área à disposição, em 1964, para que fosse ali instalado um Quartel. E esta doação ao Ministério do Exército foi feita por dez anos; se eles não se instalassem nestes dez anos, a área reverteria para os mineradores. Quando assumi a Prefeitura, estava terminando este prazo. Contactei o Ministério do Exército, e trouxemos o Quartel para Criciúma. Infelizmente eles não aceitaram aquela área por ser minerada e estar parcialmente invadida. Aproveitamos o local e instalamos lá um Distrito Industrial. Resumindo: o grande fluxo migratório foi daquele período para cá. A COHAB/SC (Companhia Habitacional de Santa Catarina), através do BNH (Banco Nacional da Habitação), construiu quinhentas casas na Cidade dos Mineiros, as quais não tiveram procura. Estas casas foram todas depredadas, só restando as paredes. Este ato grave de vandalismo se deu na Administração que me precedeu. Posteriormente, o BNH reformou estas casas para que pudessem ser vendidas. E, a partir daí, havia dez candidatos para cada casa.

AG.1ª e AG.2ª - Nas décadas de 70 e 80, com a expansão das cerâmicas e das atividades ligadas ao carvão, houve um grande afluxo de pessoas vindas de outros estados, de estados vizinhos e de todo o sul do Estado, em busca de trabalho. Uma parte da mão-de-obra era qualificada, mas outra era sem qualificação nenhuma, principalmente aquela que veio para exercer a função de mineiro de subsolo. Depois veio a desregulamentação do carvão, quando se desempregaram mais de 12.000 mineiros. E estas pessoas ficaram por aqui. *"Houve até um incentivo "eleitoreiro" à invasão de áreas públicas, pelo próprio Poder Público Municipal, como por exemplo, áreas da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), áreas do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), áreas que os próprios mineradores doaram a Prefeitura para execução de Conjuntos Habitacionais (caso da Vila Manaus) e Áreas Verdes da Prefeitura Municipal. Com isso inicia-se um grande processo de favelização na Cidade. E o interessante é que esta favelização, iniciada e incentivada pelo Poder Público, passa a acarretar sérios problemas ao próprio Poder Público local, pois este, quando avaliza estas invasões, automaticamente assume todos os custos que nela estão implícitos. Estes custos incluem, mais escolas, mais postos de saúde, mais pavimentação,*

mais redes de energia, de água e de esgoto, enfim, toda a infra-estrutura que se fizer necessária". Mas nem tudo é negativo. Houve aspectos positivos de expansão urbana que fez com que nos preocupássemos com o asfaltamento em direção aos bairros. Isto incentivou a ocupação urbana em direção ao Pinheirinho, por exemplo, quando asfaltamos a Av. Centenário até a FUCRI (Fundação Universitária de Criciúma), hoje UNESC (Universidade do Extremo-Sul Catarinense). Situo o período maior da expansão urbana em Criciúma como sendo o período entre o final da década de setenta ao final da década de oitenta. Mais precisamente entre 1978 e 1988.

JAH – Quem conheceu Criciúma na década de quarenta verificou que o bairro Próspera, com a atividade de mineração, era um bairro que se parecia com uma pequena cidade. Vivia exclusivamente da atividade da mineração, da Sociedade Carbonífera Próspera, que pertencia à CSN (Companhia Siderúrgica Nacional). A caixa do carvão ao lado da igreja Nossa Senhora da Salette. Mesmo com o transporte de carvão pela ferrovia, ainda se via o “carro de boi” carregando o mineral. O bairro tinha ainda suas ruas revestidas com rejeito piritoso. Houve muitos investimentos para melhorar aquela situação. Os atrativos também eram muito grandes, principalmente a questão salarial. O mineiro recebia um bom salário, e isso atraía mais e mais mão-de-obra para a cidade. Mesmo que fosse para trabalhar como um simples ajudante de mineiro. O período de trabalho era relativamente curto para a vida de um operário. Em quinze anos já estavam aposentados. Porém, as conseqüências das doenças ocupacionais e a incidência da pneumoconiose eram danosas, e muita gente ainda hoje sofre destes males. Vinha muita gente de fora. Ficavam instalados, inicialmente, nas próprias vilas operárias, próximas às áreas de mineração – Próspera e Rio Maina, que eram as áreas predominantes. Posteriormente, as vilas ficaram e, pela exaustão das minas e o esgotamento das reservas nas atividades de mineração, estas famílias lá permaneceram, com pouca ou nenhuma atividade, sendo muitos aposentados. Muita gente buscou ocupação, posteriormente, em outras áreas e até em outros municípios. Este era o quadro com que nos deparávamos. E ainda existe hoje este quadro como, por exemplo, o caso da Vila Visconde (Rio Maina) e nas proximidades da Praça da Chaminé (Próspera) – que mais parece uma cidade dentro de uma outra cidade. Sintetizando: a atração pelo emprego trouxe muita gente para Criciúma e, queiramos ou não, foi esta a nossa formação da época do carvão. E foi este ciclo de mineração do carvão que propiciou a grande expansão urbana de Criciúma. Isto teve início, efetivamente, com a Segunda Guerra Mundial, pela necessidade de produção de gasogênio. Este ciclo do carvão acredito ser natural como qualquer outro processo de crescimento de uma cidade.

EPM - *“No ano de 1973 tivemos a crise mundial do petróleo. O carvão catarinense ficou supervalorizado, substituindo em energia gerada ao equivalente a sessenta mil barris de petróleo/dia, dados do Setor Energético do Brasil. Chegamos a produzir mais de quatrocentas mil toneladas/mês de carvão, quando este mineral passou a substituir o petróleo. Em 1990, com a desregulamentação da atividade carbonífera, decretada pelo Presidente Fernando Collor de Mello, a mineração entrou em declínio. No período de superprodução, tivemos mais de quinze mil mineiros na região. Isto refletia um número de aproximadamente setenta mil empregos vinculados ao setor da mineração do carvão”*. Analisando-se estes dados, podemos dizer que a maior ocupação urbana do solo em Criciúma intensificou-se a partir da década de setenta, pelos motivos expostos acima. A invasão de áreas públicas ou de áreas privadas tornou-se uma prática na cidade, por famílias que não têm moradia e se acham no direito de assim fazê-lo. No meu governo, tínhamos aproximadamente quatro mil famílias nesta situação. Procuramos desfavelizar alguns bairros (Anita Garibaldi, Wosocris, Imperatriz, Cristo Redentor e Corda Bamba), fazendo um traçado viário e colocando infra-estrutura básica nestes bairros. No bairro Wosocris, tivemos que assentar mais de cem famílias oriundas do interior do Paraná. Então resolvemos iniciar um serviço de contenção desta migração, colocando na estação rodoviária de Criciúma uma equipe de profissionais da área social para estudar essas famílias, suas origens e seus objetivos, assim como o seu destino. Muitas delas tiveram que voltar para suas cidades de origem.

PRM – Acredito ser no período compreendido entre as décadas de setenta e oitenta. Neste período tivemos a construção de algumas vilas, como foi o caso da região do Rio Maina (Metropolitana) e da Próspera. A partir de 84, tivemos o Plano Diretor, que de certa forma orientou o crescimento de Criciúma. Atualmente o novo Plano Diretor, que está na Câmara de Vereadores para ser aprovado, visa a direcionar, a redimensionar e a atualizar o crescimento da cidade, até porque sabemos que há algumas coisas em Criciúma bem delimitadas, como a Quarta Linha, Próspera e Rio Maina, possuindo suas características específicas. Tivemos uma estagnação em 1990, com o Governo Collor, mas, por competência dos empresários, as indústrias não estagnaram o crescimento de Criciúma. Quanto à produção carbonífera, posso dizer que não há mais nenhuma mina em Criciúma. Nossa cidade não é mais a capital brasileira do carvão.

PERGUNTA 06 – Por qualidade de vida de uma cidade entende-se os aspectos vitais, ou seja, necessários para que o cidadão consiga ter uma vida digna e salutar, exercendo a sua cidadania. Na sua administração, houve algum investimento maior direcionado especificamente, objetivando melhorar a qualidade de vida da população?

NJR - A Prefeitura não tinha condições, a não ser o projeto de escolas, já citado anteriormente. Posso lhe dizer o seguinte: havia muita enchente em Criciúma. Eu achei por bem fazer uma drenagem de grande extensão e redes de esgoto. Consegui técnicos do Estado para me orientar. A primeira conclusão deles era a de que a planta, que deveria ser feita com curva de nível, com os níveis bem próximos, custaria mais que o orçamento da Prefeitura (risos). Não tinha como viabilizar. Podemos destacar outro aspecto: o salário mínimo na época em que assumi a Prefeitura, atualizando seu valor real em reais, era em torno de R\$ 700,00 (setecentos reais) a R\$ 800,00 (oitocentos reais), então o padrão de vida, ao menos alimentar, era 100 vezes maior que um salário mínimo de US\$ 60,00 (sessenta dólares) a US\$ 70,00 (setenta dólares). *“A qualidade de vida era melhor porque existia um salário melhor”*.

Com a grande massa operária que havia em Criciúma, não se encontrava uma horta ou coisa parecida. Depois as coisas começaram a mudar, aos poucos. Não foi obra minha, talvez do tempo. Hoje muitos criam a sua galinha, tem a sua hortazinha. Isto vai influir no padrão de vida do operário, e nos seus hábitos alimentares, o que é muito mais importante. Que isso caiu. Àquela época, a partir do governo do Nereu Ramos, foi criada a sopa escolar. Mas a sopa era de verdura. Tinha cozinheira para confeccionar a sopa, que era feita de arroz, feijão, couve, cenoura, etc.. Então criava e gerava um hábito no aluno, que com um pouquinho de esforço, ele poderia produzir na sua casa.

Dali para frente, “os inteligentes” começaram a introduzir ingredientes tipo leite americano, coisas que se o aluno habituassem não teria recursos para tomar em casa, e nem criava um hábito.

RH - Executamos o revestimento de vários trechos do rio Criciúma para aumentar a sua vazão. A qualidade de vida de nossa cidade dá-se após o total revestimento de todo o rio Criciúma e seus afluentes. Acrescidos da implantação de uma completa obra de esgoto sanitário, evitando-se assim que este rio seja o depósito de dejetos humanos. Importante ressaltar que o revestimento do seu leito tem como objetivo evitar o alagamento de vários trechos da cidade nos momentos de grande precipitação pluviométrica.

NA - Acredito que sim. Investimos muito na educação, superando o índice determinado em lei. Iniciamos o projeto de esgoto para a cidade, apresentamos o projeto do Distrito Industrial e urbanizamos várias áreas do centro e dos bairros da cidade.

AMB - Investimos muito no campo social e na agricultura. Fizemos centros comunitários nos bairros. Foi feito convênio com o DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamento). Recuperamos, através de dragagens, milhares de quilômetros quadrados de terras para uso dos colonos. Paralelamente, fundamos clubes de mães e sociedades de amigos de bairros. Isto era feito com muita orientação, o que dava melhores condições de participação das pessoas na sociedade.

AG.1^a - Houve a conscientização ambiental. A infra-estrutura executada, tipo a pavimentação de várias ruas, o calçadão no Centro da Cidade, a melhoria da educação em todos os Bairros, assim como a execução do Paço Municipal. Da mesma forma, melhoramos os aspectos culturais e esportivos, com a execução do Teatro Elias Angeloni e do Ginásio Municipal de Esportes. Não existia nada neste campo. Criciúma culturalmente era nula.

JAH - No que diz respeito ao meio ambiente, procuramos eliminar um depósito de lixo a céu aberto, próximo ao centro da cidade, mais precisamente no bairro Napolini. Criamos um aterro sanitário, recuperando áreas mineradas. Procuramos fazer estradas exclusivas para o transporte do carvão, como foi o caso do Santa Augusta ou de São Marcos. Cuidamos da limpeza do rio Criciúma, que nada mais é do que um canal sanitário. Voltamos a legislação principalmente para a recuperação de áreas degradadas, aproveitando-as para outras finalidades, como lazer e habitacional. Também procuramos melhorar o abastecimento de água e minimizamos o problema do esgoto a céu aberto, que exigiu um investimento muito grande.

AG.2^a - Tenho a dizer que o segundo mandato, para min foi muito mais interessante do que o primeiro, uma vez que tratei, neste segundo mandato, com mais pessoas, mais gente e mais massa. Houve uma preocupação social muito maior na minha segunda Administração. Esta questão foi mais objetiva. Fizemos também 13 km de bueiro celular. Sintetizando a sua pergunta, acredito que através do social consegui melhorar, assim como proporcionar uma boa qualidade de vida para o criciumense.

EPM - Objetivamos realizar obras para aquela população que mais necessitava de atenção dos homens públicos. Neste sentido, nós desfavelizamos vários bairros. Isto através obras de saneamento, energia elétrica, rede de água, programa de vigilância nutricional (eram distribuídos leite em pó e óleo mineral) e o programa Saúde da Família (nesta época Criciúma se destacou na área da saúde e ficou entre os quatorze

melhores municípios do Brasil). Tínhamos controle absoluto, através de um mapeamento detalhado e atualizado, por bairros, das condições de saúde das pessoas. Monitoramento intensivo da saúde e das condições sanitárias de 40% (quarenta por cento) da população, que era o percentual relativo aos mais pobres da cidade. Criamos 35 (trinta e cinco) Conselhos de Saúde, Conselhos estes apartidários.

PRM - Nenhum governo municipal da história de Criciúma investiu tanto na área social quanto o meu governo. A nossa Administração está mais voltada para a faixa etária que está ficando marginalizada. *“Não há nenhum cidadão cricumense, na faixa de zero a dezoito anos, em situação de risco social, que não tenha alguma assistência”*.

PERGUNTA 07 - No início da década de setenta, inicia-se a retirada da ferrovia Dona Tereza Cristina da área central de Criciúma, objetivando-se a construção de uma grande avenida. Isso provocou grandes transformações no sistema viário e na estrutura urbana da cidade. Gostaria de ouvi-lo a respeito deste assunto, mais precisamente sobre os reflexos que esta obra proporcionou no dia-a-dia das pessoas. Como ficou a vida urbana após a finalização da obra?

NJR - A Av. Centenário foi fundamental para o desenvolvimento da cidade. Toda a saída de Criciúma em direção ao sul se dava pela Rua Henrique Lage, estreita, e onde se concentrava 60% do grande comércio da época. Se não fosse essa avenida, estaria quase impossibilitado o trânsito dentro da cidade. Foi uma obra com visão no futuro, fundamental.

Em direção ao norte, era a Rua Marcos Rovaris e a Gen. Osvaldo Pinto da Veiga, que era uma saída um pouquinho melhor que a do sul.

Eu acho que fazendo justiça ao Prefeito que começou esta obra, que foi o Manique, é dele todo o mérito. Mas mérito maior que o do Manique foi o do Diretor da Estrada de Ferro, que autorizou a retirada dos trilhos antes mesmo da definição do novo leito e da permissão da Direção Geral da Rede, que era a União.

RH - A construção da Av. Centenário (local do antigo trecho da EFDTC) deu nova configuração urbana a nossa cidade, facilitou o fluxo de veículos e possibilitou a implantação do sistema de Transporte Coletivo Integrado.

NA - A retirada dos trilhos da Ferrovia e a transferência do Cemitério Municipal, que ficava no Bairro Comerciário, porém muito próximo do centro (no início da Rua Desembargador Pedro Silva), para a Av. Santos Dumont, no Bairro São Luís,

tiveram grande e decisivo impacto na valorização imobiliária e no desenvolvimento dos bairros Comerciário e Michel. Estes se desenvolviam muito lentamente devido ao fato da cidade ser dividida por uma ferrovia. Isto fazia com que a transposição do centro para estes bairros fosse sempre dificultada. Desta forma, este lado da cidade crescia mais lentamente e a valorização dos imóveis destes bairros até então não acontecia. Em matéria de IPTU, o Michel era o de menor preço. Menor que a arrecadação de IPTU da Vila Operária (hoje Bairro Santa Bárbara).

AMB - Na minha gestão, implantei a Av. Centenário, no trecho que vai da Praça da Chaminé (no Bairro Próspera) até o início do Bairro Pinheirinho. Acredito que com a Avenida Axial (hoje Av. Centenário) conseguimos melhorar o fluxo de veículos, melhorando com isso o transporte coletivo. Conseguimos diminuir o tempo que se levava entre o bairro Pinheirinho e o bairro Próspera. O dia-a-dia das pessoas ficou mais facilitado. A avenida Centenário e a estação rodoviária foram obras que humanizaram a cidade. Os acessos ao centro e aos bairros, para quem chegasse a Criciúma, antes desta importante via era muito difícil.

AG.1^a e AG.2^a - Uma avenida que escoasse o trânsito do centro para os bairros, de uma forma mais rápida, era fundamental para uma cidade que se pretendia viabilizar como pólo regional. E foi fundamental para a cidade. Só lamento que a obra não teve um estudo melhor, mais criterioso e mais detalhado. Ela é mais uma via de trânsito rápido do que uma via urbana servindo à cidade. *“A Avenida Centenário, da maneira como foi implantada, continuou rasgando a cidade em duas partes. Como no tempo em que ali existia a ferrovia. Poderiam até ter deixado os trilhos do trem no canteiro central, que não interferiria em nada. Da mesma forma, poderiam ter sido projetadas passagens de níveis diferentes, entre o pedestre e o veículo, o que resolveria outros problemas. Me lembro do tempo que existia, ali onde é hoje o Terminal Urbano Central, uma passagem de nível, tipo passarela para pedestres, que fazia a ligação entre o lado de cima (bairro Comerciário) e o lado de baixo (centro)”*. Acredito que a avenida Centenário deva ser estendida até o Rodo-anel, no Bairro São João/Primeira Linha. E finalizando, concluo dizendo que a retirada dos trilhos do trem do centro da cidade, foi uma coisa boa para Criciúma. Porém, não foi aproveitada da melhor forma.

JAH – As ferrovias foram implantadas há mais de cinquenta anos, e interiorizaram o transporte em Santa Catarina. Tanto em nossa região como no resto do Estado, foram implantadas objetivando a aproximação dos vários núcleos urbanos existentes. Com o passar dos anos, as cidades cresceram, e a ferrovia passou a ser um entrave no meio urbano destas cidades. E em Criciúma não foi diferente. Houve a

necessidade da retirada do ramal ferroviário do centro da cidade, para ali ser implantada a avenida Centenário. Os moradores que ocupavam a área de domínio da ferrovia, que eram centenas, foram removidos para outro local, com uma infra-estrutura adequada, e que hoje é o bairro Tereza Cristina. Nosso Município mudou totalmente sua configuração a partir da implantação desta avenida. Apesar de dividir a cidade em duas partes, e ser a espinha dorsal do Município, acredito que seja a via mais importante da cidade. Não há quem não precise diariamente se servir dela ou do sistema de transporte coletivo que por ela flui intensamente. Há uma Criciúma antes e uma Criciúma depois da implantação da avenida Centenário.

EPM - Esta obra foi fundamental para o crescimento da cidade. Acredito que nós temos que agradecer o fato de estar ali a ferrovia, pois sem a EFDTTC (Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina), Criciúma seria muito pior do que é hoje. Criciúma não tinha nenhum tipo de planejamento urbano. Não tinha Plano Diretor. Cresceu desordenadamente, sem planejamento. Mesmo o Rio Criciúma, que tinha um leito de mais de dez metros de largura, hoje não passa de três. Criciúma cresceu ao “bel prazer” da vontade de seus habitantes. Acho que a avenida Centenário deveria ter sido mais larga. Se não estimularmos o crescimento de Criciúma para bairros como o Pinheirinho, Próspera e a Primeira Linha, fatalmente, num futuro a médio prazo, teremos que retirar o canteiro central da Avenida Centenário para darmos escoamento ao trânsito que por ali necessitará fluir. Mas também temos uma proposta de mudarmos o horário de funcionamento de alguns setores da atividade econômica da cidade, fazendo com que não abram tudo ao mesmo tempo e não fechem tudo no mesmo horário.

PRM - Foi uma grande “sorte” de Criciúma ter tido uma estrada de ferro, pois assim temos hoje a avenida Centenário. Ela cortou a cidade no sentido leste-oeste, justamente onde temos uma concentração populacional maior. Por outro lado, temos dados estatísticos, comprovando que 70 % (setenta por cento) dos veículos que trafegam nas ruas de Criciúma passam sobre a avenida Centenário. Sendo assim, precisamos criar alternativas para que não se dependa exclusivamente desta via. Daí a razão da necessidade urgente de construção de uma outra avenida, e está aí a avenida Chile, que inclusive já superou o volume de tráfego esperado. Criciúma tem 68% das ruas já asfaltadas, um dos maiores índices do Estado e do país. Resumindo: *“acredito que a avenida Centenário mudou radicalmente a cara da cidade, e mudou para melhor”*.

PERGUNTA 08 – Qual a sua opinião a respeito da implantação do transporte coletivo junto ao canteiro central da avenida Centenário? Você acha que foi a melhor solução para se resolver o problema do transporte coletivo em Criciúma?

NJR - Sem um estudo global é difícil um parecer ou uma resposta desta natureza. Pode ser até que outras soluções existam, mas são detalhes de natureza muito técnica. Que deve ter algum efeito salutar, aquela centralização, eu não tenho dúvida. Eu acho que melhorou o transporte coletivo. Aquela avenida só foi possível com a saída da estrada de ferro. Se não fosse ali, teria que ser em outra avenida. Isto implicaria mais recursos, pois necessitaria desapropriações de terrenos e casas. Acho que a questão econômica foi fundamental para definir a localização do eixo de transporte coletivo.

RH – O transporte coletivo junto ao canteiro central da Av. Centenário foi a solução racional para dar flexibilidade a este tipo de transporte de massa em nossa cidade.

NA – *“O sistema adotado com a implantação do transporte coletivo junto ao canteiro central da Av. Centenário voltou a dividir a cidade em duas partes, como antigamente, na época que a ferrovia ocupava aquele espaço”*. Esta obra não estava prevista no Plano Diretor original. Acredito que a administração que a planejou tenha feito estudos criteriosos para implantá-la ali. Acho também que resolveu o problema de transporte coletivo na cidade.

AMB - Não sou técnico, e por isso não posso dar um parecer mais técnico sobre o assunto. Sendo assim, como ex-administrador do Município, acho que a implantação do transporte coletivo junto ao canteiro central da Avenida Centenário equacionou o problema do transporte coletivo na cidade. E isto é bom. Por outro lado, esta obra obstruiu o fluxo normal dos veículos. Mas para isso existem alternativas técnicas, como elevadas e túneis. Devemos nos preocupar mais com quem depende de ônibus do que com quem está dentro de seu carro, com ar condicionado ligado ou não. Acredito que foi uma boa obra. Não acho que ela desumanizou a avenida, e conseqüentemente a cidade.

AG.1ª e AG.2ª - Acho que sem dúvida nenhuma o sistema de transporte integrado teria que existir na cidade de Criciúma. Pena que hoje está um tanto desintegrado. Você vê que nem a pista de concreto, no corredor principal, para a passagem do ônibus, foi feita. Usaram a mesma pista de asfalto já existente. O custo-benefício para a Prefeitura foi muito elevado em termos financeiros. Foi uma exorbitância. Eu não faria uma estrutura em ferro, como foi feito nos Terminais (Centro, Próspera e Pinheirinho), numa atmosfera tão agressiva como a nossa. O Ginásio

Municipal de Esportes que eu fiz, foi todo em estrutura de alumínio. Na época fui até criticado por isso, mas se forem ver hoje não tem nenhuma oxidação. Coisa que nos terminais já aparece. Finalizando, o anteprojeto do Sistema de Transporte Integrado foi feito na nossa Administração. E encima deste anteprojeto foi idealizada a obra. Esta obra estava orçada em 6 milhões de reais e acabou custando mais de 20 milhões. Acredito que quem conhece bem conseguiria fazer melhor por muito menos.

JAH - A implantação do Sistema de Transporte Coletivo foi bem pensada, planejada e estudada. A redução da tarifa, proporcionada pelo novo sistema, também foi importante. Resolveu o problema do transporte coletivo. Porém, a solução encontrada para utilização do canteiro central da avenida Centenário, como meio de transporte de massa, não foi uma boa alternativa, pois parece-me que há problema quanto à segurança das pessoas. Há vantagens e deficiências que podem ser corrigidas, mas a essência do sistema deve ser mantida.

EPM - Estudos mundiais indicam que a prioridade deve ser dada ao transporte coletivo. Acho que o sistema de transporte coletivo implantado na nossa Administração melhorou sensivelmente os problemas e as principais reclamações de seus usuários. Conseguimos diminuir o número de ônibus que circulavam no centro. Antes todas as linhas iam até o centro. Demos mais conforto e mais segurança. A diminuição da tarifa possibilitou o aumento do número de passageiros. *“Quanto ao velho problema de divisão de Criciúma, em duas partes, inicialmente provocado pelo obstáculo físico da ferrovia do início do século e posteriormente pela avenida Centenário e pelo sistema de transporte coletivo implantado nesta avenida, poderia ser resolvido por duas ou três ligações subterrâneas, ou viadutos com passarelas. Isto possibilitaria ligar as duas partes da cidade, o que acabaria com esta questão de isolamento em que se acham os moradores do lado de lá (bairros Comerciário, Michel, São Cristóvão, São Luiz, Santa Bárbara, etc, com os do lado de cá (Centro, Pio Correia, Cruzeiro do Sul, etc)”*. Acho que isto é perfeitamente viável. Problemas existem. Porém, analisando-se tecnicamente, há soluções.

PRM - Foi. Foi o melhor. Porém, *“se fôssemos partir para um perfeccionismo, a melhor solução seria viabilizar um metrô subterrâneo”*. Mas isto está fora da nossa realidade. A minha ótica é a seguinte: *“para uma cidade de pouco menos de 200.000 (duzentos mil) habitantes, 70.000 (setenta mil) pessoas utilizam o sistema de transporte coletivo diariamente. E destas, 86% (oitenta e seis por cento) aprovam o sistema. Temos que nos conscientizar de que sempre o coletivo tem que ser prioridade em relação ao individual”*. Colocamos dentro de uma avenida, que era a mais movimentada da cidade, um corredor de ônibus que passou a ocupar uma das três faixas de rolamento. O cidadão, tendo a confiabilidade no sistema e este oferecendo também um serviço de qualidade, gera-se um usuário mais satisfeito E é isto que atualmente temos comprovado.

PERGUNTA 09 - No final da década de setenta, o Poder Público Municipal realiza obras no principal centro comercial de Criciúma. A retirada total dos veículos com a implantação dos calçadões nas ruas centrais da cidade passa a ser uma intervenção urbana de reflexos significativos nos usos e costumes do cidadão criciumense. Qual a sua opinião sobre esta questão?

NJR - Acho interessante. Na minha opinião acho que é uma coisa universal. Andei na Europa, na Ásia, nos Estados Unidos. Todas as cidades de algum porte têm os seus calçadões. Eu não estudei a fundo o problema, qual é o reflexo no comportamento do cidadão, se é que teria algum. Mas a primeira vista, a meu ver, parece salutar. Há lugar para um aconchego maior entre as pessoas.

O caso de Brasília, por exemplo. Brasília não tem um local de reunião, de troca social. Não tem nem esquinas. Se você quer se locomover do sistema bancário para o sistema público, é necessário percorrer sete ou oito quilômetros, e assim sucessivamente.

Acho que os calçadões centralizaram. Levou o cidadão a ter um contato maior. Porque no momento de lazer, o calçadão é sempre um ponto de referência. E parece bom, satisfatório.

RH - A construção do calçadão no coração da cidade (Praça Nereu Ramos) e ruas adjacentes possibilitou o fluxo normal e seguro de pedestres, dando ao centro uma real sensação de tranquilidade e bem-estar.

NA - A mudança no principal centro comercial de Criciúma foi feita por um grupo de urbanistas de Curitiba, que houveram por bem modificar a identidade de seu povo. Para grandes centros urbanos admito, mas para uma cidade pequena não concordo.

AMB - Nunca entendi a criação do calçadão como foi feita. Não se pode bloquear os quatro cantos. Que se fizessem canaletas. Sou favorável à permanência do fechamento na frente da catedral e da Casa da Cultura (Codepla), mas deveriam ser abertas as laterais, mesmo que estreitas, com lombadas, por exemplo, para evitar grandes velocidades, mas dando condições de tráfego. Sou favorável à abertura da avenida Getúlio Vargas. Não tem necessidade de tanto calçadão em Criciúma. É questão de bom-senso.

AG.1ª e AG.2ª - À época achávamos que devíamos revitalizar o centro da cidade. A praça foi feita para o homem, a estrada para o veículo. É uma concepção que tenho. Nossa cidade ressentia-se de pontos de encontro. O objetivo de fazer os calçadões era fazer com que os Criciumenses viessem para o centro conversar mais. Eu me lembro que antigamente a gente cumprimentava as pessoas nas ruas. Então os calçadões foram criados para trazer de volta este lado gostoso de antigamente. Incentivando atelier livre

nas ruas, de uma forma que unisse as pessoas, e incentivasse estas mesmas pessoas para irem ao centro, irem a este novo espaço criado. Acho que era obrigação do Poder Público fazer com que isto acontecesse, pois ali é o coração da cidade. *“O calçadão é onde você encontra as pessoas. Ali deve ser caracterizado como o lugar do homem, pois o que é mais importante é a pessoa. Lá fora é o veículo”*. Com o passar das Administrações, muita coisa nova se enraizou na cidade, e isto vai modificando aquela idéia inicial. Mas outras coisas deveriam ser feitas para humanizar ainda mais o centro, priorizando o homem.

JAH - Na época da COUDECRI (Companhia de Urbanização e Desenvolvimento de Criciúma), companhia esta que antecedeu à CODEPLA (Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano de Criciúma), já pensávamos em implantar alguma coisa neste sentido. Na Administração Nelson Alexandrino/João Sônego, só para fazer uma referência, foi a primeira vez que Criciúma recebeu uma via pavimentada com asfalto. E isto aconteceu nas ruas do bairro Pio Corrêa, que era um dos melhores bairros da cidade. Nesta época foi a primeira vez que se instituiu a contribuição de melhoria. Este tributo consiste no seguinte: o contribuinte paga para receber os serviços. E lá foram feitas, além do asfalto, as galerias de água pluvial. Isto é só para exemplificar as dificuldades que um administrador público tem para realizar obras. Sempre se esbarra na questão financeira. Com isso quero dizer que na época da COUDECRI o calçadão já fazia parte de nossa proposta, de nosso planejamento. Porém, não saiu do papel por insuficiência financeira da Prefeitura. O calçadão foi uma obra que trouxe vantagens para todos. Houve alguma resistência no início por parte de alguns comerciantes. Estes achavam que se não houvesse o trânsito de veículos defronte ao seu estabelecimento teriam prejuízo. Outros pensavam na questão do comodismo. Queriam que seus próprios veículos permanecessem estacionados defronte ao seu ponto de comércio. O calçadão é muito importante para o momento, para o dia-a-dia das pessoas. Vejo que o calçadão trouxe vantagens para todos, fazendo com que Criciúma evoluísse neste sentido, e acredito que esta evolução tenha sido para melhor.

EPM - Acho que o calçadão foi muito mais benéfico do que maléfico, pensando no aspecto da vida da cidade. Principalmente aos seus pedestres. O exemplo de sábado de manhã em Criciúma é um exemplo muito gostoso. Você encontra várias pessoas que vão até o calçadão, neste dia e horário, somente para conversar, trocar informações. É realmente muito gostoso. Eu me questiono apenas a extensão. Acho que deveria haver ligação entre os dois lados da Praça Nereu Ramos. Os taxistas estão permanentemente se queixando. Estudos devem continuar a serem feitos para que se prepare a cidade para o futuro.

PRM - Na minha opinião, acredito que o pedestre tenha prioridade sobre o veículo. Mesmo que alguns municípios de países do primeiro mundo, que executaram calçadas, estejam voltando atrás e retomando as origens, eu assumidamente sou favorável à implantação dos calçados. Admito discutir alguns pontos que sejam polêmicos; alguma rua que tenha sido fechada ao trânsito de veículos, e necessite ser reavaliada a questão. No caso de Criciúma, talvez pudéssemos diminuir um pouco. Reduzi-lo em algumas ruas. Porém, não admitiria nenhum tipo de discussão quando se referem ao entorno da Praça Nereu Ramos.

PERGUNTA 10 - Toda cidade tem uma identidade que lhe é própria. Esta identidade caracteriza, define, distingue e diferencia uma cidade de outra. Neste sentido, pergunta-se: qual era a identidade da Criciúma da sua administração e qual a de hoje? Houve alguma diferenciação significativa neste aspecto?

NJR - Antigamente, o que levou Criciúma para frente, para o desenvolvimento, é que foi uma cidade de aventureiros. A maioria, tirando os habitantes locais, através de gerações, a maioria vinha, trabalhava, ganhava os recursos e aplicava no local, na própria cidade. Havia uma disposição, uma intenção, uma vontade de crescer. As cidades tradicionais, como Tubarão e Laguna, eram dirigidas por quatro ou cinco famílias ditas tradicionais, que não aplicavam os recursos gerados no município no próprio município e não permitiam que estranhos o fizessem. O porto de Imbituba só saiu por uma questão de briga de famílias – entre um grupo de Laguna e a família Catão de Imbituba. Nunca foi feito planejamento em função da cidade. É em função dos interesses das pessoas, das tais famílias “tradicionais”.

Criciúma cresceu, se desenvolveu, embora muitas vezes desordenadamente, porque os que iam para lá iam para trabalhar, construir e aplicar os recursos na própria cidade. Hoje a coisa fugiu do controle porque a cidade cresceu e é um pólo. Todos os que se achavam mal em Araranguá ou no Treviso, Turvo, Tubarão ou Braço do Norte corriam para Criciúma. Então aquilo gerou um aglomerado humano, que é o caso de Florianópolis, de Lages, ou o caso específico de Joinville, onde a pobreza e a miséria aumentam a cada dia. Isto fica difícil de controlar, e cada vez mais aumentam as invasões de terra, que passaram a ter um cunho político ao invés de um cunho de natureza eminentemente técnica. É difícil fazer um paralelo dentro de uma desordenação desta natureza.

RH – Durante a nossa administração nosso município ou nossa cidade era tida como a Capital Brasileira do Carvão. Hoje nosso município se diversificou quanto às atividades econômicas, surgindo como pólo cerâmico e de confecção. Por ser o carvão

um energético importante para a geração termelétrica, temos a convicção de que Criciúma e, principalmente, a região carbonífera terá ainda importante posição no cenário nacional quanto à geração de eletricidade.

NA - A identidade de Criciúma naquela época era a de uma cidade provinciana. Todos se conheciam pelo nome, se respeitavam. Hoje é uma cidade cosmopolita. Vieram muitos profissionais de fora, atraídos pelas indústrias. Acho que perdemos a nossa identidade porque muitos vieram e não criaram raízes. O poder político da cidade deveria estar nas mãos de profissionais, da geração nova, evitando que aventureiros despreparados tomem o lugar, se locupletem e dêem adeus à cidade.

AMB - Não. Não notei, e não noto. Criciúma continua tendo uma tendência progressista, mas não tem uma identidade como Município. Seria uma coisa que deveríamos resgatar. Nossa cidade não tem vocação turística.

AG.1ª - Houve. A nossa cidade realmente se consolidou como pólo da região. Acho que este título era muito disputado com Tubarão. Naquela época nós conseguimos modificar este quadro. Construimos obras relevantes que chamaram a atenção. Criciúma foi “vedete” durante um bom período. Assim como aprendemos com o Arq. Jaime Lerner, em Curitiba, teve várias prefeituras da região que vieram aprender com a gente. Por exemplo, Araranguá ou Içara. Não é que a gente fez escola, mas deu para sentir-se que é mais humano este tratamento de vegetação, de árvores, de pavimentação, de equipamentos, de visuais. A sinalização viária que implantamos foi toda inovadora. Foram feitas obras que humanizaram a cidade. A identidade anterior de Criciúma era como a Cidade do Carvão. A indústria foi se diversificando. Com crise ou sem crise, entre Florianópolis e Porto Alegre, a identidade de Criciúma é a de pólo regional.

JAH – Após o ciclo do carvão, e posteriormente da diversificação industrial, Criciúma se voltou mais para o turismo comercial, devido ao grande número de indústrias de confecção. O turismo comercial é uma alternativa que merece ser melhor estudada e planejada para que se chegue a um resultado compensador. Desta forma, precisamos conciliá-lo com o turismo dos balneários termais e das praias, assim como com o turismo serrano. Também podemos explorar e divulgar mais o turismo da época da produção carbonífera – a mineração do carvão. Neste sentido temos a Mina Modelo Caetano Sônego, pois é muito grande a curiosidade das pessoas para conhecerem uma mina de carvão. Podemos melhorar os atrativos, como a Vila Olímpica por exemplo, onde temos um local excelente para um belvedere. Acredito que tudo é válido para resgatar a memória e a história do nosso povo. Mas ao buscar-se uma nova identidade para Criciúma, penso que deva ser através do turismo comercial a grande saída.

AG.2ª - As pessoas já tinham assumido mais a cidade. Isto eu observei na minha segunda administração. Nesta segunda fase, a população me pedia que fizesse mais calçadão. Isto nos mostra que as pessoas já se integravam ao espírito de melhor qualidade de vida, o que era um dos nossos principais objetivos. Sendo assim, quanto à identidade de Criciúma, no segundo mandato, tenho a dizer que a cidade já se encontrava consolidada como pólo regional, mas precisando resgatar uma melhor qualidade de vida. E isto foi o que nós tentamos buscar e proporcionar aos criciumenses.

EPM - A identidade de Criciúma é a de uma cidade industrial. Primeiro o carvão, depois a cerâmica, e hoje a indústria do plástico e do vestuário. Também a identidade do turismo comercial pode ser resgatada e intensificada. Criciúma ainda tem visão de um grande centro comercial e de serviços. Acho que a UNESCO deveria se abrir para características mais liberais de convívio social. Às vezes tenho a impressão de que a nossa universidade se isola dentro de uma visão ideológica. A UNESCO não pode estar separada do dia-a-dia da cidade, como acontecia anteriormente.

PRM - Criciúma hoje se divide em duas frentes bem distintas: a indústria e o serviço. Liberamos o comércio aos domingos para implementar estas duas questões. A vocação de Criciúma é o comércio e os serviços. Criciúma é privilegiada por estar entre a serra e o mar, mas nós não vivemos isto, apenas usufruímos da praia e da montanha.

PERGUNTA 11 – **Você acha que todos nós, moradores de Criciúma, poderíamos fazer alguma coisa em favor do município que pudesse resgatar a história e a memória da cidade, resgatando também os aspectos da qualidade de vida urbana de seus habitantes?**

NJR - Esse mal, falta de memória, de preservação da história, não é só de Criciúma. Ele é praticamente de todo o país. Nós não temos memória de nada. Alguns Estados praticam o culto aos antepassados. O Rio Grande do Sul é um Estado que serve de exemplo. O gaúcho tem a memória de suas lutas, que são quase seculares e tem orgulho de suas raízes e tradições. O próprio CTG – leva aquela cultura para o resto do país. Aqui o governador Celso Ramos, que foi um homem que alterou o sistema político, melhorou e muito esta questão, e fez coisas extraordinárias. Há pouco tempo, houve o centenário da morte dele. Tirando meia dúzia de amigos, ninguém mais sabe nada dele. E se perguntar, em um ginásio de esportes, quem foi Celso Ramos, dificilmente alguém saberá da existência dele. Não se cultua nada. Então não é um mal somente de Criciúma. É um mal brasileiro. *“Aqui eu só vejo explodir o patriotismo num campeonato de futebol. Afora isto, não existe mais nada. Isto é lamentável”.*

Na França, quando chega a semana da França, ou seja, da Queda da Bastilha, é uma semana em todos os quadrantes das cidades. É uma semana cultural espontânea. Aqui, o pouco que se cultuava neste sentido, durante a ditadura Vargas, era a Semana da Pátria, campeonatos e conferências. Tudo isto foi extinto, não tem mais nada.

RH - Todas as comunidades, através das diversas associações tais como Clubes de Serviço, Lojas Maçônicas, Associação Comercial e Industrial, e, principalmente, da Câmara de Vereadores (que são os legítimos representantes do povo) poderiam, e até mesmo deveriam, relacionar as prioridades sócio-culturais e os aspectos ambientais, que tangem de perto a qualidade de vida, e as tornar bandeira de luta.

NA - Acho que sim. Desde que somemos os esforços daqueles que amam Criciúma e que estes dêem um pouco de si.

AMB - Acho que todos poderiam colaborar para resgatar a nossa identidade, que é a de uma cidade de imigrantes que vieram para colonizar. Eles não vieram em busca de indústrias. Estamos bastante distanciados da verdadeira finalidade dos imigrantes, que era a de se dedicar à agricultura. Se a indústria é uma necessidade, mas nós não poderíamos esquecer ou deixar de valorizar a memória daqueles que vieram para cá. Estes, na época não tinham nada a ver nem com mineração e nem com indústria. Vieram para colonizar e para se dedicar à agricultura. A indústria do carvão é uma mera decorrência. Esta identidade verdadeira dos colonizadores perdurou até mais ou menos 1930, depois disso o que se via era a mineração.

AG.1ª e AG.2ª - Criciúma não tem história, muito menos memória. Ninguém preserva nada. Acredito que a prefeitura e a universidade (UNESC), deveriam se unir à comunidade para resgatar esta história. Lembro-me de que quando dos festejos do Centenário de Colonização (1980), foi uma coisa linda. Todo mundo se mexeu. Acharam tanta coisa. E coisas lindíssimas.

JAH - No tempo dos colonizadores, tudo era muito mais difícil. Não havia estradas, somente algumas picadas. A comunicação entre os povos era quase que inexistente. Era uma carência generalizada. Hoje temos muito mais recursos, condições e facilidades para acontecer uma integração. Neste sentido, temos movimentos de preservação da tradição e cultura destes colonizadores. A Festa das Etnias integra e congrega todas as raças que aqui se estabeleceram, e consegue manter viva a memória e a história de nosso povo. Podemos buscar recursos de várias formas, pois existe muita facilidade de obtenção destes recursos para esta área, e eu vejo que há condições para que as coisas assim aconteçam. A Administração, juntamente com as entidades, associações representativas e organizações não governamentais, poderão se engajar para valorizar ainda mais as nossas tradições – preservando com isso a história e a memória de nosso povo.

EPM - Sou extremamente estimulador da parceria. Deve-se mudar a idéia de que o Poder Público tem que fazer de tudo, numa atitude paternalista. Acho que o Prefeito deve unir-se às entidades representativas, desvinculadas da política partidária. Somente o poder público não vai conseguir fazer tudo. Acredito que através de parcerias, conseguiremos juntos resgatar a história e a memória, fazendo uma grande unidade para buscarmos o melhor para Criciúma.

PRM - No nosso governo, *“foi criada uma comissão municipal, que visa estudar e levantar informações sobre o Patrimônio Histórico e Arquitetônico do Município. Alguns bens provavelmente deverão ser tombados, colaborando para a preservação da História e da Memória da Cidade de Criciúma. Para estes bens tombados, poderemos conceder incentivos, como, por exemplo isenção, de impostos”*. Isto faria com que o bem fosse mantido sempre em perfeito estado de conservação. Encaminharemos ainda este ano à Câmara de Vereadores para aprovação. Temos também a Festa das Etnias que mantém viva as tradições dos colonizadores (imigrantes). Objetivamos a implantação de um Centro de Eventos, para que possamos ter esta festa e o Centro de Tradições em um único lugar; para que isto aconteça, estamos negociando o galpão da antiga Cecrisa com o governo do Estado.

PERGUNTA 12 – **O que você teria a dizer a respeito do processo de produção da indústria carbonífera no crescimento da cidade de Criciúma? Especifique os principais ciclos de crescimento.**

NJR - *“Criciúma deve o que é ao carvão. Mesmo aqueles outros empresários, das cerâmicas por exemplo, devem saber que os recursos, na sua origem, foram provenientes do carvão”*. O carvão teve uma boa fase, durante a Segunda Grande Guerra, quando o presidente Vargas conseguiu a implantação da primeira Siderúrgica no Brasil, e que era obrigatório o consumo de 40% do carvão brasileiro, numa mistura com o importado. Então, a indústria carbonífera cresceu. Posteriormente, cada governo fazia um planejamento. Sempre objetivando o desenvolvimento da mineração. Porém, sempre com escassos recursos. Por exemplo, o transporte. Este quase não existia. E a coisa foi nesse sistema, até que com o Presidente Collor, “o vigarista Collor”, ele acabou com o carvão. Hoje se fala em usinas termelétricas, localizadas na própria boca de mina, utilizando outra tecnologia. E isto só vai sair devido a uma necessidade nacional. Nós estamos arriscados, se houver uma grande estiagem, a ficar sem energia suficiente para São Paulo. Então a coisa é útil. Útil e econômica. Acho que é uma grande saída e que está acordando com um atraso de mais de 30 (trinta) anos, pois isto já se falava antigamente.

O maior ciclo do crescimento, em cima do processo de produção da indústria carbonífera, foi durante a Segunda Grande Guerra. Foi quando se construiu a CSN, em Volta Redonda/RJ, e que se vinculou o uso do carvão metalúrgico.

“O americano forçou o apoio do Brasil aos aliados, e o Presidente Getúlio Vargas, condicionou, entre outras coisas, a construção de uma usina siderúrgica no País. Olha o americano numa preparação de guerra, fornecer equipamentos para uma siderúrgica, para um país que era uma colônia de matéria prima dele, só numa situação dessas”.

Depois vieram outras usinas, como é o caso da Usiminas, no tempo do Juscelino, a Cosipa etc. Esta foi a época em que Criciúma mais absorveu mão-de-obra. Muita gente veio de fora, de cidades e vilas da região, do Estado em si e de outros Estados da Federação, e até de fora do Brasil.

Outra coisa que diz respeito à mineração e foi importante no crescimento de Criciúma foi a construção da SATC (Sociedade Amigos Trabalhadores do Carvão). A SATC foi criada quando havia ainda uma certa estabilidade na produção do carvão. Foi criada graças ao apoio da CSN e principalmente de seu Diretor-Secretário da época, Sr. Martins. Esta escola começou, no seu planejamento, objetivando ser uma escola para filhos de mineiros. O internato era para os estudantes de Siderópolis, Urussanga, Lauro Müller, onde tivesse mineração do carvão. Ela se mantinha devido ao apoio da CSN, com a criação de uma taxa de 2% sobre a tonelada do carvão, paga pelo comprador. E este comprador era um só: a própria CSN. Mas para a CSN devolver este dinheiro teria que ser através do vendedor, que era o minerador.

Eu fui o primeiro Diretor-Executivo. Fui eu que a planejei. Foi criada uma diretoria. Tinha um secretário, que representava os interesses do minerador, um Diretor-Financeiro, o qual representava os interesses da própria CSN. O PNC (Plano Nacional do Carvão) pediu ao SENAI para que eu fosse a Criciúma. Eu fui escolhido pela CSN. Eu fui lá para planejar a Escola Técnica. A pedido da CSN e de dois mineradores, principalmente dos Srs. Sebastião Toledo dos Santos e Sebastião Netto Campos.

Com o tempo, estes 2% foi reduzido para 1%, e a Escola passou a abrir as portas a todos, fugindo dos seus reais objetivos iniciais. O que é importante dizer é que ela começou com 7.200,00 m² (sete mil e duzentos metros quadrados) e que todo o programa de ensino foi criado por mim devido a minha experiência no SENAI.

RH – O crescimento de Criciúma está intimamente relacionado com a indústria carbonífera. A primeira tentativa de se explorar o carvão economicamente se deu com o Visconde de Barbacena, quando em 1876 recebeu a concessão imperial para

minerar na região de Lauro Müller. Um marco importante para a região sul foi a construção da EFDTC em 1884, desde Imbituba até Lauro Müller. Em 1914 iniciou-se a construção do ramal de Araranguá, passando por Criciúma. A ferrovia tinha como objetivo principal o transporte do carvão para os portos de Imbituba e Laguna. O empreendimento do Visconde de Barbacena não teve sucesso e o seu empreendimento faliu. Posteriormente a organização Lage, já no início deste século, adquiriu a massa falida da empresa de mineração do Visconde de Barbacena. Do início do século até a presente data o carvão passou por diversas fases, marcadas por crises e períodos de prosperidade. A grande e primeira crise surgiu logo após a Primeira Grande Guerra Mundial (1914-1918). Somente com o Governo Vargas é que o carvão voltou a ter certa estabilidade como atividade industrial.

No governo Vargas, principalmente em meados década de 30 e início da década de 40, o nosso carvão, pelo Decreto 21048, passou a ser usado compulsoriamente, num percentual que oscilou entre 10 e 40%, nas ferrovias, na navegação e também na siderurgia. Durante a Segunda Grande Guerra (1939-1945), houve uma grande expansão da indústria carbonífera, entrando a mesma em crise após o término do conflito. Durante o governo Vargas, na primeira metade da década de 40, foi criada a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) e o nosso carvão passou a ter seu sustentáculo no fornecimento do carvão metalúrgico, destinado a Volta Redonda/RJ. Com a produção do carvão metalúrgico no lavador de Capivari, surgiu o complexo termelétrico local para utilizar o carvão energético (CE-4500) resultante da obtenção do carvão metalúrgico. De meados da década de 40 até o final da década de 80, a indústria carbonífera passou por relativo crescimento. Em 1990, ocorreu a mais séria crise no setor carbonífero: pela Portaria 801, de 17 de setembro de 1990, o Governo Collor desregulamentou o setor carbonífero. Abruptamente, sem qualquer planejamento, foi suspensa a produção de carvão metalúrgico, desativado o lavador de Capivari, passando-se a importar todo tipo de carvão, com alíquota zero. Esta nefasta portaria gerou desemprego em massa e total desalento por parte dos empresários do setor. Produzíamos na época cerca de 18 milhões de toneladas de carvão bruto e passamos a produzir cinco milhões. Tínhamos cerca de 12000 pessoas nas minas e passamos para não mais que 4000. Hoje, o setor supre o complexo termelétrico Jorge Lacerda, com 853 Mw de potência instalada com o carvão CE 4500 que, na época do lavador de Capivari, se constituía num sub-produto do metalúrgico. O setor fornece, hoje, 157.624 T/mês de carvão CE 4500 – energético para o complexo termelétrico Jorge Lacerda (Gerasul). Por outro lado, com conhecimento pleno de que a destinação do nosso carvão está direta e de maneira indissolúvel, ligada à geração termelétrica, planeja-se a construção de usinas termelétricas nas bocas de mina. Estas usinas - com plano para 900 Mw de potência - queimarão carvão bruto e rejeito na boca da mina, despoluindo a região e contendo a degradação ambiental pelo fato de deixarem de beneficiar o carvão. Uma usina com 400 Mw de potência já está com projeto de viabilidade técnica e econômica

contratado. Mister ressaltar que durante longos anos, desde a década de 40 até a licitação de fornecimento de carvão para a Gerasul, em setembro de 1996, a indústria carbonífera sempre foi dirigida pelo Governo Federal. O Governo fixava o mercado, o frete e determinava a cota de fornecimento de cada empresa mineradora aos consumidores estatais (ferrovia, navegação e siderurgias). Por esta razão, certamente, quer durante e após as crises, nunca se buscou uma solução duradoura para o carvão. Presentemente esta solução passa, sem dúvida, pela geração de energia elétrica, através da iniciativa privada, usando racionalmente o nosso carvão.

NA - Acho que o processo de produção da indústria carbonífera no crescimento da cidade deu-se na época da Segunda Guerra, isto é, em 1945 e estendeu-se até o surgimento das novas indústrias no município.

AMB - Acho que o carvão ajudou a dar a partida à cidade de Criciúma. Mas, por outro lado, prejudicou muito. A indústria do carvão esteve sempre na mão de meia dúzia de pessoas, de meia dúzia de famílias, das quais umas beneficiaram a cidade e outras só atrapalharam. Investiram seu dinheiro em outras cidades e até em outros Estados. E não criaram nada que pudesse dar emprego àqueles trabalhadores prejudicados pelo carvão que podiam ser aproveitados em outra atividade. *“A degradação ambiental intensa em nossa região carbonífera tem a União como a maior responsável. Através da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), o Governo Federal minerou extensas áreas, inclusive a céu aberto, e deixou tudo como está”*. Ele não dava o exemplo. Não recuperava as áreas, como iria exigir dos outros? A União ficava com 70% do royalty do carvão, o Estado com 20% e o Município com 10%. Se ele ficava com a maior parte, por que ele não recuperava as áreas degradadas?

AG.1ª e AG.2ª - *“Os principais ciclos do carvão em Criciúma coincidiram com a Primeira e Segunda Guerra Mundial e também com a crise mundial do petróleo. Os reflexos mais importantes para nós em Criciúma foram os dois últimos, sendo que a crise mundial do petróleo provocou um grande “boom” quanto ao processo de crescimento da cidade”*.

“Acredito que o ciclo do carvão mais importante ainda está para vir, que na minha opinião será o da instalação das usinas termelétricas”. Vai dar muito valor agregado à economia regional. Estas usinas vão poluir mas vão reciclar o rejeito do carvão. Acredito que este novo ciclo do carvão vai nos ajudar. Vai fixar o agricultor na roça, o favelado melhorando a favela. Melhora a qualidade de vida. Em suma, vai melhorar a questão financeira de toda a região.

JAH - Não há dúvida de que em um determinado momento a mineração foi a única atividade econômica que tínhamos. Esta atividade foi responsável, até uma certa altura, por tudo o que acontecia aqui. Deixou como marca positiva a Escola Técnica da SATC – Sociedade de Assistência aos Trabalhadores do Carvão. A famosa frase: “Carvão. Pedra fundamental do progresso”, deixou uma grande marca. Assim, não podemos olhar somente o lado benéfico desta questão. A consequência que temos deste período é a degradação ambiental, e neste sentido precisamos investir para recuperar o meio ambiente. Na época não havia o grau de conscientização que se tem hoje. Não havia legislação que monitorasse e fiscalizasse a atividade carbonífera. Nós precisamos ter consciência que foi importante o ciclo do carvão. Que houve investimentos em ferrovias, em portos, em siderurgia, geração de emprego e diversificação de atividades. No contexto geral, algumas cidades se destacaram mais que outras. Umas com marcas profundas, como é o caso de Siderópolis. Lá existiu a mineração a céu aberto, e hoje temos uma topografia que mais parece uma paisagem lunar. Só agora se pensa em remover e melhorar aquela paisagem, mas o custo é muito alto, e acaba ficando como está, ou seja, solo estéril e sem condição produtiva nenhuma. Na época só se pensava no lucro e a questão ambiental era deixada de lado. É uma dura realidade, de difícil compreensão, mas temos que aceitá-la.

EPM - A indústria carbonífera foi, indiscutivelmente, a grande responsável pelo crescimento de Criciúma. Até a década de quarenta, Criciúma se beneficiava de Laguna como grande centro de comércio e de serviços. A partir da década de quarenta, a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) consumia quase que 80 % (oitenta por cento) do carvão produzido aqui. Isto teve reflexos significativos no crescimento da cidade, estendendo-se até as décadas de cinquenta e sessenta. Mas o fruto do carvão foi muito pouco utilizado na diversificação industrial. Ele ficou restrito à atividade carbonífera. Hoje a atividade carbonífera é muito pouco importante para Criciúma. Porém, na década de setenta até o final da década de oitenta, o IUM (Imposto Único sobre Minerais) tinha gerado algo em torno de US\$ 250.000.000 (duzentos e cinquenta milhões de dólares), dos quais 70 % (setenta por cento) iam para o Estado, 20 % (vinte por cento) para o Município, e 10 % (dez por cento) para a União. Se esse dinheiro fosse aplicado aqui, com certeza teríamos feito uma recuperação ambiental correta e instalado uma melhor infra-estrutura, como água e esgoto, por exemplo. Muitas grandes empresas deixaram de se instalar em Criciúma por falta de água.

PRM - Eu diria que no ciclo da produção do carvão tivemos algumas ações públicas importantes como, por exemplo, a chegada da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), que contribuiu e muito para o desenvolvimento de toda a bacia carbonífera. Posteriormente, com o fechamento desta companhia e o decreto da desregulamentação

da indústria carbonífera, no início da década, iniciou-se um processo de declínio desta atividade. Porém, vejo com bons olhos os novos projetos de utilização do carvão – Usina Termelétrica – e sem o paternalismo da União. Espero que após a instalação da primeira usina, venham outras mais. Vamos ter muito desenvolvimento na nossa região, e desta vez levando em conta a preocupação de preservação do meio ambiente, onde 38% (trinta e oito por cento) do equipamento da usina é para evitar a poluição, que é quase zero. A conscientização ambiental hoje é muito grande. É o que de mais positivo temos na humanidade neste final de século.

PERGUNTA 13 - Gostaríamos que você falasse de algum fato histórico que, na sua opinião, seja o mais relevante fator de influência no crescimento da cidade de Criciúma.

NJR - Depois da indústria carbonífera, foi o segmento da cerâmica, sem dúvida nenhuma, que iniciou com o Sr. Maximiliano Gaidzinski. O despertar da indústria cerâmica só aconteceu com a vitória do Gaidzinski em Cocal do Sul.

RH – Lamentavelmente, foi a Segunda Grande Guerra (1939-1945) que influenciou no crescimento, embora desordenado, da nossa cidade.

NA - Na minha opinião, o fato mais relevante da história de Criciúma foi a implantação do pólo cerâmico, das confecções, das malharias e da maior indústria de embalagens plásticas do sul do país – Canguru – e outras do setor.

AMB - Acho que não houve nenhum fato histórico que desse uma partida, uma corrida de São Silvestre, por exemplo. Criciúma seria o que é de qualquer forma, com ou sem carvão, por sua própria natureza. Fomos muito prejudicados pela instalação de algumas coisas em Tubarão, por questões políticas. Por que estar em Tubarão a sede da EFDTC (Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina)? Por que o carvão é lavado lá em Tubarão? Eles não produzem carvão, não transportam nada.

AG.1ª e AG.2ª - Para mim, o fato histórico mais importante foi a colonização pelos imigrantes italianos. A indústria carbonífera só nos trouxe uma ajuda econômica. Eu não sei se Criciúma fosse menor, nós não seríamos mais felizes também. Menos poluída, com rios mais cristalinos.

JAH - O advento do carvão e depois a atividade cerâmica e a diversificação industrial foram fatos marcantes nos aspectos de crescimento de Criciúma. Este espírito empreendedor de nosso povo considero um fato importante, e deve sempre ser lembrado. Constatamos que ao longo das administrações muitas iniciativas aconteceram, seja no que diz respeito à mudança da configuração urbana, seja no investimento na expansão industrial. No tempo em que implantaram a BR-101, todos queriam que a rodovia passasse aqui por dentro da cidade. Passar a quinze quilômetros do centro fugia completamente ao desejo da maioria. Felizmente houve uma visão que fez com que acabasse sendo traçada no seu leito atual, onde está até hoje. Desta forma tivemos um problema a menos e pudemos assim planejar o crescimento da cidade em várias dimensões.

EPM - Não podemos negar a importância do setor cerâmico. O pioneirismo marcante dos senhores Maximiliano Gaidzinski e, posteriormente, Diomício Freitas, que iniciaram a diversificação industrial através deste setor. *“Acredito que a indústria cerâmica tenha sido o principal fator de influência no crescimento de Criciúma”*.

PRM - Acredito ser o descobrimento do carvão o fato mais importante da história de Criciúma. Outro foi o pioneirismo das famílias Diomício Freitas e Maximiliano Gaidzinski na indústria cerâmica, iniciando o processo da diversificação industrial. Mais recentemente, o pioneirismo da família Jorge Zanatta na indústria de plásticos.

PERGUNTA 14 – O que você espera da cidade de Criciúma para os próximos anos?

NJR - Esta crise do Brasil pode explodir o país inteiro e não só Criciúma. A economia do país leva o povo à violência. O custo de vida é barato, principalmente a alimentação. Mas o salário está reduzido a nada. Nosso salário mínimo é um dos mais baixos do mundo. Se o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) fosse usado especificamente para a construção civil, o retorno seria imediato. Resumindo: *“para se esperar alguma coisa de uma cidade, depende muito da política e da economia do país”*.

RH - Esperamos que Criciúma seja, nos próximos anos, um centro socioeconômico de grande importância, tendo a nossa universidade como ponta de lança na conquista de melhores dias para toda a nossa sociedade.

NA - Criciúma, como todo o país, estagnou. Estamos sem bússola, sem rumo. Lamento pelos mais jovens. Tenhamos, ainda, um pouco de fé num futuro melhor, mais seguro.

AMB - Vejo com muito bons olhos o fato de os industriais de Criciúma serem oriundos do interior, serem pêlo-duro como se diz, não se importando de trabalhar quinze, dezoito horas por dia, com aquela garra. Eles estão passando isto para os filhos. E isto é bom. Também é preciso que tenhamos a oportunidade de votar em pessoas que passem do discurso à prática, ao nível Municipal, Estadual e Federal. Hoje temos só pratos feitos.

AG.1ª e AG.2ª - Acho que a cidade tem que se preparar aceleradamente para a prestação de serviços. Este é o nosso caminho. Desenvolver a produção material e de produtos para a região. Acho que a UNESCO deverá pesar muito no futuro. Deve haver um sentido de equipe, de grupo e de união.

JAH - Que Criciúma se prepare para a realidade de ser um grande centro urbano, pólo de uma rica região. Devemos valorizar a nossa tradição. Ter projetos viáveis para Criciúma, olhando os serviços como algo essencial e indispensável. Espero que se invista na inteligência e que se discutam estas questões nas empresas, nas escolas e nas universidades. *“Elejo a universidade como se fosse ela quem mais tem condições de preparar a cidade para o futuro”*.

EPM - Acho que temos que ser parceiros entre nós, nos despirmos de ideologias partidárias, e que temos que pensar de modo coletivo. Espero que o Governo do Estado dê incentivos à região sul como tem dado a outras regiões. Isto se faz com forte representação política.

PRM - Eu sou muito otimista, e vejo Criciúma como uma cidade de futuro muito promissor. Temos bastante densidade demográfica (somos a segunda no Estado), pois nossa área territorial é relativamente pequena. Os aspectos positivos deste fato são muito positivos, porque geograficamente todos os bairros já contam com uma infraestrutura pública, com equipamentos. Isto não quer dizer que não necessitem de ser ampliados – as escolas, os postos de saúde, centros comunitários. Há um projeto da CASAN referente à rede de esgoto, a ser viabilizado pelo Banco Mundial. O gás também vai impulsionar, principalmente o setor cerâmico. Por tudo isto sou otimista, pois, na economia, apesar de muitos falarem em crise, posso dizer que Criciúma cresceu em 1997 e 1998 e deverá crescer ainda mais em 1999.

DÉCIO GÓES

Sobre memória e referenciais: o que me preocupa muito é essa falta de cultura, de valorização dos espaços da cidade – a identidade do ser humano com a cidade. Isto deve vir da nossa constituição, da nossa população. Vieram os imigrantes italianos, mas logo em seguida vieram muita gente para Criciúma, em função da indústria carbonífera. Esse pessoal, de uma certa forma perdeu as suas raízes. Nós não temos referencial na cidade, naquilo que foi construído. Não temos memória. Isso é ruim. Na nossa cidade foi permitido uma transformação muito grande, influenciado pela cultura de que o “progresso é isso aí mesmo”, ou ainda “isso é ônus do progresso”. Criou-se essa falta de cultura de preservação, de preocupação com o ambiente urbano. As pessoas estão mais preocupadas com a sua casa e com o seu lote. Com o seu espaço. Essa coisa do referencial é uma questão de cultura. Isso vai fazer falta pra gente, pois o que justifica a nossa presença aqui é isto. Se você viaja e fica vinte anos fora da cidade, quando volta para a sua terra natal, ela não tem mais nada a ver. É uma decepção, pois todos os lugares que eram seus, que faziam uma ligação com você foram retirados. Foram destruídos. Acredito que esteja faltando pensar a cidade de uma forma coletiva. Isto vai fazer ou criar uma preocupação com o coletivo. Vai ter um papel cultural importante. A gente vai começar a gostar da cidade. Isto muda a forma de fazer política na cidade, muda a forma de encarar a cidade. É muito triste a gente perder as referências da cidade da gente. É como se perdêssemos a nossa própria história. A referência não é só uma praça, mas o ambiente que se cria ao redor dela.

Sobre a retirada da estrutura ferroviária do centro da cidade e a implantação da avenida centenário: a retirada da rede ferroviária do centro é um absurdo. Até meus filhos não sabiam que ali passava o trem. O ambiente da estação, da Rua Paulo Marcus, dos carroceiros, das barraquinhas, do viaduto (passarela de pedestres). O centro da cidade acontecia ali. Era tudo muito bonito. A rua Cons. João Zanette fazia a ligação deste ambiente com a praça Nereu Ramos. Como podemos transformar tanto. Mudaram-se as funções, era questão da época. Foi uma grande obra, afinal de contas a cidade acabou dependente da avenida centenário. Mas poderia ser pensado diferente com certeza. Mas os equipamentos que estavam ali teriam que ser totalmente preservados. Foi uma falta de visão. A estação ferroviária era extremamente bem construída, com um padrão muito bom de construção. Tinha um viaduto que fazia a ligação de um lado ao outro da cidade. Nós em poucos anos retiramos a ferrovia e construímos uma avenida. Nós destruímos toda a estrutura que poderia mudar de função. Mudamos a estrutura viária. Construímos um outro terminal, que foi destruído e construímos um camelódromo com ruas paralelas. Foram também destruídos, e abriu-se um buraco para fazer a ligação por baixo – de um lado a outro da cidade – e não mais

por cima. Construímos um novo terminal, que praticamente tem a mesma função do que tinha antes. Se olharmos este trecho específico, o metro quadrado é mais caro que a avenida paulista em São Paulo. E transformou completamente a paisagem urbana, retirando referenciais importantes da nossa memória. Mexeu com a nossa vida. Esta responsabilidade de mexer com a vida das pessoas, deve o administrador observar a história toda da cidade, não pode se ater somente a sua gestão, fazendo coisas ou obras para ser lembrado e marcar a sua própria gestão. Claro que agora é uma avaliação histórica, muito mais fácil de se fazer. Mas que daqui para a frente não pode se repetir.

Sobre o instituto de planejamento urbano: Pôr isto tenho a preocupação de criar o instituto de planejamento urbano, que será uma herança grande que eu posso deixar para a cidade. Se criarmos uma cultura do planejamento na cidade, não vejo como um outro prefeito pense em extinguir o instituto. A própria população não permitirá. No começo teremos que trazer alguém de fora para ajudar a criar esta cultura. Preparar os nossos técnicos, colocando-os em estudo específico. Aí começa o desenvolvimento de projetos. Se o prefeito for um obreiro, ele vai ter um monte de projetos para realizar as suas obras. Se for para a área social, terá uma série de ações sociais para fazer, mas tudo dentro de um planejamento global.

Sobre a casa do agente ferroviário: percebemos que uma administração insensível, destruiu a casa do agente ferroviário. A única que sobrou da estrutura ferroviária do centro. Eles que destruíram e que autorizaram. Já até ganhamos uma ação na justiça. Falta a justiça mandar eles reconstruir – independente do papel da reconstrução perder a autenticidade – porém, como uma forma educativa vai ser importante. Deve-se reconstruir mesmo.

Sobre o monumento do mineiro: sou favorável a reconstrução, no mesmo local onde inicialmente estava localizada, ou seja, bem ao centro da praça Nereu Ramos. Porém esta iniciativa de reconstrução deve vir da iniciativa privada.

Sobre identidade: o orçamento participativo e o Domingo livre, por exemplo, são medidas que vão trazer discussões na cidade. As pessoas passarão a vivenciar a cidade, sair do seu eixo normal de circulação – do seu dia-a-dia. Isso vai provocar um debate. Criaremos condições de discutir a cidade. Então eu não me arrisco de ter a pretensão de dizer que esta ou aquela é a “cara” da cidade - que é a sua identidade. Como característica, ela é uma cidade de encruzilhada, de passagem. Tem uma localização privilegiada, no meio do caminho entre Florianópolis e Porto Alegre. O comércio e os serviços são característicos por aqui. Porém, a identidade urbana nós estaremos construindo. Portanto, a identidade econômica que eu vejo é prestação de serviços e o comércio. Acredito que cada vez mais isso pode ser feito, fazendo um

marketing positivo da cidade. Uma grande campanha publicitária mesmo, em parceria com o comércio, com a indústria, com os prestadores de serviço. De mostrar as potencialidades de Criciúma. Para que nós possamos sair desse mercado de 200 mil pessoas, para ir para um mercado de Hum milhão de pessoas. Temos que fazer um trabalho de marketing, para que a população de toda a região saiba que aqui tem serviço em quantidade e de qualidade para oferecer. O comércio tem que ser cada vez mais um comércio regional. Porém, para atender uma população regional, a cidade tem que estar bonita, limpa, organizada e bem sinalizada, para que faça esta virada na economia. Por isso acredito que a prestação de serviço é a saída – remonta a idéia de como nasceu Criciúma. Ela se caracterizaria como pólo regional – é a saída econômica.

Sobre a UNESCO: Criciúma deve se caracterizar como cidade universitária. Que é um grande prestador de serviço. A UNESCO também deve crescer. Oferecer novos cursos e novas vagas. Cada novo aluno, que para cá vier, traz consigo a perspectiva e a necessidade de consumo – casa para morar, alimentação, comércio – todos ganham.

Sobre o Hospital Público: acho importante para Criciúma possuir um HU - Hospital Público Regional Universitário para atender a região e para dar apoio aos cursos da área da saúde da UNESCO. Com isso teremos um local de estudo científico, de acumulação de dados de nossas doenças da região, o que vai ser importantíssimo para a prevenção dessas doenças. Cria-se uma cadeia de prestação de serviços.

Sobre renovação urbana: nós estamos com uma velocidade de renovação muito grande. Acredito que não precisa. Nós precisamos criar novos eixos viários, para permitir essa descentralização da cidade. Nós estamos construindo tudo no mesmo lugar. Na região do bairro comercial, mesmo com a reforma do plano diretor, não adiantou de nada. Consagrou modelos preexistentes. Permitimos maior altura dos edifícios, o que acredito que só vai piorar. Este modelo está falido, pois não existe infra-estrutura de equipamentos urbanos, sem alternativas de lazer e recreação. Tudo está extremamente construído. Você abre a janela do seu apartamento, e enxerga o outro logo a sua frente. Não tem qualidade de vida. A cidade tem que ter uma consciência disto para ela não comprar mais isto – este modelo. Mas ela tem que enxergar desta forma. Isto vai ser fruto de um debate. Enquanto ela estiver comprando, eles vão produzindo, o que nós poderemos fazer.

Sobre o processo de verticalização: não existe vias estruturais de tráfego que permita um escoamento fácil do trânsito. Não se criou novos ambientes para verticalizar. É uma necessidade permitir a verticalização, mas só deve verticalizar onde tivermos acesso fácil, equipamentos, praça, infra-estrutura. Por isso a verticalização em Criciúma só acontece no centro e nos bairros próximos. É que ali os equipamentos estão

disponíveis, ou extremamente próximos. Só que já saturou. Está necessitando outras áreas de serem criadas, para atender esse processo da cidade.

Sobre o calçadão na praça Nereu Ramos: o calçadão reflete bem uma idéia da época. Em um primeiro momento ele aliviou o trânsito, liberando, mais espaço ao pedestre. Acredito que toda a cidade gostou, pois não me lembro de reação por parte de qualquer segmento da população. Hoje responsabiliza-se a redução do movimento no comércio por causa do calçadão. Existe outros problemas, não é só este. Acredito que calçamos demais. No entorno da praça, ficou interessante. Porém em outras ruas não. A Cons. João Zanette e a Mal. Floriano Peixoto foram as mais prejudicadas. O calçadão deve existir, porém deve ser revisto. O calçadão criou novos hábitos no centro. Exposições aos sábados, manifestações culturais. O pedestre tomou conta – ali o calçadão faz a função da praça - tipo romana. O que me preocupa é o calçadão que ficou fora da praça, fora do núcleo da praça Nereu Ramos. Isto criou situações específicas que deve ser revistas.

Sobre as propostas e os projetos: Eu fico com vergonha da qualidade dos prédios públicos de hoje. Não dá para comparar um colégio como o Lapagesse, e uma escola básica que se constrói hoje. Nem parece que evoluímos. A construção civil teve uma evolução tecnológica grande, e tudo isto não está presente ali. O espaço que se cria hoje também é ruim. Eu quero deixar para a cidade uma idéia diferente. Que as pessoas se apropriem da cidade. Que elas discutam a cidade. Que elas se preocupem com a cidade. Mudar a cultura - criar uma cultura do coletivo na cidade. De pensar da cidade. De ser responsável pela cidade como um todo. Motivar debates, deixar uma estrutura de planejamento da cidade. Para se pensar responsavelmente. O dinheiro público é um dinheiro suado. Nós temos que pensar muito antes de gastá-lo. E gastar certo.

ANEXO 3

Lei n° 1516, de 4 de novembro de 1925

LEI N.º 1.516

Creando o Município de Cresciúma e a Comarca de Urussanga.

O Coronel Antônio Pereira da Silva e Oliveira, vice-governador, no exercício do cargo de Governador do Estado de Santa Catarina.

Faço saber a todos os habitantes deste Estado que o Congresso decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica creado o município de Cresciúma, cuja sede elevada a categoria de Vila será a povoação do mesmo nome.

Art. 2º. Os limites entre o novo município o de Urussanga, Laguna e São Joaquim da Costa da Serra, são os actuaes entre estes e o de Araranguá; e entre este e o novo município são os seguintes:

Partindo da foz do rio dos Porcos a rumo magnético 72°30' (setenta e dois graus e trinta minutos) N.O. até encontrar o Rio Mãe Luzia, na Foz do Rio do Cedro; daí seguindo pelo mesmo Rio do Cedro acima até encontrar a extrema que divide as terras adquiridas por José Martins Cabral e Octávio Fernandes de Souza; daí seguindo a rumo N.O. 83° magnético até chegar ao Rio Morto; daí seguindo pelo Rio do Meio até chegar na Serra do Mar, e deste ponto pelo divisor de água, até os limites do município de São Joaquim da Costa da Serra, - ficando pertencendo ao novo município o Morro da Matraca.

Art. 3º. A eleição do superintendente e do Conselho do novo município será marcado pelo Governador.

§ Único - A apuração desse eleição será realizada por uma junta composta pelos juizes de paz dos distritos do Novo município.

A junta, vinte dias após a eleição ao reunir-se elegerá o seu presidente podendo deliberar com três de seus membros.

Art. 4º. Os processos judiciais ainda em andamento e aos quais fazem parte pessoas residentes no novo município continuam a correr pela comarca de Araranguá.

Art. 5º. Fica creada a Comarca de Urussanga com os limites do município do mesmo nome e os do município de Cresciúma.

§ Único - Esta comarca será de primeira entrancia e terá por sede a Vila de Urussanga.

Art. 6º. Ficam igualmente creado na nova comarca dois officios de Justiça, assim divididos:

I - Tabelião de Notas e Registros de Imóveis.

II - Escrivancias do crime, civil, comercial, feitos da Fazenda, provedoria e resíduos, orphãos e ausentes e protestos em geral.

§ Único - Estes officios serão providos na forma da lei.

Art. 7º. Revogam-se as disposições em contrário.

O Secretário do Interior e Justiça, assim a faça executar.

Palácio do Governo em Florianópolis, 04 de novembro de 1925.

Antônio Pereira da Silva e Oliveira.

Ulisses Gerson Alves da Costa.

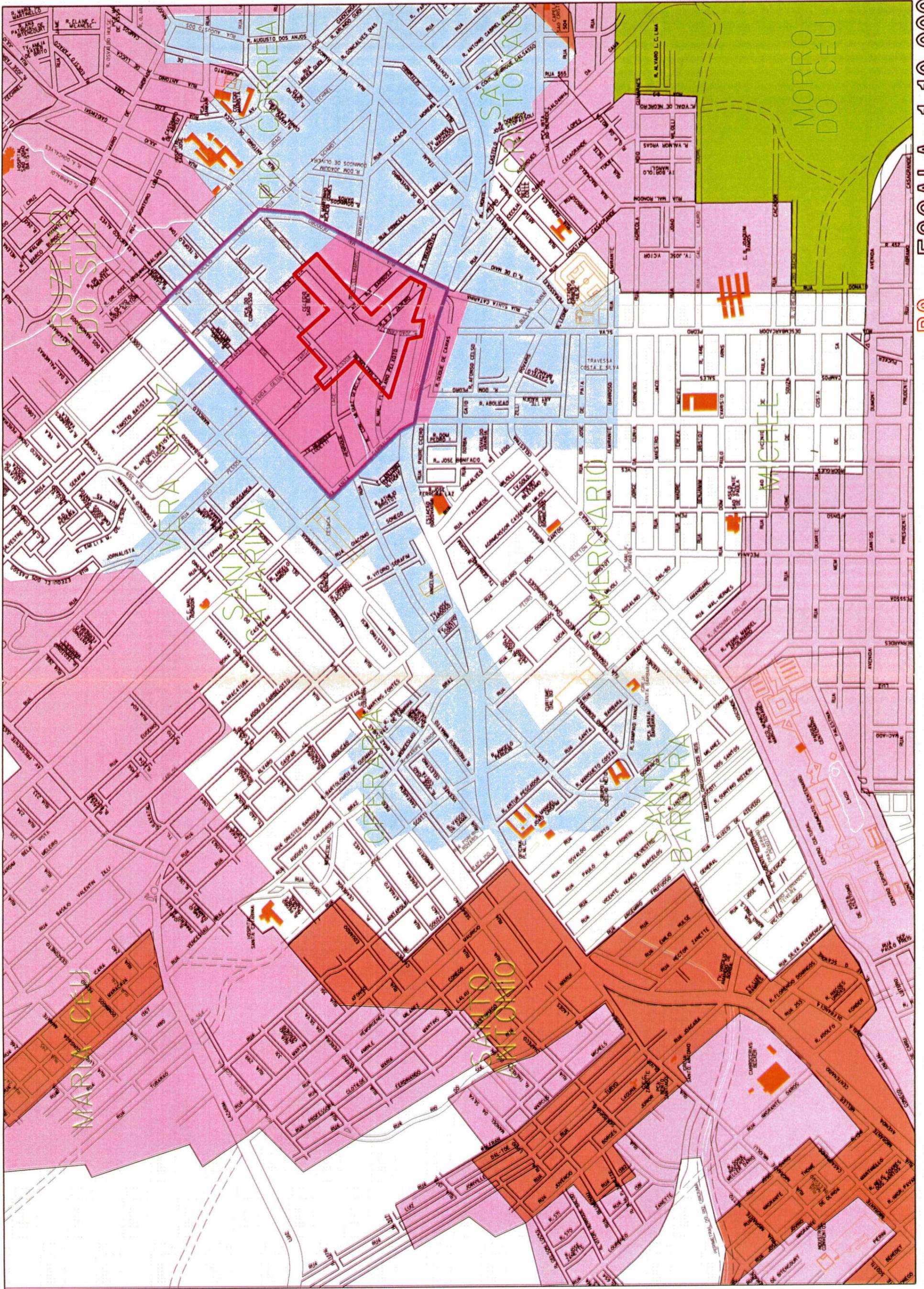
Publicada a presente lei na Secretaria do interior e Justiça, aos quatro dias do mez de Novembro de 1925.

José Rodrigues Fernandes

Sub-Diretor

ANEXO 4

Planta de Evolução Urbana e Articulações



B2 ESCALA: 1:10.000

ANEXO 5

Lei nº 3700, de 14 de outubro de 1998

D E C R E T O N º 596/SA/97

Nomeia membros para comporem a Comissão Técnica de Relatórios e Sugestões, para o Tombamento de Bens Municipais.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CRICIÚMA, no uso de suas atribuições legais e de conformidade com o Art. 27 da Lei nº 2.063, de 13.06.85,

R E S O L V E :

Art. 1º- Nomear, sem ônus para o Município, a Comissão Técnica de Relatórios e Sugestões para Tombamento de Bens Municipais, composta pelos seguintes membros:

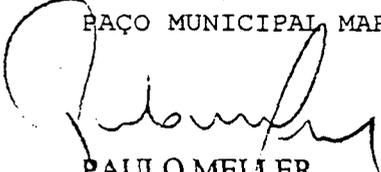
01. Representante da **SULCATOR**
Titular: **ODENIR DAGOSTIM**
02. Representantes da **Fundação Cultural de Criciúma**
Titular : **MÁRIO BELOLI**
Suplente: **SAYONARA EMERICH LENTZ MELLER**
03. Representantes da **Secretaria Adjunta de Meio Ambiente**
Titular : **JOANA CAZNOK**
Suplente: **AMILTON GUIDI**
04. Representantes do **Instituto de Arquitetos do Brasil**
Titular : **LUIS FERNANDO BALTHAZAR**
Suplente: **LUCIANA BORGES**
05. Representantes da **UNESC**
Titular : **RODRIGO LAVINA**
Suplente: **JORGE LUIZ VIEIRA**

Art.2º- A Comissão ora nomeada terá mandato até 31 de dezembro do ano 2000.

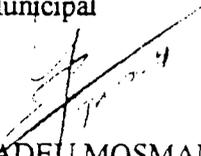
Art.3º- Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º- Revogam-se as disposições em contrário.

PAÇO MUNICIPAL MARCOS ROVARIS, 20 de Maio de 1997.



PAULO MELLER
Prefeito Municipal



JOSÉ THADEU MOSMANN RODRIGUES
Secretário de Administração e Recursos Humanos

LEI Nº 3.700 de 14 de Outubro de 1998.

Dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CRICIÚMA,

Faço saber a todos os habitantes deste Município, que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a presente Lei.

CAPITULO I DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARTÍSTICO E NATURAL DO MUNICÍPIO

Art.1º Constituem o Patrimônio Histórico e Artístico do Município de Criciúma, os bens móveis e imóveis existentes no seu território, cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história, quer por seu valor cultural e/ou paisagístico a qualquer título.

§ 1º Os bens a que se refere o presente artigo só passarão a integrar o Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, com a sua inscrição, isolada ou agrupadamente, no competente livro de tomo.

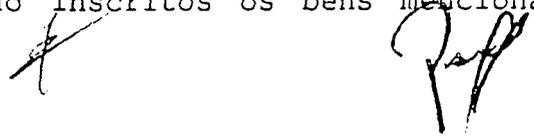
§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere este artigo e são sujeitos a tombamento, os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger, pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana.

Art.2º A presente Lei se aplica às coisas pertencentes às pessoas naturais, bem como às pessoas jurídicas de direito privado e público.

Art.3º Fica criado, na Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos, o Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, com a Comissão Técnica de Relatórios e Sugestões para o Tombamento de Bens Municipais a ele vinculada.

CAPITULO II DO TOMBAMENTO

Art.4º Os Serviços do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município possuirão um livro de tomo, no qual serão inscritos os bens mencionados no art. 1º da presente Lei.



Art.5º Os bens tombados pela União e pelo Estado serão, também, pelo Município, de ofício.

Art.6º O tombamento dos bens pertencentes à União, ao Estado e ao Município se fará de ofício, por ordem do Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, sendo notificada a Entidade a que pertencer.

Parágrafo Único. A notificação a que se refere o "caput" do presente artigo, se fará na pessoa do titular do órgão em Criciúma, se houver, ou em seu domicílio, sob cuja guarda estiver o bem tombado.

Art.7º O tombamento do bem pertencente a pessoa natural ou pessoa jurídica de direito privado, será feito voluntário ou compulsoriamente.

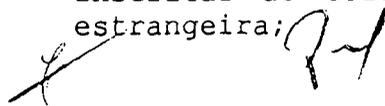
Art.8º Proceder-se-á ao tombamento voluntário sempre que o proprietário o solicitar e o bem se revestir dos requisitos necessários para constituir parte integrante do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, a critério da Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos ou quando o proprietário anuir, por escrito, à notificação que se fizer para inscrição do bem no livro de tomo.

Art.9º Proceder-se-á ao tombamento compulsório quando o proprietário opuser obstáculo à inscrição do bem.

Art.10 O tombamento compulsório será promovido pela Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos a requerimento devidamente acompanhado de parecer fundamentado, do Serviço do Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, aprovado pelo Prefeito Municipal.

Art.11 Para efeito de inscrições dos bens, manterá a Secretaria de Administração e Recursos Humanos, 04 (quatro) Livros do Tombo, a saber:

- I - Livro do Tombo Arqueológico, Arquitetônico, Etnográfico e Paisagístico, onde serão inscritas as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, arquitetônica, etnográfica, ameríndia, popular e os monumentos naturais, dotados de valor ecológico;
- II - Livro do Tombo Histórico, onde serão inscritas as coisas de interesse histórico e as obras de arte históricas;
- III - Livro do Tombo de Belas Artes, onde serão inscritas as coisas de arte erudita nacional ou estrangeira;



- IV - Livro do Tombo de Artes Aplicadas e/ou populares, onde serão inscritas as obras que se incluem na categoria, sejam nacionais ou estrangeiras e os bens relacionados com manifestações folclóricas características de época e região.

Art.12 O tombamento compulsório obedecerá o seguinte processamento:

- I - A Secretaria de Administração e Recursos Humanos notificará o proprietário para anuir ao tombamento no prazo de 15 (quinze) dias a contar do recebimento da notificação ou, querendo impugná-la, oferecer as suas razões;
- II - Não havendo impugnação no prazo legal, a Secretaria de Administração e Recursos Humanos procederá, após a homologação da autoridade competente, a inscrição no livro próprio;
- III - Oferecida tempestivamente a impugnação, caberá à Secretaria de Administração e Recursos Humanos, sustentar e fundamentar o tombamento, remetendo o processo ao Prefeito Municipal para decisão final, sujeita a pedido de reconsideração, no prazo de 15 (quinze) dias;
- IV - Tornando-se definitiva a decisão, será o tombamento homologado através de Decreto do Prefeito Municipal.

CAPITULO III EFEITOS DO TOMBAMENTO

Art.13 A alienabilidade dos bens tombados de propriedade de pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, sofrerá as restrições constantes desta Lei.

Art.14 O tombamento definitivo dos bens de propriedade particular, será iniciativa da Secretaria de Administração e Recursos Humanos, averbado ao lado de cada registro competente.

§ 1º No caso de transferência de propriedade a qualquer título, dos bens imóveis tombados, deverá o adquirente dentro do prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de multa no valor de 10% (dez por cento) sobre o respectivo valor, fazê-lo constar no registro ainda que se trate de transmissão resultante de sentença judicial de qualquer natureza.

§ 2º A transferência do bem móvel tombado deverá ser notificada à Secretaria de Administração e Recursos Humanos no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de multa de 10% (dez por cento) do valor do bem.

§ 3º O deslocamento do bem móvel tombado, de um distrito ou subdistrito para outro, no mesmo prazo fixado no parágrafo anterior, e sob a mesma pena, deverá ser solicitado à Secretaria de Administração e Recursos Humanos.

Art.15 O bem móvel tombado não poderá sair do Município senão por curto prazo, e com finalidade de intercâmbio cultural, a juízo da Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos, após parecer técnico do Serviço de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município.

Art.16 A exceção da hipótese prevista no artigo anterior, a tentativa de transferência do bem tombado, para fora do Município, será punível com multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do bem.

Parágrafo Único. Persistindo a intenção do proprietário do bem móvel tombado em transferi-lo para fora do Município, será decretada sua utilidade pública para fins de desapropriação, e requerido seu seqüestro na forma dos art. 675 e seguintes do Código de Processo Civil.

Art.17 No caso de extravio ou furto de qualquer objeto tombado, o seu proprietário deverá dar conhecimento do fato à Secretaria de Administração e Recursos Humanos, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, sob pena de multa de 10% (dez por cento) do valor do bem.

Art.18 Os bens tombados não poderão ser, em nenhuma hipótese, destruídos, demolidos ou mutilados, nem serem reparados, pintados ou restaurados, sem prévia autorização especial da Secretaria de Administração e Recursos Humanos, sob pena de embargo e multa de 100% (cem por cento) do dano causado, além das cominações previstas no art. 23.

Parágrafo Único. Com relação ao tombamento de árvores, deverá ser respeitada a Lei Municipal vigente.

Art.19 Sem prévia autorização da Secretaria de Administração e Recursos Humanos, não será permitido, nas vizinhanças do bem imóvel tombado, fazer obra de qualquer espécie, que impeça ou reduza a visibilidade, sob pena de ser determinada a demolição da obra às expensas do proprietário, e de lhe ser imposta multa de até 50% (cinquenta por cento) do valor do mesmo objeto.

Parágrafo Único. A proibição a que se refere o presente artigo, estende-se a tapumes, painéis de propaganda

ou quaisquer outros objetos, cuja colocação incidirá nas mesmas punições.

Art.20 O proprietário que comprovadamente não dispuser de recursos para proceder conservação e reparo que a coisa tombada requerer, levará ao conhecimento da Secretaria de Administração e Recursos Humanos a necessidade dos mesmos, sob pena de multa correspondente ao dobro do valor da obra necessária.

§ 1º Recebida a comunicação e consideradas necessárias as obras, a Secretaria de Administração e Recursos Humanos deverá executá-las por conta do Município, no prazo de 06 (seis) meses, levando a débito do proprietário o valor da obra ou solicitará ao Prefeito Municipal, a desapropriação do bem.

§ 2º Na falta de quaisquer das providências previstas no parágrafo anterior, poderá o proprietário requerer o cancelamento do tombamento.

Art.21 Verificado por parte da Secretaria de Administração e Recursos Humanos, urgência, na realização das obras de reparo e conservação do bem tombado, poderão estas serem realizadas pelo Município, independentemente de comunicação a que se refere o "caput" do artigo anterior.

Art.22 Os bens tombados ficarão sujeitos a vigilância permanente da Secretaria de Administração e Recursos Humanos, que poderá inspecioná-los sempre que julgar conveniente, não podendo os respectivos proprietários ou responsáveis criarem obstáculos à inspeção, sob pena de multa de 20 (vinte) UFMs, elevada ao dobro na reincidência.

Art.23 Os atentados cometidos contra os bens de que trata o art. 1º desta Lei, serão equiparados aos cometidos contra o Patrimônio Público.

CAPÍTULO IV DO DIREITO DA PREFERÊNCIA

Art.24 Em face da alienação onerosa de bens tombados, pertencentes a pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, o Município terá o direito de preferência, na forma do art. 22 do Decreto Lei nº 25, de 30 de Novembro de 1937.

§ 1º Os bens serão oferecidos prévia e obrigatoriamente ao Município pelo mesmo preço, usando este direito de preferência no prazo de 30 (trinta) dias, sob pena de perdê-lo.

§ 2º É nula a alienação realizada com violação ao disposto no parágrafo anterior, ficando o Município habilitado

a seqüestrar o bem e impor multa de 20% (vinte por cento) do valor da operação, ao transmitente e adquirente, que serão solidariamente responsáveis.

§ 3º A nulidade será declarada, na forma da Lei pelo Juiz que conceder o seqüestro, o qual só será levantado após satisfeita a multa e transferido o bem para o Patrimônio Municipal.

§ 4º Direito de preferência não impede o proprietário de gravar o bem tombado, por penhor, hipoteca ou anticrese.

§ 5º Nenhuma venda judicial de bem tombado se poderá realizar sem que o Município, na qualidade de titular de direito de preferência, seja disso notificado judicialmente, não podendo ser expedidos os editais de praça, antes da notificação.

§ 6º Ao Município, caberá o direito de remição, e dele não lançar mão, até a assinatura do auto de arrematação ou até sentença de adjudicação, as pessoas que, na forma da Lei, tiverem a faculdade de remir.

§ 7º O direito de remição poderá ser exercido dentro de 24 (vinte e quatro) horas a partir da arrematação ou do pedido de adjudicação, pela Municipalidade.

Art.25 É competente para a aplicação das penas pecuniárias previstas nesta Lei, a Secretaria de Administração e Recursos Humanos, mediante representação do órgão responsável pelo tombamento.

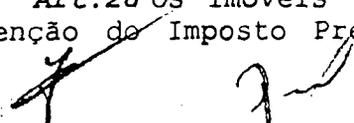
Parágrafo Único. Não estando fixada penalidade específica para as transgressões das obrigações impostas nesta Lei, aplicar-se-ão multas de 20% (vinte por cento) sobre o valor do bem tombado, sem prejuízo da apuração de responsabilidade funcional, civil ou criminal, quando couber.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES GERAIS

Art.26 O Poder Executivo providenciará a realização de convênios com a União e o Estado, e de acordo com as pessoas naturais ou jurídicas de direito privado, visando a plena consecução dos objetivos da presente Lei.

Art.27 Para o cumprimento do disposto nesta Lei, o Executivo Municipal observará a legislação e a ação fiscalizadora Federal e Estadual.

Art.28 Os imóveis tombados na forma desta lei gozarão de isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU,



condicionada à comprovação de que o beneficiário preserva efetivamente o bem tombado.

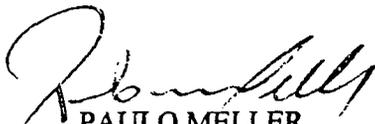
Parágrafo Único. A isenção de que trata este artigo será renovada a cada dois exercícios fiscais, se o beneficiário continuar, comprovadamente, preservando o bem tombado.

Art.29 Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar a presente Lei no que se fizer necessário.

Art.30 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art.31 Fica revogada a Lei nº 2.063, de 17.06.85 e demais disposições em contrário.

PAÇO MUNICIPAL MARCOS ROVARIS, 14 de Outubro de 1998.


PAULO MELLER
Prefeito Municipal


JOSÉ THADEU MOSMANN RODRIGUES
Secretário de Administração e Recursos Humanos

ANEXO 6

Lei nº 208, de 3 de julho de 1957

77

Lei nº 107.

Paulo Preis, Prefeito Municipal.
Fico saber a todos os habitantes dês-
te Município que a Câmara Mu-
nicipal decretou e eu sanciono a se-
quinte Lei:

Art.º 1.º. Fica aprovada a concorrência públi-
ca a que se referiu o Edital nº 56 de 13-7-53.

Art.º 2.º. Fica o Executivo Municipal autorizado
a celebrar contrato com o Engenheiro Victor
Dequesch, cujo texto faz parte integrante desta
Lei

Art.º 3.º. Revogam-se as disposições em contrário.

Publique-se

Prefeitura Municipal de Cuiabá,
em 22 de setembro de 1953.

Paulo Preis

Prefeito Municipal

Lei nº 208

Adão Caldas Garaco, Prefeito Municipal.
 Faço saber a todos os habitantes deste Mu-
 nicípio, que a Câmara Municipal de-
 cretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Artº 1º - Fica aprovado o plano urbanístico de
 Criciúma, autorizado pela Lei nº 107 de 22 de
 setembro de 1953, com todas as especificações
 constantes da respectiva planta, exceto as se-
 quintes:

a) Avenida paralela ao Rio Criciúma, no
 trecho compreendido entre as Ruas Marechal Deo-
 doro e Henrique Lage

b) Áreas verdes compreendidas nos espaços
 laterais à Igreja Matriz, em terrenos pertencen-
 tes à Mitra Arquidiocesana.

§ único - A supressão do trecho indicado
 na alínea a deste artigo, não prejudicará
 a canalização do Rio Criciúma, cujo traço
 do previsto no plano não sofrerá modificação.

Artº 2º - Fica o Poder Executivo autorizado
 a executar as seguintes alterações, dentro do
 Plano Diretor:

I. Abrir uma rua, a partir da Rua
 Desembargador Gedeo Silva, entre as terras de
 Ângelo Antonelli e da Congregação das pequenas
 Irmãs da Divina Providência até encontrar a Rua

Yoaquim Galves.

II - Reduzir para 100 (cem) o diâmetro da área de 150 metros destinada a uma praça pública projetada em terreno pertencente aos órfãos menores, filhos de Antônio Miliodi.

III - Proseguir com a Rua Marcelo Lodetti, em linha reta, até encontrar a Rua Hercílio Luz.

IV - Proseguir, em linha reta, a Rua Anita Garibaldi.

V - Suprimir, na rua projetada entre a rua Cel. Marcos Rovaris e a área verde onde se acha construído o Grupo Escolar "Humberto de Campos", a parte compreendida entre a citada área verde e a Rua Felipe Schmidt. (prosequinte da)

§ único - Além das alterações constantes dos itens I a V do Artº 2º, poderá a Prefeitura, se houver necessidade, construir outros logradouros públicos, desde que não colidam com o Plano.

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

Publique-se

Prefeitura Municipal de Curitiba,
em 3 de Julho de 1957.

Ado Caldas Faraco
Prefeito Municipal

Lei nº 213

Adão Caldas Faraco, Prefeito Municipal.
Faço saber a todos os habitantes do Município que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Artº 1º. Fica incluído no artigo 2º da Lei nº 208, de 3 de julho de 1957, o item VI, o qual terá a seguinte redação: "VI. Ad. referendum da Câmara Municipal, introduzir modificações, ou praticar atos que digam respeito ao referido plano desde que os mesmos consultem os altos interesses da comuna, sempre com parecer favorável de uma comissão de engenheiros ou arquitetos".

Artº 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

Publique-se

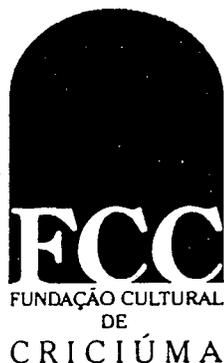
Prefeitura Municipal de Ciciúma,
em 5 de Setembro de 1957

Adão Caldas Faraco

Prefeito Municipal

ANEXO 7

Entrevista sobre a fonte luminosa



NELSON ALEXANDRINO (31.01.70 a 31.01.73)

Em um pedestal muito alto, de um projeto não revisto, na Praça Nereu Ramos, encontrava-se o Monumento ao Mineiro. Tão alto que as pessoas não conseguiam vê-lo, apenas as árvores que junto a ele ficavam.

Foi então, que o prefeito da época, Nelson Alexandrino, de uma visita a Concórdia, veio com o grande projeto, coqueluche dos anos 70: uma fonte luminosa com música de câmara e orquestra sinfônica.

Assim, a Fonte Luminosa de Criciúma foi construída no lugar do Monumento ao Mineiro e este, transferido para o local que está agora.

Em 1983, na gestão de José Augusto Hülse, a fonte luminosa é restaurada e passa a ser um simples chafariz.

(Entrevista cedida pelo Sr. João Sônego, Vice-Prefeito durante a construção da fonte luminosa, à Prof^a Elza Dajori Peruch, Diretora do Arquivo Histórico de Criciúma, em julho/97)

CONVENÇÕES

CALÇADOS	...
DESAFIO	...
DESAFIO DE FERRO (ETC.)	...
DESAFIO DE NYLON (MATERIALS TAMPON)	...
DEPRESSÃO	...
LAGUNAS E ARREDES	...
RAMONDO	...

