

ANAIS DO  
VII SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES  
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*

**A CIDADE E A HISTÓRIA**

VOLUME I

LV  
Coleção da *Revista de História*  
Sob a direção do Professor  
Eurípedes Simões de Paula



SÃO PAULO — BRASIL  
1974

# AS CIDADES E A HISTÓRIA: O CASO CATARI- NENSE (\*).

---

*WALTER F. PIAZZA*

da Universidade Federal de Santa Catarina.

O presente trabalho aborda a conceituação de “geografia urbana” e “sociologia urbana”, indicando a necessidade de se pesquisar a “história urbana”, apontada e reconhecida por geógrafos e sociólogos.

Enfoca-se a “função” e explicitação da evolução das “funções”, bem como a discussão da “hierarquia” das cidades, quer dentro das condições conceituais, quer exemplificando com aquelas colhidas na História do Estado de Santa Catarina.

Na conclusão aponta-se a necessidade de um melhor estudo de “história urbana”, no Brasil, e, logicamente, no Estado de Santa Catarina.

Relaciona-se, a final, a bibliografia utilizada.

\* \* \*

*As cidades e a História: o caso catarinense  
nota preliminar.*

## 1. — *A conceituação.*

É importante focalizar o relacionamento das Cidades e a História, especialmente no estudo do seu desenvolvimento urbano.

Entretanto, poucos historiadores se têm preocupado com o assunto.

---

(\*) — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 de setembro de 1973 (*Nota da Redação*).

Diz, com justa razão, REIS FILHO (1):

“Os fatos urbanos têm sido encarados sob diferentes prismas científicos — geográfico, sociológico, econômico, urbanístico, etc. A diversidade no tratamento da matéria não elimina, porem, a necessidade de uma conceituação básica da natureza do fato urbano, isto é, um esquema teórico que possa esclarecer quando e por que uma aglomeração urbana adquire a condição de centro urbano”.

Esta é uma verdade incontestável.

O geógrafo tem se preocupado bastante. E, nas boas obras de geografia urbana se declara:

“A origem das cidades por muito longe que seja necessário remontar é um fato essencialmente histórico. A auréola mítica que lhes rodeia a gênese (ritual, herói epônimo) não é mais do que a expressão da admiração que esse fenômeno excitou entre os homens” (2).

Mas, sendo um fenômeno histórico poucos lhe têm dedicado estudos globais.

Por seu lado os sociólogos estabeleceram em torno das cidades um campo definido de atuação: a sociologia urbana, assim conceituada:

“... estudo científico das adaptações e ajustes sócio-econômicos produzidos pela concentração da população em áreas geográficas limitadas” (3).

A ênfase dos estudos geográficos e sociológicos toma vulto e se aprofunda (4), mas, em todos, há, sempre, uma base histórica. Vão estudar as origens das povoações, dos aglomerados humanos, para classificá-los, para dimensionar o seu desenvolvimento, ou, ainda, verificar as modificações sofridas.

---

(1). — REIS FILHO, *Evolução urbana no Brasil. 1500-1720*. p. 19

(2). — LA BLACHE, *Princípios de geografia humana*. p. 380.

(3). — FAIRCHILD (ed.), *Dicionário de sociologia*. p. 283.

(4). — BEAUTEU-GARNIER & CHABOT, *Tratado de geografia urbana*. MUNTZ. *Urban Sociology*.

Dai, por que, na sua análise da fundamentação histórica das cidades brasileiras vai se buscar, de acordo com um analista (5), o relacionamento da formação urbana com o

“sistema de produção agrícola de exportação, com suas características de alta produtividade e especialização”.

E, por outro lado, o mesmo Autor enfatiza (6):

“A análise da formação e evolução da rede urbana brasileira apresenta alguns problemas de ordem estritamente histórica. As datas de fundação das povoações nem sempre são de fácil determinação e o tratamento das questões surgidas é dificultado pela ausência de trabalhos sistemáticos sobre o assunto.”

Coloca-se, aqui, a História como determinadora da data de fundação de povoações, mas, ela vai mais longe na sua função e, por isto mesmo, precisa ser enfatizada.

\*

## 2. — *As classificações das cidades.*

Ao se abrir a discussão das classificações das cidades, efetuada por geógrafos e sociólogos, tem-se, necessariamente, que procurar embasamento histórico.

Alguns geógrafos classificam-nas pela sua situação geográfica, outros pelas suas funções.

TAYLOR (7) assim classifica-as: 1). — administração, 2). — defesa, 3). — cultura, 4). — produção, 5). — recreio, 6). — comunicações: a). — coletoras, b). — distribuição, e c). — tráfico.

Já, um sociólogo, MUNTZ amplia: (8): 1). — de defesa, 2). — centros comerciais (segundo os instrumentos de circulação), 3). — centros industriais ou de produção, 4). — capitais políticas, 5). — centros religiosos, 6). — centros educacionais, 7). — recursos para saúde ou recreação.

Desde logo fica patente que o enquadramento de uma povoação em um destes processos classificatórios leva o analista a um exame

---

(5). — REIS FILHO, p. 49.

(6). — REIS FILHO, p. 78.

(7). — TAYLOR, *Geografia urbana*. p. 472.

(8). — MUNTZ, *Urban sociology*. p. 8-9.

da sua evolução, necessitando buscar as razões do seu estabelecimento.

E é, num grande mestre da Geografia, que se encontra uma base para o estudo da urbanização (9):

“Quando estudamos a gênese das cidades no passado, descobrimos que o que faz desabrochar o germe, o que lhe assegurou o desenvolvimento, foi geralmente a presença de um obstáculo. Nas saídas das montanhas, nas passagens dos rios, no limiar dos desertos, no contacto das costas em toda a parte onde é preciso parar e preparar novos meios de transporte, há probabilidade de que uma cidade venha a formar-se.”

Para atender a esta perspectiva é preciso não só verificar o “sítio” geográfico, onde teve início o aglomerado humano, mas, na maioria dos casos, partir em busca de documentação.

Só, então, pode-se definir a situação geral de uma evolução urbana.

Outro critério geográfico e, também, sociológico, é o da “hierarquização” das cidades face ao seu contingente populacional.

Não existe acordo entre geógrafos, nem entre sociólogos, para uma base estritamente numérica na classificação do que se deva denominar “cidade”.

Em uns tem-se este dimensionamento (10):

“...propõe chamar rural toda zona com uma densidade inferior a 100 habitantes por milha quadrada (uns 40 por km<sup>2</sup>.), aldeia (*village*) se tem de 100 a 1000 (40 a 400 por km<sup>2</sup>), e zona urbana a que tem mais de 1000 habitantes por milha quadrada (aproximadamente 400 por km<sup>2</sup>).

“Na Alemanha dividem-se as povoações segundo sua população total do seguinte modo: de 2.000 a 5.000, *landstadt*; de 5000 a 20.000 *kleinstadt*; de 20.000 a 100.000, *mittelstadt*; mais de 100.000, *grossestadt*”.

Já a situação em outros países assim se apresenta (11):

- 
- (9). — LA BLACHE, *Princípios de Geografia humana*. p. 381.  
(10). — WILCOX, *Urban Community*, cit. por TAYLOR. p. 207  
(11). — MUNTZ, *Urban Sociology*. p. 7.

“Nos meados do século passado a França oficialmente adotou 2.000 como o número mínimo de habitantes para classificar uma área com uma população compacta como urbana. Esta medida foi aceita por muitos outros países, e foi adotada pelo Instituto Internacional de Estatística em 1887.

“Entretanto, os Estados Unidos usaram uma medida independente: 8.000 ou mais habitantes, ent etanto, com o Censo de 1920, mudou a base numérica para 2.500 habitantes.

“Outras nações têm outras medidas: Bélgica, 5.000, Egito, 11.000, Japão, 24.000 e Ucrânia, 500!”.

Como se vê o processo de urbanização, também, está preso a dimensionamento estatístico nem sempre correto.

\*

### 3. — *Os exemplos catarinenses das “funções”.*

Se aceitarmos os princípios geográficos e sociológicos da classificação das cidades face às suas funções poderemos, desde logo, determinar, diante do processo povoador que tem atravessado, nestes quatro séculos de História do Brasil, o território catarinense, a situação de cada uma das sedes municipais, bem como se quisermos “hierarquiza-las” pelo seu conigente populacional.

No primeiro caso vemos que a cidade de Nossa Senhora do Desterro (hoje Florianópolis), nascida como comunidade agrícola, transforma-se a partir de 1738 em centro militar e, em seguida, político, e, após a estruturação da sua Universidade Federal (1961), coadjuvada com a implantação da Universidade para o Desenvolvimento do Estado (UDESC), forma a função cultural.

Partindo para a análise da função comercial, dividida em termos de “antiga circulação vial” (12), face aos “caminhos de tropa”, quer dando origem aos pousos, em torno de um deles nasce a póvoa de Curitiba, ou em torno de fazendas de invernada que fazem surgir São Joaquim e Campos Novos, ou, ainda, “registros” que dão origem às cidades-gêmeas de Mar-Rio Negro. Mas, a circulação aquática, vai, também, estabelecer, diante de razões comerciais, a função urbana de núcleos populacionais, pois,

“... os portos têm sido sempre fatores primordiais no crescimento de muitas importantes cidades” (13).

---

(12). — MUNTZ, *Urban sociology*. p. 142-143.

(13). — TAYLOR, p. 25.

E, como portos marítimos, desde sua fundação, têm vivido São Francisco e Laguna, a partir do século XVII, e Itajaí, no século XX. Ainda, como “anteporto” de São Francisco do Sul desenvolveu-se na segunda metade do século XIX, Joinville e como porto especializado na comercialização do carvão o tem sido, no século atual, Imbituba.

Como portos marítimos, especializados na exportação de “azeite de baleia” de suas “armações” nos séculos XVIII e XIX o foram, especialmente, Penha (do Itapocorói) e Garopaba.

No tocante à circulação aquática, face à sua posição diante da confluência dos rios Itajaí do Sul e Itajaí do Oeste surge Bela Aliança, hoje transformada em Rio do Sul, e, da mesma forma, por estar na foz de rio francamente navegável é a situação de Tijucas.

Diante do desenvolvimento ferroviário, iniciado no século XIX, vamos admirar o surgimento de inúmeras estações, e algumas pela sua posição de “nó-de-comunicações” vão se desenvolver. Frutos do surto ferroviário são Tubarão, Mafra (mudando, então, de sistema de circulação), Porto União, Joaçaba, Ibirama, Rio do Sul (mudando, então, também, de sistema de circulação), e inúmeras outras.

Consequência da circulação automobilística é notável a transição ocasionada pela BR 2 (hoje BR 116) no crescimento de Monte Castelo, a partir de 1956.

A partir, ainda, do sistema classificatório dos geógrafos e sociólogos, ter-se-á cidades de funções industriais, notadamente as “cidades mineiras”, das quais se disse (14):

“As povoações fundadas em consequência da presença de depósitos minerais são, talvez, as menos influenciadas em sua criação por outros fatores físicos”.

Neste caso, tem-se, em Santa Catarina, como exemplo típico Lauro Müller, presa à extração do carvão, da mesma forma Criciúma, Siderópolis e Içara, se transformam de centros agrícolas em centros de mineração.

Ainda, dentro dos critérios de cidades industriais, tipicamente de indústrias de transformação, no sentido de “fabricar para exportar” (15) tem-se aquelas que se transmudam, paulatinamente, como

---

(14). — TAYLOR, p. 346.

(15). — MUNTZ, p. 178.

Blumenau, Joinville, Brusque, Timbó, Rio do Sul, Tubarão, Criciúma, Joaçaba, Concórdia, Videira, Chapecó, Itapiranga, São Bento do Sul, Mafra, Canoinhas, Três Barras, Porto União, Lages, Curitiba e muitas e muitas outras, em menor proporção.

Tem-se, diante do sistema classificatório de funções, as de cunho cultural. Tais são as cidades religiosas, universitárias, centros literários e artísticos, cidades-museus, e cidades de festivais e congressos.

Finalmente, tem-se as cidades de acolhida, enquadrando-se, neste caso, cidades-sanatórios, balneários e de veraneio e turismo.

Para este caso há uma explicação (16):

“Apesar de que à primeira vista pareça que não existe muita semelhança entre os três tipos de povoação baseadas, respectivamente, em santuários, sanatórios e beleza de paisagem, têm de comum que todas elas atraem turistas e apresentam certos caracteres que as diferenciam do tipo normal de povoamento, onde a residência se fundamenta em encontrar um modo de subsistência”.

Tem-se, para estas funções alguns exemplos que se firmam, ultimamente, no panorama catarinense. Como cidades-balneários, com suas praias de veraneio: São Francisco do Sul, Barra Velha, Piçarras, Penha, Navegantes, Itajaí, Balneário de Camboriú, Porto Belo, Florianópolis, Garopaba, Imbituba, Laguna, Jaguaruna, Aranguá, Sombrio e São João do Sul. Como cidades-balneários, pelas suas águas termais, tem-se: Piratuba e Águas de Chapecó.

Este um bosquejo da funcionalidade destas cidades catarinenses.

\*

#### 4. — *O dinamismo do processo de urbanização.*

O geógrafo inglês TAYLOR diz (17):

“Ao passar uma aldeia às dimensões suficientes para poder ser qualificada como vila, deve obedecer a algum plano na disposição das ruas e dos blocos de casas”.

E o mesmo Autor estabelece o que se deve responder a cada exemplo de cidade que se estude com as cinco questões seguintes (18).

---

(16). — TAYLOR, p. 371.

(17). — TAYLOR, p. 398.

(18). — TAYLOR, p. 22.

- a). — o que induziu o homem a estabelecer-se na região de que se trata?
- b). — por que escolheu tal localização?
- c). — que classe de povoação se desenvolveu no sítio escolhido?
- d). — que grau de progresso tem alcançado a povoação tendo em conta sua antiguidade?
- e). — pode determinar-se, onde têm desempenhado os fatores do meio o principal papel na formação do tipo de povoação e onde têm sido os fatores humanos os mais importantes?

Queremos crer que a resposta a estas perguntas implica na elaboração de uma síntese histórica de cada uma das cidades que se estudar.

Deve-se, entretanto, ponderar o aspecto legal.

No período colonial e no regime monárquico a titulação de uma cidade era decorrência de lei especial, emanada do Poder Real.

No regime republicano, dando a cada Estado condições de autonomia, passou cada um dos Estados a estabelecer os requisitos para a concessão do título de cidade.

Assim, em Santa Catarina, ao proclamar-se a Independência, o título de Cidade não estava aderente a nenhuma das suas sedes municipais que eram: Desterro, Laguna, São Francisco, Lages, São José e São Miguel.

Somente, após a Independência (1822) é que vai ser outorgado o título à Cidade do Desterro (hoje é Florianópolis).

Assim, em razão do processo de ocupação do solo, pelo povoamento e pela colonização, pode-se, dar-se a origem de algumas das cidades de Santa Catarina (19):

*Século XVII.*

#### *Bandeirismo vicentista.*

São Francisco do Sul (Nossa Senhora da Graça do Rio de São Francisco).

Florianópolis (Nossa Senhora do Desterro).

Laguna (Santo Antônio dos Anjos da Laguna).

\*

---

(19). — PIAZZA, *Atlas histórico.*

*Século XVIII.*

*Povoamento açoriano (20).*

São José.

São Miguel (hoje, no município de Biguaçu — remanescentes tombados).

Enseada de Brito (Nossa Senhora do Rosário de Enseada de Brito, no município de Palhoça).

Santo Antônio (Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antônio, no município de Florianópolis).

Rio Vermelho (São Batista do Rio Vermelho, no município de Florianópolis).

Lagoa (Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, município de Florianópolis).

Ribeirão (Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão, no município de Florianópolis) .

*Século XVIII.*

*Fundações pastoris.*

Lages (Nossa Senhora dos Prazeres das Lages).

Curitibanos (pouso de tropeiros).

São Joaquim (fazenda-de-criação).

Mafra (“registro” do Rio Negro).

Urubici (fazenda-de-criação).

Bom Jardim da Serra (fazenda-de-criação).

São João do Sul (ex-Passo do Sertão, pouso de tropa).

Santa Cecília (fazenda-de-criação).

Tubarão (pouso de tropeiros).

\*

*Século XVIII.*

*“Armações” de baleias.*

Penha (Nossa Senhora da Penha do Itapocoroy).

Garopaba (São Joaquim da Garopaba).

Imbituba.

\*

---

(20). — As povoações que obedeceram ao “Regimento” que trouxeram os “casais” açorianos para Santa Catarina tinham estabelecidas as linhas básicas de urbanização, que se encontram nas citadas cidades e vilas.

*Século XIX.*

*Fundações pastoris.*

Campos Novos (São João Batista dos Campos Novos, fazenda-de-criação).

Campo-Erê (fazenda-de-criação).

Galvão (fazenda-de-criação).

São Domingos (fazenda-de-criação).

Saudades (fazenda-de-criação).

Palma-Sola (fazenda-de-criação).

Irany (fazenda-de-criação).

\*

*Século XIX.*

*Colônia militar.*

Xanxerê (Colônia Militar do Chapecó).

\*

*Século XIX.*

*Sedes de colonizações.*

Blumenau.

Joinville.

Brusque.

Nova Trento.

Urussanga.

São Bento (do Sul).

Angelina.

Orleães.

Braço-do-Norte.

Ilhota.

Itaiópolis (ex-Colônia Lucena).

Criciúma.

Jaraguá (do Sul).

\*

*Século XIX.*

*Aldeamento indígena.*

Papanduva (ex-Santo Tomás de Papanduva).

\*

*Século XIX.*

*Estância hidromineral.*

Águas de Chapecó.

*Século XX.*

*Sedes de colonizações.*

Ibirama.  
Anitápolis.  
Chapecó.  
Mondáí.  
Itapiranga.  
Palmitos.  
Concórdia.  
Xaxim.  
Treze-Tílias.

\*

*Século XX.*

*Estações ferroviárias.*

Caçador (ex-Rio Caçador).  
Videira (ex-Perdizes).  
Piratuba.  
Capinzal (ex-Rio Capinzal).  
Matos Costa (ex-São João dos Pobres).  
Herval d'Oeste (ex-Herval).  
Guaramirim (ex-Bananal).  
Corupá (ex-Hansa).

E, ainda que atualmente, se apresentam algumas das principais “funções” iniciais de povoações, hoje cidades catarinenses.

\*

5. — *A “hierarquia” das cidades catarinenses.*

O Recenseamento Geral do Brasil de 1872, estabelece a seguinte “hierarquia” para os dez municípios catarinenses então existentes:

Capital (Desterro)	24.414	habs.
Laguna	18.698	”
São José	24.897	”
Lages	14.374	”
São Francisco	13.366	”
Itajaí	21.372	”
São Miguel	10.283	”
Tijucas	11.124	”
Joinville	7.671	”
Tubarão	12.584	”
Total	158.513	”

No Recenseamento de 1920 são 34 municípios. Em 1938 o são 44. Este número permanece no Recenseamento de 1940 e continua na *Divisão administrativa e judiciária do Estado de Santa Catarina, nos períodos 1940-1944 e 1944-1948*.

Em 1948 passa a ter 52 municípios, número este que aparece no Censo de 1950.

Dai em diante as alterações são continuadas e quase anuais, de modo que no Recenseamento de 1970 o são em número de 194.

Na conjuntura atual, face à Constituição do Estado, promulgada a 13 de maio de 1967, é esta a formulação jurídica do processo de criação municipal:

“Art. 11 — O Estado divide-se administrativamente em Municípios e estes em Distritos.

§ único — A sede do Município lhe dá o nome e tem a categoria de Cidade, designando-se o Distrito pelo nome da respectiva sede, que tem a categoria de vila

Art. 13 — A criação de municípios, bem como sua divisão em distritos, dependerá de lei estadual.

§ 1º — Os requisitos mínimos de população e renda pública e a forma de consulta prévia às populações locais para a criação de novos municípios, serão os fixados em lei complementar federal.”

A Lei estadual n.º 1.084, de 17 de setembro de 1970,

“que dispõe sobre a organização dos municípios e dá outras providências”,

nos seus arts. 3.º, 4.º e 5.º disciplina a matéria, e, pelas suas características transcreve-se os dois últimos artigos:

“Art. 4º — Na toponímia dos Municípios e Distritos é verdadeira a repetição de nomes já existentes no País, bem como a designação de datas, nomes de pessoas vivas, e o emprego de denominação com mais de três palavras, excluídas as partículas gramaticais.

“Art. 5º — A criação de municípios, distritos e suas alterações territoriais só poderá ser feita quadrienalmente no ano anterior ao das Eleições Gerais municipais mediante consulta plebiscitária às popu-

lações interessadas, atendidos os requisitos da Lei Complementar Federal e da Legislação Estadual”.

Com tais elementos, veja-se como se comportam, hierarquicamente, em termos populacionais as áreas urbanas do Estado de Santa Catarina, a partir de 1920.

Cidades (21)	1920	1940	1950	1960	1970
Araranguá	—	2.579	4.312	7.742	12.254
Biguaçu	—	1.955	1.756	2.172	5.767
Blumenau	—	13.255	22.627	46.321	85.944
Brusque	—	2.641	11.011	16.100	32.380
Camboriú	—	948	1.835	3.022	2.106
Campo Alegre	—	595	684	868	1.382
Campos Novos	—	1.090	1.814	3.603	6.596
Canoinhas	—	2.054	5.705	9.146	13.956
Chapecó	—	505	2.633	8.564	18.668
Cruzeiro (22)	—	1.933	6.714	7.821	11.863
Curitibanos	—	833	2.059	8.296	15.490
Florianópolis	—	25.014	48.264	73.889	115.547
Garopaba (23)	—	—	—	—	1.860
Imaruí	—	856	923	1.132	2.687
Itajaí	—	11.727	19.797	38.529	56.073
Itaiópolis	—	456	860	1.158	1.700
Jaguaruna	—	723	888	1.873	2.734
Joinville	—	15.193	20.951	43.930	77.733
Lages	—	6.544	14.596	34.647	82.006
Laguna	—	8.444	9.459	17.227	16.869
Mafra	—	5.429	8.603	12.774	19.255
Nova Trento	—	1.075	1.801	2.467	2.886
Palhoça	—	1.421	1.456	2.033	6.008
Orleães	—	1.492	2.184	3.012	3.874
Paraty (24)	—	681	918	1.015	1.449
Porto Belo	—	600	780	1.055	1.714
Porto União	—	2.466	5.405	9.800	14.454
São Bento do Sul	—	1.522	2.712	6.435	9.481

(21). — Não se obteve dados discriminados quanto à população dos perímetros urbanos.

(22). — CRUZEIRO passa a chamar-se JOAÇABA pelo Decreto-Lei estadual número 941, de 31-12-1943.

(23). — GAROPABA foi criado município pela Lei nº 835, de 30 de abril de 1817, que não foi executada, o que entretanto, aconteceu em razão do Decreto nº 6, de 7 de abril de 1890. Foi extinto o município em 1918.

(24). — PARATY passa a chamar-se ARAQUARI pelo Decreto-Lei estadual número 941, de 31-12-1943.

Cidades	1920	1940	1950	1960	1970
São Francisco do Sul	—	9.269	9.825	11.479	12.862
São Joaquim	—	1.455	2.097	3.737	7.731
São José	—	2.240	2.469	3.251	15.852
Tijucas	—	3.468	3.462	4.406	6.462
Tubarão	—	6.759	11.740	29.275	51.064
Urussanga	—	633	1.342	2.536	3.798
Bom Retiro	—	477	900	1.603	1.857
Caçador	—	3.161	6.828	10.409	18.129
Concórdia	—	710	2.593	5.722	9.166
Criciúma	—	2.127	8.014	25.045	50.334
Gaspar	—	722	1.857	3.046	4.453
Hamonía (25)	—	928	1.101	2.118	3.055
Indaial	—	1.052	1.138	2.046	6.148
Jaraguá do Sul	—	2.142	3.220	4.385	14.752
Rio do Sul	—	3.322	5.961	13.473	21.528
Rodeio	—	799	1.354	1.817	2.149
Timbó	—	1.239	2.096	4.202	6.731
Guaramirim	—	—	1.051	1.726	2.291
Turvo	—	—	273	924	1.713
Ituporanga	—	—	1.778	2.437	3.101
Taió	—	—	1.092	1.445	3.129
Capinzal	—	—	1.868	3.023	3.380
Piratuba	—	—	953	1.685	900
Tangará	—	—	1.664	2.159	2.467
Videira	—	—	3.180	6.204	9.823
Corupá	—	—	—	3.358	3.425
Ilhota	—	—	—	1943	1.220
Luiz Alves	—	—	—	429	551
Penha	—	—	—	3.897	5.476
Pomerode	—	—	—	3.245	4.157
Pouso Redondo	—	—	—	811	1.343
Presidente Getúlio	—	—	—	1.501	2.343
Rio D'Oeste	—	—	—	1.239	1.507
Trombudo Central	—	—	—	1.188	1.388
Vidal Ramos	—	—	—	219	591
Santo Amaro	—	—	—	2.075	2.577
São João Batista	—	—	—	3.404	4.081
Amazem	—	—	—	530	1.002
Braço do Norte	—	—	—	2.730	3.854
Grão Pará	—	—	—	969	1.235

(25). — HAMONIA passa a chama-se IBIRAMA pelo Decreto-Lei estadual número 941, de 31-12-1943.

Cidades	1920	1940	1950	1960	1970
Imbituba	—	—	—	6.590	9.535
Jacinto Machado	—	—	—	674	1.582
Lauro Müller	—	—	—	3.544	3.018
Nova Veneza	—	—	—	953	1.194
Praia Grande	—	—	—	769	1.462
Rio Fortuna	—	—	—	315	479
Siderópolis	—	—	—	2.594	3.788
Sombrio	—	—	—	1.356	3.090
Papanduva	—	—	—	928	2.263
Rio Negrinho	—	—	—	5.978	9.283
Água Doce	—	—	—	695	864
Herval D'Oeste	—	—	—	4.119	7.050
Itá	—	—	—	498	677
Ponte Serrada	—	—	—	885	1.098
Rio das Antas	—	—	—	1.044	1.071
Abelardo Luz	—	—	—	856	1.127
Seara	—	—	—	681	1.746
Campo Erê	—	—	—	363	1.148
Cunha Porã	—	—	—	750	1.055
Descanso	—	—	—	378	543
Dionísio Cerqueira	—	—	—	1.471	1.750
Fachinal dos Guedes	—	—	—	701	863
Itapiranga	—	—	—	1.044	1.335
Maravilha	—	—	—	1.203	3.121
Mondaí	—	—	—	1.439	1.618
Palmitos	—	—	—	1.883	2.797
São Carlos	—	—	—	1.255	1.856
São José do Cedro	—	—	—	1.251	1.462
São Lourenço D'Oeste	—	—	—	1.183	2.830
São Miguel D'Oeste	—	—	—	7.747	6.879
Xanxerê	—	—	—	3.973	8.453
Xaxim	—	—	—	1.721	3.528
Lebon Regis	—	—	—	1.284	2.170
Santa Cecília	—	—	—	987	2.629
Urubici	—	—	—	2.829	3.955
Agrolândia	—	—	—	—	976
Agronômica	—	—	—	—	499
Águas de Chapecó	—	—	—	—	410
Águas Mornas	—	—	—	—	95
Alfredo Wagner	—	—	—	—	1.277
Aurora	—	—	—	—	298
Anchieta	—	—	—	—	1.214

Cidades	1920	1940	1950	1960	1970
Angelina	—	—	—	—	378
Anita Garibaldi	—	—	—	—	2.536
Anitápolis	—	—	—	—	481
Antônio Carlos	—	—	—	—	502
Arroio Trinta	—	—	—	—	617
Ascurra	—	—	—	—	1.409
Atalanta	—	—	—	—	558
Balneário de Camboriú	—	—	—	—	7.753
Barra Velha	—	—	—	—	2.989
Benedito Novo	—	—	—	—	1.048
Bom Jardim da Serra	—	—	—	—	1.761
Botuverá	—	—	—	—	409
Caibé	—	—	—	—	489
Campo Belo do Sul	—	—	—	—	1.068
Canelinha	—	—	—	—	1.940
Catanduvas	—	—	—	—	484
Caxambú do Sul	—	—	—	—	815
Coronel Freitas	—	—	—	—	1.105
Dona Emma	—	—	—	—	167
Erval Velho	—	—	—	—	1.318
Fraiburgo	—	—	—	—	3.678
Galvão	—	—	—	—	952
Garuva	—	—	—	—	1.383
Governador Celso Ramos	—	—	—	—	3.981
Gravatal	—	—	—	—	1.022
Guaraciaba	—	—	—	—	898
Guarujá do Sul	—	—	—	—	596
Ibicaré	—	—	—	—	3.423
Içara	—	—	—	—	538
Ipira	—	—	—	—	692
Ipumirim	—	—	—	—	638
Iraní	—	—	—	—	254
Ireneópolis	—	—	—	—	1.184
Itapema	—	—	—	—	2.791
Jaborá	—	—	—	—	494
Lacerdópolis	—	—	—	—	827
Laurentino	—	—	—	—	1.013
Leoberto Leal	—	—	—	—	237
Major Vieira	—	—	—	—	307
Major Gercino	—	—	—	—	600
Maracajá	—	—	—	—	1.020
Massaranduba	—	—	—	—	793

Cidades	1920	1940	1950	1960	1970
Matos Costa	—	—	—	—	693
Meleiro	—	—	—	—	743
Modelo	—	—	—	—	563
Monte Castelo	—	—	—	—	1.419
Morro da Fumaça	—	—	—	—	2.155
Navegantes	—	—	—	—	5.536
Nova Erechim	—	—	—	—	496
Ouro	—	—	—	—	1.117
Palma Sola	—	—	—	—	848
Paulo Lopes	—	—	—	—	453
Pedras Grandes	—	—	—	—	518
Peritiba	—	—	—	—	320
Petrolândia	—	—	—	—	670
Piçarras	—	—	—	—	1.794
Pinhalzinho	—	—	—	—	1.348
Pinheiro Preto	—	—	—	—	380
Ponte Alta	—	—	—	—	2.270
Presidente Castelo Branco	—	—	—	—	301
Presidente Ne:eu	—	—	—	—	589
Quilombo	—	—	—	—	1.074
Rancho Queimado	—	—	—	—	312
Rio do Campo	—	—	—	—	563
Rio dos Cedros	—	—	—	—	1.331
Romelândia	—	—	—	—	669
Salete	—	—	—	—	1.229
Salto Veloso	—	—	—	—	852
Santa Rosa de Lima	—	—	—	—	45
São Bonifácio	—	—	—	—	350
São Domingos	—	—	—	—	1.181
São João do Sul	—	—	—	—	330
São José do Cerrito	—	—	—	—	967
São Ludgero	—	—	—	—	898
São Martinho	—	—	—	—	200
Saudades	—	—	—	—	898
Schroeder	—	—	—	—	663
Timbé do Sul	—	—	—	—	605
Três Barras	—	—	—	—	2.025
Treze de Maio	—	—	—	—	395
Treze Tílias	—	—	—	—	774
Vargeão	—	—	—	—	504
Witmarsum	—	—	—	—	265
Xavantina	—	—	—	—	335

## 6. CONCLUSÕES.

Para se efetuar um estudo de urbanização, em qualquer parte do Brasil, é preciso considerar (26):

“Todos se encontram dispostos a considerar que o rápido crescimento dos centros urbanos em todo mundo foi um dos mais importantes acontecimentos do passado século. Inumeráveis causas econômicas podem ser oferecidas para explicar este fenômeno ao que cabe atribuir-se-lhe muito variados resultados. Os aspectos científicos da sociologia urbana e a planificação de cidades faz muito que têm sido estudados, pormenorizadamente, por investigadores europeus e americanos, mas, em geral, os historiadores têm pecado por omissão ou aceitação indiscriminada das profundas derivações da recente expansão urbana”.

Ora, diante desta afirmativa se aceita que pouco se têm estudado o fenômeno no campo histórico, e, no aspecto político, o mesmo autor, (27), explicita:

“O caso brasileiro não contradiz essencialmente nossa tese sobre a importância política dos centros urbanos no século XIX, ainda que apresente uma situação de desenvolvimento retardado. BUARQUE DE HOLANDA e GILBERTO FREYRE tem tratado de demonstrar que a estrutura político-econômica e social do Brasil, tanto sob o regime colonial, como sob a monarquia baseou-se na “casa grande” e não nas cidades. BUARQUE DE HOLANDA pretende estabelecer a data da abolição da escravidão como o momento em que os centros urbanos começaram pela vez primeira a ter importância no Brasil. Ambos historiadores sustentam que a vida política da nação foi dominada pelos “fazendeiros”.

Esta afirmativa, entretanto, só é válida para as áreas do Brasil monocultor.

As áreas litorâneas do Brasil meridional apresentam aspectos diferenciados, e, talvez, ainda não convenientemente pesquisados.

---

(26). — SCOBIE, *Expansion urbana* ... p. 255.

(27). — SCOBIE, p. 261.

A estrutura urbana é definida de várias formas, daí a afirmativa (28):

“Tão patente como a significação política das cidades, é sua importância econômica, ambas remontando às primeiras origens humanas”.

Vê-se, pois, que há uma grande variedade de aspectos que devem ser encarados no estudo histórico das Cidades, aceitando-se mesmo a informação de BAZZANELLA (29):

“De fato, o Brasil oferece condições quase-experimentais para o estudo dos processos de mudança social, dada a variedade de situações que formam verdadeiro *gradient* desde as áreas praticamente estagnadas até as que, por seu dinamismo, se comparam às regiões do mundo que se modificam mais aceleradamente”.

Dian'te desta verdade não se deve deixar para mais tarde o fenômeno da formação e evolução das nossas cidades, porquanto o dinamismo das atividades econômico-sociais que poderão a rigor se estabelecer.

“A importância comercial de uma cidade depende sobretudo da extensão de sua área de mercado; a extensão desta área é determinada pela proximidade dos mercados competidores; dos preços em tais mercados, e os custos relativos do transporte” (30).

E o fator econômico-social liga-se, inteiramente, à participação política:

“A cidade tem o seu papel à parte na formação do povoamento: é um órgão político, um nó de relações, expressão de fenômenos diferentes dos que caracterizam a aldeia e por isso pode existir independentemente dela” (31).

Ou, então, mais declarada e enfaticamente, nesta outra opinião (32):

---

(28). — NICHOLS, *Expansion urbana* ... p. 267.

(29). — BAZZANELLA, *Industrialização e urbanização no Brasil*. p. 7.

(30). — MUNTZ, p. 38-39.

(31). — LA BLACHE, p. 118.

(32). — BEAUJEU GARNIER & CHABOT, p. 481.

“Pode cre-se que a cidade, por definição, se desentende da agricultura, abandonando à própria sorte as vizinhas áreas rurais, para consagrar-se à indústria e ao comércio. Na realidade, não deixa de exercer sobre tais áreas uma espécie de tutela.

Em primeiro lugar, muito a miudo é a cidade a proprietária dos campos próximos.

Em todas as épocas, com efeito, os cidadãos têm possuído propriedades rurais”.

Desta forma encontra-se a confluência dos mais variados enfoques que se pode dar ao estudo das cidades, sempre dentro da metodologia histórica.

É o que se deseja nas pesquisas históricas brasileiras, a partir de estudos de arquivos regionais e locais, caso contrário não se dará um passo em frente, neste assunto.

\* \* \*

\*

## 7. — BIBLIOGRAFIA.

a). — *Obras de conceituação geográfica e sociológica.*

BEAUJEAU-GARNIER (J.) & CHABOT (G.), *Tratado de Geografia urbana*. Barcelona, Editorial Vicens-Vives, 1970. 587 p.

LA BLACHE (Vidal de), *Princípios de geografia humana*. 2ª ed. Lisboa, Edições Cosmos, 1954. 390 p.

FAIRCHILD (Henry Pratt) (ed.) *Dicionário de sociologia*. México, Fondo de Cultura Económica, 1949. 317 p.

MUNTZ (Earl E.), *Urban sociology*. New York, The Macmillan Co., 1938. 742 p.

b). — *Obras de caracterização histórica.*

BAZZANELLA (Waldemiro), *Industrialização e urbanização no Brasil. América Latina*. Rio de Janeiro, Centro Latino-Americano de Pesquisas em Ciências Sociais. 6 (1): 3-27, jan.-mar. 1963.

MORSE (Richard M.), *Expansión urbana en la América Latina durante el siglo XIX, Ciudad “artificial”*. Estudios Americanos. 13 (67-68): 284-293. abril maio 1957.

NICHOLS (Theodore E.), *Expansión urbana en la América Latina du ante el siglo XIX. Aspectos económicos*. “Estudios Americanos”. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos. 13 (67-68): 267-275. abril-maio 1957.

- REIS FILHO (Nestor Goulart), *Evolução urbana do Brasil. 1500-1720*. São Paulo, Livraria Pioneira, 1968. 235 p.
- SCOBIE (James R.), *Expansión urbana en la America Latina durante el siglo XIX. Aspectos políticos*. Estudios Americanos. Sevilla. Escuela de Estudios Hispánicos Americanos. 13 (67-68): 255-266. abr. maio 1957.
- TORRES-RIOSECO (Arturo), *Expansión urbana en la America Latina durante el siglo XIX. La ciudad en la novela*. Estudios Americanos. Sevilla, Escuela de Estudios Hispánicos Americanos. 13 (67-68): 276-283. abril-maio 1957.

c). — *Fontes de informação sobre Santa Catarina*.

- ARQUIVO e Mapoteca do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia do Estado de Santa Catarina, Florianópolis.
- BOITEUX (José Arthur), *Dicionário Histórico e Geográfico de Santa Catarina*. Rio de Janeiro, Azevedo & Irmãos, 1914 e 1915 (1º e 2. v.). Florianópolis, Imprensa Oficial do Estado, 1940 (3º v.).
- PIAZZA (Walter F.), *Atlas histórico de Santa Catarina*. Florianópolis, Departamento de Cultura do Estado, 1970.

d). — *Publicações oficiais*.

1. — *Recenseamentos Gerais do Brasil*:

- a). — Recenseamento Geral do Brasil, realizado a 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro, Tip. da Estatística, 1929.
- b). — Recenseamento Geral do Brasil (1940). Rio de Janeiro, IBGE.
- c). — Recenseamento Geral de 1950. Rio de Janeiro, IBGE.
- d). — Recenseamento Geral do Brasil (1960) Rio de Janeiro, IBGE.
- e). — Recenseamento Geral do Brasil (1970). Rio de Janeiro, Fundação IBG.

2. — *Estado de Santa Catarina*.

- a). — *Decreto-lei nº 238, de 1º de dezembro de 1938* (Quadro da divisão territorial, administrativa e judiciária do Estado para o quinquênio 1939-1943).
- b). — *Divisão administrativa e judiciária de Santa Catarina*. Florianópolis, Departamento Estadual de Estatística, 1941. 78 p.
- c). — *Divisão administrativa e judiciária de Santa Catarina*. 1944-1948. Florianópolis, Departamento Estadual de Estatística, 1944 144 p.
- d). — *Quadro territorial catarinense*. Florianópolis, Departamento Estadual de Estatística, 1949. 40 p.

- e). — *Lei nº 133, de 30 de dezembro de 1953* (alte a a organização administrativa do Estado de Santa Catarina).  
f). — *Quadro territorial do Estado de Santa Catarina em 1º - VII - 1961*. Florianópolis, Departamento Estadual de Estatística, 1961. 26 p.

\* \*

\*

### INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Odilon Nogueira de Matos* (PUC. Campinas. SP).

Pergunta:

“Sem com o fim da ‘era ferroviária’ e, conseqüentemente, o início da ‘era rodoviária’, teria se alterado a configuração dos dois eixos (o ferroviário e o rodoviário), caracterizados pelo Autor como balizas do povoamento?”

Qual, no momento, do ponto de vista dos transportes, a vinculação dos dois eixos?”

\*

Do Prof. *Roberto Machado de Carvalho* (FAFI. Moema e FAFI N.S. Patrocínio. Itú. SP.).

Pergunta:

“Na área do carvão, notou a presença de fenômeno de captação de funções de cidades. Por exemplo: Laguna e Imbituba (Henrique Lage)?

E na área do Contestado, localidades que lembram o problema ou o fato histórico?”

\* \*

\*

### RESPOSTAS DO PROFESSOR WALTER F. PIAZZA.

Ao Prof. *Odilon Nogueira de Matos*.

Responde:

“A articulação dos ‘eixos’ ferroviário e rodoviário só tem inter-relação, atualmente, no vale do rio do Peixe, nas imediações da cidade de Joaçaba, onde, no momento presente, se vinculam a Rede Ferroviária Federal (Estrada de Ferro São Paulo — Rio Grande) e a BR 282, em processo de construção, que partindo de São Miguel d’Oeste, corta o Estado na direção leste. Outros dois pontos de importante vinculação dos ‘eixos’ rodo e ferroviário se tem em Lages e

Mafra, nesta se interrelacionam a BR 116 com a Estrada de Ferro São Paulo — Rio Grande (ramal de São Francisco do Sul a Porto União) e o Tronco Principal Sul (TPS, que de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, demanda a Brasília), e, em Lages, onde confluem a BR 282, a BR 116 e o Tronco Principal Sul, acima referido.

Deve-se, neste ensejo esclarecer que o trabalho de PELUSO (Victor A. Peluso Jor.) — *Lages, estudo de geografia urbana*, Boletim Geográfico, Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, 3 (6): 1 — 26, jul. 1949) mostra a cidade em determinado momento histórico, não correspondendo ao ponto de desenvolvimento que, hoje, se apresenta. E, a propósito de estudos de geografia urbana em Santa Catarina, vale lembrar: de PELUSO Jor. (Victor A.) — *A vila de Ituporanga*, Boletim Geográfico, Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, 2 (3): 1 — 32, jan. 1948; 2 (4): 19 — 29, jul. 1948; e, 3 (5): 14 — 34, jan. 1949; bem como o de DIAS (Wilmar) — *Florianópolis, ensaio de geografia urbana*, Boletim Geográfico, Departamento Estadual de Geografia e Cartografia, Florianópolis, 1 (1): 63 — 68, jan. 1947; 1 (2): 1 — 71, jul. 1947; e, 2 (3): 41 — 62, jan. 1948.

E, finalizando, o que se pode dizer no tocante às alterações havidas nos dois “eixos” é que, enquanto o ferroviário perde substância em favor do rodoviário, como, por exemplo, o encerramento das atividades da Estrada de Ferro Santa Catarina (de Itajaí a Trombudo Central, servindo o vale do Itajaí), os “eixos” rodoviários, dia a dia, criam novas perspectivas no desenvolvimento econômico-social do Estado. Haja visto o crescimento de cidades, no extremo-oeste catarinense, com a abertura, nos dias que correm, da BR 282”.

★

Ao Prof. Roberto Machado de Carvalho.

Responde:

“A captação de ‘função’ de porto carvoeiro que Imbituba absorveu de Laguna é fruto de geomorfologia litorânea, com o assoreamento contínuo da barra da Laguna, prejudicial à entrada de mais e maiores navios-transporte, concomitantemente, se dá o aparelhamento continuado e modernizador do porto de Imbituba.

E, neste momento, ampliam-se perspectivas de Imbituba, como futuro centro de polarização regional, com os trabalhos de implantação da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), o que dará novo dimensionamento à região carbonífera. Por sua vez, Laguna, além de ser a cidade histórica, a ‘Cidade Juliana’, da opopéa farrou-

ilha no sul-catarinense, transforma-se, agora, em 'porto pesqueiro'. E, ainda, no sul-catarinense, onde ou ras duas cidades disputam a primazia regional: Tubarão e Criciúma, também modificam as suas 'funções', Criciúma, por exemplo, de 'capital do carvão', agora juntamente com Urussanga, sua vizinha na região carbonífera, passam, graças à existência da camada 'Barro Branco', no sistema carbonífero Santa Catarina, a serem centros de produção de azulejos. E, Tubarão passa a ser polo de ensino superior da região.

No tocante à região do 'Contestado' — região disputada pelos Estados do Paraná e Santa Catarina — especialmente no que se refere à lembrança do problema ou do fato histórico, centraremos a nossa referência à cidade de Curitiba. Entretanto, tal permanência ou lembrança, hoje se caracteriza mais em termos de coleta de elementos documentais para uma perfeita reconstituição da fisionomia da cidade na época. Basta dizer que, sob nossa orientação, a Licencianda Maura Cassiano faz o levantamento das fontes primárias existentes no Arquivo da Prefeitura daquele município, e sob nossa inspiração foi organizado o Museu da Cidade, na administração do Prefeito Dr. Hélio Anjos Ortiz. Em outras cidades, como Mafra e Canoinhas, Caçador e Lebon Regis, Lages e Joaçaba, são lembrados de vários modos, não só o messianismo dos 'monges', mas, outros aspectos da problemática política, econômica e social.

É bastante importante esclarecer que não há um levantamento correto de todas as fontes que possam informar sobre as efetivas e claras influências da chamada 'Campanha do Contestado' e o seu desfecho na História social e econômica de Santa Catarina, onde os seus reflexos se vislumbram, mas, não estão, convenientemente esclarecidos, por falta de estudos como, por exemplo, da atuação do 'Sindicato Farqhar' (Brazil Railway Co., Brazil Development & Colonization Co. e Southern Brazil Lumber & Colonization Co.), além de outros estudos paralelos e esclarecedores.