

Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*

Victor Antônio Peluso Junior

Publicação organizada pela Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, Editora da UFSC

LAGES, A RAINHA DA SERRA¹

(...)

FUNÇÃO COMERCIAL

Os elementos funcionais que descrevemos costumam ser, em outras cidades, de importância secundária. Em Lages, porém, são as funções comerciais e industriais que cedem lugar às demais.

Os fazendeiros, ao tornarem a cidade seu lugar de residência, deram margem a que nela se realizassem transações de compra e venda de animais. Desde os primeiros tempos da existência do agrupamento urbano, Lages aproximou comprador e vendedor. Aí, porém, pára a sua função nesse comércio. As outras fases de transação realizam-se nas fazendas. Há na cidade, como demonstração flagrante de sua função no comércio de gado, a Associação Rural de Lages, que reúne os maiores criadores do município, facilitando os contatos com os compradores que chegam ao lugar. O destino do gado vendido pelo planalto tem sofrido variações. Em 1930, por exemplo, a maior exportação era feita para os frigoríficos do Estado do Rio Grande do Sul. Atualmente (1942), vai todo ele para o litoral catarinense.

As casas de representação comercial fazem de Lages, dada sua situação geográfica, o centro de suas atividades. É de Lages que partem as numerosas estradas que se dirigem para o interior do planalto e, a palmilhá-las, os viajantes comerciais voltam obrigatoriamente à cidade após trabalharem em cada zona. Isto levou a maior firma comercial do Estado de Santa Catarina, a Casa Hoepeke Indústria e Comércio S.A., a estabelecer em Lages uma sucursal. Era ela e outras firmas de Florianópolis que abasteciam o planalto de todos os artigos manufaturados de que a população necessitava. A instalação da filial dessa firma leva a Lages os comerciantes do planalto que vão refazer seus estoques, evitando, dessarte, que os mesmos viajem até a capital do Estado. As outras firmas que alargam o âmbito comercial da cidade limitam-se tão-somente às representações, onde figuram como principais artigos desse comércio, o rádio, as máquinas de escrever e de costurar, a bicicleta e o automóvel. O raio de ação dos representantes comerciais é muito variável. Uma só firma, por exemplo, representa determinada fábrica só na cidade, mas, ao mesmo tempo, trabalha com outra em quase todo o Estado. Pode estabelecer-se, entretanto, que a ação desse comércio, tendo Lages como centro, somente não se faz sentir no litoral próximo a Florianópolis e no território norte do Estado, que vai de São Francisco a Porto União.

Lages, como cidade de consumo, tudo importa. As boas estradas que hoje possui garantem-lhe o abastecimento de gêneros alimentícios, feito regularmente pelos lavradores que acorrem às feiras semanais. Nela se abastecem os comerciantes locais e a parte da população que dispõe de meios para fazer sortimento para a semana. O excesso da oferta, em tais condições, é adquirida por estabelecimentos comerciais localizados à praça Coronel Vidal Ramos e à praça do Mercado, e daí exportado. Tal fato, entretanto, constitui raridade, e essas mesmas casas, quando realizam exportação, operam normalmente com produtos derivados da indústria animal. São a cera animal, a crina animal, o couro cru e o mel de abelha que dão margem ao movimento exportador de Lages. Mesmo assim, o movimento é reduzido. Não passam, as transações, a cifra de 800:000\$000 anuais. Esses produtos vão para Caxias do Sul e Porto Alegre, no Estado do Rio Grande do Sul, e raramente para o Estado de São Paulo.

A verdadeira função comercial de Lages é, portanto, local. O comércio de Lages limita-se a adquirir artigos de outras regiões e vendê-los à população urbana. Seria interessante estabelecer uma comparação entre o número de casas comerciais do passado e o atual; os únicos elementos, porém, que podem fornecê-los, — os lançamentos para pagamento do imposto têm sido feitos com critérios variáveis que não permitem qualquer conclusão. Podemos dizer, tão-somente, que em 1941 havia em Lages 37 vendas de gêneros alimentícios. É esse o maior ramo de comércio da cidade. As casas comerciais dedicadas a fazendas, calçados, etc., eram ao todo em número de 22. Em seguida, as casas de bebidas e bilhares, em número de 10, eram as mais importantes pelo número. Além das cinco farmácias e duas ourivesarias, o comércio restante limita-se a operações sem estabelecimentos fixos, como os negócios de madeiras, gado, cereais etc. Não se encontram depósitos de mercadorias, a não ser os pequenos depósitos das firmas que exportam produtos derivados da indústria animal.

O número de hotéis e pensões, que atingia a 18 em 1941, é índice eloqüente da importância do movimento de entrada e saída de viajantes nessa pequena cidade. Os cafês, seis em 1941, demonstram o movimento existente na cidade².

A função comercial de Lages acha-se localizada na última parte da rua 15 de Novembro e arredores da praça João Pessoa. É essa localização que intensifica a vida urbana em pequena parte da cidade, fazendo com que casas e terrenos situados em suas proximidades, sejam altamente valorizados.

1 Publicado originalmente nos Anais do X Congresso Brasileiro de Geografia, realizado no Rio de Janeiro, em 1944.

2 Elementos colhidos pelo autor, nos livros de lançamento para pagamento do imposto de indústrias e profissões, da Prefeitura Municipal.

DOI: [10.54805/RCE.2527-1180.v9.e09006](https://doi.org/10.54805/RCE.2527-1180.v9.e09006)

FUNÇÃO INDUSTRIAL

Lages, como sede de indústria, é medíocre. Situada em região que possui numerosos rebanhos de gado, seria natural o aproveitamento industrial dessa matéria-prima. Entretanto, Lages é dotada de uma única charqueada, a qual, ainda que modernamente aparelhada, apresenta pequena produção, quando comparado o seu movimento com as possibilidades que a região apresenta. Espalham-se pelo planalto 475.800 cabeças de gado bovino³, e sua única charqueada carneia, em média, 800 reses por ano. Apresenta essa indústria, porém, particularidade digna de registro: sua exportação destina-se aos municípios do litoral catarinense, de Florianópolis a Gaspar, indo chifres, unhas e sebo para as fábricas de Joinville e o couro para São Leopoldo, no Rio Grande do Sul. Isso nos mostra que é o alto custo do transporte que não permite maior expansão da indústria do charque. Capitalistas de Lages houve que procuraram resolver o problema do transporte, estabelecendo uma charqueada na cidade do Rio do Sul, no vale do Itajaí, onde há estrada de ferro que facilita a exportação. O gado de Lages vem em grandes tropas pela estrada de rodagem Lages – Rio do Sul e, nessa cidade, uma vez fabricado o charque, é então exportado.

A indústria da carne apresenta ainda outra particularidade. Passa por longo período, de quase meio ano, em inação. Durante o inverno, em que o frio acaba com os pastos e o gado emagrece, a charqueada pára completamente, reiniciando suas atividades com a chegada do verão. Os curtumes, dela derivados, preparam solas que são vendidas no litoral catarinense e em São Leopoldo, no Estado do Rio Grande do Sul.

Outra indústria que passa dos limites urbanos é a de caramelos. As duas fábricas existentes preparam tipos de baixo preço que vendem por todo o planalto. É uma indústria em que toda matéria-prima é importada, mas o conhecimento que seus dirigentes possuem da população e da região fornece meios de vencerem na concorrência que o mercado apresenta.

As demais indústrias que Lages exhibe são de âmbito local. Possui uma fábrica de sabão, a qual por vezes atinge os limites municipais e, das indústrias limitadas ao núcleo urbano, a mais importante é a de construções. Além dos escritórios de arquitetura há quatro oficinas de carpintaria, que encontram emprego de suas atividades no preparo de esquadrias e fornecimento de madeiramento para as construções em geral e, bem assim, no preparo de madeiras para as numerosas casas que com esse material se constroem na cidade.

As fábricas de móveis, as padarias, as funilarias, as ferrarias, as alfaiatarias, as sapatarias, etc., são pequenas oficinas que produzem artigos para consumo da cidade. Estas existem em número suficiente para fornecer, ao habitante de Lages, o que este necessita dos respectivos artesanatos. É a verdadeira massa industrial, a que se alia a das construções.

Quem hoje (1942) visita Lages encontra notável entusiasmo com o aparecimento da nova indústria, a que muitos de seus habitantes atribuem o poder de impulsionar a vida urbana: a da pasta mecânica. O desenvolvimento dessa indústria, toda ela processada na zona rural, poderá incentivar o aumento da população, porém, não alterará sua qualidade de cidade residencial. Apenas, em vez de Lages ser residência de fazendeiros, sê-lo-á, certamente, de industriais e fazendeiros.

A indústria da pasta mecânica para fabricação de papel é baseada na destruição da massa florestal. Sua situação, em futuro talvez próximo, é bastante incerta, pois que o povoamento da região com agricultores se vem processando lenta mas seguramente, o que produz a valorização da terra. Destruída a mata, vai apresentar-se ao industrial essa questão: será mais vantajoso fazer o replantio e aguardar os longos anos que decorrerem até o aproveitamento do pinheiro cultivado, ou entregar a terra aos lavradores que por ela oferecem bons preços? A terra vendida será o sinal de que a indústria acabará por falta de matéria-prima. O replantio indicará, por sua vez, a lentidão da marcha evolutiva de Lages, pois que a conservação de grandes florestas será negação de expansão do povoamento.

FUNÇÃO BANCÁRIA

Limita-se esta às operações de agências de bancos estranhos ao meio: Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina de a secção bancária da casa Hoepcke Indústria e Comércio S.A. Ambas possuem o mesmo raio de ação, que abrange os municípios de Lages, São Joaquim, Bom Retiro, Curitiba e Campos Novos.

O funcionamento de uma agência da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil, que age na zona pastoril do planalto, é igualmente digno de registro.

A função bancária de Lages é feita, pois, sem participação do capital local. A razão desse fato vamos encontrar em determinadas particularidades apresentadas pelo meio pastoril. O fazendeiro é, comumente, um cidadão abastado, cuja fortuna consiste em terras e gado, a par de pequeno capital que tem à mão a fim de atender a pequenos compromissos e imprevistos que, porventura, lhe surjam na vida. Como ilustração podemos citar um fato muito interessante ocorrido em 1941: o inverno rigoroso castigou rijamente os rebanhos, nesse ano, ocasionando grande mortandade. Logo após sobreveio a peste da raiva dos bovinos, que matou 3.000 reses pertencentes ao pequeno número de 21 proprietários rurais, sendo que o total do prejuízo no planalto ainda não foi avaliado. Isto força os fazendeiros a evitar o emprego de capitais sem possibilidade de reavê-los no momento em que dele necessitem.

(...)

Na vida de Lages é sobremaneira importante a questão do trabalho. O horizonte de trabalho é extremamente medíocre. O gado, o mais importante produto da região, é exportado vivo, de modo a não deixar, à cidade, nenhum recurso de ocupação além do que

3 Dados fornecidos pelo Departamento Estadual de Estatística.

oferece uma única charqueada.

Fica ao homem do povo o horizonte de trabalho que a vida urbana oferece.

Lages, como já vimos, é cidade cujas funções principais não são de natureza econômica. As indústrias, fatores de trabalho, são de caráter local. O comércio com o interior é reduzido. Somente a cidade, como aglomerado de casas e de homens, é que oferece recursos de ocupação do homem comum.

Merece especial reparo a vida do trabalhador braçal, cujo trabalho não requer aprendizagem. É quem apresenta o maior coeficiente da população urbana, ainda que pouco se faça notar. Seus elementos, em grande parte, pertencem à raça preta ou são mestiços.

Na ausência de movimento industrial, são nos fatos de ocupação improdutivo do solo que encontram as maiores possibilidades de trabalho. As casas, quando em construção, admitem numerosos serventes de pedreiro. As ruas, sempre a necessitarem de reparos, obrigam a Prefeitura Municipal a manter turmas de trabalhadores para esse fim além daquelas que emprega para obras extraordinárias. As atividades de cultivo vegetal são limitadas aos quintais das abastadas residências. Finalmente, seus músculos são empregados nos trabalhos pesados do comércio e nos da pequena indústria local. Nessa classe, o braço disponível é sempre abundante.

A irregularidade de trabalho força as mulheres e crianças a procurarem, por sua vez, meios de cooperação para a manutenção do lar. Para as mulheres há a lavagem de roupa, a manufatura de velas de gordura de gado, a moagem de café nas casas ricas e a situação de criadas de servir. As crianças vendem leite, jornais, fazem carretos nas feiras e distribuem marmitas de hotéis.

O nível de vida dessa classe é bastante baixo e oferece contrastes impressionantes com o meio em que vive. O rebanho de gado vacum é numeroso, mas nem assim as crianças tomam leite regularmente. As tropas de gado destinadas às populações do litoral descem do planalto diariamente, mas a carne não figura como base de alimentação da classe pobre de Lages. O regime alimentar baseia-se no feijão e no milho. A carne figura, comumente, duas vezes por semana na cozinha dessa parte da população.

Longe vai o tempo em que a classe pobre de Lages tinha somente carne como alimento! Em 1847, o presidente da Província manifestava-se contra um imposto sobre gado quando abatido para consumo do proprietário, visto ser comum haver, em Lages, quem não tivesse outra coisa para comer senão carne. A valorização do gado, resultante do aumento do consumo em outras regiões, trouxe a riqueza para parte da população, mas tirou àqueles o principal alimento. O antigo regime, de gado solto pelas ruas da cidade, tornava-lhe acessível o leite, regime esse incompatível com o progresso apresentado pela cidade de Lages. Tais observações, porém, são feitas em uma época de transição. A subdivisão da propriedade pastoral está forçando os elementos mais enérgicos da população a abandonarem a pecuária e tentarem a indústria. O aperfeiçoamento das estradas e a perspectiva de uma estrada de ferro favorecem este movimento, que se beneficiará da mão-de-obra abundante e pouco exigente. Esta possibilidade de melhoria da curva de trabalho é, ao mesmo tempo, o penhor do progresso futuro da cidade.

Para o operário especializado, é ainda a casa que oferece maior fonte de trabalho. São numerosos os pedreiros e carpinteiros. As indústrias daí em diante requerem poucos artífices, cujo nível de vida é sensivelmente superior ao do trabalhador braçal. Na alimentação maior é a quantidade de carne e melhor a qualidade de pão que esses operários consomem. Todos esses elementos aumentam de volume à medida que vão subindo na escala das profissões mais remuneradas.

O horizonte de trabalho também é aqui bastante limitado. A mão-de-obra encontra ocupação exclusivamente na proporção das exigências do consumo local.

As classes compostas dos funcionários públicos, bancários e comerciários confundem-se. É em suas relações com a fazenda de criação que apresentam aspecto típico. Em maioria descendem de antigos proprietários rurais que foram senhores de imensos latifúndios.

Os comerciantes possuem notável particularidade: procedem de regiões afastadas do planalto. Somente entre os pequenos negociantes isolados nas zonas residenciais encontra-se elevada porcentagem de lageanos. No centro comercial é característica a ausência de estabelecimentos que girem com capital local. Tais comerciantes provêm de Santo Amaro (vila situada a 30 quilômetros de Florianópolis), de Caxias do Sul (no Rio Grande do Sul) e de outros pontos longínquos.

Os representantes das diversas profissões liberais, que constituem a nata intelectual da cidade, são oriundos das fazendas. Médicos e advogados, na maioria, acham-se quase todos ainda vinculados à propriedade rural. Esboça-se, entre alguns fazendeiros, a tendência de encaminhar alguns dos filhos nas profissões liberais, a fim de evitar a demasiada subdivisão da propriedade.

Os fazendeiros, vértice da pirâmide social, não formam, financeiramente, classe à parte. Acham-se entre eles os proprietários de pequenas glebas e até os senhores de muitas dezenas de milhões de metros quadrados de terras. O nível de vida varia sensivelmente de um extremo ao outro. Enquanto os primeiros vivem de maneira equivalente aos pequenos funcionários públicos, os últimos são independentes do meio quanto ao conforto de que se cercam. Contudo, entre estes últimos, não se vê a ostentação aparatosa de riqueza.

A classe mais difícil de se precisar os seus traços típicos é a dos industriais.

O escol da classe é constituído pelos que iniciam a indústria da pasta mecânica para o fabrico de papel. Seu centro social é a cidade e seus capitais procedem, quase que na sua totalidade, das fazendas, que muitos liquidaram para a realização de tal empreendimento.

A charqueada é desenvolvida com capitais provenientes da pecuária, mas, em oposição à primeira, não tem havido solução de continuidade entre as duas atividades.

As carpintarias são as indústrias que mais aparecem no cenário urbano. Desde o vasto edifício (fig. 144) até o número de operários que admitem, põem-se em relevo na cidade. Estão afastadas do centro comercial, não apresentando qualquer tendência de aglomeração. Os capitais que as motivam procedem diversamente, sendo de notar, que também aí, se faz sentir a ação da economia que provém das fazendas.

A seqüência final não apresenta particularidades típicas. Vai das fábricas de bombons às pequenas oficinas de simples artesãos, como latoeiros, seleiros, etc.

(...)

A CIDADE E O SUBÚRBIO

Deve-se preliminarmente distinguir o subúrbio de fato do de direito. A delimitação dos perímetros urbano e suburbano de Lages teve por base objetivos fiscais, sendo estes demasiadamente estendidos em busca de limites visíveis como estradas, ou naturais como rios.

A principal dificuldade no traçado do limite da aglomeração propriamente urbana consiste na forma de se considerar as habitações que se adensam às margens das estradas até certa distância. São elas que constituem a maioria dos bairros da cidade, e já por sua designação especial, já pelos aspectos que apresentam, — descritos quando deles tratamos, — são, os bairros que de fato são subúrbios em Lages.

Os subúrbios determinados por lei são, na maioria, desabitados. Lages não se apresenta como outras cidades, em que as casas vão rareando lentamente, a demonstrar a força de atração do aglomerado urbano. Encontram-se, sim, terminada a cidade, os campos pastoris (figs. 161 a 163). É pelas imediações dos bairros como Conta-Dinheiro, Passo Fundo e subúrbio próximo ao Campo de Demonstração, que se faz sentir a influência da cidade na constituição de atividades tendentes ao abastecimento da população urbana.

Quem percorrer as estradas que circundam Lages verificará a ausência de uma classe de pequenos lavradores em torno dela. Lages nada produz para o seu sustento. Apenas algumas chácaras com plantações de árvores frutíferas são aí vistas.

Essa ausência de chacareiros em volta da cidade encontra sua justificativa na situação geográfica de Lages. Esta não foi edificada na região florestal do planalto, onde há solo agrícola. Foi localizada justamente em meio dos campos, e aí a terra não se presta para a agricultura. Há, ainda, o fator climático, que limita o tempo de lavoura. Em maio começam as geadas que se prolongam até dezembro. São, no mínimo, seis meses em cada ano o período vedado à agricultura, exatamente a época em que o trabalho escasseia para o homem sem especialização. O tempo de plantação coincide com a abundância de trabalho, encontrando uma população que não se pode dedicar ao cultivo da terra por necessitar do salário imediato.

As chácaras de Lages podem tão-somente apresentar lavouras permanentes, com árvores frutíferas. Esta especialização, porém, requer agricultores experimentados, experiência que falta à população local. É esta a razão por que se encontram algumas propriedades de estrangeiros que apresentam belos pomares. Seu número, mesmo assim, é extremamente limitado.

Estando as chácaras nos campos, prestam-se admiravelmente para o fornecimento de leite à cidade. É esta a verdadeira finalidade dos subúrbios de Lages. A manutenção do gado é fácil, e de manhã saem os rapazes em direção à cidade para vender o leite. Os que estão mais perto vão a pé, com as garrafas em malas que enfiam ao pescoço (fig. 164) e, os mais distantes, vêm a cavalo, com a mesma mala na garupa do animal (fig. 165). Possuem eles um jeito especial o qual se anunciam, enchendo de rumor as ruas ordinariamente silenciosas. Alguns vêm à cidade em pequenos carros (fig. 166).

O fornecimento de leite atinge a 500 garrafas diárias, que dão o consumo, per capita, de 0,07. É evidente que a aquisição do leite não pode ser feita pela camada pobre da população.

A FEIRA

Símbolo da falta de organização do comércio regional, a feira, realizada todos os sábados, é um dos fatos urbanos mais típicos de Lages.

Sua instituição data do século XIX. O Mercado Público, edificado em 1878, foi destinado aos agricultores que de longe vinham vender seus produtos na cidade.

A comparação entre o comércio organizado em uma região vizinha, como o de Blumenau, e de Lages, mostrar-nos-á a razão da existência dessa feira.

No vale do Itajaí, desde a fundação da colônia, a estrada foi precedendo ou seguindo de perto a localização dos lavradores. Os comerciantes acudiam a toda a zona onde houvesse produção agrícola. Estabeleciam-se com armazéns capazes de prover os agricultores de todos os artigos de que necessitassem e, ao mesmo tempo, adquiriram destes tudo o que produziam. Depois da safra, as estradas permitiam-lhes o contato com os comerciantes exportadores e o transporte das mercadorias. Foram as estradas e a colocação certa dos

artigos, de que as facilidades de comunicação permitiam o conhecimento das cotações, que lá favoreceram a organização do comércio. Em Lages, as estradas apareceram depois de um século de transações por péssimos caminhos de cargueiros. O povoamento de agricultores, em vez de ser feito linearmente, de molde a favorecer a concentração dos habitantes, foi processado a esmo, de maneira dispersiva, sem dar ocasião a estabelecimentos comerciais importantes em suas imediações. Por outro lado, o clima, com o forte contraste entre inverno e verão, apresenta o problema de largo espaço de tempo sem produção, em que os trabalhos agrícolas ficam paralisados. Toda a produção, portanto, é feita ao mesmo tempo e, não havendo possibilidade de exportação, somente a cidade surge como consumidora. Os preços não são determinados, como no vale do Itajaí, pelas transações regulares do comércio exportador, sempre apto a dar vazão ao que a população local não consumir, mas pela quantidade de gêneros que no período da colheita se apresentar à cidade. Como essa tem sua capacidade de consumo limitada, é a maior ou menor afluência de agricultores com uma produção que determina os preços, tendo em vista a população urbana. Não é possível, assim, a organização de um comércio de gêneros alimentícios e a instituição da feira foi o meio encontrado para regularizar a situação.

O comerciante que em uma zona adquirisse gêneros a fim de enviá-los para a cidade, arriscar-se-ia a grandes prejuízos, por não poder prever se encontraria a cidade abastecida ou desfalcada do artigo que adquirira. Daí o negociante, que faz essas transações, e os há em pequeno número, fazê-las com reserva, evitando empregar grandes capitais e deixando margem ao movimento das feiras.

A limitação da zona abrangida por esse movimento não tem forma circular. É uma região de perímetro irregular, que obedece às facilidades de comunicação. Inclui as margens do rio Canoas e rio Caveiras. A parte pertencente ao município de Campos Novos, dada sua proximidade à linha férrea São Paulo — Rio Grande, exporta para o vale do rio do Peixe. Nos distritos de Cerro Negro e Anita Garibaldi sucede o mesmo em grande parte, mas a feira é o local em que são vendidas galinhas criadas nesses distritos. Campo Belo e Capão Alto, em parte, entram na órbita da feira, mas, nesse último distrito, surgem facilidades de exportação para o Estado do Rio Grande do Sul. Há comerciantes que adquirem dos lavradores toda a produção, vinda a Lages somente quando o preço é compensador. Já o distrito de Paineira pertence à zona de feira, assim como parte do de Sant'Ana, no município de São Joaquim. O movimento é feito pelas estradas de rodagem mas, na margem esquerda do rio Caveiras, a via mais usada é um velho picadão. Este, junto às estradas de Cerrito e Ponte Alta (distrito de Curitiba) são as vias mais usadas pelos lavradores. A zona mais importante nesse comércio é o distrito de Cerrito.

O movimento que a feira imprime à cidade é considerável. A ela acorrem, em média, mil pessoas, e cerca de um terço da população urbana faz as suas compras nesses dias.

As figuras 167 a 170 mostram o aspecto da praça Vidal Ramos por ocasião da feira. Na fig. 167, a praça é guarnecida de árvores, à sombra das quais descansam as montarias, os animais de carga e muitas carretas. Nos últimos dias do mês de março de 1942, as árvores foram derrubadas para deixarem espaço a um jardim. O aspecto mudou de uma semana para outra, quando foi tomada a foto da fig. 168. Aí não há mais as árvores protetoras, e as alimárias agrupam-se, então, em frente ao edifício do Mercado. A Prefeitura Municipal, ao mesmo tempo que constrói o novo jardim, prepara um abrigo para o estacionamento de animais e carretas.

Os lavradores afluem, em maioria, da forma mais típica, a cavalo, tangendo a pequena tropa de cargueiros (fig. 43). Chegados à praça fazem a descarga (fig. 169). Os que primeiro chegam aboletam-se no interior do Mercado, o qual, uma vez lotado, obriga aos retardatários exporem suas mercadorias somente do lado de fora (fig. 170). Há outros produtos, como a lenha, que não podem ser expostos e ficam, por isso, na praça, aguardando comprador (fig. 171) junto com carretas que descarregam e com outras que esperam frete. É na parte interior do Mercado que ficam as aves, engaioladas e rodeadas pelos compradores e circunstantes (fig. 172). O Mercado é composto de dois edifícios. Num deles ficam os armazéns e mercados de carne (fig. 173), onde também se expõem charque e carne de porco trazidos pelos lavradores. No outro, localizam-se os vendedores de outros artigos que ocorrem às feiras. A exposição dos produtos na parte externa é feita nas calçadas e em parte da rua, na frente de ambos os edifícios. No interior, os artigos são expostos sobre mesas apropriadas.

CONCLUSÃO

Lages, cidade criada com finalidade militar, nasceu junto ao contato de áreas sedimentária e eruptiva, sem que qualquer fator local lhe impusesse a situação, conseqüência esta, em parte, da eleição feita pelo capricho do capitão-mor-regente. Constituiu-se, desde logo, sede da vida social da população que ali se dedicava à pecuária. Cresceu espontaneamente, ocupando as elevações nascidas na colina do rio Caraá, com a erosão dos ribeiros que lhe sulcam a superfície. Vila em 1771, quatro anos após sua fundação, evoluiu lentamente, alcançando foros de cidade em 1860. Sua função fora a de residência dos proprietários dos imensos latifúndios pastoris, a que se associou a de sede administrativa do enorme município de Lages.

Atualmente, a cidade cresce do plano surgido com o aproveitamento dos divisores das águas dos córregos que cortam a coxilha do rio Caraá, com bairros povoados por humildes trabalhadores. São 8.667 habitantes que dão a Lages a existência de cidade residencial da classe abastada da zona pastoral; que cooperam nas variadas funções administrativas que a tornam a capital do planalto; que favorecem a existência da administração religiosa, o surgimento de novas escolas, a modernização do aparelhamento hospitalar. Entretanto essa mesma população é simples consumidora, e comércio e indústria não ultrapassam, senão raramente, os limites urbanos.

Os problemas que a cidade tem a resolver são os mesmos que os da zona rural. Sua íntima ligação com o campo é, afinal, seu traço mais característico. Na segunda década do século corrente Lages sofreu grave ameaça. Projetou o governo fundar nova capital do Estado no planalto, no ponto em que a estrada de ferro do vale do Itajaí ao vale do Canoas, então em projeto, encontrasse a de Rio Negro—

Caxias do Sul, atualmente em construção, e, na época, igualmente projetada. Uma cidade política a 40 quilômetros de Lages indicaria, sem dúvida, a sua ruína, pois que esta não se encontrava aparelhada para suportar tal concorrência. O perigo desapareceu, e as estradas de rodagem no século em curso foram construídas de maneira a fazer de Lages centro rodoviário sem, contudo, resolver seu problema de transporte. A população não mais sofre a falta de gêneros alimentícios, como freqüentemente sucedia até 1910. A capacidade e o custo de transporte, entretanto, são dependentes do consumo urbano. Mesmo quando a cidade estava na situação de boca do sertão, não predominou no comércio da região, e seu movimento limitava-se ao grupo humano que abrigava. Qualquer empreendimento industrial encontra grave obstáculo no alto custo do transporte, e a Estrada de Ferro Rio Negro-Caxias do Sul representa a esperança de melhores dias para Lages. É possível que tal obra demore a alcançar a cidade, e, nesse caso, a crise em que se debaterá Lages será bastante grave. Ali como no meio agrícola, a rotina de atividades existentes no litoral, onde as comunicações são fáceis, é que prende o progresso. Toda a lavoura do planalto é a mesma da região abaixo do litoral, não podendo com ela concorrer devido aos altos fretes exigidos pelos auto-caminhões. Ficam somente a criação de gado e a exploração florestal como únicos recursos de ocupação capazes de fazer frente às dificuldades de transporte, e, nesse caso, Lages não passará de cidade residencial.

Outro problema em que se debate a região é o da subdivisão da propriedade pastoral, a produzir o empobrecimento da classe abastada do planalto. Isto força os elementos mais enérgicos a abandonarem o campo. O capital apurado, porém, em vez de ser aplicado na cidade, tem saído para zonas longínquas, que apresentam maiores possibilidades de remuneração. Sofre ainda mais a classe pobre, que tem vivido como agregada às grandes fazendas de criação. O fazendeiro lhes dava casa e terreno para lavoura, em pagamento de serviços que prestassem na propriedade. O possuidor de pequena gleba não os admite e, atualmente, todos os fazendeiros, sob pressão da legislação trabalhista, evitam de tê-los, a fim de se esquivarem às exigências que esta impõe quando os proprietários se garantem contra o usucapião decenal, permitido pelos dispositivos constitucionais. Escasseia, assim, o horizonte de trabalho da classe menos favorecida, ao mesmo tempo que os capitais, criadores de novas atividades, emigram.

Sofre com isso a cidade, que perde o apoio de seus capitalistas e se enche de braços em busca de trabalho que não surge.

É nesse período crítico da vida de Lages, quando se aproxima a estrada de ferro capaz de lhe indicar novos rumos, que a vimos no presente estudo. Lages nunca decaiu, nunca estacionou e, ainda que lento, seu progresso tem sido contínuo. Dentro em breve ficará em situação favorável a empreendimentos econômicos, no contato das rodovias com a linha férrea, na região que poderá desenvolver-se com o plantio do trigo, com laticínios capazes de firmar a economia dos pequenos proprietários rurais, com a industrialização dos produtos derivados da pecuária e com a exploração florestal beneficiada na cidade — indústrias que aproveitarão a matéria-prima local — constituindo funções comerciais e industriais que lhes assegurarão a vida futura.

(...)

LAGES DE 1940 A 1990

“Lages, a Rainha da Serra” é a interpretação geográfica dessa cidade serrana no ano de 1940. Nesse estudo empregamos a moderna metodologia geográfica daquela época, apoiando-nos, sobretudo, nos grandes mestres Pierre Deffontaines e Pierre Monbeig, que influenciaram o desenvolvimento da Geografia no Brasil.

Lages evoluiu, lutando, sempre, contra o isolamento a que foi condenada pelas dificuldades de transportes. Assim mesmo sua população cresceu, de 7.605 habitantes⁴ em 1940 a 17.958 habitantes em 1950, demonstrando o crescimento populacional, no período, de 136,13%.

2 — O estudo de 1940 alcançou Lages na transição de cidade residencial de fazendeiros de gado para a de centro fornecedor de bens e serviços a empresários e trabalhadores que desenvolviam a indústria madeireira na sua região. A atividade que empregava o maior volume de mão-de-obra na cidade era de trabalhadores, 36,78% da população ativa, estimada em 2.050 pessoas.

A classe econômica mais representativa de Lages era a de fazendeiros. Os melhores sítios residenciais da cidade eram por eles ocupados, e as residências mais luxuosas lhes pertenciam. Mas a atividade pecuária processava-se no campo, longe do centro urbano, e neste eram os operários os mais numerosos. A atividade que empregava esta parte da população consistia de pequenos estabelecimentos, como pedrarias, funilarias, selarias, alfaiatarias, etc., atendendo a população urbana e a dos arredores da cidade. A indústria não podia florescer em Lages, tanto pela precariedade das estradas quanto pela deficiência de energia elétrica.

Os anos quarenta trouxeram, ao planalto catarinense, região do pinheiro (*Araucária angustifolia*) o desenvolvimento da indústria madeireira. O Dr. Nereu Ramos, Interventor Federal em Santa Catarina, assim se referia, em 1942, ao ataque que sofriam os pinhais:

“A segunda guerra mundial, da mesma forma que a anterior, viria determinar intensidade febricitante na respectiva extração, com o desviar de atividades dantes empregadas noutros gêneros de produção. o elevado preço alcançado pelo produto conduziu a inversões ponderáveis de capitais na aquisição de matas, especialmente pinhais. Já se compram pinheiros em pé, a mil cruzeiros e mais. A lugares outrora considerados inacessíveis, ou de difícilíssima acessibilidade hoje chegam caminhões para o transporte do pinho derrubado.”⁵

4 Em 1940, devido à falta de dados censitários, estimamos a população de Lages em 8.667 habitantes. Somente em 1952 foi publicado o Censo Demográfico de 1940, que acusou 7.605 habitantes.

5 Ramos, Dr. Nereu. RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Dr. Nereu Ramos, Interventor Federal no Estado de Santa Catarina. Exercício de 1942. Florianópolis: outubro — 1943 — pág. 36.

As estradas de rodagem melhoravam, mercê dos trabalhos desenvolvidos nas esferas federal e estadual — Santa Catarina possuía, na realidade, densa rede rodoviária, constituída de estradas de terra melhorada, mas com a execução do Plano Rodoviário Nacional chegava a Santa Catarina o revestimento asfáltico. A BR-116, de Belém, no Pará, a Jaguarão, no Rio Grande do Sul, tinha seu traçado Mafra — Passo do Socorro incluindo Lages. Nos anos quarenta e parte da década seguinte foram construídos e asfaltados os trechos entre Lages e Passo do Socorro e entre Lages e Santa Cecília (em janeiro de 1943 já estavam construídos 77,5km, com 15km macadamizados⁶. A estrada de Lages — Rio do Sul, da rede rodoviária estadual, mereceu, também, os cuidados do Governo Federal⁷. As estradas estaduais da região tiveram, ao mesmo tempo, acentuada melhoria em virtude de aperfeiçoamentos introduzidos na técnica de conservação. Ainda que a carência de energia elétrica freiasse a economia da cidade, a valorização e a exploração do pinheiro, devido ao movimento comercial e às atividades que ocorriam na região, produziram notável expansão do núcleo urbano.

Para isso concorreu, também, a perturbação que a Constituição Federal de 1946 determinou no equilíbrio social da região, criando o usucapião decenal para os terrenos até 10 hectares. Em todas as fazendas havia agregados que os proprietários empregavam e permitiam que construíssem suas casas nas proximidades das terras de mato e nestas fizessem suas roças. Trabalhadores que ocasionalmente eram ocupados pelos fazendeiros recebiam, igualmente, os mesmos favores, freqüentemente pagando renda em espécie pelo uso da terra. A valorização dos pinhais e o direito de usucapião decenal levaram os fazendeiros a limitar, nas suas terras, a presença de agregados e rendeiros. A cidade foi o destino de muitas famílias que se viram privadas do apoio tradicional da fazenda.

3 — As atividades madeireiras continuaram a crescer nos anos cinquenta, influenciando o crescimento populacional da cidade. Ainda que Lages não sofresse, nesses anos, os males da falta de estradas, a indústria era limitada pela precariedade da energia elétrica que abastecia a cidade. Mesmo assim a população urbana quase dobrou no decênio, com o aumento de 93,16%, mostrando, em 1960, a população de 17.958 habitantes.

4 — A década 1960-1970 trouxe a prosperidade a Lages. Em 1965 chegou à cidade a linha de transmissão que ligava o planalto à usina termelétrica Jorge Lacerda, de Tubarão. Bem servida de estradas asfaltadas e de energia elétrica, Lages desenvolveu-se. As indústrias do município, que até então apenas tinham seus escritórios na cidade, passaram, em maior parte, para o perímetro urbano. O crescimento da população, de 136,42%, nos anos sessenta, foi consequência do aumento das atividades econômicas na cidade: a população passou, de 34.687 habitantes em 1960, a 82.000 em 1970.

5 — A indústria madeireira tornou-se a principal atividade urbana. Das 51 indústrias de madeira do município em 1970, que o Departamento Estadual de Estatística acusava no município de Lages, 30 situavam-se dentro do perímetro urbano. As suas exigências por grandes áreas para depósitos obrigava-as a se dirigir para áreas menos valorizadas próximas à BR-116.

O mapa de uso da terra, de 1972 (fig. 1) mostra que o centro comercial se mantinha na área tradicional, estendendo-se ao seu redor a zona comercial. As indústrias localizavam-se na periferia, não mostrando tendência à aglomeração. Muitos núcleos comerciais surgiram mercê da influência das rodovias. A BR-116, passando a sudeste da cidade, atraiu, na área de cruzamento com a estrada para Florianópolis, diversos estabelecimentos comerciais, sucedendo o mesmo no local em que a BR-282, então implantada, recebe o prolongamento da cidade.

As indústrias de Lages, como vimos, são recentes, tendo aparecido no velho núcleo de estrutura estabilizada. Sua população, em geral, não teve as iniciativas industriais, e quando a oportunidade surgiu, com estradas asfaltadas e energia elétrica, foi a classe abastada do campo que participou do movimento na qualidade capitalista (contribuindo com madeira, subscrevendo capital, etc.). Os empreendimentos industriais, nessas condições, sujeitaram-se às exigências locais de natureza econômica.

A criação do Distrito Industrial em Lages, em 1973, em área marginal à rodovia BR-116, do seu acesso sul ao cruzamento com a BR-282 facilitou a instalação de novas indústrias. Distante três a quatro quilômetros do centro da cidade, sua área é de 4.873.606 m².

O local foi muito bem escolhido — escreve o historiador Licurgo Costa — não só pelas facilidades de comunicação com todos os Estados, por se achar no cruzamento das suas rodovias principais do Município, como porque tem fácil acesso à Cidade e, junto da área foi construída, com financiamento do Banco Nacional de Habitação, uma vila operária com 1.044 casas populares. Além desta, outra vila foi levantada também nas vizinhanças do Distrito, com várias centenas de moradia”⁸.

A cidade de Lages concentrou dentro de seus limites a quase totalidade dos empreendimentos industriais do município, exceto o ramo madeireiro, que compartilhou com a zona rural. Segundo o Cadastro Industrial da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina, o município de Lages tinha, em 1988-1989, o total de 182 estabelecimentos industriais, dos quais 39 eram madeireiras, localizando-se na cidade, 27.

A indústria madeireira, nos anos seguintes, começou a diminuir sua força, devido às condições da matéria-prima. O desmatamento fora muito intenso; a madeira passou a ser encontrada cada vez mais longe, e sua extração mais penosa. O número de empresas dedicadas à madeira em 1965 era de 93, elevando-se para 115 em 1973, mas baixando para 55 em 1978 e 40 em 1988. Tem havido, sem dúvida, reflorestamento, mas o de pinheiro (*Araucária angustifolia*) tem sido superado pelo de *Pinus eliotii*, que desde os anos cinquenta vem

6 Ramos, Dr. Nereu. RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Dr. Nereu Ramos, Interventor Federal no Estado de Santa Catarina. Exercício de 1943 — Florianópolis — pág. 44.

7 Foi encarregado dessas obras o Exército Nacional, através do 2º Batalhão Rodoviário, a que sucedeu o 1º Batalhão Ferroviário. Além das rodovias acima mencionadas, foi construída a ferrovia TPS (Tronco Principal Sul) que igualmente passa por Lages.

8 COSTA, Licurgo. O Continente das Lages — 3º volume. Fundação Catarinense de Cultura. Florianópolis, 1982, pág. 947.

ocupando largas áreas do planalto. Diminui, assim, a produção de pinheiro, ao mesmo tempo que aumentou a de *Pinus eliottii*. Mesmo na fabricação de móveis cresce o emprego desta espécie canadense.

A cidade de Lages perde parte de sua importância na produção de toras, caixas e outros bens obtidos do pinheiro, mas a indústria cresce com diferenciação que nela se distingue. Em 1973, por exemplo, os estabelecimentos de vestuário, calçados e artefatos de tecido eram três, e o de produtos alimentares oito; em 1988, o primeiro destes ramos de atividade industrial tinha trinta unidades, e o segundo vinte e cinco. Ao mesmo tempo que Lages consolidava sua economia, avançava, também, no setor cultural. As escolas superiores apareceram em Lages a partir de 1964, com a Faculdade de Ciências Econômicas e Contábeis, vindo, a seguir a Faculdade de Ciências e Pedagogia de Lages e a Escola de Medicina Veterinária.

Lages, que se projeta no Brasil pela tradição política, de que a maior expressão foi alcançada pelo Doutor Nereu Ramos, ocupa, na rede urbana catarinense, o nível elevado das mais importantes cidades do Estado de Santa Catarina.