

VILA DE IMBITUBA: DO PROGRESSO À MODERNIDADE E ESPAÇO DE EXCLUSÃO

Maria da Conceição Moreira Barreto Raimundo¹

Mestre em Educação e Cultura

Universidade do Estado de Santa Catarina

Resumo: Com o advento da República, a fisionomia da vila de Imbituba, localizada no Sul de Santa Catarina, foi marcada pelo progresso, obras de infraestrutura e modernização graças a atuação de Henrique Lage. Este artigo enfatiza a reconstituição da memória do passado com um levantamento espaço-temporal, evidenciando os acontecimentos de época, o povoamento açoriano, o estabelecimento da Armação Baleeira, a transformação e a modernização da vila com o planejamento e arruamento, desenvolvimento no setor portuário, como no transporte ferroviário, obras para o (des) embarque do carvão, construção da vila operária, chalés, hotel e outras benfeitorias. Uma Imbituba moderna para a época. Começava o choque com o novo.

Palavras-chave: Vila de Imbituba; modernização; exclusão

IMBITUBA VILLAGE: PROGRESS TO MODERNITY AND SPACE OF EXCLUSION

Abstract: With the advent of the Republic, the physiognomy of the village of Imbituba, located in southern Santa Catarina, was marked by progress, infrastructure, construction and modernization through the work of Henrique Lage. This article emphasizes the reconstruction of the memory of the past with a space-time survey, showing the events of the time, the Azorean population, the establishment of frame whaling, the transformation and modernization of the planning and village streets, in the port sector development, as in rail, works for the (un) loading coal, construction workers' village, chalets, hotel and other improvements. A modern Imbituba for its time.. It began with the shock again.

Keywords: Imbituba village; modernization; exclusion

¹ Mestre em Educação e Cultura pela Universidade do Estado de Santa Catarina. Professora de História da Rede Pública Estadual do Estado de Santa Catarina. Email: cm.raimundo@yahoo.com.br

Introdução

Pretende-se, neste trabalho, ressaltar a deflagração de uma série de realizações que transformaram a fisionomia da vila de Imbituba, localizada no Sul de Santa Catarina, de grande beleza paisagística, entre praias e morros, imperando uma modernização atrelada à atuação de Henrique Lage; homem de extraordinária visão, hábil estrategista, administrador carioca, com rara capacidade de articular peças complexas do tabuleiro econômico do país, estendeu seus investimentos a diversos setores da economia e manteve suas indústrias integradas com base na trilogia carvão, ferro e transporte, gerando progresso e modernidade no Sul catarinense.

Enfatiza como objetivo de reconstituir a memória do passado, com um levantamento espaço-temporal, evidenciando os acontecimentos de época e do cotidiano, onde Imbituba foi reestruturada para os novos tempos e os desejos de se adaptar às novas necessidades. Estes desafios da vila, que quer progredir, marcarão as conquistas, os anseios, as frustrações e a modernização urbana.

Povoamento e cotidiano da vila

Desde a metade do século XVIII, a fixação e a adaptação dos açorianos no litoral catarinense provocaram alterações, contribuindo para o aumento da insignificante população existente, configurando à terra os caracteres básicos da sua cultura. A vinda de açorianos para Santa Catarina foi uma decisão portuguesa com finalidade de desenvolver uma economia voltada para o abastecimento de tropas militares aqui estabelecidas devido as disputas político-militares entre Portugal e Espanha pela região do Prata e também dar apoio ao exército em guerra porque:

Portugal compreendeu que seus interesses na área do Prata só teriam chances de afirmação se bases de apoio para eventuais operações militares fossem instaladas no litoral. A ilha de Santa Catarina foi escolhida como local para o estabelecimento do maior desses baluartes. O forte Jesus, Maria e José, na entrada da lagoa dos Patos, o forte da Colônia do Sacramento foram outros pontos de apoio da expansão portuguesa no Sul do Brasil.²

²SANTOS, Silvio Coelho dos. **A Nova História de Santa Catarina**. Florianópolis: Terceiro Milênio, 1995, p. 53.

Desta forma, o litoral e a Ilha de Santa Catarina foram povoados em função dessa atividade militar. Por decisão do Conselho Ultramarino, a Metrópole portuguesa, em 1746, resolveu promover a imigração açoriana. Segundo a decisão do rei D. João V, ouvindo o Conselho de Estado, baixava o alvará autorizando e definindo as regras de imigração para a ilha de Santa Catarina, litoral e Rio Grande. A provisão autoriza o transporte de estrangeiros, contando que fossem católicos e também da Ilha da madeira. Mas a grande maioria dos colonos foi sempre constituída por açorianos.³

O Arquipélago dos Açores está situado no meio do Oceano Atlântico e, desde o início do século XV, foi povoado pelos portugueses. Quando a Metrópole portuguesa decidiu empreender o processo imigratório de uma parcela da população do arquipélago, as ilhas enfrentavam problemas relevantes devido a densidade demográfica elevada. Havia escassez de terras agricultáveis e de criação e a miséria era vivenciada por muitos habitantes. Portugal projetou solucionar de uma só vez os problemas. Reduziu a pressão demográfica e seus impactos no arquipélago, e sustentou a infraestrutura viável aos projetos e expansão de dominação no Sul do Brasil.

O brigadeiro José da Silva Paes, como primeiro governante da Capitania de Santa Catarina e responsável por implantar todo o aparato de defesa militar da ilha de Santa Catarina e, para tal fim, deu início a construção de fortalezas de Santa Cruz da Ilha de Anhatomirim, São José da Ponta Grossa, Santo Antônio da Ilha dos Ratoes Grandes e Nossa Senhora da Conceição da Ilha de Araçatuba, recebendo a posse da região, em sua maior parte, pertencente à Espanha pelo Tratado de Tordesilhas. Para que este estabelecimento de grandeza política sobrevivesse era necessária a implantação de uma estrutura social e econômica e, para tanto, desenvolver uma ação que se concretizou na vinda de “casais” açorianos que se fixaram na Ilha de Santa Catarina e, partir de 1748, deram origem às variadas povoações no litoral catarinense.

A ilha de Santa Catarina, por ter o melhor porto natural do Sul do Brasil, foi o centro do grande fluxo povoador do litoral catarinense, considerando o papel preponderante das vilas de Nossa Senhora do Rio São Francisco e Santo Antônio dos Anjos da Laguna e processando uma ocupação além da vila de Santo Antônio dos Anjos de Laguna como sede, os povoados de Imbituba, Sant’Ana de Vila Nova, Mirim, Imaruí e Garopaba.

³PRADO Jr., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense. 14ª Ed. 1976, p.90.

O povoamento açoriano caracterizou em definitivo a região. Distribuídos em várias freguesias, os açorianos estamparam feições peculiares ao ambiente. Feições que ainda hoje estão presentes. As freguesias aos poucos foram progredindo. A exploração de produtos agrícolas, em especial a farinha, associada à atividade pesqueira, aos poucos deu sentido econômico à população que recém chegara.

Em 1602, o Capitão Pero de Urecha, de Biscaia, província Vascongola espanhola, e um grupo de biscainhos introduziram na Bahia a pesca da baleia e os portugueses e brasileiros iniciaram a atividade pesqueira. Daí por diante, passou a constituir um monopólio da Coroa portuguesa, que incluiu esta atividade na economia do Brasil do século XVII ao XIX. Nas proximidades dos povoados marítimos coloniais do litoral baiano, fluminense, paulista e catarinense foram construídos inúmeros entrepostos de pesca e manufatura do óleo das baleias, as armações (de armar pesca) com seu engenho de frigar, sua casa dos tanques para depósito do óleo, sua casa grande com móveis e utensílios, os barcos e todo equipamento de pesca e de preparo do óleo da baleia.

Em paralelo com a instalação do governo da Capitania de Santa Catarina, apareceu no litoral o primeiro núcleo baleeiro e foram organizadas seis armações: Piedade, na entrada setentrional na Ilha (1740 ou 1742); Lagoinha, costa oriental da Ilha (1772); Itapocoróia (1778); Garopaba (1793 ou 1795); Imbituba (1796); finalmente a da Ilha da Graça, na entrada do canal de São Francisco (1780), estabelecia a concessionários privilegiados.⁴ A atividade pesqueira foi grande e a renda dos contratadores era compensadora.

A pesca da baleia foi a atividade que mais articulou economicamente a faixa litorânea e agregou um grande número de escravos, que representavam um investimento de capital nas armações. A mão de obra escrava era utilizada no trabalho da armação, na maior parte das atividades terrestres, enquanto os homens livres, às atividades marítimas, recebiam salário e uma importância correspondente ao alimento consumido ou comercializado.⁵ As armações foram instaladas para legalizar uma prática lucrativa e a Coroa portuguesa outorgou o monopólio da pesca da baleia em águas catarinenses.

A instalação da Armação de Imbituba ocorreu em 1796, ao Norte de Laguna, no distrito da freguesia de Sant'Ana de Vila Nova, junto a ponta de Imbituba, com condições favoráveis à atracação de barcos e à pesca de baleia. Imbituba era a terra capaz

⁴PRADO Jr., op. cit. p. 217.

⁵ELLIS, Myriam. **A baleia no Brasil Colonial**. São Paulo: Melhoramentos. 1969, p.102.

de suportar muitos milhares de moradores e, por isso, seria conveniente povoá-la. A sua lagoa era tão abundante de pescado, a vila era habitada por poucos moradores e anualmente saíam dela 3 a 4 embarcações carregadas de peixe salgado.⁶

A Armação de Imbituba foi fundada por Pedro Quintela e João Ferreira Sola, os quais pagavam uma taxa de exploração à Coroa Real. Os lucros eram compensadores. Baleias de grande porte eram arpoadas quase semanalmente e rebocadas para os barracões, onde se procedia ao retalhamento e retirava-se a gordura para derreter em grandes caldeiras. O azeite apurado tinha dupla utilidade: era usada para iluminação pública das poucas cidades brasileiras, especialmente Rio de Janeiro e São Paulo; utilizava-se também argamassa destinada às construções de fortalezas e edifícios, oferecendo-lhes resistência semelhante ao cimento, inexistente na época. As barbatanas encontravam excelente mercado na França.

A mão de obra escrava era empregada na Armação de Imbituba, assim como em todas as armações de Santa Catarina. Os homens livres recebiam, muitas vezes, ao final do período da captura da baleia, escravos como forma de pagamento.

Além disso, o trabalho livre, a mão de obra remunerada, recrutavam-na os administradores do Real Monopólio da Pesca da Baleia entre as populações litorâneas, estavam incluídos os açorianos, pescadores, agricultores, de ínfimo nível de vida, para vários misteres da armação, principalmente para tripular as lanchas baleeiras nas lidas marítimas da pesca da baleia.⁷

Nesta conjuntura, foram utilizados para proporcionar lucros aos detentores do monopólio português. A indústria baleeira do Brasil Colônia, incluindo neste contexto a Armação de Imbituba, nem sempre recorreu ou pôde recorrer à prática de métodos de trabalhos essencialmente adequados e racionais, quer nas pescarias, quer no manejo do toucinho e na apuração do óleo.

Em 1801, foram extintos os monopólios da Coroa portuguesa, a Armação de Imbituba foi arrematada por Antônio Mendes de Carvalho, que sofreu prejuízos e danos. Vendeu-a por 20 contos de réis a Antônio Claudino e Manuel Francisco de Sousa. Estes registraram que os rendimentos foram reduzidos. Por outro lado, em meados de 1800, houve uma queda acentuada na quantidade de baleias capturadas, devido a concorrência

⁶ CABRAL, Oswaldo. **História de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Laudes S.A. 1970, p. 44.

⁷ ELLIS, Myriam. op. cit. p.103.

com os arpoadores norte-americanos e ingleses.

O advento do petróleo, em meados do século XIX, influenciava cada vez mais a atividade pesqueira. Antes da fabricação do querosene, nenhum produto conseguira concorrer efetivamente com o óleo da baleia. Na concorrência entre o produto animal e o mineral, venciam os derivados do petróleo, geradores de maior eficiência e menos dispendiosa iluminação, abalando o cotidiano dos pescadores, uma parcela da população da vila.

A situação dos baleeiros era descrita nos seguintes parâmetros: “Quando pouco rendosa era a pesca e o ganho ínfimo ou nenhum, ficavam os baleeiros a dever à Armação o adiantamento retirado para o seu sustento, sacado sobre o trabalho a que se comprometiam realizar no ano seguinte”.⁸

Em Imbituba, na praia do Porto, a atividade exploratória da pesca baleeira continuou após o declínio das outras armações. Arelada às outras atividades, ela se desenvolvia.

Esta ainda guardava a marca desoladora dos velhos tempos, com tortuosas ruelas sem iluminação pública, inexistência de rede de esgoto e infraestrutura, precárias condições sanitárias, vislumbavam a presença de cabanas, rústicos casebres, a Capela de Sant’Ana, algumas casas comerciais e o barracão da baleia na praia do Porto não mantinha empregados fixos, quando apareciam baleias é que contratavam pessoas para o serviço e o salário era conforme o tamanho das baleias.

Em época das safras abundantes, era comum o abandono na praia de baleias capturadas que apodreciam a beira-mar contribuindo para uma sujeira visível que emporcalhava a vila. O barracão era de antiga alvenaria, mal conservado, as vigas que sustentavam o teto ficavam cobertas pela gordura, arpões e balanças enferrujados, canhões, tonéis espalhados pelos cantos, os ossos ficavam encostados nas paredes. Nenhuma higiene, os insetos infestavam o local e as valas de esgoto escoavam para o mar. As técnicas empregadas nas pescarias e na apuração do óleo eram seculares, empíricas, obsoletas e antieconômicas, consolidadas pelo tempo e pelo uso, nem sempre por gente experimentada e eficiente, mas por homens sem prática, apadrinhados, ignorantes, que imprimiam à indústria certas características de uma economia mal orientada, imprevidente e predatória.

⁸ ELLIS, Myriam. op. cit. p.104.

Modernização, progresso e novos olhares

Na virada do século XX, a chegada de Henrique Lage,⁹ em Imbituba, em curto espaço de tempo, iria transformá-la, modernizá-la com a atuação de uma equipe de administradores e empregados. Com a descoberta do carvão catarinense em 1827, o Visconde de Barbacena, Felisberto Caldeira Blant Pontes, encaminhou um pedido para a formação de uma companhia destinada à exploração do carvão e, em 06 de fevereiro de 1961, foi aprovado o contrato que concedia o direito de lavrar as minas de carvão de pedra.

Com autorização do Governo Imperial para iniciar a extração foi feito um acordo com empresas inglesas “*The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited*” para extração, transporte e venda do carvão para a Europa autorizada pelo Governo Imperial pelo Decreto nº 8856, de 19 de janeiro de 1883. O interesse em financiar a construção da estrada de ferro por um grupo de ingleses era notório, porque permitiria o escoamento do carvão até o porto, expressando um vultoso progresso para o Sul catarinense.

A construção da estrada de ferro com 130 km de extensão entre a mina e a enseada de Imbituba, com o fim de facilitar a condução do material e exploração do carvão, levaria o nome de “*Donna Thereza Christina Railway Comany Limited*”.¹⁰ As duas companhias organizadas sob a iniciativa do Visconde de Barbacena não chegaram às expectativas. As dificuldades eram muitas, porque era necessária a construção de um quebra-mar na enseada de Imbituba, devido o trapiche que não era um bom ancoradouro e Laguna como ancoradouro, também apresentava dificuldades, pois navios não podiam calar mais de 12 palmos por falta de água na barra.¹¹ Outro empecilho eram as cheias constantes do rio Tubarão, visto que os trilhos da estrada de ferro atravessavam o rio abaixo do nível das cheias.

Por outro lado, esta situação poderia ser resolvida, se as minas produzissem o esperado, equilibrando a receita e a despesa da estrada de ferro, deixando de onerar os

⁹ Hábil estrategista, administrador carioca, com rara capacidade de articular peças no tabuleiro econômico do país, estendeu seus investimentos a diversos setores da economia e manteve suas indústrias integradas com base na trilogia carvão, ferro e transporte, gerando progresso e modernidade no Sul catarinense. BOSLLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o desenvolvimento do Sul Catarinense**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1981, p.13.

¹⁰ ZUMBLICK, Walter. **Tereza Cristina: a ferrovia do carvão**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1987, p.20.

¹¹ BOSLLE, Ondina Pereira. 1981, op. cit. p. 20.

cofres públicos e dando lucro aos ingleses com garantia de juros de 7% ao ano afiançado pelo Governo Imperial em outubro de 1874, de conformidade com a Lei de 24/09/1873, estabelecendo, assim, os seguintes prazos: de 80 anos para o privilégio, 30 anos para fiança e 15 anos para o resgate.¹²

Em 1889, o governador catarinense Lauro Müller¹³ solicitou o Ministro Francisco Glicério, para estudar a problemática carbonífera e constituir uma comissão chefiada por Gonzaga Campos que forneceu elementos sobre as questões relacionadas com a exploração e transporte do carvão.¹⁴

A empreitada passava por dificuldades, não obteve sucesso, o Visconde de Barbacena prevendo a sua liquidação, em 1886, passou a concessão das minas para a Firma Lage & Irmãos, representada na época por Antônio Martins Lage Filho. Por escritura de compra e venda, Lage & Irmãos tornou-se proprietário dos terrenos na cabeceira do Rio Tubarão, ficando estabelecida a exploração em comum da propriedade, partilha das despesas com a construção de um quebra-mar em Imbituba, juntamente com a divisão dos lucros. Em 17 de novembro de 1887, passou todos os seus interesses na região Sul de Santa Catarina, à Firma Lage & Irmãos com a liquidação e abandono das minas pela companhia inglesa, resolveu o Visconde Barbacena vender à sua coproprietária, todo o domínio e posse dos terrenos situados na enseada de Imbituba e na cabeceira do Rio Tubarão.

A família Lage, desde a época da família real no Brasil, já mantinha negócios de carvão Cardiff, uma grande quantidade de carvão com grande capacidade para queima, muito utilizado como combustível. Com o advento da República, o governo exigiu a nacionalização dos serviços de navegação e cabotagem, beneficiando a Firma Lage &

¹² BOSLLE, Ondina Pereira. 1981, op. cit. 21.

¹³ Lauro Müller, com 25 anos recebeu o governo da junta provisória que se instalou em Santa Catarina em 17/11/1889. Foi eleito deputado e fez parte da Constituinte Republicana de 1891, quando regressou ao Estado para exercer o mandato de governador, em 29/12/1891. Voltando ao Rio de Janeiro colocou-se ao lado de Floriano Peixoto por ocasião da “Revolta da Armada”. Em 1897, juntamente com Hercílio Luz, fundou o Partido Republicano Catarinense. Foi em 1897, eleito senador cujo cargo ficou até a sua morte. Eleito Governador do Estado em 1902, não governou por ter sido escolhido para ministro da Aviação e Obras Públicas, deixando a administração nas mãos de Vidal Ramos. Impulsionou o progresso dos portos brasileiros e do sistema ferroviário nacional e, em Santa Catarina a extensão da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Em 1918, teve sua indicação para Governador de Estado, renunciando mais uma vez, para ser senador. Na conjuntura, não cumpriu nenhuma gestão como Governador de Estado. PIAZZA, Walter Fernando. **Santa Catarina: Sua História**. Florianópolis: Ed. UFSC. 1983, p. 486.

¹⁴ VOLPATO, Teresinha Gascho. **Pirita Humana: Os mineiros de Criciúma**. Florianópolis: Ed. UFSC. 1984, p.33.

Irmãos. No final do século XIX, adquiriram a Firma Norton Negan & Co, quatro vapores, um rebocador, como também toda a sua freguesia.

Em 1916, iniciou-se um novo ciclo de mineração, com rumos mais definidos e despontaram outras jazidas, em Criciúma e Urussanga. Mais carvão significava maiores negócios, outras companhias iam surgindo e perspectiva de um progresso avultoso. Henrique Lage herdou juntamente com mais dois irmãos as terras adquiridas por seu pai, Antônio Lage, e esperava o momento certo para a exploração do carvão.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o comércio de cabotagem e o carvão importado foram interrompidos. Nestas condições, o governo brasileiro viu-se na contingência de estimular o desenvolvimento da exploração do carvão para substituir a importação do mesmo, devido às dificuldades de importá-lo, propiciando, em decorrência, um maior impulso à indústria extrativa no Brasil, e, conseqüentemente, à produção de carvão. E, para concretizar este objetivo, o governo concedeu subsídios, como empréstimos e incentivos diversos, para as companhias carboníferas.

Oportunamente, o Estado fomentou a fundação de empresas mineradoras, tais como: Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá S.A., Companhia Carbonífera Urussanga S.A., Companhia Carbonífera Próspera S.A., Companhia Ítalo Brasileira Ltda e Companhia Nacional Mineração Barro Branco.

Além de um incipiente mercado para o carvão nacional, sua exploração era incentivada por uma nova política mineral do governo brasileiro: autorizava a concessão de empréstimos pela carteira de descontos do Banco do Brasil às Empresas Carboníferas que apresentassem produção média de toneladas diária. Outras medidas de incentivos foram criadas: isenção de taxas e impostos sobre máquinas e materiais importados e redução do preço dos fretes e transportes.¹⁵

Apesar de todos os benefícios citados e de outros que foram criados mais tarde, para a organização e funcionamento das Empresas Carboníferas, o empreendimento não obteve o sucesso esperado.

Após a Primeira Guerra Mundial, com a falta de mercado para o carvão do Sul catarinense, perdiam também os empresários que haviam iniciado e desenvolvido a atividade mineradora durante a guerra. Um desses empresários era o Grupo Lage &

¹⁵ BOSLLE, Ondina Pereira. **História da Industrialização**: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. Florianópolis: CNI/FIESC. 1998, p. 63.

Irmãos que criou um império industrial: Carbonífera Barro Branco, Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá S.A.(CBCA), a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, instalação de uma usina elétrica de ar comprimido, linha telegráfica, rede de canalização de água potável, foi construído sem despesas para o governo, o farol de Imbituba, uma granja para exploração avícola e leiteira para abastecimento da população e dos navios. Também a construção de uma cerâmica destinada exclusivamente à fabricação de louças sanitárias para uso nos navios da Companhia de Navegação Costeira.¹⁶

Todo esse império foi construído com recursos públicos pelo Grupo Lage & Irmãos, ou seja, foi utilizado o uso de incentivos concedidos pelo Governo Federal.¹⁷ Paralelamente, restavam resolver alguns problemas como a questão da mão de obra qualificada, com a construção de vilas operárias, oficinas mecânicas, olarias, marcenarias, a construção de um moinho para beneficiamento de mandioca e descascador de arroz.

Em relação ao setor portuário, o Grupo Lage & Irmãos tinha todas as condições de aparelhar o Porto de Imbituba pelas benfeitorias já citadas. Elas foram aplicadas em Imbituba e, mesmo sem ter o consentimento para a construção, uso e gozo do Porto de Imbituba, Henrique Lage fundou, em 1922, a Companhia Docas de Imbituba, com finalidade de dar continuidade às obras e aparelhamento necessário ao Porto de Imbituba, além de exercer o comércio relacionado com as agências de navegação e transporte de mercadorias em geral. Após a sua criação, a Companhia de Navegação Costeira já vinha fazendo escalas pelo Porto de Imbituba, tornando-se frequentemente na exportação do carvão e outros produtos.

A atividade portuária acabou atraindo trabalhadores e comerciantes das cidades próximas. Alguns destes, interessados em investir no local, construíram armazéns e comercializavam a produção agrícola da região com os mercados do Rio de Janeiro e alguns países da Europa.

A cidade se desenvolveu como extensão do porto, pois o novo caráter que surgia requeria a presença de inúmeros serviços até então inexistentes no aglomerado urbano.

¹⁶ BOSLLE, Ondina Pereira. 1981, op. cit. p.41.

¹⁷ Em 03/1918 foi dado o primeiro grande passo no sentido de fomentar a indústria extrativa, mediante decreto que autorizava o governo a conceder empréstimos amortizáveis em 12 anos, às empresas que lavrassem minas de carvão em determinadas condições de produção, e promoviam construção de ramais de estrada de ferro indispensáveis ao transporte do mineral. **Revista Carvão de Pedra**. Rio de Janeiro. 1968, p. 36.

Assim, a nova cidade se estruturava internamente, consumindo habitações, alimentação, cultura e recreação, etc. O progresso, sem dúvida, atraía trabalhadores de muitos locais, inclusive italianos de Tubarão vieram para a próspera vila, que já ganhava “status” de porto organizado.

O Grupo Lage & Irmãos, em prosperidade, exigia a formação de uma instalação bancária que fomentasse empréstimos, possibilitando a diversificação das atividades no sentido de manter a liquidez do grupo. Com esse objetivo, em 1920, foi fundado no Rio de Janeiro, o Banco Sul do Brasil S/A, que procurava garantir o financiamento para ser investido nas minas carboníferas e demais empresas do grupo. Posteriormente, o Banco Sul do Brasil S/A fundou filiais em Blumenau, Tubarão, Laguna, Imbituba e, no Rio de Janeiro, ficava a sede social do banco matriz.

Nesta conjuntura, é um momento de infraestrutura na região, com destaque para a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, o Porto de Imbituba, uma filial do Banco Sul do Brasil S/A, indústrias: têxtil, madeireira, alimentícia e a do carvão que tornaram os ícones econômicos neste momento, vinculados com as necessidades do mercado nacional. E a “vila de Imbituba nasce nos moldes adiantados”.

Para os hábitos elegantes, a inovação mais importante foi a Rua Getúlio Vargas, área “chic,” que abrigava os sofisticados chalés habitados por famílias dos altos funcionários e imigrantes italianos, o salão para bailes, Imbituba Atlético Clube, que recebia convidados especiais de Laguna e Tubarão, transportados pelos trens de recreio, refletindo descontração, estimulando a aproximação, o flerte e a leveza dos corpos em movimento. O hospital, nos moldes de uma enfermaria, a Farmácia Glória, a Capelinha Nossa Senhora da Conceição, em frente aos armazéns da Companhia Docas, próximo à praia, constitui num marco da história religiosa da vila, um moderno e confortável hotel, Imbituba Hotel. Quem percorria a nova Getúlio Vargas, percorria a “espinha dorsal” do cotidiano da cultura, dos negócios e dos passeios elegantes dos namorados. O nome da rua incorpora-se ao cotidiano da vila. O *flâneur* passeava pela Getúlio Vargas, principalmente aos domingos. E como afirma Benjamin:

Este *flâneur* despertava ressonâncias surpreendentes, se aproximava, o lugar começava a se animar, sua mera proximidade¹⁸...

¹⁸ BENJAMIN, Walter. É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? **Revista USP**. São Paulo: n° 15, Novembro de 1992, p. 50.

Era um período de prosperidade, na qual o habitante tinha em seu poder o jornal “Imbituba” que divulgava notícias de ordem política, econômica, social e cultural, aguçando o desejo da leitura e discussão; o uso de louças e sanitários que permitiam hábitos de higiênicos e foram fabricados pela Cerâmica Henrique Lage, sendo a mais antiga do Estado de Santa Catarina. O privilégio de uma usina geradora de energia elétrica, propiciando, melhoria dos espaços internos das construções. O serviço de uma estação meteorológica, o farol de Imbituba, a construção de uma rede de canalização de água potável para uma melhor qualidade de vida, uma linha telegráfica e um cinema que funcionava em um dos armazéns da Companhia Docas, iniciava a era do “cinema mudo”. A primeira escola funcionava em uma sala próxima ao escritório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Com o maior número de alunos, ocorreu a separação em relação ao gênero. As meninas permaneceram na sala e os meninos passaram a estudar nas dependências de um chalé que primava pelo nome: “Escola Reunida Masculina”. Estava instituída a maquinaria escolar com práticas disciplinares, vigilância contínua, o tempo do relógio, dispositivos de controle, escolarização dos corpos e mentes, demarcação de lugares em relação ao gênero e, ao mesmo tempo, ocultava o silêncio dos sujeitos.

É o funcionamento do espaço escolar como uma máquina de ensinar, mas também de vigiar, de hierarquizar, de compensar.¹⁹

No interior dessa máquina não há lugar para o querer, para o desejo, a vontade, geradores do inesperado e do espontâneo. A máquina só admite o programado, o previsto, só age conforme regulamentado. Segundo Foucault, trata-se de dominar o múltiplo, submetê-lo à ordem.

Como esporte, o futebol, onde jogadores e torcedores do Imbituba Atlético Clube esbanjavam movimentos nas atividades esportivas e os piqueniques eram realizados no Portinho da Vila e nas pastagens junto às olarias. As festas religiosas tinham um caráter compenetrado e sacramental, envolviam as procissões, revelando o imaginário nas manifestações como o Encontro de Nosso Senhor morto, que fazia o povo chorar.

E a primeira emancipação político-administrativa da vila ocorreu em 1923,²⁰

¹⁹ FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**: nascimento da prisão. 20ª Ed. Petrópolis; Vozes, 1977, p. 134.

²⁰ Também em 1923, foi fundada a primeira entidade de classe de Imbituba: o Sindicato dos Trabalhadores em Armazéns e Trapiches, operando nos serviços de carga e descarga do porto. MARTINS, Manuel de

Laguna não admitia perder o distrito de Imbituba, que concedia lucros à sua sede e, em 1930, foi revogada a emancipação por motivos políticos. Continuava a campanha pela restauração da emancipação, as contas da Prefeitura de Imbituba na época eram equilibradas, que permitiam ao distrito a continuidade da emancipação. Todavia, somente em 21/06/1958, ocorreu a segunda emancipação de Imbituba, desmembrada do Município de Laguna.

Imperava uma união entre o poder, o capital e a ciência, união importante às transformações “violentas”, hostilizando a maioria dos desprovidos e a cultura popular do início do século XX. Realmente, descortina-se uma nova Imbituba, onde as pessoas podiam mostrar-se ou olhar-se, exibir-se ou ser apreciadas. Uma Imbituba moderna para a época, paisagística, local de desembarque passageiros ilustres da Capital da República, que muitas vezes vinham veranejar e a cidade em movimento como a extensão dos visitantes. Começava o choque com o novo.

Considerações finais

A modernização do estrategista e administrador Henrique Lage, dentro da trilogia carvão, ferro e transporte, tinha como alvo de produzir uma nova imagem da vila, que, ao mesmo tempo, caracterizou-se por produzir um espaço público, cujo público privilegiado eram as elites, passando a deixar de lado um enorme espaço, aquele das camadas populares, os desprovidos, que se caracterizou como território da exclusão, da informalidade e desvinculado de normas.

Imbituba tornou-se o espaço da liberdade, às vezes da solidão, apresentando referências estéticas contrastantes, a memória formatada na materialidade como uma questão de identidade e conotadamente as impressões evocadas pela cidade: o progresso da classe burguesa e a massa de agricultores, pescadores, pequenos comerciantes, operários ou a maioria dos desprovidos de recursos e maneiras civilizadas, para qual a modernização constituiu uma ameaça e que teria, todavia, como principal característica a não universalidade.