

A Estrutura e Expansão urbana de Itajaí (SC)

Helene Jungblut Geissler ¹
Camila Cesário Pereira ²
Wilson Silva Jr. ³
Prof. Dr. Carlos Loch ⁴

¹ Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPGEC – UFSC
CEP 88040-970 Florianópolis SC
hngeissler@yahoo.com.br

² Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPGEC – UFSC
CEP 88040-970 Florianópolis SC
camila@cesariopereira.net

³ Prefeitura Municipal de Itajaí - PMI
CEP 88304-053 Itajaí SC
tutojr@uol.com.br

⁴ Departamento de Engenharia Civil – PPGEC – UFSC
CEP 88040-970 Florianópolis SC
loch@ecv.ufsc.br

Resumo: O artigo busca analisar a área do município de Itajaí, a estrutura do parcelamento nos assentamentos humanos, a tipologia fundiária, a morfologia da ocupação, os planos urbanos e o papel do Porto nesse processo. Utilizou pesquisa bibliográfica, cartográfica, fotográfica e análises topoceptivas em campo para observar interfaces entre os aspectos. A configuração da cidade, das praças, ruas, bairros e outros foram diretamente influenciadas pela cultura. A origem dos imigrantes resultou em uma justaposição de modelos. Itajaí é um área de estudos bastante interessante, onde coexistem diferentes planos urbanos; o latino, contendo a praça com a igreja, e o germânico, com a rua do comércio e o Porto.

Palavras chaves: estrutura urbana, expansão urbana, Itajaí,

Abstract: This paper analyses Itajaí's urban area, human settlements patterns and structure, land properties typologies and their morphology and the Port in these processes. Used bibliographic, cartographic and photographic research spatial perception analysis of the area to observe relationship between features. City, plaza, streets and neighborhoods and other configuration had been influenced by culture. The immigrants origin resulted in juxtaposition of series of urban models. Itajaí certainly is an interesting research area, for there coexist different types of urban plans, one latin within the plaza and the church, another germanic within the market street and the Port.

Keywords: *urban structure, urban growth, Itajaí,*

1 Introdução

As cidades são tramas de múltiplos elementos simbólicos, redes sociais variadas, sentidos e significados onde a riqueza dos processos de sociabilidade é imensa, pois a diversidade cultural propicia trocas extremamente ricas e contribui para uma experiência cosmopolita, onde inúmeras tradições mesclam e ampliam suas referências e possibilidades de atualização, Pereira (2006).

Delimitar a identidade urbanística de uma cidade é algo imprescindível no processo de elaboração do Plano Diretor, para isto é fundamental a realização de um estudo morfológico e tipológico do espaço urbano, privilegiando aspectos qualitativos do espaço construído urbano e realizar um resgate histórico dos ciclos econômicos e paralelamente do desenvolvimento cultural da mesma.

Entretanto, verifica-se, nas últimas décadas a tendência de crescimento acelerado da população urbana e de deterioração das condições de vida desta população, particularmente a de baixa renda. A rapidez do processo resultou numa série de novos fatores que passaram a compor o quadro de pobreza urbana observável em todas as grandes cidades brasileiras, chegando a afetar, hoje, as regiões de médio porte, como é o caso de Itajaí.

As décadas de 1930 e 1940 representaram o início de um intenso processo de urbanização em virtude do êxodo rural em busca de melhores condições de vida. Entre as décadas de 40 e 90 a taxa da população urbana passou de 26,35% para 80%, Itajaí não fugiu a essa regra.

Na ausência de regulamentações urbanas, *a priori*, os interesses imediatos do mercado prevaleceram sobre todas as demais considerações, tornado o espaço urbano um objeto de renovação constante, de descaracterização cultural, perda de identidade e de memória. Estes elementos da história urbana, da possibilidade de identidade de uma coletividade com seus espaços não se resumem a um ou outro edifício isolado, mas a fenômenos de tamanho, escala, atividades e usos coletivos que são suprimidos com a idéia de renovação permanente.

Contudo, o momento é diferenciado do planejamento urbano das cidades brasileiras: As cidades continuam sendo planejadas por técnicos, cujo enraizamento de paradigma, embora seja refutado hoje pela academia, é ainda fortemente enraizado no imaginário técnico, político e da população.

O *New Urbanism* é o desenho que busca a politização do urbano, onde o processo (participação) é tão importante quanto os produtos e, sobretudo, estratégico priorizando a questão habitacional associada a aspectos físico-territoriais, escala humana, o resgate cultural e outros aspectos.

A nítida quebra dos modelos rígidos de referência - e de suas utopias - faz com que o esse Urbanismo de vanguarda questione seus limites em direcionar a construção de cidades baseadas em valores de bem estar social, uma vez que nos moldes atuais serve para dinamizar o processo de exclusão e diferenciação social tão característico das cidades brasileiras.

Planejar e gerir a cidade de Itajaí, hoje, significa equacionar conflitos e interesses distintos, as quais constroem e destroem a cidade. Ainda mais numa cidade, cujos problemas de ordem sócio-espacial são graves e acentuam-se com a migração de populações para Itajaí, que iniciou o planejamento tardiamente, em 1971 e que hoje precisa (re)ver a área municipal para que seja efetivo e consiga acompanhar a expansão urbana e promover a valorização cultural no município.

Observar processos históricos é uma forma de observar tendências de mudança, de expansão urbana e gerar perspectivas de planejamento e gestão compartilhada com a população para o município de Itajaí sintonizadas com a cultura e indo ao encontro de ensejos de modo adequado. Por consequência, é de suma importância conhecer o meio físico, valer-se de informação tridimensional detalhada (3D) e suas transformações ao longo dos anos, ou seja, inclusive incluir na dinâmica o fator tempo (4D), entre outros. Para tanto, é indispensável conhecer a "cidade multifacetada", a portuária, a urbana, a rural, a praiada e a periférica e além disso pluricultural, considerar todas as especificidades inerentes para planos futuros.

2 Metodologia

Essa pesquisa busca compreender a realidade histórica local através de análises em diferentes escalas de apreensão, as relações entre o homem e o meio, na foz do rio Itajaí-Açu e análises de estudos de Planos e de Gestão Urbana na área do Baixo Vale considerando a questão da água, meio físico e demais aspectos

envolvidos como uso e ocupação de solos, atividades econômicas existentes e outros. Os procedimentos incluem revisão bibliográfica, análise da evolução do cenário urbano, resgate de imagens de diferentes momentos para construir testemunhos e dados espaciais para analisar o contexto com base série de mapas, análises topoceptivas do entorno baseadas em Kevin Lynch (1997), de Gordon Cullen (1983), Kohlsdorf (1996), entre outros.

3 Referencial Teórico

3.1 O ambiente original

Para Dávila (1992) os primeiros habitantes da área que hoje corresponde ao município de Itajaí foram os índios botocudos (*Kaingáng*). Os índios pertenciam ao grupo Tapuia. Relata-se que atacavam o homem branco para matar ou roubar. Alguns grupos praticavam o canibalismo. Os botocudos eram os mais temidos porque tinham comportamento “arisco” e eram defensores ferozes das suas terras. Quando os primeiros moradores “brancos” vieram se fixar nas terras junto da Foz do rio Itajaí-Açú, os indígenas ainda faziam frente à ocupação das mesmas; terras que o homem branco pouco a pouco lhes foi tomando.

Gabriel Soares de Souza, escritor da época afirma que os carijós viviam da caça e da pesca e sabiam muito bem manejar o arco e a flecha; e que moravam em casas cobertas e tapadas com cascas de árvores para se proteger do frio.

Além desses havia os carijós - Karijós, Caiós, ou Kaiós (*Karay yo*), primitivos Guaranis que moravam à beira mar, que estavam praticamente exterminados àquela época. Pacíficos e de boa índole, foram caçados e levados para os mercados de escravos de São Vicente e São Paulo. Apesar das dificuldade e dos confrontos entre os diferentes grupos étnicos os primeiros “brancos” puderam, com relativo sossego, viver, plantar e colher com a presença temida dos índios :

“ Estes ainda vinham até bem perto das casas e não se sabia onde eram os seus acampamentos porque ninguém ousava ir à sua procura. Os ataques eram poucos e sempre visavam ao furto de objetos caseiros, comida ou armas. Não eram muito freqüentes, mas traziam os moradores sempre assustados principalmente quando tinham suas casas afastadas de vizinhos. Quem tinha um roçado distante de casa não andava só ou desarmado; e os caçadores não iam longe. “

Historiadores relatam que os ataques dos índios eram cuidadosamente orquestrados. Espiavam o local do seu ataque, com paciência, durante dias. Quando havia grupos de pessoas ou alguém armado, nunca atacavam. Dos ataques e de mortes em Itajaí : contam-se alguns em Canhanduba, Itaipava, Limoeiro e Espinheiros. Tais ataques motivaram as autoridades a criar, mais tarde, uma companhia de pedestres – ou seja, de policiais, para proteger a população. De fato, atualmente da antiga presença dos índios nessas terras, resta apenas a denominação de alguns lugares do Município: Canhanduba, Itaipava, Ariribá, Guaraponga e o nome - Itajaí.

3.2 A colonização

Historiadores apontam que o início da ocupação de Itajaí ocorreu através de paulistas que buscavam ouro, parentes e agregados de Manoel Lourenço de Andrade, que fundou São Francisco do Sul. Havia grande vazios demográficos na faixa litorânea catarinense. Os povoamentos eram esparsos, ao que o Conselho Ultramarino autorizou e estimulou a colonização da área por imigrantes açorianos. Essa motivação também contribuiu para o Ordenamento Português.

A colonização começou em 1658, quando o paulista João Dias d'Arzão chegou à região, mas a fundação, de fato, ocorreu mais tarde em 1660. Itajaí surgiu às margens do Itajaí-Açú em 1750, quando colonos portugueses vindos da Madeira e dos Açores se instalaram na região em dois núcleos. Tornou-se um povoado em 1823 e distrito em 31 de março de 1833, e, no final do século XIX, recebeu um grande número de imigrantes alemães, (Wikipedia, 2008).

Pereira (2006) indica que as terras do município de Itajaí, no começo do século XIX, estavam divididas entre quatro sesmeiros. Matias Dias de Arzão, José Coelho da Rocha, Alexandre José de Azeredo Leão Coutinho e José Corrêa de Negreiros, vide Figura 01.

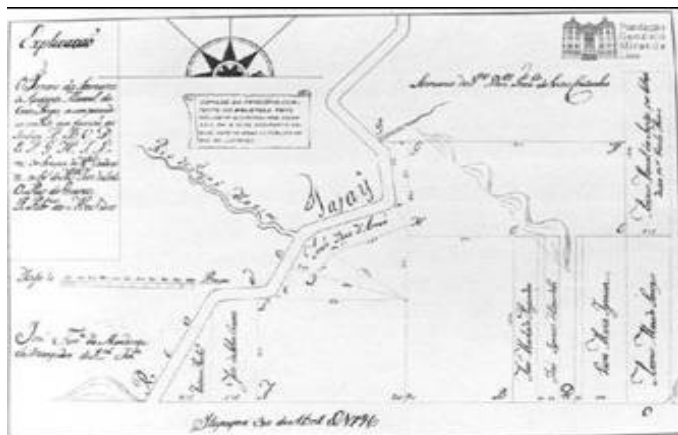


Figura 01 - Mapa da Sesmaria de Dom Francisco de Souza Coutinho
 Fonte: FGML- Fundação Genésio Miranda Lins. Disponível em <fgml.itajaí.sc.gov.br>

Foi de José Coelho da Rocha que Agostinho Alves Ramos comprou o terreno para a construção da sua residência e da casa de comércio e de quem obteve a doação das trinta braças de frente por sessenta de fundos, no lugar chamado “estaleiro”, para a construção da primeira capela, atualmente Igreja da Imaculada Conceição, e do cemitério, que hoje formam o espaço urbano da Praça Vidal Ramos, no centro de Itajaí. Segundo D’Ávila (1993):

“a casa comercial de Agostinho Alves Ramos, a Capela e o Cemitério foram os elementos polarizadores do aglomerado urbano de Itajaí e os delimitadores do núcleo central da malha urbana do Município. Pois em torno destes locais de comércio e de prestação de serviço foram se aglomerando os moradores antes espalhados por toda a região e aqueles recém chegados. A malha urbana se expandiu a partir da Praça da Matriz, para o norte e para o sul, acompanhando as margens do rio e os combros da Praia da Fazenda; direção que tomaram as ruas do comércio (Rua Pedro Ferreira) e Municipal (Rua Lauro Muller).

Já na década de 1840, alinhavam-se nestas direções cerca de quatorze casas, todas de taipa, exceto a de Agostinho Alves Ramos, a única de Pedra e Cal. Outras trinta casas se espalhavam pela planície fronteira, sem nenhuma regra de alinhamentos. Mas apenas construídas pela referência por lugares mais enxutos e menos baixos” (Itajaí, 1993). O historiador Paulo José Miguel de Brito descreveu, que entre as sugestões para o melhoramento da Capitania, em 1816, constava:

“... povoar e cultivar os terrenos de ambas as margens do rio Tajahi-assu desde a sua foz até à primeira cachoeira; e o Merim desde a sua confluência naquele até onde for navegável, e dali para cima até o campo da Boa-Vista.”

Em 1820 D. João VI ordenou¹ estabelecer de Colônia na região do Itajaí-Açu. Antônio de Vasconcellos Drumond² construiu um engenho para serrar madeira e estaleiro para construir embarcações.

Dávila (1992) afirma que após 1823 a área foi colonizada, principalmente, por imigrantes alemães e italianos, além de suíços e outros. Relata, também, que em 1840 a população totalizava de 1404 habitantes. Os africanos tinham presença significativa, representando, na época, cerca de 11%.

A elevação à categoria de Vila ocorreu pela lei 464 de 4 de abril de 1859. No ano subsequente a ocasião a Paróquia do Santíssimo Sacramento de Itajaí emancipou-se, tornando-se município em 15 de junho. Esse novo *status* permitiu o desmembramento de Porto Belo e adquirir autonomia para a cobrança de impostos. Com origem portuária, Itajaí teve seu sítio urbano ajustado à margem direita da foz do Rio Itajaí-Açu, tomando o próprio rio como elemento gerador urbano.

1 Os autores consideram que ordenar e Ordenamento nesse contexto refere-se a atos de governo e consistiam *a priori* em decretos com origem externa na Metrópole (Coroa Portuguesa). Logo, não considerava especificidades do sítio físico, tampouco na realidade encontrada *in loco* para traçar e propor a ocupação do território e os assentamentos humanos.

2 Sesmaria e Data e consistiam em lotes de terras concedido pelo Rei a cidadão, que comprometiam-se com obrigações como a cultivar e/ou edificar e recolher impostos. A concessão, contudo não representou a ocupação aleatória do espaço da Colônia, uma vez que era normatizada pelos Provimentos Portugueses. As determinações legais configuravam um espaço urbano denso, compacto, em malha de quadrícula, desprezando acidentes no relevo, rios e outras particularidades locais. Incorrer em inobservância do modelo, implicava em perda e resgate das terras para a Coroa, (Pereira, 1996).

Santos (2003) informa que dos primeiros moradores muito pouco se guardou a não ser alguns dos nomes e a vaga localização das suas terras.

Alexandre José de Azeredo Leão Coutinho, era um deles e sua propriedade e casa ocorria no atual e bairro da Fazenda, onde realizava suas plantações. José Coelho da Rocha plantava nas terras do hoje centro da cidade, embora morasse do outro lado do rio; José Correia de Negreiros e Silvestre Nunes Leal Corrêa moravam em Canhanduba e Itaipava; e Matias Dias de Arzão tinha fazenda nas terras da Barra do Rio.

Os cultivos eram mandioca, aipim, milho, feijão, cana, batata-doce, arroz e algodoeiro. Outras atividades eram fiação caseira do algodão, para confeccionar tecidos para vestimentas diárias.

Também se pescavam muito a guaivira (*Oligoplites saliens*), os bagres, as tainhas (*Mugil brasiliensis*) e os robalos (*Centropomus undecimalis*, *Centropomus parallelus*, *Centropomus ensiferus*, *Centropomus pectinatus*, *Centropomus affinis*); a pesca era quase toda no rio, no entanto, poucos se dispunham a pescar no mar.

Os primeiros moradores do Itajaí ocupavam-se da construção e o reparo de embarcações; atividade cumprida pelos chamados “carpinteiros da ribeira”. Além da excelente mão-de-obra que aqui existia, a região era muito conhecida pela boa madeira, apropriada para a construção naval.

3.3 A estrutura do parcelamento nos assentamentos humanos

Frotscher (1998) afirma que o modelo ocupacional implantado pelos colonizadores alemães no vale foi o “modelo hidráulico”. As colônias foram estabelecidas às margens do rio, pois a idéia era que fosse utilizado como via de transporte, para a implantação de portos para passageiros e mercadorias, uma vez que é navegável desde a Foz em Itajaí até o trecho Médio em Blumenau.

Seyferth (1974) esse “modelo” tão peculiar foi utilizado na maioria dos locais, que foram colonizados por imigrantes alemães, tanto em Santa Catarina, quanto no Rio Grande do Sul. O mesmo também foi o responsável pelo isolamento das colônias alemãs no interior, principalmente em vales de rios e em regiões cobertas por Floresta Atlântica. Isso é fato, pois o rio Itajaí-Açu era a única via de comunicação entre Itajaí e Blumenau até 1874, quando foi construída a primeira estrada no vale, também margeando o rio.

O modelo urbanístico que estruturou a distribuição dos lotes aos colonos no vale tem origem no sistema para colonização da região montanhosa do Leste da Alemanha. O sistema *Waldhufen* era utilizado desde o final da Idade Média.

Seyferth (1974) afirma que a inexistência de vias de acesso por terra, no passado, o que perdurou até meados do século XX, condicionava a construção de edificações próximas ao rio.

A tipologia dos lotes coloniais foi dada por traçado para garantir o acesso à água (irrigação e consumo doméstico), transporte e às picadas. Logo, a topografia acidentada gerou lotes estreitos e compridos, paralelos entre si e perpendiculares ao rio, quanto ao caminho e às curvas de nível.

À medida que os imigrantes chegavam à Colônia, iam sendo demarcados lotes ao longo das picadas já abertas. As picadas seguiam os cursos dos rios, ribeirões e riachos dos fundos de vale.

A demarcação dos lotes, portanto, incluía um paralelismo dos mesmos entre si e um alinhamento perpendicular aos cursos d’água. As dimensões dos lotes eram de 200 a 300 metros de largura e um ou mais quilômetros de profundidade.

Em termos tipológicos, a base das colônias no vale remonta ao sistema *Waldhufendorf* alemão, caracterizava um modelo fundiário em que era cedida a cada colono uma *Hufe* (área de terreno alongada), que partia do fundo do vale (*Tiefe*) até o topo da montanha.

Para Aumond (2008) os diferentes litotipos, junto a movimentos tectônicos, intemperismo e a erosão diferencial contribuíram para desenvolver ao longo de milhões de anos uma morfologia diferenciada de relevo característica das serras litorâneas. Os vales apertados e estrutura da rocha condicionaram a ocupação humana e suas atividades nos sucessivos períodos de colonização.

A ausência de grandes superfícies planas é uma tônica no vale do Itajaí, onde são impraticáveis atividades

baseadas essencialmente na agricultura ou pecuária. Assim, predomina em diversas cidades a vocação industrial, advinda das limitações impostas pela morfologia do terreno e pela tradição cultural dos imigrantes.

Os condicionantes físicos impuseram, desde a colonização, em muitas cidades do Vale, um tipo de ocupação espacial que remonta àquela ocorrida na Westfália (Alemanha).

Em ambas regiões os rios esculpíram vales estreitos e impuseram um assentamento territorial longitudinal, onde os lotes são estreitos e compridos distribuídos transversalmente ao rio e aos caminhos para facilitar a comunicação, aumentar a segurança e fornecer acesso à água a todos.

A tipologia de ocupação fundiária espacial ainda é perceptível até os dias atuais na estrutura urbana de diversas cidades do Vale do Itajaí. Ao mesmo tempo, também condicionou, em parte a vocação para atividades econômicas de alta concentração espacial humana, como as indústrias, instalações fabris têxtil, entre outras, (Siebert e Lapolli, 1999).

Deeke (1995) descreve na demarcação dos lotes coloniais, vide Figura 01, havia 3 variações em relação à linha de fundos dos lotes, formando respectivamente:

- reta - lotes de profundidade desigual;
- sinuosa - uma paralela ao traçado do curso d'água em que os lotes faziam frente;
- e uma outra escalonada.

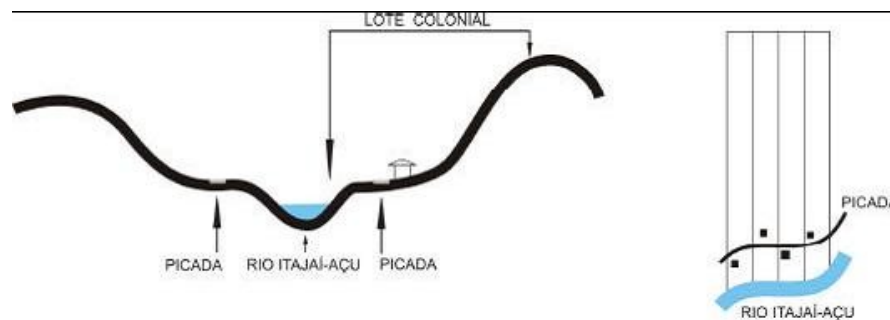


Figura 01 – Croquis da divisão dos lotes no período colonial.
Fonte: Siebert (1999) Elaboração: Soraia Loecheit Porath

A topografia condicionou o sistema de lotes rurais, pois o terreno no vale é montanhoso e áreas planas ocorrem apenas nas margens dos rios. Essa característica foi determinante para conformar os lotes com frente (testada) estreita para uma estrada, principalmente junto ao vale do rio, e fundos confrontando-se, nas linhas divisoras de água com lotes de outros vales. Essa tipologia de divisão de lotes marca a estrutura fundiária e as malhas urbanas de todo o Vale do Itajaí. Ao longo do tempo, observa-se a transformação daqueles *Hufen*; ou seja dos lotes rurais antigos em loteamentos urbanos.

É notável, que num período anterior, quando as construções eram mais esparsas havia menos prejuízos nas enchentes. Isso porque os colonos edificavam habitações e demais benfeitorias nas partes mais altas, utilizando áreas baixas para plantações e pastagens. Além de que havia poucos habitantes. Com os desmembramentos, muitos lotes inteiros ficaram situados em planícies de inundação do Itajaí-Açu e outros em encostas de alta declividade.

3.4 A relação entre o espaço natural versus construído

As primeiras áreas ocupadas, no processo de colonização do Vale do Itajaí, foram as terras situadas na Foz, a partir de 1850, expandindo-se pela região do Médio Vale, (Mais, 2003).

No entanto, havia habitantes “nativos” milhares de índios das tribos *Xokleng*, *Kaingáng* e *Guarani*. Tanto a floresta quanto os índios eram considerados “obstáculos aos objetivos e ao modelo de desenvolvimento almejado pelos imigrantes europeus”, (APREMAVI, 2007). Id.

Ainda que não existam dados sistematizados para tecer considerações acerca de período anterior a colonização, é pertinente citar que os nativos tinham uma relação estreita com o sítio físico.

O intervalo temporal em que as populações indígenas habitaram a costa catarinense é bastante longo. O fato é comprovado por achados arqueológicos existentes em sambaquis, oficinas líticas, urnas funerárias, cavernas, entre outros. No município de Itajaí há diversos sítios arqueológicos:

- em abrigo sobre rocha, a exemplo da: Gruta do Corredeiro, Gruta do Ribeirão Revólver, Gruta da Lomba Alta, Gruta do Rio Kravel, Gruta da Taipa do Rio, Gruta da Paca, Gruta do Ribeirão Herta;
- oficinas líticas no Alto Palmerais,
- *sambaquis* no Barranco Alto I, Poçinho, Itaipava, *sambaquis* fluvial de Nova Bremen e
- sepultamentos no Balneário de Cabeçudas.

A etimologia do termo ITAJAÍ, que empresta o nome ao município e ao rio provém da língua tupi-guarani. Os índios chamavam o local de "rio das pedras" ou "rio dos taiás", Konder (1923). Já houve variações na escrita do nome "*Táa-hy*", "*Tajay*", "*Tajahug*" e "Itajai". O nome deve-se a presença próxima da foz do "rio das pedras" da Praia de Cabeçudas. Outros autores apontam *ta'ya'y* como sendo *itá*: pedra + *ya*: muitas + *y*: rio. Rio pedregoso.

Em analogia ITAJAÍ-AÇÚ também tem origem indígena e foi atribuído tribo que ocupava aquela Praia de Cabeçudas. A palavra nomeia à formação de pedra conhecida como "Bico do Papagaio", vide Figura 02 e detalhe na Figura 03, cuja forma original era similar a cabeça de uma ave, o Jaó.

Itajaí-Açú significa a justaposição dos termos tupi-guaranis:

- *ITA* = pedra, *JAÓ* = o pássaro, a ave *YAÇÚ* = rio grande - do Jaó de Pedra, ou,
- rio grande do pássaro de pedra



Figura 02 – Praia de Cabeçudas em Itajaí. Ao fundo o Bico do Papagaio.
Fonte: Santa e Bela Catarina (2008)

3.5 Os planos urbanos : A morfologia da tradição na ocupação humana da Foz do Itajaí

Para Peluso (1953), em termos paisagísticos, distingue-se numa cidade sobre o terreno, o sítio e o plano. Aquele é composto pelo tamanho e forma da área, superfície, terreno e clima, suprimento de água vizinhança de massas líquidas e vegetação nativa. A disposição dos elementos é disposta conforme a cultura da sociedade. Isso é uma tônica verificada em núcleos, onde o plano não foi elaborado por um urbanista, mas por leigos. Nesse universo predomina, enfaticamente, o traçado urbano resultante de plano ditado pela experiência cultural da sociedade, ou, pela tradição.

É perceptível que na ausência de parâmetros urbanísticos, as condições geográficas do sítio e a cultura do grupo que "cria" a cidade, exerce influência preponderante e orienta o arranjo do espaço urbano. Isso é notável, se analisarmos cidades que tenham uma mesma cultura, onde as diversidades são dadas por diferenças geográficas e as semelhanças ao aparato cultural comum.

Muito embora Victor A. Peluso Jr. não tenha incluído Itajaí na suas análises realizadas por volta de 1950, partindo das premissas daquela pesquisa é perceptível, que utilizando seus critérios - Itajaí -quanto à morfologia urbana é uma área de estudos especialmente interessante, pois congrega dois modelos culturais urbanos distintos – uma cidade portuguesa justaposta a uma cidade alemã.

Dopsch apud Peluso (1953) reconhece que a herança latina foi bastante importante na questão da organização fundiária e urbana, pois organizar cidades em territórios germânicos era mais difícil que nos

Os demais eixos estruturadores são os rios e as ruas paralelas e perpendiculares aos cursos hídricos, formando núcleos lineares na zona portuária, rua do comércio e setores produtivos (cidade alemã), vide Figura 07 e 08, induzindo e expandindo as frentes de urbanização, atribuindo esse tipo de modelo alusão clara à cultura germânica.

No primeiro caso despreza-se o relevo, enquanto a segunda adapta-se a ele e parte de centro comercial como elemento configurador da *urbe*¹. Nas cidades catarinenses, via de regra, não verifica-se o traçado xadrez rigoroso, em que os blocos de quadras terminam em ângulos retos. Esse padrão representaria o ideal a atingir.

Embora nos núcleos portugueses iniciais as primeiras ruas adaptaram-se ao relevo e tomou-se partido das elevações para construir nas colinas as Igrejas e fornecer proeminência para a praça, as demais quadras foram ocorrendo de forma irregular. A “desordem” foi ampliando-se na cidade portuguesa, desprezando os morros a subir e as baixadas a transpor, que foram também ocupadas.

Isso ocorreu em virtude de que as povoações fundadas no Brasil colonial, não pretendiam adotar a “função urbana”. Ao contrário, a prerrogativa era de torna-las aldeias capazes de concentrar a população. A Provisão Régia de 9 de agosto de 1747 (século XVIII) destaca o plano de fundação das aldeias açorianas em Santa Catarina :

“ no sítio destinado para lugar se assinalará um quadrado para praça de quinhentos palmos de face, e em um dos lados se porá a igreja, a ruas ou as ruas se demarcarão ao cordel com larguras ao menos de quarenta palmos e por elas e nos lados das praça se porão as moradas com boa ordem, deixando umas e outras e para trás lugar suficiente e repartido para quintais atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliar-se as casas para o futuro. “ Matos (1917)² apud Peluso (1953)

Nos agrupamentos alemães, em geral, predominou a rua comercial, onde foram surgindo quadras regulares quando o relevo permitiu, o que se deu apenas em trechos isolados. Entretanto, não houve a preocupação em cobrir áreas em torno de centros. Nesse caso, o relevo exerceu uma influência especialmente tão forte sobre o tipo e modelagem da *urbe* como a própria rua comercial.

É notável que aparecem em Santa Catarina e nas terras existentes na Foz do rio Itajaí-Açu planos urbanos associado a certos grupos de origem. A força da tradição conserva-se até a atualidade, pois continua se manifestando na colonização de zonas novas, espontaneamente ou não.

Se os organizadores pertencem a cultura lusa, as povoações surgem em torno da praça da Igreja. Se os empreendedores do povoamento forem de origem teuta, a zona comercial afastada de templos religiosos é que “comanda” o plano da urbanização.



Figura 07 – Porto de Itajaí.

Fonte : autor: Flávio R. Berger, Fotoimagem, para Administradora Hidroviária Docas Catarinense (AHDOC) (2008)

1 *Urbe* – nas cidades antigas como Roma, o termo denominava o núcleo central. Nos ritos etruscos era “santuário “habitado pelos deuses da comunidade”. Os romanos incorporaram-no como referência para estabelecer colônias. *Vitruvius* contemporâneo de *Augustus*, descreve, que na fundação de cidades, ao estabelecer a praça, nela seriam situados : a basílica, o forvm e os templos de Júpiter e Minerva, nos lugares mais elevados, Homo (1951) apud Peluso (1953) HOMO, Léon. Rome Impériale et l’urbanisme dans l’antiquité. Paris : Editions Albin Michel, 1951. p. 14.

2 Matos, Jacinto. Colonização do Estado de Santa Catarina. Florianópolis : Gab. Tip., 1917. p. 7.



Figura 08 – Porto de Itajaí.

Fonte : autor: Flávio R. Berger, Fotoimagem, para Administradora Hidroviária Docas Catarinense (AHDOC) (2008)

Interpretar esses fatos contribui para a sobrevivência de antigos traços culturais característicos das sociedades, das quais provêm as populações que povoaram o território catarinense. Nesse ínterim, os planos urbanos espontâneos, ou seja, a distribuição e disposição dos espaços edificados e dos espaços livres, servem aos fins comuns de uma dada população. Esse “plano” nas cidades antigas é produzido por uma evolução lenta do núcleo urbano, na qual cada parte tem funções e ao mesmo tempo representam transições.

Em analogia nas Américas a colonização europeia forneceu significado aos assentamentos humanos, conforme suas necessidade, numa lógica nitidamente “funcional” subordinada à exigências culturais. A análise das cidades portuguesas e alemãs tornam evidente que os dois termos: praça da Igreja e comércio são os elementos, que diferenciam os planos urbanos.

Dessa forma, as ruas traçadas no “modelo” português mantendo o paralelismo às faces da praça central em frente ao templo e a zona central é a mais importante na *urbe*.

Quando o comércio dirige o plano, as ruas tendem a ser paralelas ou perpendiculares à rua comercial, o que incurte proeminência a essa zona.

Em Itajaí num momento inicial a sua expansão urbana inicial se deu no sentido norte/sul, ao sul na direção da Fazenda e para o norte ao encontro do núcleo colonial já existente da Barra do rio.

Ao começar o século XX, segundo D’Ávila: “o perímetro urbano da já cidade de Itajaí abrangia dois quilômetros para todos os lados, a contar da Igreja Matriz; exceto para o lado do Rio Itajaí-Açu. Novas vias urbanas para o oeste foram abertas, como a rua Silva e a retificação da rua Brusque” (Itajaí, 1993). A ocupação ou expansão da malha urbana para o oeste somente se deu em 1924 com a fundação do bairro da Vila Operária.

3.6 A expansão urbana

O município de Itajaí, para Pereira (2006) reflete o tipo de colonização e a inexistência de um plano de expansão, o crescimento da cidade se deu sem qualquer tipo de gestão do espaço e sem qualquer abordagem conjunta dos setores de transporte e uso do solo. Assim, com origem na função portuária, Itajaí teve seu sítio urbano ajustado à margem direita da foz do Rio Itajaí-Açu, tomando o próprio rio como elemento gerador urbano.

O sistema viário contou apenas com intervenções isoladas ao longo do tempo, esteve sempre associado ao quadro físico natural (relevo, hidrografia), a eixos econômicos, podendo, quando muito, ser sintetizado como uma conjugação do sistema ortogonal com o radial-concêntrico.

Seguindo, pode-se observar que a dinâmica da ocupação inicial do espaço urbano se processou na direção sudeste-noroeste, principalmente, ao longo dos eixos rodoviários que cruzavam a cidade primitiva – do bairro Fazenda à Barra do Rio, pela existência do corredor produtivo do norte do Estado (Joinville) com a Capital (Florianópolis), além da sua histórica importância política.

A partir de 1955, a ocupação urbana se deu na direção oeste com os tradicionais bairros como Vila Operária e São João, limitados pelo Rio Itajaí-Mirim, mas também com a expansão na direção de dois

novos eixos: na direção de Blumenau (Bairro Cordeiros) e na direção de Brusque, onde o ramal ferroviário com o Alto Vale (Trombudo Central), da década de 50 até sua desativação em 1972, deixou importantes marcas de urbanização, como a região de Itaipava.

Após a década de 1970, na busca de áreas menos valorizadas para habitação, o Rio Itajaí-Mirim, obstáculo até então, foi transposto, caracterizando um terceiro estágio de urbanização. Foram implantados então muitos loteamentos e a região alcunhada de Vassourão se transformou no Bairro São Vicente, hoje, o mais populoso da cidade.

Nos anos seguintes com o prolongamento da Rua Silva/R. Heitor Liberato e implantação da Av. Adolfo Konder, esta expansão se intensificou com a implantação de conjuntos habitacionais, como o Rio Bonito, Promorar I e II, e tantos outros loteamentos populares que ali proliferam, fazendo de fato acontecer a “Cidade Nova” na periferia, agora limitada pela BR-101.

Este novo limite vem sendo ultrapassado pela intensificação do uso da Rodovia Antônio Heil (ligação de Itajaí com Brusque), com a implantação de Loteamento São Pedro no km 2, em 1992, pela instalação da EADI – Estação Aduaneira do Interior ligada ao Porto, mas principalmente pela instalação do Pólo Petrolífero da Petrobrás (base do Poliduto da Refinaria de Araucária – OPASC), a partir do deslocamento das empresas ligadas ao ramo transferidas do Bairro Cordeiros.

Nas outras direções é acentuado o estágio de conurbação com o município de Balneário Camboriú, pelo corredor da Rodovia Osvaldo Reis, e com o município de Navegantes. Para este último, umbilicalmente ligado a Itajaí, o rio Itajaí-Açu ainda se impõe como um grande obstáculo para esta integração, muito embora atualmente se discuta a proposta de substituir a travessia via ferry-boat por uma ponte ou um túnel, através da concessão à iniciativa privada.

Entre os anos de 1995 e 2004 a expansão urbana continuou acontecendo, mas de forma cada vez mais acelerada. A ligação Entre Itajaí e Balneário Camboriú esta cada vez mais consolidada como pode-se perceber na Fig 08. O surgimento de loteamentos residenciais nas áreas de expansão urbana são cada vez mais freqüentes, o município começa a transpor a barreira física da BR101.

Com a explosão da atividade portuária neste últimos 5 anos os lotes que margeiam a Br 101 começam a ser ocupados e disputados. A ligação com Brusque se torna um grande pólo urbano, com atividades residências e industriais fortemente presentes. O setor agrícola vem perdendo espaço em função disto.

Pode-se observar que o município de Itajaí teve um desenvolvimento não muito comum no litoral catarinense. Desde o início este desenvolvimento calçou-se em economia sólida e crescente que não permitiu involução ou parada. O município cresceu em função de seu próprio enriquecimento e necessidades internas, somente sentindo as influências externas nas últimas duas décadas (a atividade portuária é observada desde a criação do município).

Embora seja o município com poucas praias, tendo a Praia de Cabeçudas e a Praia Brava, um dos primeiros balneários constituídos do litoral norte catarinense, ocupação esta em função, principalmente, do povo urbano do próprio município e hoje um forte atrativo turístico.

A expansão em Itajaí, vide Figura 09, foi ocorrendo linearmente ao longo curso do respectivo rio até 1940, onde havia o Centro, Fazenda e Barra do Rio, Após 1955 a expansão se processou de forma radial, quando surgiram os bairros São João e Promorar I adentrando a planície e tendo como limite outro curso hídrico e em direção à Fábrica de Cimento e criar balneários na Praia Brava. Após 1970 surgiram os bairros de São Vicente, Cordeiros e Promorar II e de 1984 surgiram a Ressacada e a Cidade Nova.

O uso do solo urbano é predominantemente residencial. As áreas de ocupação antiga são limitadas pelo rio Itajaí-Mirim; encostas do Saco da Fazenda e também pelo eixo rodoviário Navegantes - Luís Alves; Balneário de Cabeçudas e Balneário de Praia Brava. A área de ocupação recente situa-se ao longo da margem esquerda do rio Itajaí-Mirim e ao norte do canal oeste.

A dificuldade de transpor cursos d'água e rios largos e profundos expressiva, como é o caso do Itajaí-Açu, onde a calha de rio é de mais de 330 m de largura e mais de 11 m de profundidade não inibiram o processo de urbanização. O rio Itajaí-Açu e afluentes determinaram o sistema viário e, em outros, serviram como meio para cortar irregularmente o traçado das ruas que se orientavam elementos, como o porto ou a praia.

Na foz do rio Itajaí-Açu *a priori* o padrão de ocupação ocorre até as margens. O rio Itajaí – Mirim, em oposição, exerce grande influência na expansão urbana de Itajaí, pois corta a cidade no sentido Leste-Oeste impedindo o crescimento da cidade para o Norte. A captação do canal é prejudicada pela poluição do rio, a qual transcende o município.

Ressalte-se que mesmo após inúmeras enchentes, inundações e alagamentos a cidade de Itajaí bem como Navegantes e outros municípios do vale, continuou a se desenvolver nos fundos de vale (*talwegs*). A morfologia dos assentamento original de Itajaí é devida a tipologia com os fundos de lote voltados para os cursos d'água, ocupando, portanto, áreas facilmente inundáveis.

Nos últimos 30 anos, Itajaí teve um crescimento demográfico da ordem de 131% e conseqüentemente seu espaço urbano vêm sendo ampliado muito rapidamente, e de forma desordenada, ocupando as áreas disponíveis, no caso as planícies do Rio Itajaí-Açu, Rio Itajaí - Mirim e encostas de morros.

Hoje a Praia Brava é uma das reservas paisagísticas e urbanas do município. Observa-se que a especulação imobiliária age com voracidade sobre esse pequeno território natural e que deve ser objeto de discussões. Esta reserva merece uma legislação de uso do solo com características modernas, pois os fracassos de investimentos imobiliários do passado, não garantem que novas investidas não sejam feitas pelos loteadores.

O traçado urbano da cidade de Itajaí observa-se que o mesmo é baseado num sistema de ortogonal e radial-concêntrico. Este tipo de plano aliado à topografia plana favorece, notadamente, à tendência do crescimento horizontal da cidade.

Num olhar sobre o solo urbano atual de Itajaí, percebe-se que o mesmo está ocupado predominantemente pelo comércio situa-se ao longo dos eixos rodoviários e na área central.

A ocupação do solo pelo setor industrial compreende duas áreas distintas dentro da área urbana da cidade: a primeira situa-se próxima às margens do rio Itajaí-Açu, onde se desenvolvem atividades pesqueiras e portuárias, a segunda área localiza-se no limite oeste do perímetro urbano, às margens da BR-101.

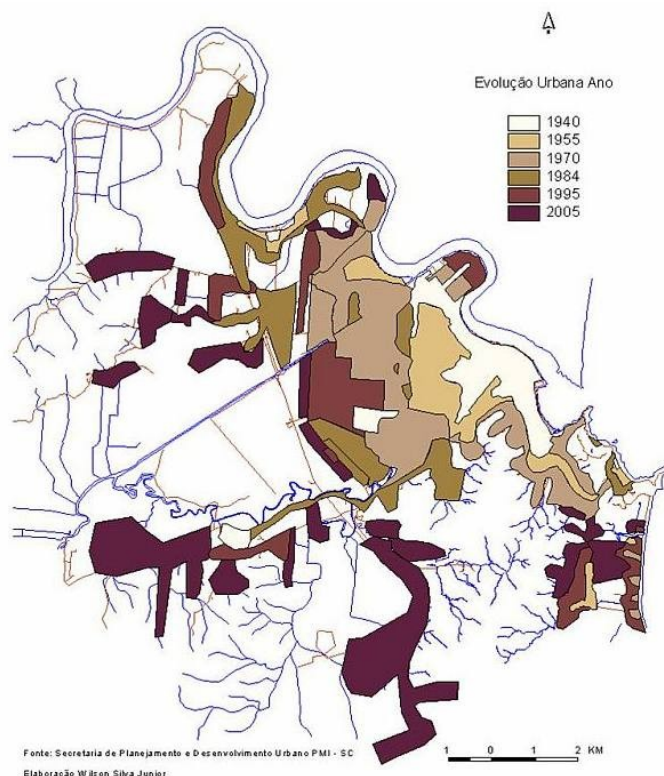


Figura 09 – evolução urbana do município de Itajaí.
Fonte: Elaboração Wilson Silva Jr. Prefeitura Municipal de Itajaí (2008).

3.7 Os planos urbanos modernos

Pereira e Santos (2007) declaram que antes do Plano Diretor atual, o qual foi aprovado em 2006 vigorava apenas uma Lei de Uso e Ocupação do Solo em Itajaí.

Pereira (2006) descreve que lamentavelmente o município de Itajaí não possui relatos sobre as leis urbanas até o momento já implantadas. O primeiro Plano diretor (1971) trata-se apenas de um grande relatório sobre o município e lança algumas preocupações sobre o ordenamento urbano, somente em 1981 a cidade ganha sua primeira lei de zoneamento. A mesma é revisada no ano de 1989 e esta vigente até os dias atuais.

Daí a grande importância conferida ao Plano Diretor de 2006, que parece representar uma possibilidade de mudança no quadro.

3.8 O Porto como ponto focal no município de Itajaí

Santos (2003) indica que as primeiras referências ao Porto de Itajaí datam de 1816 e são atribuídas a Paulo José Miguel de Brito na obra "Memória Política da Capitania de Santa Catarina", editada em Lisboa em 1829, na qual descreve :

" O porto de Tajahy é pequeno e pouco freqüentado por não haver ali povoação, mas é seguro e abrigado, e pode vir a ser de transcendente utilidade, como ao diante direi: a sua entrada é entre o pontal do Norte e a ponta Cabeçuda do lado do Sul, com 6 a 7 braças de fundo; o canal é estreito, e deve demandar-se com vento e maré favoráveis; o ancoradouro tem o sobredito fundo, e é defronte de uma fazenda de lavoura, chamada do Arzão, única que com casa ali se encontra".

O autor afirma que nos levantamentos para elaborar o mapa hidrográfico da costa catarinense, realizado por Carlos Riviere, entre os anos de 1858 e 1859, trouxe dados técnicos importantes: largura máxima do rio, 704 palmos; largura mínima do rio, 400 palmos; profundidade máxima, 45 palmos; profundidade mínima, 9 palmos.

Essas referências contribuem para localizar com exatidão o ancoradouro do Porto, que naquela época estava situado na Barra do Rio, junto da confluência do Itajaí-mirim com o rio Itajaí-açu.

As dificuldades apontadas por Paulo José Miguel de Brito, somadas às necessidades decorrentes do crescimento econômico do Município e região levaram o Governo Federal, através do Ministério de Viação e Obras Públicas, que era ocupado pelo itajaiense Lauro Severiano Müller, a criar a Comissão de Melhoramento do Porto de Itajaí.

As melhorias realizadas beneficiaram significativamente o aumento dos negócios executados através do Porto de Itajaí a partir da duas primeiras décadas do século XX. Em termos numéricos, em 1905, 85 navios aportaram no Porto; em 1910, 151 e, em 1920, 442 navios. Em 1925, foram movimentados 18.726 toneladas de mercadorias importadas e exportadas 31.267 toneladas.

Dávila (1992) indica que aquelas obras para melhorias no Porto de Itajaí e adjacências iniciaram de forma rudimentar no início do século XX.

Em termos cronológicos, o mesmo autor, relata que o Farol de Cabeçudas foi construído em 1902, e no local, que hoje é ocupado pela Avenida República Argentina foram instalados os trapiches. Observa-se, no entanto, que até 1926 as obras de infra-estrutura portuária tinham caráter incipiente e limitavam-se a pequenos melhoramentos.

O Rio Itajaí-Açu sempre teve influência sobre a o desenvolvimento da atividade portuária e urbana Itajaiense, apesar das inundações, que são uma tônica comum ao longo do intervalo temporal de sua existência, como uma das maiores registradas, em 1911.

O início do século XX marca diversas ações no sentido de gerar melhorias e expansão da infra-estrutura urbana de Itajaí. Em 1928, por exemplo, foi inaugurado o abastecimento de água da Ressacada, a instalação de luz elétrica em Cabeçudas e a construção da Escola Lauro Muller na Vila Operária. Em 9 de novembro de 1928 a Prefeitura realizou um contrato com a Companhia Telefônica Catarinense para instalar serviços telefônicos na cidade e nos distritos.

O enriquecimento e expansão do município de Itajaí contribuiu, ainda, para projetá-lo no cenário político estadual. A partir de 1935 a região conseguiu representação através do primeiro deputado. Agostinho Alves Ramos era perito em contabilidade, elaborar projetos para construir barcos e moradias. A sua participação na Assembléia Provincial corroborou para divulgar a vocação regional – produção de embarcações - em outras esferas.

Outras obras e construções de suporte na área do Porto de Itajaí ocorreram por volta de 1938, quando foi alavancado o processo novamente. Numa primeira etapa procedeu-se a obras no cais (233 m), terraplenagem, construção do armazém e pavimentação da Avenida Eugênio Muller. As atividades portuárias receberam mais infra-estrutura na conclusão da segunda etapa, que foi concluída em 1950 e na terceira já em 1956, quando foi edificado o frigorífico.

A gestão do Porto de Itajaí permaneceu subordinada a 17. Capitania dos Portos, sendo administrado pela Inspetoria Fiscal dos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí até 1966, data a partir da qual foi criada uma Junta Administrativa, informa o Porto de Itajaí.

No que tange as atividades que ocorrem no Porto, verifica-se : até 1970 o comércio de madeira era um atividade econômica importante, após o declínio madeireiro foi suplantado pela indústria pesqueira, que assumiu papel fundamental da economia de Itajaí.

Nesse ínterim, há toda uma estrutura operacional e logística, que abarca a captura, desembarque, processamento e embalagem de frutos do mar, cuja ênfase está na sardinha e atum. Ao mesmo tempo também ocorre com outras espécies de moluscos, crustáceos e peixes. Essa “produção” abastece o mercado regional, nacional e externo, o que coloca Itajaí na posição de maior “produtor” regional de peixes, crustáceos e moluscos.

A frota pesqueira do município de Itajaí é estimada em trezentas embarcações, o que gera sete mil e seiscentos (7.600) empregos diretos e opera no Litoral Sul do Brasil.

Mesmo em período anterior à colonização sempre houve em Itajaí relação estreita entre as populações humanas e o meio hídrico, fluvial e/ou marítimo. Um sem número de atividades desenvolveram-se nesse esteio; pesca, portuárias e navegação.

A relação de proximidade é bastante enfática. Navios transitam dentro do meio urbano além da faixa de costa, o que coloca a população em contato constante com as atividades produtivas. A associatividade entre uso e ocupação do solo é uma característica arraigada, considerando que o Porto exerce uma convergência crescente para seu entorno, sendo uma identidade de Itajaí

Por outro prisma, o rio Itajaí-Açu constitui um elemento múltiplo se analisado conforme o método Lynch, pois é utilizado como meio de transporte e de outras atividades, também constitui um limite para a avaliação e análise topoceptiva do entorno

5 Resultados & Conclusões

Itajaí possui um longo processo histórico de usos humanos e urbanos característicos. Nesse âmbito, embora desconsideradas no momento inicial (Colônia) o *genius loci* estratégico, do ponto de vista do acesso aos recursos hídricos e facilitador do transporte. Nesse âmbito a demarcação de terras, o traçado e parcelamento rural e após o urbano foi dado por modelos estrangeiros.

Esse repertório consolidou-se com atividades intimamente ligadas ao *métier* naval; seja de pesca, navegação, comércio, e outras - todas associadas água - tanto aos rios como marítimas.

É certo que o Porto situados às margens do rio Itajaí-Açu exerce um papel focal induzindo a urbanização e uma rica teia de atividades. O traçado do parcelamento de terras do século XIX, dado pelos cursos hídricos que forneciam acesso aos lotes continua influenciando no traçado da estrutura e expansão urbana atual .

O estuário do Itajaí-Açu mostrou-se um local da maior importância, inclusive para a Coroa Portuguesa. Mesmo após o período Imperial, já na República, a atividade portuária recebeu, de forma gradativa maiores investimentos.

O porto atua desde o século XVIII como centralidade na paisagem, tanto no âmbito espacial, como social, uma vez que as atividades econômicas geradas por esse pólo trouxeram riqueza e inerente a isso os signos “modernos” para Itajaí – serviços como o abastecimento de água encanada, de luz elétrica e de telefonia e equipamentos urbanos. Mais recentemente procedeu-se ao planejamento, gestão, infraestrutura, equipamentos bastante sofisticadas. No entanto essa realidade não é extensiva a toda população, criando segregação sócio-espacial, sobretudo em bairros recentes.

A existência de diversos tipos de traçado urbano em Itajaí, dos quais destacamos sobretudo dois – o latino e o teuto/germânico - fornecem uma importância especialmente notória à cultura local e suas manifestações, influenciando sobre a forma e configuração urbanas. Logo, conclui-se que o patrimônio imaterial exerce ações para desenvolver o patrimônio material.

Analisar Itajaí sob a ótica do “plano” significa representar a forma da cidade, através de temas e geometrias, distinguir aspectos materiais do meio urbano, indicar a localização dos espaços, a sua classificação quanto ao uso, domínio de propriedade, a existência ou não de edificações.

A realidade desse município salienta a fusão de diversas instâncias. Os tipos de planos urbanos em Itajaí, contudo, não devem-se à conformação do meio geográfico, mas a preponderância da tradição, a qual gera diretrizes na escolha do plano a seguir, que estão indissociavelmente unidas a cultura e da tradição dos grupos humanos que constroem a cidade.

O aprofundamento da percepção e análise topoceptiva do entorno e outras relações, que deve residir a estratégia de afirmação do município – no resgate e valorização da singularidade do sítio físico e na riqueza de suas relações sócio-espaciais.

É importante resgatar e valorizar o caráter plural da relações interculturais e com o sítio. É essencial tomar partido das feições da paisagem na morfologia urbana, rios, colinas, praia e outros.

Além disso, em agregar valores fornecidos pela historicidade local, que estão sendo relegados. Incorporar todas essas raízes culturais e lançar ao de instrumentos para inserir esses vínculos junto ao meio urbano contemporâneo para fortalecer sua identidade.

6 Referências Bibliográficas

- APREMAVI.** Associação de Preservação do Meio Ambiente do Alto Vale do Itajaí. O vale do Itajaí. Disponível em : <www.apremavi.org.br/cartilha-planejando/o-vale-do-itajai> ac. março de 2008.
- Aumond, J. J.** Geologia, Geomorfologia e solos. *In:* Observatório regional. Disp. : <www.furb.br/especiais/download/947574863173/site%20observa%202_2%20geologia.pdf>
- Berger, F. R.** Fotos do Porto de Itajaí. Itajaí : Fotoimagem, s/d. Disponível em: <www.fotoimagem.com/paginas/portos/sc/itajai_sc/itajaifotos.htm> acesso em 10 de abril de 2008.
- Conceição, M. J.** *entrevista concedida aos autores pelo Secretário de Habitação de Interesse Social e Regularização Fundiária* em 21 de setembro de 2007. Itajaí : SHISRF, 2007.
- Cullen, G.** Paisagem urbana. São Paulo : Martins Fontes, 1983.
- Dávila, E.** Pequena história de Itajaí. Itajaí : Fundação Genésio Miranda Lins, 1992
- Dávila, E.** Itajaí: breve notícia histórica ... urbano. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 1993.
- Deeke, J.** O município de Blumenau e a história de desenvolvimento. Blumenau: Nova Letra, 1995.
- Kohldorf, M. E.** A apreensão da forma da cidade. Brasília : edUnB, 1996. 253p.
- Konder, M.** A pequena pátria : discursos e conferências. São Paulo : Melhoramentos, 1923.
- Itajaí.** Perfil de Itajaí. Itajaí : PMI, 2006. disp.: <www.itajai.sc.gov.br/sedeer/Perfil_de_itajai_2006.doc>
- Lynch, K.** A imagem da cidade. São Paulo : Martins Fontes, 1997. 227p.
- Macedo, C. Conceição, J. A. B.** Direito de navegação: Porto de Itajaí. Sorocaba : Instituto Manchester Paulista de Ensino Superior (IMAPES). Disponível em : <members.tripod.com/~adonisw/itajai.htm> acesso em 30 de março de 2008
- Mussi, F.M.** *entrevista concedida pelo Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (Secretaria responsável por Elaborar o Plano Diretor)* 19 de setembro de 2007. Itajaí : SPDU, 2007.
- Peluso Jr., V. A.** Tradição e plano urbano : cidades portuguesas e alemãs no Estado de Santa Catarina. Florianópolis: Comissão Catarinense de ..., 1953
- Pereira, C. C.** Plano diretor : um urbanismo de possibilidades e sonhos para o município de Itajaí. Monografia. Especialização em Projeto Arquitetônico e Cidade. Bal. Camboriú : UNIVALI, 2006.
- Pereira, M. R. M.** Semeando iras rumo ao futuro : ordenamento jurídico e econômico da sociedade paranaense. 1829-1889. Curitiba : UFPR, 1996. 184p.

- Pereira, E.M. Santos, S.S.** Plano Diretor de Itajaí: do desenho da participação à participação sem desenho. In: Anais do *Seminário de Avaliação de Planos Diretores Participativos e de Regularização Fundiária*. Blumenau : FURB, 2007 Disponível em : <www.furb.br/neur/cd/conteudo/artigos/PD19_artigo_neur_2007.pdf> ac. em 10 de abril de 2008
- PIX.** Foto. Pedra Bico do Papagaio. disponível em: <www.pix.1br.net> ac. 31 de março de 2008
- Porath, S. L.** *A Paisagem de Rios Urbanos. A presença do Rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau.* Dissertação de Mestrado. Arquitetura e Urbanismo. Florianópolis : UFSC, 2004. 160 p.
- Porto de Itajaí.** Porto de Itajaí. Disponível : <www.portoitajai.com.br> ac. 31 de março de 2008.
- Santos, E.J.** Itajaí: Porto e Praias. Itajaí: s/ ed., 2003. Disponível em: <itajai.com.sapo.pt/porto.html> acesso em 31 de março de 2008.
- Seyferth, G.** *A colonização alemã no vale do Itajaí-Mirim.* Porto Alegre : Movimento, 1974.
- Siebert, C.; Lapolli, A. P.** Lotes coloniais e loteamentos. In: *Dynamis: revista tecno-científica.* Blumenau: EDIFURB, 1999. v. 7, n. 27, p. 78-88, abr./jun.
- Silva Jr., W.** O mapa da exclusão/inclusão social : uma contribuição metodológica a partir de análise crítica de sua implementação na cidade de Itajaí em 2005. Dissertação. Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas. Ponta Grossa : UEPG, 2006. 105p. disponível em : <www.bicentede.uepg.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=116> acesso 31 de março de 2008.

Agradecimentos

Ao Conselho Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico/ CNPq e Fundo Setorial de Recursos Hídricos/CT-HIDRO pela bolsa de estudos concedida para doutorado.

à Prefeitura Municipal de Itajaí, demais Secretarias, respectivos Secretários e Técnicos pelo interesse demonstrado em participar de projeto conjunto envolvendo o meio acadêmico (UFSC) e o poder público e pelas entrevistas concedidas.