

A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

**A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969:
uma análise através dos jornais**

Stephanie Sander
tiatepha@yahoo.com.br
Universidade Federal de Santa Catarina

RESUMO: A Avenida Beira-Rio teve sua construção concebida numa época muito agitada em Blumenau (décadas 1940-1970). A indústria se expandia, a cidade estava mais urbana e a população crescia mais rápido que sua infraestrutura. Ela foi fruto de uma demanda popular e de uma ação da política de controle urbano, sendo construída para resolver muitos problemas do município com grande uma obra. Pretendemos inserir a construção de seu primeiro trecho (1951-1969) no contexto da expansão industrial e urbana da cidade, analisando três artigos jornalísticos do período e entendendo como o jornal *Lume* e o *Cidade de Blumenau* anunciavam a necessidade da avenida.

PALAVRAS-CHAVE: Avenida Beira-Rio; infraestrutura; urbanização.

ABSTRACT: The Beira-Rio Avenue had its construction designed in a very busy time in Blumenau (decades 1940-1970). The industry expanded, the city was more urban and the population grew faster than its infrastructure. It was the result of a popular demand and a policy action to urban control, being built to solve many problems of the city with a great work. We intended to include the construction of its first stretch (1951-1969) in the context of urban and industrial expansion of the city, analyzing three newspaper articles of the period, understanding how the newspaper *Lume* and the *Cidade de Blumenau* announced the necessity of this avenue.

KEYWORDS: Beira-Rio Avenue; infrastructure; urbanization.

*The Beira-Rio Avenue as a product of urban expansion in Blumenau between 1951 and
1969: an analysis through newspapers*

A Avenida Beira-Rio começou a ser pensada desde as primeiras décadas do século XX. Entretanto seu projeto só foi executado na década de 1960, sendo finalizada por completo

A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

(primeiro e segundo trecho) apenas em 1979¹. Sua construção figura numa época muito agitada em Blumenau, principal cidade do Vale do Itajaí. A indústria está se expandindo, a cidade está cada vez mais urbana e a população cresce mais rapidamente que sua estrutura. Assim, a Avenida Castelo Branco (como foi oficialmente batizada a Avenida Beira-Rio²) é construída com o intuito de resolver muitos problemas da cidade com uma só obra monumental.

Através deste trabalho, pretendemos inserir a construção da Avenida Beira-Rio – um objeto ainda pouco conhecido na historiografia de Blumenau e de Santa Catarina – no contexto da expansão da indústria e da conseqüente urbanização da cidade que – nas décadas de 40 a 70, entre a idealização e construção – estava permeada por um forte discurso modernizante. Pretendemos fazê-lo analisando alguns artigos jornalísticos da época, buscando entender como o jornal *Lume* e o *Cidade de Blumenau* anunciavam a necessidade da construção de tal avenida³.

Antes da análise dos discursos de dois exemplares do jornal *Lume* e um do jornal *Cidade de Blumenau*, consideramos necessário apresentar ao leitor o contexto da cidade na época mencionada, antes de o projeto começar a ser concretizado.

A História de Blumenau, segundo Bernardo Bielschowskypode ser dividida em cinco períodos diferentes, levando-se em consideração a evolução urbano-industrial, ciclos migratórios, fases industriais e apropriação da paisagem natural: de 1850 a 1880 (a implantação da colônia agrícola); de 1880 a 1915 (a primeira fase de industrialização); de 1915 a 1945 (a segunda fase de industrialização); de 1945 a 1980 (o período de expansão industrial); e de 1980 em diante (a crise do setor têxtil)⁴.

1 De um projeto ousado nasce a Avenida Beira-Rio. *Jornal de Santa Catarina*, Blumenau, 29 out. 2003, p. 10A.

2 Em homenagem ao primeiro presidente da Ditadura Militar que morrera dois anos antes, Humberto de Alencar Castelo Branco.

3 Pela necessidade de um recorte mais preciso no tema, neste estudo trabalharemos apenas a construção do primeiro trecho da Avenida Beira-Rio (1951-1969), período correspondente aos artigos de jornal analisados.

4 BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. *Patrimônio industrial e memória urbana em Blumenau/SC*. Florianópolis, 2009. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. p. 22.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

O modo como a colônia foi planejada e criada, segundo alguns autores⁵, explica muito do processo de industrialização e urbanização que a cidade sofrerá posteriormente; as duas fases de industrialização pela qual Blumenau passa influenciam diretamente o quarto período, que além de ser o contexto na qual a Avenida Beira-Rio foi planejada, é também uma das causas de sua construção, assim, consideramos importante tratarmos brevemente estes três primeiros períodos antes de contextualizarmos a época da construção da avenida.

Visando além de ocupar os “vazios demográficos”⁶, branquear o país e substituir a mão-de-obra escrava, a colônia, segundo as políticas governamentais, ajudaria a criar um tipo de classe intermediária, mas que não concorresse com os latifúndios do eixo São Paulo – Minas Gerais e Rio de Janeiro. Portanto Blumenau, como as demais colônias criadas, foi baseada em pequenas propriedades, policultoras e de mão de obra familiar. Inserida neste contexto, a colônia fundada por Dr. Blumenau “nasce diretamente das relações capitalistas que estavam sendo introduzidas no país”⁷.

A cidade de Blumenau foi fundada em 2 de setembro de 1850, como um empreendimento particular de Dr. Herman Bruno Otto Blumenau. O local selecionado para sua fundação não foi escolhido por acaso, segundo o próprio Dr. Blumenau,

a região da confluência dos dois rios, o Itajaí-Grande e o Itajaí-Mirim, próxima ao mar, era considerada a mais fértil da Província, oferecendo um espaço para milhares de emigrantes. Um porto favorável⁸, junto a uma via navegável,

5 Cf. SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.; BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit.; SCHWAB, Aparecida Beduschi; ALMEIDA, Rufino Porfirio. *O movimento operário: evolução do sindicato dos trabalhadores...* Florianópolis, SC: São Paulo, 1991.; e DIAS, José Roberto de Souza; TEIXEIRA, Vera Iten; SANCHES, Denise Paraná (orgs). *Santa Catarina imigrantes e indústrias*. São Paulo: Editora Rios, 1987.

6 Regiões consideradas inabitadas pelo governo na época dos programas de imigração (primeira metade do século XIX), mas que na verdade eram habitados por uma grande diversidade de grupos indígenas.

7 BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit. p. 22.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

garantia a exportação, importação e o comércio com os grandes mercados do país, como também com os portos da Alemanha⁹.

Os imigrantes traziam consigo uma ampla gama de conhecimentos técnicos e práticos em diferentes áreas, o que, segundo Bernardo Bielschowsky¹⁰, contribuiu muito para o desenvolvimento de um centro comercial que possibilitou, através da troca de mercadorias entre colonos e “vendeiros”, o acúmulo de capital que permitiu o investimento em pequenas indústrias agropecuárias, “logo, a produção do excedente foi transferida para o capital comercial iniciando um período de acumulação que logo se transferiu para o capital industrial”¹¹.

O autor afirma que os imigrantes vindos de uma Alemanha já unificada (desde 1871), passando por sua Revolução Industrial¹², influenciam a introdução de um modo de vida mais urbano na colônia, impulsionando ainda mais a criação de indústrias na região.

Como no restante do país, em Blumenau a industrialização se “inicia com a produção de bens de consumo não duráveis, como alimentos e têxteis / vestuário, com necessidade de pouco investimento financeiro e tecnologia bastante rudimentar”¹³. Assim, segundo Paul Singer, conforme a população da colônia se condensa e cresce o excedente de produção comerciável, “iam amadurecendo as condições para o salto da industrialização”¹⁴, que se deu em Blumenau a partir de 1880. De início a indústria blumenauense estava ligada diretamente à produção agrícola,

8 O porto mencionado é o Porto da cidade de Itajaí, localizado na desembocadura do rio Itajaí-Açú, local onde chegavam os imigrantes que vinham da Europa.

9 BLUMENAU, Hermann Bruno Otto. *A Colônia Alemã Blumenau: na Província de Santa Catarina no Sul do Brasil*. Blumenau: Cultura em Movimento, 2002. p. 21-22.

10 BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit. p. 24.

11 MAMIGONIAN, Armem. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, n.3, ano XXVIII, 1965. apud BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit. p. 24.

12 Que ocorreu a partir do início do século XIX, Cf. DIAS, José Roberto de Souza; TEIXEIRA, Vera Iten; SANCHES, Denise Paraná (orgs). *Santa Catarina imigrantes e indústrias*. São Paulo: Editora Rios, 1987. p. 33.

13 BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit. p. 24.

14 SINGER, Paul. op. cit. p. 116.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

que cresceu muito entre 1883 e 1897¹⁵, mas Singer destaca o “surgimento de indústrias tipicamente urbanas: tecelagens, gráficas, fábricas de sabão, meias, etc.”¹⁶ devido a influencia dos colonos vindo de regiões em processo de industrialização.

O autor aponta que entre 1890 e 1910 houve um crescimento industrial mais lento, devido à “saturação relativa do mercado”¹⁷, as indústrias atendiam à demanda local e esta acabou se saturando no período mencionado. Precisava-se expandir o mercado e para isso o sistema viário necessitava de melhoramentos: construíram-se em Santa Catarina mais estradas (como a D. Francisca ligando Joinville e Curitiba) e iniciou-se o primeiro trecho da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC). O autor aponta tais obras como uma das causas do avanço que a indústria Blumenauense terá após 1910¹⁸ e descreve resumindo a primeira fase da industrialização da cidade, que as indústrias, ao provocarem a urbanização, desencadearam

um processo acumulativo: o mercado urbano em crescimento estimula os camponeses a comercializar maior parte de sua produção; com o dinheiro assim ganho os agricultores adquirem mais produtos industriais, o que permite nova expansão da indústria e esta, por sua vez, volta a expandir a cidade, alargando o mercado urbano, etc.¹⁹.

Foi este processo, segundo o autor, que desempenhou um papel “decisivo a expansão da rede de transporte para articular os mercados urbano e rural e o sistema comercial, que para distribuir os produtos industriais, teve que adquirir autonomia (...) e caráter capitalista”²⁰.

15 Ibidem. p. 117.

16 SINGER, Paul. op. Cit. p.117.

17 Idem.

18 Ibidem. p. 118.

19 Ibidem. p. 118-119.

20 Ibidem. p. 119.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

A segunda fase de industrialização, segundo Bielschowsky²¹, ocorre no período entre guerras, um período em que as indústrias já existentes passam a não depender mais tanto da importação de matéria-prima e se consolidam no mercado. A estrutura urbana se desenvolve – é criada a primeira Usina Hidrelétrica da cidade (conhecida hoje com a Usina do Salto), a EFSC é concluída em seu primeiro trecho, é iniciada sua ampliação e Blumenau passa a se desenvolver de maneira mais autônoma, pois o crescimento natural da população supera muito a entrada de imigrantes na cidade (entre 1923 e 1932, a população “nativa” da cidade é de 84% contra 16% de imigrantes²²). Nesse período, novas empresas se instalam na cidade como, por exemplo, a Altemburg (1922), a Teka (1926), a Cremer (1935), a Artex (1936), a Fábrica de Gaitas Alfredo Hering e a Eletro Aço Altona (1923), entre outras²³.

Essa é a etapa das “*grandes indústrias*”²⁴, onde se instalam na cidade indústrias de maior porte, como a Eletro Aço Altona, mencionada anteriormente. Blumenau passa então a se integrar no mercado nacional. A Primeira e Segunda Guerra Mundial diminuíram a taxa de importações de bens de consumo e matéria-prima para as indústrias da cidade. Estas começaram a se reabastecer no mercado interno brasileiro e, conseqüentemente, passaram a vender seus produtos no mesmo, sem fazer concorrência, pois os produtos vendidos, segundo Singer, atendiam a diferentes necessidades nesse mercado²⁵.

No fim da década de 1930 em Blumenau é aprovado o primeiro “regulamento construtivo”, o *Código de Construções* (1939), resultado de uma política intervencionista do Estado para o controle urbano²⁶. Até esse período era inexistente uma política de controle do

21 BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. op. cit. p. 31.

22 SINGER, Paul. op. cit. p. 120.

23 Utilizamos aqui os nomes atuais das empresas ou o nome pela qual são conhecidas hoje.

24 SINGER, Paul. op. cit. p. 129.

25 Ibidem. p. 130.

26 SIEBERT, Claudia Freitas; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. *A evolução urbana de Blumenau: o (des)controle urbanístico e a exclusão sócio-espacial*. Florianópolis, 1999. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. p. 73.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

crescimento urbano na cidade. Esse código, segundo Cláudia Siebert e Margareth Pimenta, “manifestava as preocupações estéticas e sanitárias da sociedade que o elaborou, aprovou e colocou em prática”²⁷. Havia agora uma preocupação com a “harmonia da paisagem urbana”²⁸ e nas vésperas da Segunda Guerra Mundial houve um aumento na população da cidade, enquanto a população da área rural decrescia²⁹, o que fez com que a prefeitura começasse a investir em infraestrutura³⁰. Siebert e Pimenta afirmam que nesse período (mais precisamente em 1948) as leis de controle urbanístico passam a visar cada vez mais os “modernos preceitos urbanísticos”³¹, o que acaba salientando o caráter sanitário já apontado *Código de Construções*.

É na década de 1950 que o sistema viário de Blumenau passa a ter o papel de organizador do espaço urbano³². O rio Itajaí-Açu “estava deixando de ser a principal porta de entrada e de saída de mercadorias e passageiros em Blumenau”³³, pois em 1949 foi desativado o transporte fluvial de Blumenau até o Porto de Itajaí³⁴. Constrói-se uma quarta ponte na cidade – a Ponte Irineu Bornhausen, também conhecida como a Ponte das Gaitas Hering (1953)³⁵; a construção da EFSC finalmente chega, em 1954, até Itajaí; e no ano seguinte começa a funcionar a primeira rodoviária da cidade³⁶.

27 Ibidem. p. 73-74.

28 Idem.

29 SINGER, Paul. op. cit. p. 131.

30 PORATH, Soraia Loechelt. *A paisagem de rios urbanos: A presença do rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau*. Florianópolis, SC, 2004. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. p. 90.

31 SIEBERT, Claudia Freitas; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. op. cit. p. 74.

32 Ibidem. p. 77.

33 PORATH, Soraia Loechelt. op. cit. p. 90.

34 CARESIA, Roberto Marcelo. Blumenau e a modernização urbana: alterando costumes (1940-1960). In: FERREIRA, Cristina; FROTSCHER, Méri (orgs). **Visões do Vale: perspectivas historiográficas recentes**. Blumenau: Nova Letra, 2006. p. 177.

35 As outras três até o momento são a Ponte do Salto (1913), a Ponte da Estrada de Ferro (1931) e a Ponte dos Arcos (1939). Cf. SIEBERT, Claudia Freitas; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. op. cit. p. 77.

36 Idem.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Todas essas mudanças de ordem legislativa e infraestrutural incidem na cidade como modernização do espaço urbano e ocorrem, conforme afirma Roberto Caresia, “concomitantemente à modernização dos costumes da população ligada ao centro urbano da cidade”³⁷, provocada pela inserção de novas tecnologias no lar do blumenauense. Tal inserção de:

artefatos da “civilização avançada” é acompanhada da ampliação dos espaços de comunicação da outrora Colônia de Blumenau, com a construção de várias pontes, novas estradas, com as linhas telefônicas, a canalização da água, a desativação do transporte fluvial e sua substituição pelo petrolífero meio de transporte rodoviário, bem como a alteração que se dá na paisagem urbana com a demolição dos prédios antigos, (...) e sua subsequente substituição por prédios e edifícios “modernos”³⁸.

Assim, Caresia afirma que há um discurso de modernidade por trás da expansão da industrialização e do conseqüente crescimento da urbanização na cidade nesse período³⁹. Discurso este iniciado com a Campanha de Nacionalização de Vargas, onde se procurou ligar a cidade aparentemente “isolada” (assim considerada, pois boa parte da população da cidade era descendente de alemães) ao resto do país, modernizando a cidade “através das vias de comunicação como pontes, estradas e rodovias, facilitando não só o acesso das pessoas, mas também do fluxo de mercadorias destinadas a abastecer a população”⁴⁰. Desse modo, o autor afirma também que, “ao mesmo tempo em que a cidade tem sua estrutura modificada, alteram-se também os comportamentos sociais dos indivíduos que nela vivem, trazendo profundas alterações em suas representações urbanas, sociais e históricas”⁴¹.

37 CARESIA, Roberto Marcelo. op. cit. p. 171.

38 CARESIA, Roberto Marcelo. op. cit. p. 171.

39 Ibidem. p. 174.

40 Ibidem. p. 176.

41 Ibidem. p. 177.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Todo esse discurso da modernidade objetivava, segundo o autor, integrar “não só os cidadãos à realidade nacional, como também aproximando a cidade aos grandes centros urbanos, coma construção de pontes, rodovias, ferrovias, aeroportos e com a expansão da telefonia”⁴².

Ao analisar os discursos sobre a modernidade durante esse período (1940-1960), Caresia afirma que estes “vêm de vários setores”, como por exemplo, “o setor mobiliário”, que:

também está interessado na modernidade, uma vez que casarões antigos (...) estavam passíveis de serem demolidos por representarem o “antigo”, o “arcaico”, o “passado”, para serem substituídos pelo moderno, pelo novo, (...) pelo discurso curso que procurava abafar, esconder, o passado germânico da cidade do pré-guerra⁴³.

A construção da Avenida Beira-Rio se insere neste contexto. Assim como também a demolição de alguns prédios no centro da cidade para a construção de prédios novos, em nome da modernidade, também faz parte dessas mudanças citadas anteriormente. Como por exemplo, a demolição do Hotel Holetz, a antiga Loja da Hering e a antiga Igreja Matriz, que deram origem, respectivamente ao Grande Hotel, Shopping H e Catedral São Paulo Apóstolo, todos no centro da cidade.

Antes de a avenida ser planejada, o local onde seria executada – o barranco do rio – era nos fundos dos lotes da rua XV de Novembro, que até a construção da avenida, permaneceu como lugar de depósito de lixo⁴⁴. Por causa das frequentes enchentes, temia-se estas acabassem

42 Idem.

43 CARESIA, Roberto Marcelo. op. cit. p. 180. Pois nessa época o discurso turístico de colocar Blumenau como a cidade “alemã” no Brasil ainda não existia, só passou a figurar na política a partir do final dos anos 1970 e início dos anos 1980. Cf. FROTSCHER, Méri. Blumenau e as enchentes de 1983 e 1984: identidade, memória e poder. In: FERREIRA, Cristina e FROTSCHER, Méri. (org.) *Visões do Vale*: perspectivas historiográficas recentes. Blumenau: Nova Letra, 2000, p.187-206.

44 GOMES, Osmar. *À Beira do rio*. Jornal de Santa Catarina, Blumenau, 12 e 13 maio 1991, p.36; e DE um projeto ousado... op. cit. p.10A.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

provocando o desbarrancamento da encosta do rio naquela região, danificando ou destruindo as construções comerciais da rua XV, o que de fato aconteceu com um prédio em construção em 1948⁴⁵.

O centro de Blumenau contava com apenas duas ruas de escoamento, a 7 de Setembro e a XV de Novembro, que estavam saturadas com o tráfego intenso desde aquela época (décadas de 1950 e 1960), em decorrência do crescimento da cidade.

A Avenida Castelo Branco não somente foi planejada em nome da “modernidade”, como também seu projeto estava dentro do discurso sanitaria do Código de Construções. E, além de ser permeada de preocupações ambientais, também era vista como a solução para o problema do tráfego intenso da cidade. Por fim, a Avenida acabaria sendo mais um cartão-postal de Blumenau. Inclusive os *Relatórios dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1961 e 1963* afirmam que o principal objetivo da obra era proteger a encosta do Rio e solucionar problemas de trânsito emergentes⁴⁶.

Neste ponto do estudo consideramos necessário um parêntese para apresentar brevemente ao leitor os trechos dos jornais que serão analisados. Optamos por descrevê-los em ordem cronológica de publicação.

Em 27 de novembro de 1949 o jornal *Lume* publica um artigo, na terceira página, intitulado “Avenida Beira-Rio”, onde trata sobre o projeto que o engenheiro José Landriani havia feito anos antes para a futura rua.

O mesmo jornal, em 5 de julho de 1951 noticia na primeira página, sob o título “Vai ser iniciada a construção da Avenida Beira-Rio”, a desapropriação das terras de marinha na margem do rio para a futura obra.

45 GOMES, Osmar. op. cit. p.10A. Cf. HOLETZ, Loure Elsa. O Barranco da Beira do Rio. In: *Blumenau em Cadernos*. Blumenau: Fundação Cultural de Blumenau. Tomo XLIV. n.9/10 set/out 2003.

46 PREFEITURA DE BLUMENAU. Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1961. Blumenau: [s.n.], 1962. _____. Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1963. Blumenau: [s.n.], 1964.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Por fim, o jornal *Cidade de Blumenau* em 20 de abril de 1968 publica, também na primeira página, um balanço dos gastos da obra tidos até então, sob o título “A Avenida Beira-Rio Que Ora Vem Sendo Executada Pela Prefeitura Municipal Será Cartão De Visita Da Cidade”. Todos os trechos destes jornais estão disponíveis no Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, em Blumenau.

Pouca informação foi encontrada sobre o jornal *Cidade de Blumenau*. Sabemos que houve outro jornal de mesmo nome que circulou entre 1924 e 1962 cujo do diretor era José Ferreira da Silva⁴⁷. Entretanto, o jornal que utilizamos como fonte é de 1968. O que sabemos, pelo próprio exemplar do jornal, é que este foi dirigido por Nelson Tomelin e era uma espécie de filial do jornal *A Notícia*⁴⁸. Não foram encontradas mais informações.

O *Lume* foi criado em 1949 e tem sua primeira edição dia 30 de outubro daquele ano. Era um jornal de publicação pouco regular – houve ocasiões em que o jornal fica pouco mais de ano sem publicar. Em seu começo, segundo José Ferreira da Silva, o jornal apresentou uma orientação integralista, envolveu-se em muitas campanhas eleitorais e buscou sempre ser presente na vida pública da cidade, defendendo os interesses “políticos, econômicos e sociais de Blumenau aparecendo, sempre, como um verdadeiro e destemido defensor das reivindicações e dos anseios da população blumenauense”⁴⁹. Honorato Tomelin foi diretor e proprietário do jornal e seu redator era Humberto Mazzolli, além disso, o jornal tinha vários colaboradores (dentre eles vários intelectuais blumenauenses) ocasionais⁵⁰.

Segundo o *Jornal de Santa Catarina* que publicou em 1991 uma reportagem sobre a História da Avenida, esta havia sido idealizada desde os primeiros anos do século XX,

47 SILVA, José Ferreira da. *A imprensa em Blumenau*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina S.A., 1977. p.78-84.

48 *Cidade de Blumenau*. Blumenau: 20 abr. 1968.

49 SILVA, José Ferreira da. op. cit. p. 127.

50 SILVA, José Ferreira da. op. cit. p. 126.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

“respaldada por questões [ambientais] e estéticas”⁵¹. O mesmo jornal em 2003, numa matéria intitulada “De um projeto ousado nasce a Avenida Beira-Mar” acrescenta que:

a população solicitava a construção de uma via que contornasse o Rio Itajaí-Açu no trecho em que ele corta o Centro da cidade. Os líderes da época discordavam dos simpatizantes da ideia, por acharem que Blumenau não contava com tecnologia suficiente para uma obra tão complexa⁵².

Na ocasião mencionada anteriormente em que o barranco do rio ruiu e acabou destruindo um prédio em construção (1948) já é solicitado o saneamento desse trecho⁵³. No ano seguinte o *Lume* cita, na reportagem já referida, o projeto de José Landriani que era uma “extensa Avenida Beira-Rio” a ser construída “desde a desembocadura do Rio Garcia até o Ribeirão da Velha”, uma obra considerada “monumental” pelo jornal, que julgou a ideia do engenheiro de “um grande sonho visionário”⁵⁴, pois quase ninguém, pelo tom da reportagem, acreditava que a obra um dia se concretizaria. O jornal, entretanto, escreve a matéria, apesar do tom desacreditado, com uma nuance esperançosa, como se estivesse falando por todos da cidade que demandavam tal obra e cobravam rapidez:

Blumenau (...) cidade que deve seu progresso e o conforto que desfruta, exclusivamente à iniciativa particular dos seus habitantes, um dia terá sua Avenida Beira-Rio. Talvez os poderes públicos resolvam atacar essa importante obra o mais breve possível. Talvez pretendam contemporar (sic) mais alguns anos. Porém, um dia, nós ou os nossos filhos veremos a realização que será o nosso orgulho⁵⁵.

51 GOMES, Osmar. op. cit. p.36.

52 DE um projeto ousado... op. cit. p.10A.

53 GOMES, Osmar. op. cit. p.36.

54 AVENIDA Beira-Rio. *Lume*, Blumenau: 27 nov. 1949.

55 AVENIDA Beira-Rio. *Lume*, Blumenau: 27 nov. 1949.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Mas só em 1951 é que a prefeitura começa a tomar iniciativas sobre o assunto⁵⁶. Tal iniciativa é noticiada pelo *Lume* em 5 de julho do mesmo ano. Nessa ocasião são desapropriadas as terras à margem do rio, consideradas “terras de marinha”, “podendo ter por esse motivo, em qualquer tempo serem utilizados pelos poderes públicos”⁵⁷.

No mesmo artigo, o jornal já aponta que a construção dessa avenida contribuiria para descongestionar o tráfego da rua XV de novembro, “praticamente a única utilizada pelo intenso tráfego de veículos” da cidade⁵⁸.

As terras foram desapropriadas, mas nada de concreto foi feito durante quase uma década. Em 1961, o *Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1961*, afirma que, embora houvesse uma necessidade “urgente” da realização das “obras de defesa da margem do Rio Itajaí-Açu” (como a obra era chamada pela prefeitura), afirma também que a obra, entretanto, ainda não passava de um projeto, que na ocasião a mesma ainda dependia do aval do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais⁵⁹ para ser iniciada.

A edição já mencionada do Jornal de Santa Catarina afirma que as obras de saneamento começam em 1962, onde limpam a área e é feito o aterro. Em 1963 é iniciada a construção da Avenida, mas o trabalho é lento até meados de 1965, quando se iniciam as obras de drenagem do rio e revestimento da rua⁶⁰.

O *Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1963* afirma que a obra seria:

56 GOMES, Osmar. op. cit. p. 36.

57 VAI ser iniciada... op. cit. 1951.

58 VAI ser iniciada a construção da Avenida Beira-Rio. *Lume*, Blumenau: 5 jul. 1951.

59 PREFEITURA DE BLUMENAU. op. cit. 1961. p. 10.

60 GOMES, Osmar. op. cit. p. 36.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

executada, de conformidade com o Convênio firmado com o referido Departamento⁶¹, sob a administração da Prefeitura, através sua Diretoria de Obras Públicas e sob a fiscalização e supervisão direta do Engenheiro Dr. João Caropreso, funcionário do Departamento dos Portos e Vias Navegáveis, como representante do Ministério da Viação, devendo o início das mesmas ter lugar dentro de poucos dias⁶².

A rua propriamente dita começou a ser finalizada em 1968⁶³, sendo inaugurado o primeiro trecho oficialmente em 18 de novembro de 1969 pelo prefeito Carlos Curt Zadrozny.

Para Cláudia Siebert e Margareth Pimenta, a construção dessa Avenida foi uma “mudança de paradigma para a época, pois a cidade sempre cresceu de costas para os rios, como os fundos das casas aproveitando os cursos d’água como coletores de esgotos”, e que por causa disso, “a visão panorâmica do rio proporcionada pela Beira-Rio, de alto impacto paisagístico, tornou-se marca registrada de Blumenau, um de seus referenciais mais fortes no imaginário coletivo”⁶⁴.

E Soraia Porath ainda acrescenta que:

A cidade passou a ter um olhar mais atento ao Rio Itajaí-Açu. Nesse trecho, as construções voltaram-se para o rio, era permitido o acesso, o contato, o olhar e assim, houve uma valorização do rio. Nessa área, o rio não foi mais tratado como fundo de lote, apesar de ainda ser tratado como local de despejos pela população⁶⁵.

61 Departamento de Portos de Vias Navegáveis.

62 PREFEITURA DE BLUMENAU. op. cit. 1963. p. 96.

63 SIEBERT, Cláudia Freitas; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. op. cit. p. 80.

64 Ibidem. p. 80-81.

65 PORATH, Soraia Loechelt. op. cit. p. 95.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Analisando mais atentamente os três artigos dos jornais já mencionados, observamos que antes das obras começarem de fato, havia uma grande descrença sobre sua concretização. O *Lume* de 27 de novembro de 1949 mostra isso mais claramente que em 5 de julho de 1951:

A Avenida Beira-Rio, um dia será leva a efeito. Dizem que a verba necessária, uns trinta milhões de cruzeiros, já vem estourando por ahi... Que breve será concretizado a idéia daquele sonhador e grande visionário que foi Landriani⁶⁶.

Notamos até certa ironia nas afirmações do trecho acima. Enquanto no exemplar de 1951, a certeza começa a se fazer presente no discurso, agora que o projeto parece realmente começando: “Segundo fomos informados, já forma iniciados os trabalhos de alinhamento da futura Avenida Beira-Rio, há tempo projetada e que será construída à margem direita do Rio Itajaí-Açu no trecho que o mesmo contorna a cidade”⁶⁷.

O discurso começa também a ressaltar cada vez mais a importância da obra para a cidade: “a mesma viria a se constituir, além de mais uma via de acesso à cidade, uma proteção contra a perigosa erosão que lentamente vem sendo praticada pelas águas do rio”⁶⁸. Entretanto, no *Lume* de 5 de julho de 1951, o discurso de descrença não desaparece totalmente: “Façamos votos para que os trabalhos ora iniciados cheguem a bom termo e que brevemente possamos contar com mais uma avenida na planta da cidade”⁶⁹. Neste último trecho aparece claramente o discurso da pretensão à defesa dos interesses dos blumenauenses que o jornal possui.

Por fim, o artigo do jornal *Cidade de Blumenau* do dia 20 de abril de 1968, por ter sido escrito quando as obras estavam bem encaminhadas, já apresenta um discurso totalmente otimista, como muitos elogios à figura de Carlos Curt Zadrozny, prefeito idealizador e provedor

66 AVENIDA Beira-Rio. op. cit.

67 VAI ser iniciada... op. cit.

68 Idem.

69 Idem.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

da monumental obra: “Há quase um ano, vem sendo realizada uma obra destinada a perpetuar a passagem do Prefeito Carlos Curt Zadrozny pela Prefeitura Municipal, tal sua grandeza e utilidade”⁷⁰. O jornal trás novamente o discurso recorrente da solução de problemas que a obra provocará e acrescenta que a Beira-Rio viria a ser um “bonito” cartão de visita para a cidade:

Indiscutivelmente, após a conclusão da Beira-Rio, teremos um novo cartão de visita da cidade. A par do fato de que ela virá solucionar vários problemas atualmente existentes na cidade, como o do transito pelo perímetro mais central, estacionamento e abertura de novas lojas para o seu lado⁷¹.

* * *

O período compreendido entre a idealização e conclusão do primeiro trecho da Avenida (décadas de 1940 e 1960) foi um período de grandes mudanças em Blumenau: construções foram demolidas para dar lugar ao novo; novas pontes e estradas surgiram; e tecnologias foram aprimoradas. Tudo isso ocorreu como um produto da urbanização provocada pela expansão industrial em Blumenau.

Durante tais décadas, Blumenau crescia, a população rural diminuía e a população urbana aumentava. Tudo isso sem um planejamento da prefeitura para abarcar tal crescimento. As transformações urbanas ocorridas durante esse período foram fruto de uma demanda pela melhoria e modernização da cidade. A Avenida oficialmente chamada de Castelo Branco, também foi fruto dessa demanda popular (como bem mostra o *Lume*) e também de uma ação da política de controle urbano da cidade.

70 A Avenida Beira-Rio que ora vem sendo executada pela Prefeitura Municipal será cartão de visita da cidade. *Cidade de Blumenau*. Blumenau: 20 abr. 1968.

71 A Avenida Beira-Rio... op. cit.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

Apesar de toda a incredibilidade por trás de sua construção, o projeto demorou, mas foi concluído. Nos jornais analisados, observamos que, ao que parecia, a Avenida Beira-Rio vinha sendo solicitada pela população há muito tempo. Não pelo projeto em si, mas pelos benefícios que ela traria à cidade.

Vimos que o *Lume*, que acompanhou o processo de início das obras, estava descrente sobre sua realização. Enquanto o *Cidade de Blumenau*, por acompanhar a conclusão do primeiro trecho, exalta a figura do prefeito, como se ele tivesse sido a pessoa que teve a ideia de construir a Avenida. Mas todas as fontes analisadas (os três artigos de jornais e os dois *Relatórios de negócios* que nos ajudaram a compreender este processo) concordam com um fato: a Avenida Beira-Rio seria a obra que resolveria os problemas de Blumenau. Se foram resolvidos todos os problemas, talvez apenas em curto prazo, pois quem conhece a cidade ou mora lá sabe que muitos dos problemas emergentes naquela época ainda se fazem presentes.

Por fim resta apenas dizer que este estudo não teve pretensão de esgotar o tema, apenas quisemos abrir as portas para outros trabalhos historiográficos dentro deste assunto.

Fontes

A Avenida Beira-Rio que ora vem sendo executada pela Prefeitura Municipal será cartão de visita da cidade. *Cidade de Blumenau*, Blumenau: 20 abr. 1968.

AVENIDA Beira-Rio. *Lume*, Blumenau: 27 nov. 1949.

VAI ser iniciada a construção da Avenida Beira-Rio. *Lume*, Blumenau: 5 jul. 1951.

PREFEITURA DE BLUMENAU. *Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1961*. Blumenau: [s.n.], 1962.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

_____. *Relatório dos negócios administrativos do município de Blumenau referente ao ano de 1963*. Blumenau: [s.n.], 1964.

Referências

BACELLAR, Carlos; PINSKY, Carla Bassanezi. *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2008.

BIELSCHOWSKY, Bernardo Brasil. *Patrimônio industrial e memória urbana em Blumenau/SC*. Florianópolis, 2009. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

BLUMENAU, Hermann Bruno Otto. *A Colônia Alemã Blumenau: na Província de Santa Catarina no Sul do Brasil*. Blumenau: Cultura em Movimento, 2002.

CAREZIA, Roberto Marcelo. Blumenau e a modernização urbana: alterando costumes (1940-1960). In: FERREIRA, Cristina; FROTSCHER, Méri (orgs). *Visões do Vale: perspectivas historiográficas recentes*. Blumenau: Nova Letra, 2006.

De um projeto ousado nasce a Avenida Beira-Rio. *Jornal de Santa Catarina*, Blumenau, 29 out. 2003, p.10A.

DIAS, José Roberto de Souza; TEIXEIRA, Vera Iten; SANCHES, Denise Paraná (orgs). *Santa Catarina imigrantes e indústrias*. São Paulo: Editora Rios, 1987.

GOMES, Osmar. *À Beira do rio*. *Jornal de Santa Catarina*, Blumenau, 12 e 13 maio 1991, p.36.

HOLETZ, Loure Elsa. O Barranco da Beira do Rio. In: *Blumenau em Cadernos*. Blumenau: Fundação Cultural de Blumenau. Tomo XLIV. n.9/10 set/out 2003.

KORMANN, Edith. *Blumenau: arte, cultura e as histórias de sua gente (1850-1985)*. Florianópolis, SC: Ed. da Autora, 1995. v.1.



A Avenida Beira-Rio como produto da expansão urbana em Blumenau entre 1951 e 1969: uma análise através dos jornais - Stephanie Sander

PORATH, Soraia Loechelt. *A paisagem de rios urbanos: A presença do rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau*. Florianópolis, SC, 2004. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

SCHWAB, Aparecida Beduschi; ALMEIDA, Rufino Porfírio. *O movimento operário: evolução do sindicato dos trabalhadores nas indústrias de fiação e tecelagem de Blumenau, 1950-1988*. Florianópolis, SC: São Paulo, 1991. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas.

SIEBERT, Claudia Freitas; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. *A evolução urbana de Blumenau: o (des)controle urbanístico e a exclusão sócio-espacial*. Florianópolis, 1999. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.

SILVA, José Ferreira da. *A imprensa em Blumenau*. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina S.A., 1977.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

Recebido em 04 de junho de 2013.

Aceito para publicação em 29 de julho de 2013.