

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**A BR-101 E A MIGRAÇÃO PARA O LITORAL EM SANTA CATARINA**

**IZIDRO TOMAZ NUNES**

**FLORIANÓPOLIS, 2008**

**IZIDRO TOMAZ NUNES**

**A BR-101 E A MIGRAÇÃO PARA O LITORAL EM SANTA CATARINA**

Monografia submetida ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharelado.

Orientador: Prof. Dr. João Rogério Sanson

Florianópolis, 2008

**IZIDRO TOMAZ NUNES**

## **A BR-101 E A MIGRAÇÃO PARA O LITORAL EM SANTA CATARINA**

Monografia submetida à Universidade Federal de Santa Catarina para obtenção do Grau de Bacharel em Ciências Econômicas e aprovada, em sua forma final, pelo Curso de Graduação em Economia.

Área de pesquisa: Economia Regional e Urbana

Banca examinadora:

---

Prof. Dr. João Rogério Sanson  
Presidente

---

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins  
Membro

---

Prof. Dr. Louis Roberto Westphal  
Membro

Florianópolis, 2008

*Dedicatória...*

*A nossa querida e colega Betinha, que não terá a oportunidade de vivenciar este momento,  
mas me presenteou com uma pessoa deslumbrante, sua filha Camila.*

*A uma mulher muito especial, Camila, por seu amor, sua confiança e credibilidade em minha  
pessoa.*

*Aos meus pais, Sr. Tomaz e a Sra. Ema, e demais familiares, pelo esforço, incentivo e  
compreensão nessa e em todas as caminhadas.*

*Vocês merecem!*

*Agradecimentos...*

*Agradeço a Deus pelo dom da vida que me foi concedido e por ter iluminado o meu caminho em todos os momentos.*

*Aos meus pais, Sr. Tomaz e a Sra. Ema, e demais familiares que me acolheram e apoiaram durante todo o Curso.*

*A Camila, pelo seu amor e por compartilhar comigo os momentos de tristezas e também de muitas alegrias.*

*Ao Doutor João Rogério Sanson, pela orientação, paciência, competência e dedicação na execução deste trabalho.*

*Aos docentes do Departamento de Economia da Universidade Federal de Santa Catarina, pela oportunidade, ao usufruir de seus ensinamentos.*

*A todos, a minha sincera gratidão!*

## RESUMO

NUNES, Izidro Tomaz. **A BR-101 e a migração para o litoral em Santa Catarina.** 2008. 80 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.

Na segunda metade do século XX, as transformações ocorridas na economia brasileira causaram impacto positivo no arranjo espacial do estado de Santa Catarina. Os desejos de alcançar a integração nacional e de promover o desenvolvimento harmonioso e contínuo, em nosso país, levaram à canalização de volumosos recursos para a expansão do sistema rodoviário. Em Santa Catarina, os reflexos foram mais perceptíveis com a construção da rodovia BR-101, que se tornou a principal via de transporte da região Sul, permitindo a expansão de inúmeras atividades econômicas, ao longo da costa catarinense, registrando-se um grande crescimento populacional nessa região. A busca por melhores empregos e diferenciais de salários nas áreas de influência da BR-101, tornou-se um grande incentivo às migrações internas em Santa Catarina, atraindo muitas pessoas para o litoral. Diante deste contexto, elaborou-se esta pesquisa com o objetivo de analisar a dinâmica do processo migratório no estado de Santa Catarina, ao longo da rodovia BR-101, no período compreendido entre 1960 e 1991. O Estado foi dividido em duas grandes regiões e com base nos censos demográficos do IBGE examinou-se a migração em Santa Catarina, evidenciando-se o direcionamento dos fluxos. Os resultados apontam, que no Estado, foram predominantes os deslocamentos internos com destino, principalmente, para as Zonas ou Microrregiões do Litoral, onde as oportunidades de emprego e diferenciais de renda eram maiores. Em pouco mais de trinta anos, o incremento de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral foi de mais de 810 mil pessoas, cerca de 60% do incremento estadual, contra, aproximadamente, 543 mil nas Zonas ou Microrregiões do Interior. Esses dados, entre outros, corroboram a hipótese, apresentada por vários autores que estudam o impacto da BR-101 sobre o crescimento econômico de Santa Catarina, de que a rodovia atraiu grande contingente populacional para as regiões afetadas, direta e indiretamente, com a sua construção.

Palavras-chave: Rodovia BR-101, Migração, Zonas ou Microrregiões do Litoral.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	População rural e urbana do Brasil, no período de 1950 a 1991.....	36
Gráfico 2 -	População rural e urbana de Santa Catarina, no período de 1950 a 1991...	37
Gráfico 3 -	Distribuição da população catarinense, segundo as Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	39
Gráfico 4 -	Taxa média anual de crescimento da população total no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	42
Gráfico 5 -	Taxa média anual de crescimento da população urbana no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	44
Gráfico 6 -	Taxa média anual de crescimento da população rural no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	44
Gráfico 7 -	Participação da migração catarinense no Brasil e participação da migração nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991.....	49
Gráfico 8 -	Taxa média anual de crescimento do fluxo migratório no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991.....	50
Gráfico 9 -	Participação dos migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, na migração interna em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991.....	52
Gráfico 10 -	Taxa média anual de crescimento do fluxo migratório catarinense em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991.....	53
Gráfico 11 -	Incremento absoluto da população e do fluxo migratório no Brasil, no período de 1960 a 1991.....	55
Gráfico 12 -	Taxa média anual de crescimento da população e do fluxo migratório no Brasil, no período de 1960 a 1991.....	56
Gráfico 13 -	Taxa média anual de crescimento da população e do fluxo migratório em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991.....	57
Gráfico 14 -	Composição da migração no estado de Santa Catarina, no período de 1960 a 1991.....	58
Gráfico 15 -	Incremento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, no período de 1960 a 1991.....	60
Gráfico 16 -	Composição do fluxo migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior, no período de 1960 a 1991.....	68
Gráfico 17 -	Incremento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior, no período de 1960 a 1991.....	70

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Divisão do Estado de Santa Catarina em Zonas ou Microrregiões do Litoral e Zonas ou Microrregiões do Interior.....	13
Figura 2 -	Traçado da rodovia BR-101 em Santa Catarina.....	33

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Composição das Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, segundo as Zonas Fisiográficas ou Microrregiões, no período de 1950 a 1991.....	14
Tabela 2 -	Extensão da rede rodoviária nacional, no período de 1955 a 1985.....	28
Tabela 3 -	Frota de veículos cadastrados no Brasil, no período de 1950 a 1985.....	29
Tabela 4 -	Quantidade relativa de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o tipo de transporte, no período de 1953 a 1985.....	29
Tabela 5 -	Quantidade relativa de passageiros transportados no Brasil, segundo o tipo de transporte, no período de 1953 a 1985.....	30
Tabela 6 -	População absoluta, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	38
Tabela 7 -	Taxa média anual de crescimento da população, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	38
Tabela 8 -	Distribuição relativa da população, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991.....	40
Tabela 9 -	Número de migrantes e taxa de variação da migração no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991.....	47
Tabela 10 -	Participação do número de migrantes na população total do Brasil, de Santa Catarina, das Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991.....	48
Tabela 11 -	Número de migrantes em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, segundo o lugar de domicílio anterior, no período de 1960 a 1991.....	51

# SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
1.1	Problemática e justificativa .....	9
1.2	Objetivos.....	12
1.3	Procedimentos metodológicos.....	12
1.4	Organização do trabalho.....	16
2	MIGRAÇÃO INTERNA: ASPECTOS TEÓRICOS .....	17
2.1	Considerações gerais .....	17
2.2	A migração e os diferenciais de renda.....	18
2.3	Implicações políticas da migração.....	20
3	A DICOTOMIA TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO.....	23
3.1	Investimentos em infra-estrutura dos transportes versus crescimento econômico....	23
3.2	Evolução do sistema rodoviário no Brasil.....	27
3.3	A rodovia BR-101 .....	31
4	DINÂMICA POPULACIONAL.....	35
4.1	Evolução e distribuição espacial da população rural e urbana.....	35
4.2	Distribuição espacial da população rural e urbana nas Zonas ou Microrregiões do Interior .....	40
4.3	Distribuição espacial da população rural e urbana nas Zonas ou Microrregiões do Litoral .....	42
5	O FLUXO MIGRATÓRIO PARA O LITORAL EM SANTA CATARINA.....	46
5.1	Análise comparativa da migração no Brasil, em Santa Catarina e nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e Interior.....	46
5.2	A dinâmica do movimento migratório no Brasil e em Santa Catarina.....	54
5.3	A dinâmica do movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.....	59
5.4	A dinâmica do movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior.....	67
6	CONCLUSÃO.....	72
7	REFERÊNCIAS .....	74

# 1 INTRODUÇÃO

O presente capítulo, inicialmente, expressa a problemática e a justificativa desta pesquisa. Em seguida, aborda os objetivos gerais e específicos, em torno dos quais o estudo foi desenvolvido. Por último, expõe a forma como foi conduzida e como está estruturado este trabalho.

## 1.1 Problemática e justificativa

Nas últimas décadas, o processo de mudanças, ocorridas na economia nacional, provocou profundas alterações no panorama do litoral catarinense, com destaque para a complexidade e diversificação dos deslocamentos populacionais, dirigindo-se do campo para os grandes centros urbanos. Há boas razões para supor que esses deslocamentos foram motivados, sobretudo, pela construção da rodovia BR-101.

A necessidade de integrar os diversos pólos produtivos espalhados pelo País, permitiu, em 1964, a aprovação da Lei 4.592 que deu origem à BR-101, uma rodovia longitudinal, com previsão para alcançar 4.080 quilômetros de extensão, atravessando o Brasil entre os extremos Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul (BRASIL, 1964).

Nos anos seguintes à aprovação da Lei, evidenciou-se a evolução da rede rodoviária nacional. Em 1965, eram 26.546 quilômetros de rodovias pavimentadas, em 1976, 69.519 quilômetros e em 1986, a malha asfaltada compunha 123.357 quilômetros (IBGE, 1990). Em 1991, a rede rodoviária nacional pavimentada alcançou 143.701 quilômetros, a Região Sul, por sua vez, detinha a terceira maior malha do País, com mais de 18% do total asfaltado, ou seja, 26.541 quilômetros (IBGE, 1993).

Em Santa Catarina, a rodovia BR-101 foi construída em várias etapas e, apenas em 1971, foi oficialmente inaugurada e liberada para o tráfego de veículos (BRASIL, [199\_]). Diariamente, ao longo dos 465,9 quilômetros de pavimentação que contemplam a planta do litoral catarinense, grande parte da produção industrial e agropecuária do Estado é escoada, e um fluxo enorme de visitantes se desloca, utilizando-a como a principal via turística da faixa litorânea. Para Vasques (2002, p. 40), o uso intensivo dessa rodovia se deu, principalmente,

pelas suas características locais que proporcionaram um encurtamento de distância, influenciando, de forma efetiva, nos custos operacionais do transporte rodoviário.

Por apresentar um traçado mais reto, a BR-101 apresentou uma série de vantagens que a transformam na principal rota de transporte da região Sul. Encurtaram-se as distâncias, o tempo de viagem foi reduzido e os custos ficaram sensivelmente menores (SANTANGELO, 2003, p. 31). Essas características alteraram, significativamente, a estrutura do litoral catarinense, permitindo o desenvolvimento dos empreendimentos comerciais e industriais, além das atividades relacionadas à prestação de serviços.

A expansão das atividades econômicas, nas cidades às margens da rodovia, permitiu que a ocupação espacial se desenvolvesse e concentrasse nos principais centros urbanos influenciados pela construção da via, registrando-se altos índices de crescimento populacional.

O acelerado crescimento dessas áreas, próximas à planta da BR-101, definiu novas configurações para o processo de ocupação espacial das regiões que compõem a costa catarinense. Os efeitos desse processo, na dinâmica dos movimentos migratórios, têm propiciado a incorporação de novas áreas de absorção populacional, sobretudo àquelas voltadas para a produção agrícola.

O arranjo espacial das atividades econômicas, ao longo do perímetro da rodovia, motivado pelos fluxos de investimentos, tornou-se o principal incentivo às migrações internas, sobretudo do campo para a cidade. O surgimento de oportunidades de empregos, aliado às expectativas de diferenciais de rendas entre regiões, representam elementos fundamentais na decisão de migrar.

Além disso, os diferenciais de gastos dispensados com serviços públicos também influenciam nos fluxos migratórios. Uma vez iniciado o crescimento demográfico, acompanhado pelo crescimento das atividades econômicas, tem-se uma pressão, cada vez maior, sobre a oferta de serviços públicos, de assistência social e de apoio à produção que são ampliadas e neutralizadas pela dinâmica do processo de migração, em um movimento cíclico (SJAASTAD, 1962; TODARO, 1969; SANSON, 2006).

Acerca do assunto, Sjaastad (1962) argumenta que os diferenciais de salários são considerados como o principal fator capaz de influenciar a migração, e a mobilidade de pessoas na direção certa é vista como um meio de acabar com a desigualdade de renda entre as regiões. Para ele, o indivíduo comporta-se como se comparasse os custos e os retornos da migração, agindo com base em tal comparação. O essencial é que a análise econômica dos custos e benefícios, realizada pelo agente, envolve um investimento em seu próprio potencial

produtivo, ou seja, o migrante aposta na capacidade que possui de gerar maiores rendimentos, utilizando melhor suas qualificações, mesmo que para tal seja necessário incorrer em custos. Suceder essa abordagem, Todaro (1969) expõe que a migração é causada pelas desigualdades geográficas na oferta e na demanda de trabalho, desigualdades que se manifestam pelo diferencial de renda real e pela probabilidade de obtenção de emprego nas regiões de destino.

À luz da teoria desses autores, os indivíduos agem racionalmente e decidem migrar porque esperam obter um retorno líquido favorável, geralmente monetário, desse deslocamento. Dada a qualificação que possuem, os potenciais migrantes estimam os custos e benefícios de se deslocarem e, então, migram para onde os retornos líquidos são maiores.

Nos anos 70, a introdução do pacote tecnológico para a agricultura foi outro fator determinante ao deslocamento, em direção aos principais centros urbanos do estado de Santa Catarina. Tal pacote alterou, profundamente, a base técnica da produção agrícola (RODOLFO, 2003, p. 29). A modernização experimentada pela agricultura estadual propiciou a substituição do homem pela máquina, favoreceu a concentração fundiária e expulsou do campo grande parte da força de trabalho. O resultado foi a exclusão de uma parcela significativa da população rural que, potencializada pela necessidade de obtenção de renda e pelo empobrecimento do solo intensificaram o êxodo rural em direção às principais cidades do Estado (LINS, 2000, p. 200).

A reunião dos elementos, até aqui expostos, permite compreender o movimento de migração em direção ao litoral, como sendo consequência dos fatores de atração apresentados pelos grandes centros urbanos e da ocorrência de fatores de expulsão que poderiam estar atuando nas demais regiões do estado. A esse respeito, Singer (1998, p. 37) assinala, que os fatores de expulsão poderiam ser compreendidos como sendo fatores de mudanças e fatores de estagnação. Os fatores de mudança se remetem à implantação do modo de produção capitalista, aumentando a produtividade e criando um exército de reserva que poderia migrar para outras áreas. Os fatores de estagnação demonstram que a escassez de recursos gera a impossibilidade de se obter ganhos de produtividade, orientando o movimento migratório para regiões beneficiadas por fatores de atração, que vão desde as expectativas de rendimento, oferta de serviços públicos, até ao mais importante, a demanda por força de trabalho.

Estudar esse fenômeno, que faz parte da história catarinense, será buscar a compreensão das transformações que vivenciamos nas últimas décadas.

## **1.2 Objetivos**

Diante do exposto, esta pesquisa tem, por objetivo geral, analisar a dinâmica do processo migratório no estado de Santa Catarina, ao longo da rodovia BR-101, no período compreendido entre 1960 e 1991.

Numa abordagem específica, esse trabalho visa:

- dividir o Estado em duas grandes regiões, de forma que seja possível evidenciar o direcionamento dos fluxos migratórios;
- avaliar a influência da construção da BR-101, como fator de atração desses fluxos para o litoral;
- quantificar e analisar os fluxos migratórios nas duas grandes regiões.

## **1.3 Procedimentos metodológicos**

Para a consecução dos objetivos propostos neste trabalho, dividiu-se o estado de Santa Catarina em duas grandes regiões, a saber, as Zonas ou Microrregiões do Litoral e as Zonas ou Microrregiões do Interior, de acordo com o limite das Zonas Fisiográficas ou Microrregiões estabelecido pelo IBGE, conforme ilustrado na Figura 1.



Figura 1 - Divisão do Estado de Santa Catarina em Zonas ou Microrregiões do Litoral e Zonas ou Microrregiões do Interior. (Adaptado de BRASIL, 2002).

Diante da necessidade de se obter uma mesma área representativa entre os anos de 1950 e 1991, utilizou-se a Divisão Regional do Estado de Santa Catarina de 07 de julho de 1955 (IBGE, 1958), para que fossem estabelecidas as Zonas ou Microrregiões do Litoral e as Zonas ou Microrregiões do Interior.

A Tabela 1 apresenta as Zonas Fisiográficas ou Microrregiões que compõem cada uma das regiões do período analisado. O agrupamento foi realizado de forma a se obter uma faixa territorial, ao longo da rodovia BR-101, respeitando-se a divisão por Zonas Fisiográficas ou Microrregiões, salvo eventuais ajustes que se fizeram necessários para se manter o limite das áreas a serem observadas entre os anos de 1950 e 1991.

Tabela 1 - Composição das Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, segundo as Zonas Fisiográficas ou Microrregiões, no período de 1950 a 1991

Região	Zonas Fisiográficas		Microrregiões		
	1950	1960	1970	1980	1991
Zonas ou Microrregiões do Litoral	-Litoral de São Francisco do Sul -Bacia do Itajaí -Litoral de Florianópolis -Litoral de Laguna	-Litoral de São Francisco -Bacia do Itajaí -Florianópolis -Laguna	-Colonial de Joinville -Litoral de Itajaí -Colonial de Blumenau -Florianópolis -Colonial Serrana Catarinense -Litoral de Laguna -Carbonífera -Litoral Sul Catarinense -Colonial do Sul Catarinense	-Colonial de Joinville -Litoral de Itajaí -Colonial de Blumenau -Florianópolis -Colonial Serrana Catarinense -Litoral de Laguna -Carbonífera -Litoral Sul Catarinense -Colonial do Sul Catarinense	-Joinville -Itajaí -Blumenau -Tijucas -Florianópolis -Tabuleiro -Tubarão -Criciúma -Araranguá
Zonas ou Microrregiões do Interior	-Planalto de Canoinhas -Campos de Lages -Joaçaba -Iguaçu	-Canoinhas -Campos de Lages -Rio do Peixe -Oeste	-Planalto de Canoinhas -Colonial do Itajaí do Norte -Colonial do Alto Itajaí -Campos de Lages -Campos de Curitibanos -Colonial do Rio do Peixe -Colonial do Oeste Catarinense	-Planalto de Canoinhas -Colonial do Itajaí do Norte -Colonial do Alto Itajaí -Campos de Lages -Campos de Curitibanos -Colonial do Rio do Peixe -Colonial do Oeste Catarinense	-São Bento do Sul -Canoinhas -Rio do Sul -Ituporanga -Campos de Lages -Curitibanos -Joaçaba -Xanxerê -Concórdia -Chapecó -São Miguel D'Oeste

Fonte: Adaptado de IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Durante o período de análise, notou-se a formação de várias microrregiões no Estado de Santa Catarina. Essas microrregiões sofreram muitas transformações, com a partição dos municípios existentes e com a incorporação de novas áreas<sup>1</sup>, razão pela qual se efetuaram os ajustes abaixo relacionados.

Nos dados censitários de 50 e 60, não foram considerados na Zona da Bacia do Itajaí, pertencente às Zonas ou Microrregiões do Litoral, os municípios de Ibirama, Ituporanga, Presidente Getúlio, Pouso Redondo, Rio do Oeste, Rio do Sul, Taió e Trombudo Central, incluídos na Zona do Planalto de Canoinhas, em 1950, e na Zona de Canoinhas, em 1960, que pertencem às Zonas ou Microrregiões do Interior.

Nos censos de 1970 e 1980, o município de Alfredo Wagner não foi considerado na microrregião Colonial Serrana Catarinense que pertence à região das Zonas ou Microrregiões do Litoral, passando a integrar a microrregião dos Campos de Lages das Zonas ou Microrregiões do Interior.

<sup>1</sup> Sobre a evolução da divisão Político-Administrativa do estado de Santa Catarina ver SANTA CATARINA, 1991.

Em 1991, o município de Alfredo Wagner, agora na microrregião do Tabuleiro, pertencente à região das Zonas ou Microrregiões do Litoral, foi incluído na microrregião dos Campos de Lages, nas Zonas ou Microrregiões do Interior. Por outro lado, não foram considerados nas Zonas ou Microrregiões do Interior, os dados referentes aos municípios de Presidente Nereu, da microrregião de Rio do Sul, e Vidal Ramos, da microrregião de Ituporanga, mas, incluídos nas microrregiões de Blumenau e Tijucas, respectivamente, ambas das Zonas ou Microrregiões do Litoral.

A dinâmica dos fluxos populacionais, do estado de Santa Catarina, foi analisada com base nos censos demográficos publicados pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, referentes às décadas de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

A investigação das migrações abrangeu aspectos como população rural e urbana e número de pessoas não naturais do município onde residem, segundo o lugar do domicílio anterior - Unidades Federativas. A análise considerou, apenas, o destino dos migrantes, já que os censos demográficos não identificam o município ou a microrregião de origem, somente o Estado ou se os mesmos são procedentes de zona rural ou urbana.

Os resultados obtidos para as Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, foram avaliados através de referências bibliográficas pertinentes, com ênfase nos temas desenvolvimento econômico, economia catarinense, transportes, urbanização e migração. Esses resultados foram, ainda, comparados entre si e com os dados disponíveis para o estado de Santa Catarina e para o Brasil.

Com base nas referências publicadas, acerca da linha de pesquisa intitulada “Impacto da BR-101 sobre o crescimento econômico de Santa Catarina” como “Desenvolvimento em Santa Catarina e sua relação com a construção da BR-101”, de Adriana Valgas; “A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville”, de Silvinei Vasques; “Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101: análise da década de 60 a 80”, de Valéria L. Bittencourt Costa; “Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR-101 no período de 1960-1980”, de Karina Coelho Longhi; “O impacto da BR-101 no desenvolvimento sócio-econômico nos municípios de Palhoça e São José no período de 1960 a 1980”, de Tereza Cristina Meurer; “O impacto da BR-101 no crescimento econômico de Jaraguá do Sul”, de Deyse Cristiane Schmitz; “O impacto da BR-101 no crescimento econômico do município de Criciúma no período de 1960 a 1980”, de Michelline Nunes e “Crescimento sócio-econômico da região sul de Santa Catarina e sua relação com a construção da BR-101”, de Rita de Cássia Abreu foi realizada uma análise do crescimento econômico das Zonas ou Microrregiões do

Litoral, relacionando-o com a ocorrência dos fluxos migratórios, evidenciando a influência da construção da rodovia BR-101 na dinâmica desse processo.

## **1.4 Organização do trabalho**

Inicialmente, aponta-se que os deslocamentos populacionais são estimulados por fatores políticos e, principalmente, econômicos, ou seja, pela busca por emprego e diferenciais de renda, enfim, por melhores condições de vida.

Na seqüência, discutem-se a importância dos investimentos, em infra-estrutura do transporte rodoviário, para o crescimento econômico de uma região e seus reflexos na evolução do sistema rodoviário brasileiro, com destaque para a implantação da rodovia BR-101, no estado de Santa Catarina.

Em seguida, trata-se do arranjo espacial da população rural e urbana em Santa Catarina, e a dinâmica do movimento nas Zonas ou Microrregiões do Interior e do Litoral do estado, dado a expansão das atividades econômicas e dos meios de transportes.

Posteriormente, analisa-se o processo migratório que ocorreu no Estado, sobretudo, para as regiões litorâneas, associado à expansão no nível de atividade econômica nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, sob os efeitos dos investimentos na construção da BR-101.

Por último, são reiterados os resultados obtidos no transcorrer deste trabalho e apresentadas algumas sugestões para futuros estudos na linha de pesquisa.

## **2 MIGRAÇÃO INTERNA: ASPECTOS TEÓRICOS**

A mobilidade espacial da população humana é mostrada, neste capítulo, como sendo motivada por fatores políticos e, predominantemente, econômicos. Hoje, mais do que nunca, as migrações se dão, principalmente, pela busca por emprego, melhores salários e por melhores condições de vida. Com isso, é constatada uma ampliação dos fluxos de pessoas, em especial, dirigindo-se de regiões menos desenvolvidas para regiões mais desenvolvidas.

A primeira seção versará sobre os pontos mais relevantes que compõem a análise neoclássica acerca do fenômeno dos movimentos humanos do meio rural para os centros urbanos. Na segunda parte, será tratado sobre causas e determinantes dos movimentos migratórios e a sua relação com as oportunidades de emprego e diferenciais de renda no meio urbano e rural. Por último, as implicações políticas desse processo no desenvolvimento econômico de uma região.

### **2.1 Considerações gerais**

Antes do início da discussão sobre o cabedal teórico que norteia o assunto, alguns esclarecimentos se fazem necessários para a investida na abordagem. Primeiramente, deve-se considerar, que de acordo com Todaro (1981, p. 323) “a migração é um processo seletivo que afeta indivíduos possuidores de determinadas características econômicas, sociais, educacionais e demográficas”, e para Lee (1966), “uma mudança permanente ou semi-permanente de residência”, constituindo uma forma de mobilidade entre uma unidade geográfica e outra.

Cabe destacar que, conforme assinalado por Lee (1966), essa mudança de residência não encontra limites quanto “à distância de deslocamento ou à natureza voluntária ou involuntária do ato, bem como não estabelece a distinção entre a migração externa e a migração interna”, considerando-se como migrante, qualquer indivíduo que mude de endereço. Contudo, não se incluem, nesta definição, os deslocamentos que ocorrem de forma sazonal, como no caso da mão-de-obra migratória para as quais não existe residência por

período prolongado, e dos deslocamentos temporários, especialmente evidenciados em período de férias.

Em segundo lugar, destaca-se alguns dos apontamentos propostos por Lee (1966) que exclui do processo migratório os movimentos sazonais de pessoas, ato de pouca relevância para este trabalho, uma vez que esse tipo de movimento não é fundamental para o alcance dos objetivos propostos em nossa investigação.

Por outro lado, a opção de utilizar dados censitários implica em estabelecer limites geográficos para a abordagem da temática. Obviamente, isso exclui a prerrogativa de que migrante é aquele indivíduo que muda de endereço, levando-se a considerar como migrante, de fato, aquelas pessoas que ultrapassam os limites estabelecidos pela divisão administrativa de um país.

Vale salientar, que a investigação de qualquer movimento migratório requer o uso de instrumentos específicos que auxiliem na compreensão das particularidades do processo. A esse respeito, nas próximas seções serão enfatizadas as teorias sobre o fenômeno migratório, com base na motivação para migrar em termos de melhor renda no destino, em comparação com a situação de origem.

Por fim, destaca-se que tanto os pesquisadores da corrente neoclássica quanto os marxistas, são tendenciosos ao observarem a migração como um movimento resultante da ação de fatores de expulsão e atração; entretanto, suas abordagens são diferentes. Para os neoclássicos, os fatores de atração, tomando-se como base os custos e benefícios auferidos com o ato de migrar, são os principais elementos que influenciam a decisão individual de migrar. Por outro lado, para os marxistas, os fatores de atração apenas orientam os fluxos migratórios, criados a partir dos fatores de expulsão, readaptando o arranjo espacial de acordo com as atividades econômicas.

## **2.2 A migração e os diferenciais de renda**

Durante vários anos, muitos dos estudos dedicados à investigação dos fenômenos migratórios, em países em desenvolvimento, foram realizados por especialistas de diversas áreas. Entretanto, as evidências em relação à rápida urbanização e ao crescente

número de desempregados, nos centros urbanos, demonstraram a necessidade desses estudos serem abordados com maior ênfase pela ciência econômica.

A esse respeito, podem ser citados Sjaastad (1962) e Todaro (1969) como os marcos teóricos para a compreensão das causas e determinantes dos movimentos migratórios e qual a relação dos mesmos com as oportunidades de emprego no meio urbano e rural.

Sjaastad (1962), em uma abordagem sucinta, relacionou os fluxos migratórios aos diferenciais de remuneração prevalentes espacialmente. Contudo, o foco de sua teoria refere-se à migração como um problema de alocação de recursos, condicionando sua ocorrência a determinados níveis de investimento, em um processo que envolve perdas e benefícios. Segundo o autor, “deve-se tratar a migração como um investimento que incrementa a produtividade do recurso humano, ou seja, um investimento que apresenta custos, mas também rende retornos”.

Esses custos envolvidos no ato de migrar são de ordem monetária, determinados pelos dispêndios com transporte, alojamento e alimentação, e não-monetária, determinados pelas remunerações que se tem de abrir mão durante o período de viagem, durante o tempo em que se procura outro emprego ou enquanto se aprende outra atividade laboral. Além desses, outros custos não-monetários observados por Sjaastad (1962) são aqueles que convém chamar de custos psicológicos, relacionados a gostos e preferências por regiões específicas, que embora não sejam considerados como componentes dos custos de migração, influenciam no retorno advindo com o deslocamento.

Por outro lado, ocorrem os retornos obtidos com o ato de migrar. Trata-se do incremento no fluxo de renda de um indivíduo ao se deslocar entre uma região de origem e outra de destino, resultante dos investimentos empregados na sua formação profissional. São os retornos decorrentes daquilo que Sjaastad (1962) veio a convencionar de investimentos de capital humano, ou seja, nos casos de queda na remuneração relativa dos trabalhadores de determinada ocupação, os que dela participam terão que aceitar salários mais baixos ou fazer investimentos adicionais em si próprios, a fim de obterem qualificações mais específicas para se apresentarem em mercados de trabalho mais favoráveis que lhes garantam maior renda.

Complementando Sjaastad, Todaro (1969) formulou um modelo econômico que representa a migração rural-urbana baseada nos diferenciais esperados de salários e na probabilidade de obtenção de emprego no meio urbano.

De acordo com o seu ponto de vista, os deslocamentos humanos ocorrem com base em uma decisão racional dos indivíduos que avaliam as várias oportunidades de trabalho que lhes são ofertadas, tanto no meio urbano quanto no meio rural, e escolhe aquela que

apresenta maior remuneração. Em síntese, o potencial migrante compara a renda esperada no setor urbano com a do setor rural, em determinado período de tempo, e migra, se o ganho de salário com o emprego na cidade for maior que o emprego no campo, ou seja, se o retorno for maior que o custo da migração.

Além disso, nos casos dos países em desenvolvimento, onde persiste o problema do desemprego, o indivíduo que decidir migrar em busca de novas oportunidades de trabalho, deve examinar com atenção as possibilidades de ficar desempregado por um longo período e os ganhos com a renda esperada no novo emprego. Segundo Todaro (1969), seria irracional esse indivíduo optar por migrar, se a renda esperada no novo emprego fosse inferior à remuneração obtida por um trabalhador, na situação de pleno emprego, considerando-se um mesmo intervalo temporal.

Partindo-se dessas considerações, é possível constatar que enquanto o valor real líquido obtido com a renda esperada no setor urbano, dado as expectativas de ganho do indivíduo, for superior a renda esperada no setor rural, a decisão de migrar tem fundamentação.

### **2.3 Implicações políticas da migração**

Considerando-se que a decisão de migrar corresponde aos diferenciais nas rendas esperadas, é de fundamental importância a participação da sociedade, no sentido de eliminar as desigualdades de oportunidades entre o setor urbano e rural.

Todaro (1981, cap. 14), propôs, em seu modelo definir o salário urbano esperado como sendo o salário real urbano ( $W_u$ ) multiplicado pela probabilidade de obtenção de emprego no meio urbano ( $P_u$ ), onde  $P_u$  é dado pela razão entre o número de emprego urbano ( $E_u$ ) e a força de trabalho urbana ( $L_u$ ), de forma que o diferencial de renda entre o meio urbano e rural possa ser expresso pela equação  $W_u \times (E_u/L_u) - W_r$ , adotando-se  $W_r$  como salário real rural.

Essa fórmula permite constatar, que quanto maior a diferença entre os salários reais do meio urbano e rural, ou seja, quanto maior a variação entre  $W_u - W_r$ , menor deverá ser a taxa de emprego do setor urbano ( $E_u/L_u$ ) necessária para igualar a remuneração esperada entre os dois setores. Desta feita, essa proposição demonstra que quanto maior o

diferencial das rendas reais entre os dois setores, mais elevada será a taxa de desemprego urbano.

Assim sendo, o aumento dos níveis de salários urbanos a uma taxa superior às médias das rendas rurais, induz uma maior migração rural-urbana, com conseqüente crescimento do desemprego urbano. Isso não só provoca um problema sócio-econômico, nos grandes centros, como também pode levar a uma escassez de força de trabalho no campo.

Nesse caso, a tentativa de criar mais empregos urbanos, sem que se amplie as oportunidades de emprego no campo e melhore a renda do trabalhador rural, pode se tornar uma solução insuficiente para o problema do desemprego na cidade, pois a interpretação do modelo de Todaro (1981), permite observar que as taxas de emprego urbano mais altas elevam os diferenciais de remuneração esperados entre os dois setores, o que estimulará a ocorrência de novos deslocamentos de pessoas em direção aos centros urbanos.

O estudo elaborado por Todaro (1981, p. 329), dá conta que “para cada novo emprego criado, poderão deslocar-se para a cidade dois ou três migrantes que estavam ocupados produtivamente em áreas rurais. Assim, se foram criados 100 novos empregos, poderá haver tanto como 300 novos migrantes e, portanto, outros 200 desempregados na cidade”. Isso deixa evidente que o uso de políticas públicas, inadequadas no combate ao desemprego urbano, não só pode contribuir com as estatísticas do desemprego na cidade, como também reduzir os níveis de emprego no campo e influir nos números da produção agrícola.

A intensa presença de migrantes rurais, em áreas urbanas, a níveis muito acima das novas oportunidades de empregos, fez com que o mercado de trabalho desenvolvesse mecanismos para a escolha de novos profissionais. Um dos critérios adotado pelos empregadores foi o nível de escolaridade de cada indivíduo. Cargos que, em outros tempos, podiam ser ocupados por pessoas com ensino fundamental, atualmente exigem nível médio, e os que requeriam nível médio, hoje precisam de nível superior. Ocorre que, para o mesmo salário, os empresários escolhem aqueles indivíduos que apresentam maior nível educacional em detrimento àqueles que possuem menor nível, mesmo que essa diferença, na escolaridade, não contribua para o melhor desempenho laboral.

É importante observar, que embora os empregadores optem por contratar aquelas pessoas com maior conhecimento, à medida que as oportunidades de emprego se escassearem em relação ao número de candidatos, criando um exército de desempregados instruídos, será cada vez maior a pressão pela escalada educacional.

Desta forma, a demanda por ensino passou a exercer profunda pressão sobre o estado, para que se realizem investimentos em educação, contribuindo para aumentar as desigualdades de renda, estimulando o movimento migratório.

### 3 A DICOTOMIA TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO

O sistema de transportes é de fundamental importância para o desenvolvimento econômico de uma região. Diante disso, os investimentos na infra-estrutura de transportes, a sua gestão, operação e manutenção eficazes são fatores que viabilizam a integração entre as comunidades, sua segurança e a diversidade das atividades econômicas.

No presente capítulo, inicialmente, é mostrado que os investimentos, em infra-estrutura dos transportes rodoviários, devem ser direcionados para as características de cada área a ser beneficiada e que os mesmos exercem grande influência na operação do sistema econômico. Em seguida, apresenta-se a evolução do sistema rodoviário brasileiro, no que se refere à extensão da rede rodoviária, frota de veículos e demanda por transportes. Por último, a construção da rodovia BR-101, com o devido destaque para o trecho catarinense e a sua participação no processo de desenvolvimento da economia local.

#### 3.1 Investimentos em infra-estrutura dos transportes versus crescimento econômico

Para Graciano (1971, p. 13), é condição indispensável e da mais alta prioridade para o desenvolvimento econômico e social de um país, a consolidação, o aperfeiçoamento e a conservação de uma infra-estrutura de transportes. O seu estabelecimento tem participação de destaque no progresso de uma nação, tornando possível a circulação de riqueza e de bens de consumo e a aproximação de produtores e consumidores entre as diversas regiões.

Observa-se haver uma estreita e positiva relação entre transportes e desenvolvimento econômico e social, conforme e muito bem demonstrado por Graciano (1971, p. 13):

*Desenvolver os caminhos é um dos melhores caminhos para o desenvolvimento.*

...

*Assim, “desenvolver os caminhos” é desenvolver, aperfeiçoar e executar uma sábia política de transportes, com vistas a dotar o país de um sistema de transportes moderno, racional, integrado e harmônico.*

Desta forma, percebe-se que a infra-estrutura de transportes, principalmente o rodoviário, no caso brasileiro, exerce grande influência no desenvolvimento do país, sobretudo por sua participação na alocação dos recursos produtivos, na atração e disposição da atividade industrial, na organização do arranjo espacial, na integração entre os povos e no crescimento econômico.

É com base nessa influência que as inversões em investimentos rodoviários, conforme proposto por Resende (1973, cap. 1), precisam ser direcionadas para as particularidades de cada região atingida por esse benefício.

Em localidades, onde a ocupação demográfica e econômica é pouco explorada, como na Amazônia, por exemplo, a análise de viabilidade econômica dos investimentos não deve ser orientada segundo a comparação entre custos e benefícios ao usuário. Os investimentos rodoviários, em tais regiões, devem compreender projetos simples e de baixo custo, financiados pela contribuição de usuários de regiões mais desenvolvidas ou por recursos do governo federal, e considerados como parte dos investimentos globais destinados à ocupação e colonização dessas regiões.

A finalidade da implantação de uma rodovia nessas zonas é voltada para a ocupação das áreas virgens, sua colonização e integração às economias vizinhas, criando novos pólos de atividades econômicas e absorvendo a mão-de-obra excedente das demais regiões, tornando-se uma alavanca para a expansão do desenvolvimento, em princípio, permitindo a penetração e o acesso, posteriormente, garantindo maior velocidade no percurso, maior rapidez no escoamento da produção e maior conforto aos usuários.

Nas regiões ocupadas, mas carentes de recursos naturais, onde é baixo o nível de renda, como no Nordeste brasileiro, por exemplo, os investimentos em infra-estrutura de transporte devem ser direcionados para segmentos que irão reduzir os custos de deslocamento, tornando as atividades produtivas mais competitivas, elevando os níveis de emprego e de renda da região. Deve-se dar ênfase à execução de uma obra viária que vincule essa zona a outras áreas mais desenvolvidas ou que apresente maior potencialidade, capazes de atrair os indivíduos das comunidades, onde os recursos são mais escassos.

Dado às características da região, parte dos investimentos é financiada pela contribuição dos usuários locais, enquanto a outra parcela é rateada entre os usuários de regiões mais desenvolvidas e os recursos disponibilizados pelo governo. Nesse caso, a rentabilidade dos investimentos deve ser medida pelas vantagens auferidas pela população que já reside na região, com vistas a melhores condições de vida e de trabalho.

Os investimentos rodoviários, em regiões de grande potencial econômico, porém pouco desenvolvidas, como o Centro-Oeste brasileiro e o Vale do Rio São Francisco, devem permitir a exploração dos potenciais existentes pelo aprimoramento do uso da terra e pelo desenvolvimento da pecuária e das indústrias, usufruindo as vantagens econômicas que a região oferece, dinamizando as localidades e a integração com as demais zonas econômicas.

Nesse caso, os benefícios com a construção de uma nova rodovia são perceptíveis pela redução dos custos de transportes e pelo aumento do fluxo de mercadorias e passageiros transportados, e a rentabilidade dos investimentos na região, mensurada pelas variações na economia regional e pelo incremento na renda nacional. Por isso, os recursos para o financiamento dos investimentos rodoviários, em tais regiões, são providos pela contribuição dos usuários locais e, essencialmente, com verbas do orçamento do País.

Nas zonas mais desenvolvidas, como é caso da região Sudeste e Sul, os investimentos são canalizados para o melhoramento das condições de uso das rodovias, de modo a permitir uma situação favorável de tráfego, evitando congestionamentos e facilitando o escoamento dos fluxos de produção. Aqui, entende-se que os empreendimentos rodoviários são justificados pela redução dos custos de transportes, gastos com manutenção dos veículos e do tempo de percurso.

Em tais áreas, a avaliação econômica dos projetos ainda contempla as modificações que os investimentos rodoviários provocam no setor imobiliário e no processo de produção, distribuição e consumo dos bens, com reflexos nos níveis de emprego e renda.

É recomendável que, nessas áreas, os custos dos investimentos rodoviários sejam totalmente liquidados com a contribuição dos usuários locais. A esse respeito, em Resende (1973, p. 16), constata-se que, na região Sudeste, a aplicação dos recursos federais para construção e conservação de obras rodoviárias foi inferior à arrecadação, por outro lado, no Sul, os investimentos federais foram superiores às contribuições.

Complementado, pode-se destacar a existência de vários estudos que norteiam o assunto, especialmente, sobre a relação entre gastos com infra-estrutura e produtividade econômica.

Meurer (2004) chama a atenção para a existência de um consenso entre a maioria dos autores, de que os investimentos em infra-estrutura rodoviária afetam o nível de atividade econômica, como também destaca as divergências nos estudos acerca dos ganhos das economias de cidades vizinhas, com o dispêndio público em infra-estrutura.

Nessa linha de pesquisa, o trabalho realizado por Chandra e Thompson (2000) e resenhados por Meurer (2004, p. 16) para regiões não metropolitanas dos Estados Unidos,

merece destaque. Utilizando dados históricos entre as décadas de 60 e 90, os autores propuseram considerar as rodovias como um elemento exógeno, sem predominância na situação econômica dos municípios. Suas evidências revelaram que a implantação de uma nova rodovia estimula o crescimento econômico, por meio da alocação eficiente dos recursos produtivos, através do qual, verifica-se um incremento nas atividades de varejo, serviço e industrial, como mensurado pelo nível de renda das cidades contempladas com o traçado da nova obra; como também provoca a queda no nível de atividade econômica das regiões vizinhas, em virtude do deslocamento dos negócios para outras áreas, sendo que o nível de atividade econômica em rede, permanece inalterado.

Logo, os autores concluíram, que para as regiões não metropolitanas, a construção de novas rodovias promove uma elevação da situação econômica das regiões que são afetadas, diretamente, pela implementação dessas obras, em detrimento àquelas localidades que não receberam investimentos nesse setor. Além disso, não se verificou a elevação da atividade econômica no aglomerado espacial, dado que o deslocamento dos negócios das localidades adjacentes para as regiões beneficiadas com o traçado da rodovia, apenas promoveu uma reorganização da economia local e não um incremento na renda total.

Complementando, os autores ainda sugerem que as análises, anteriormente mencionadas, também podem ser aplicadas para regiões metropolitanas, onde seria possível verificar ganhos na economia das regiões adjacentes, tanto quanto nos locais afetados, diretamente, pela planta da rodovia. Isso implica admitir que a alocação eficiente dos recursos econômicos promovida pela construção de rodovias, em regiões metropolitanas, produz um efeito positivo no conglomerado econômico da região de influência, experimentando um crescimento na economia da região.

Ainda, segundo Meurer (2004, cap. 2), outros autores como Rephann e Isserman (1994) e Wang (2002) são consensuais acerca dos benefícios que os gastos com infra-estrutura promovem na economia. As rodovias interestaduais exercem funções essenciais para o crescimento da economia, tanto nas regiões metropolitanas, com o desenvolvimento das atividades industriais, manufatureiras, varejistas e de serviços, como também nas regiões não metropolitanas, pela ampliação dos negócios varejistas.

Wang (2002), valendo-se de dados da economia asiática, enfatizou o aspecto das externalidades advindas com o efeito expansivo dos gastos com infra-estrutura pública e o crescimento do setor privado. Os resultados demonstram a existência de uma participação mútua em ambos os setores. Isso, porque os serviços ofertados pelo setor público interagem direta ou indiretamente com o setor privado, elevando a produção, gerando uma expansão na

demanda por investimentos em infra-estruturas, provocando uma aceleração no crescimento econômico.

É inegável o impacto do investimento em infra-estrutura sobre o crescimento econômico, sobretudo, por contribuir para a formação de um produto final computável ao elevar a produtividade dos fatores de produção e reduzir o custo por unidade de insumo, melhorando as condições de vida dos indivíduos.

Um estudo realizado por Araújo Junior e Ramos (2006) utilizando um modelo de equilíbrio geral computável dinâmico, simulou o comportamento da economia brasileira no período entre 2002 e 2012 para um aumento dos investimentos públicos em infra-estrutura e das despesas correntes da administração pública. Os resultados, apresentados pelos autores, sugerem que um incremento dos investimentos em infra-estrutura eleva a taxa de crescimento do produto e esse aumento é mais perceptível no longo prazo, quando as externalidades positivas dos componentes estruturais passam a motivar os investimentos, em virtude das perspectivas de retorno dessa alocação de recursos, melhorando as condições de vida no entorno da região.

Por outro lado, o efeito da demanda agregada, provocado pelo aumento das despesas correntes do setor público, tem impacto reduzido sobre o produto interno, tendendo a desaparecer com o decorrer dos anos, não sendo capaz de criar meios para combater a pobreza e a desigualdade de renda, desestimulando o direcionamento de pessoas.

### **3.2 Evolução do sistema rodoviário no Brasil**

Desde os primeiros sinais do desenvolvimento econômico no Brasil, o sistema de transportes foi voltado para os centros metropolitanos da costa brasileira e para o comércio exterior, logo, progressivamente, toda a riqueza do País e sua população foram sendo deslocadas para o litoral (PEIXOTO, 1977, p. 32).

Ainda, segundo Peixoto (1977, p. 27), os obstáculos criados pelas características geográficas do País, pela desestruturação econômica e social, pelo desequilíbrio demográfico, além da falta de combustível e de energia elétrica, compuseram um conjunto de fatores e circunstâncias adversas que se opuseram ao desenvolvimento dos transportes no Brasil.

Apesar da sua importância para o desenvolvimento da economia brasileira, o setor de transportes evoluiu, provido de pouca integração entre as diversas modalidades, em meio à falta de coordenação das políticas modais (BARAT, 1978, p. 15).

Com o Decreto-Lei 8.463 de 27 de dezembro de 1945, instituindo o Fundo Rodoviário Nacional, constituído pelo imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, foi possível uma aplicação coordenada de recursos para fins rodoviários, culminando com a construção de inúmeras obras no setor, que se expandiu, de forma mais acentuada, após a transferência da capital do País para Brasília, com a instalação da indústria automobilística e com a ampliação dos setores hidroelétrico e petrolífero (PEIXOTO, 1977, p. 31).

Os empreendimentos realizados permitiram a transformação do sistema de transportes, com reflexos no desenvolvimento econômico e social do País, contribuindo com o escoamento da produção, com a segurança e a integração nacional, facilitando a pesquisa e a evolução da ciência (GRACIANO, 1971, p. 14).

A malha rodoviária nacional recebeu grande estímulo com a realização de obras como a Rodovia Transamazônica, ligando a Amazônia ao Nordeste e Centro-Sul do País, a Rodovia Translitorânea, ligando o Brasil entre os extremos, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul, a conclusão da Rodovia Transbrasiliana que vai desde a cidade de Aceguá/RS na fronteira com o Uruguai até Teresina/PI, as rodovias radiais, ligando Brasília às demais regiões do País, entre outras que contribuiram, consideravelmente, com ligações entre as diversas localidades do Brasil (GRACIANO, 1971, p. 34).

Em 1955, cerca de 3,1 mil quilômetros das rodovias brasileiras eram pavimentadas. Quinze anos depois, tinha-se mais de 49 mil quilômetros de asfalto (Tabela 2).

Tabela 2 - Extensão da rede rodoviária nacional, no período de 1955 a 1985

Ano	Total	Pavimentada	Não pavimentada
1955	459.714	3.133	456.581
1960	476.938	13.357	463.581
1970	1.039.779	49.263	990.516
1980	1.360.000	79.422	1.280.578
1985	1.426.921	115.725	1.311.196

Fonte: IBGE, 1990 - Estatísticas Históricas do Brasil de 1550 a 1988.

Em 1985, a extensão da pavimentação ultrapassou os 115 mil quilômetros. Nos trinta anos, a malha rodoviária nacional evoluiu mais de 210%, passando de 459.714 quilômetros em 1955, para 1.426.921 em 1985.

Como parte integrante dessa modalidade, a Tabela 3 demonstra a evolução da frota de veículos no Brasil. Em 1950, o número total de veículos, em circulação no País, correspondia a pouco mais de 409,4 mil unidades. Vinte anos depois, já eram mais de 3 milhões de carros, e em meados da década de 80, a frota já ultrapassava 13,1 milhões de veículos, um acréscimo de mais 3.119% em trinta e cinco anos.

Tabela 3 - Frota de veículos cadastrados no Brasil, no período de 1950 a 1985

Ano	Total	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros <sup>(*)</sup>
1950	409.486	200.744	25.774	10.966	172.002
1960	1.046.275	502.546	79.833	307.656	156.240
1970	3.062.540	1.795.846	47.155	384.846	834.693
1980	10.826.198	8.155.707	119.428	932.589	1.618.474
1985	13.184.450	9.494.198	130.064	972.961	2.587.227

Fonte: IBGE, 1990 - Estatísticas Históricas do Brasil de 1550 a 1988.

(\*) Inclusive veículos automotores de duas e três rodas, comerciais leves, para serviços especiais, importados e outros de finalidade não identificada, exceto, no entanto, os veículos sem tração própria.

Foi nesse cenário e em meio ao abandono a que foram relegadas as ferrovias e a navegação costeira que, a partir da década de 50, a movimentação de cargas foi largamente transferida do segmento ferroviário e hidroviário para as rodovias. Conforme apresentado na Tabela 4, enquanto, no ano de 1953, o volume de cargas transportadas por todas as modalidades não rodoviárias de transporte representava 46,9% do total de mercadorias em circulação no País, em 1970 as estradas de rodagem já eram responsáveis por cerca de 69,6% de todo o movimento de cargas no Brasil.

Tabela 4 - Quantidade relativa de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o tipo de transporte, no período de 1953 a 1985

Ano	(em percentual)				
	Rodoviário	Ferrovário	Aéreo	Hidroviário	Dutoviário
1953	53,1	21,7	0,2	25,0	0,0
1960	60,3	18,8	0,1	20,8	0,0
1970	69,6	16,9	0,1	12,1	1,3
1980	58,7	24,3	0,3	13,4	3,3
1985	53,6	23,6	0,3	18,3	4,2

Fonte: IBGE, 1990 - Estatísticas Históricas do Brasil de 1550 a 1988.

Dos anos 70 em diante, nota-se uma recuperação dos setores não rodoviários, entretanto, até meados da década de 80, o segmento rodoviário foi predominante no transporte de cargas no Brasil.

Na Tabela 5, verifica-se que o sistema rodoviário também foi predominante no transporte de passageiros. A partir de 1953 é crescente o número de pessoas que substituíram as funções desempenhadas pelas demais modalidades de transportes, inclusive o aéreo.

Tabela 5 - Quantidade relativa de passageiros transportados no Brasil, segundo o tipo de transporte, no período de 1953 a 1985

(em percentual)				
Ano	Rodoviário	Ferroviário	Aéreo	Hidroviário
1953	65,6	27,9	6,4	0,1
1960	75,1	19,0	5,8	0,1
1970	93,5	4,7	1,8	0,0
1980	94,9	2,9	2,2	0,0
1985	94,9	3,0	2,1	0,0

Fonte: IBGE, 1990 - Estatísticas Históricas do Brasil de 1550 a 1988.

No período entre 1953 e 1985, a quantidade de passageiros, transportados por meio rodoviário, cresceu a uma taxa média de 11,5% a.a., contra 6,4% a.a. no setor aéreo e 2,9% a.a. no ferroviário.

Confrontando os dados sobre a extensão da rede, frota de veículos e a demanda por transportes, verifica-se um grande desenvolvimento do sistema rodoviário brasileiro.

O crescimento da rede rodoviária foi acompanhado pelo aumento da frota de veículos. Enquanto a rede pavimentada cresceu 9,3% a.a., entre 1960 e 1980, passando de 13.357 para 79.422 quilômetros, a frota evoluiu a uma taxa de 12,4% a.a., saltando de 1.046.275 para 10.826.198 veículos no mesmo período.

Concomitantemente, com a expansão da rede rodoviária e da frota de veículos, cresceu a demanda por transportes, tanto de carga quanto de passageiros. Em 1960, o sistema rodoviário era responsável pelo escoamento de 42 bilhões de toneladas-quilômetro. Vinte anos depois, esse montante alcançou mais de 208,5 bilhões de toneladas-quilômetro, ou seja, cresceu em média 8,3% a.a., uma variação de mais de 4,9 vezes (IBGE, 1990).

No mesmo período, o transporte de passageiros se expandiu mais de 13,8 vezes, passando de 29,6 bilhões de passageiros-quilômetro, em 1960, para 410,3 bilhões em 1980, um acréscimo médio de 14% a.a. (IBGE, 1990). Ocorreu uma grande substituição das demais modalidades de transporte pelo rodoviário, sem, contudo, impedir que os outros segmentos continuassem a crescer em números absolutos.

Essas análises evidenciam que as melhorias na malha rodoviária, com a expansão da rede pavimentada, favoreceram as condições de tráfego, possibilitando a

expansão da frota de veículos no País, resultando em um aumento da produtividade no transporte de cargas e de passageiros.

Isso foi mais sentido nas regiões Sul e Sudeste do País, onde se observa um nível mais elevado de progresso econômico, com grande participação na renda nacional e na frota de veículos automotores. Segundo Resende (1973, p. 47), com os fluxos de produção existentes, os planos diretores, pertinentes a essas regiões, fixaram prioridades para os investimentos no sistema rodoviário, com o objetivo de minimizar o custo total dos transportes, em consonância com as demais modalidades do setor e com o desenvolvimento de outras atividades econômicas, envolvendo desde a construção e pavimentação de novas estradas até ampliação da capacidade daquelas já existentes.

### **3.3 A rodovia BR-101**

No final dos anos 50, os anseios pelo desenvolvimento econômico e social que dominavam a opinião pública, incitaram o governo brasileiro a tomar consciência do atraso do País frente às nações desenvolvidas. Para não ficar distante das conquistas desses países, líderes do mundo, a política de desenvolvimento econômico, adotada pela Revolução de 1964, realizou uma profunda transformação no sistema de transportes do Brasil, principalmente, no setor rodoviário.

Além da ampliação da malha rodoviária existente, com a pavimentação e incorporação de trechos em várias regiões, foram realizadas obras de grande importância para a integração e desenvolvimento nacional, entre elas, a longitudinal BR-101, denominada Rodovia Litorânea, que liga o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, através de regiões com fascinantes belezas naturais (PEIXOTO, 1977, p. 112).

Essa rodovia foi descrita na Lei 4.592 de 29 de dezembro de 1964, que aprovou o Plano Nacional de Viação do País. Seu traçado corta os municípios de Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Feira de Santana, Itabuna, Vitória, Campos, Niterói, Rio Janeiro, Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguape, Antonina, Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão e Osório, totalizando 4.080 quilômetros de extensão, conforme disposição regulamentar (BRASIL, 1964).

Contornando o litoral brasileiro, entre o Nordeste e o Sul, a BR-101 é responsável pela movimentação de grande parte da riqueza nacional. De acordo com informações do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, desenvolveram-se às margens dessa rodovia, vários pólos industriais, cidades e comunidades ao longo dos anos (REVISTA DO CONFEA, 2002).

Em 2001, com a publicação da Lei 10.292, a rodovia BR-101 passou a ser denominada, oficialmente, de “Rodovia Governador Mário Covas” (BRASIL, 2001). Atualmente, sua extensão corresponde a 4.551,4 quilômetros, iniciando na cidade de Touros/RN e terminando em Rio Grande/RS (BRASIL, 2008).

Em Santa Catarina, a integração das regiões norte e sul à capital iniciou-se com a construção de segmentos da BR-59<sup>2</sup> ao final dos anos 50. A continuidade na implantação de diversos trechos, consolidou essa rodovia como a principal via terrestre de integração regional, passando a se chamar BR-101.

Segundo fontes do Ministério Público Federal em Santa Catarina (MPF/SC), os primeiros trechos no território catarinense foram construídos no Norte do Estado, entre Garuva e a grande Florianópolis, entre os anos de 1958 e 1962. Na região Sul, as obras foram iniciadas em 1963 e inauguradas em 1970, com a complementação da pavimentação asfáltica (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, 2007).

No início dos anos 70, foram concluídas as obras de pavimentação da BR-101 ao longo de toda a faixa litorânea de Santa Catarina. São 465,9 quilômetros de estrada, que atravessam as Zonas ou Microrregiões do Litoral (Figura 2), passando pelas microrregiões Colonial de Joinville, Litoral de Itajaí, Florianópolis, Litoral de Laguna, Carbonífera e Litoral Sul Catarinense<sup>3</sup>; ligando o Paraná ao Rio Grande do Sul (BRASIL, [199\_]).

Iniciou-se, nas regiões contempladas pela rodovia, uma profunda transformação na ocupação espacial. O território foi explorado, de forma diferenciada, com instalações voltadas para o comércio, a indústria, o turismo e a hotelaria.

---

<sup>2</sup> Consta na bibliografia do Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), 16º Distrito Rodoviário Federal em Santa Catarina, atual DNIT/SC, que a pavimentação dos primeiros trechos rodovia BR-101 no Estado foram construídos em uma rodovia que havia sido implantada anteriormente. Entretanto, segundo informações prestadas pelo Eng. César Augusto Flores Santos, Supervisor da Área de Estudos, Projetos e Meio Ambiente do DNIT/SC, em 07/fev/2008, essa rodovia era a BR-59.

<sup>3</sup> Atualmente o trecho da rodovia BR-101 no estado de Santa Catarina atravessa as seguintes microrregiões: Joinville, Itajaí, Tijucas, Florianópolis, Tubarão, Criciúma e Araranguá.

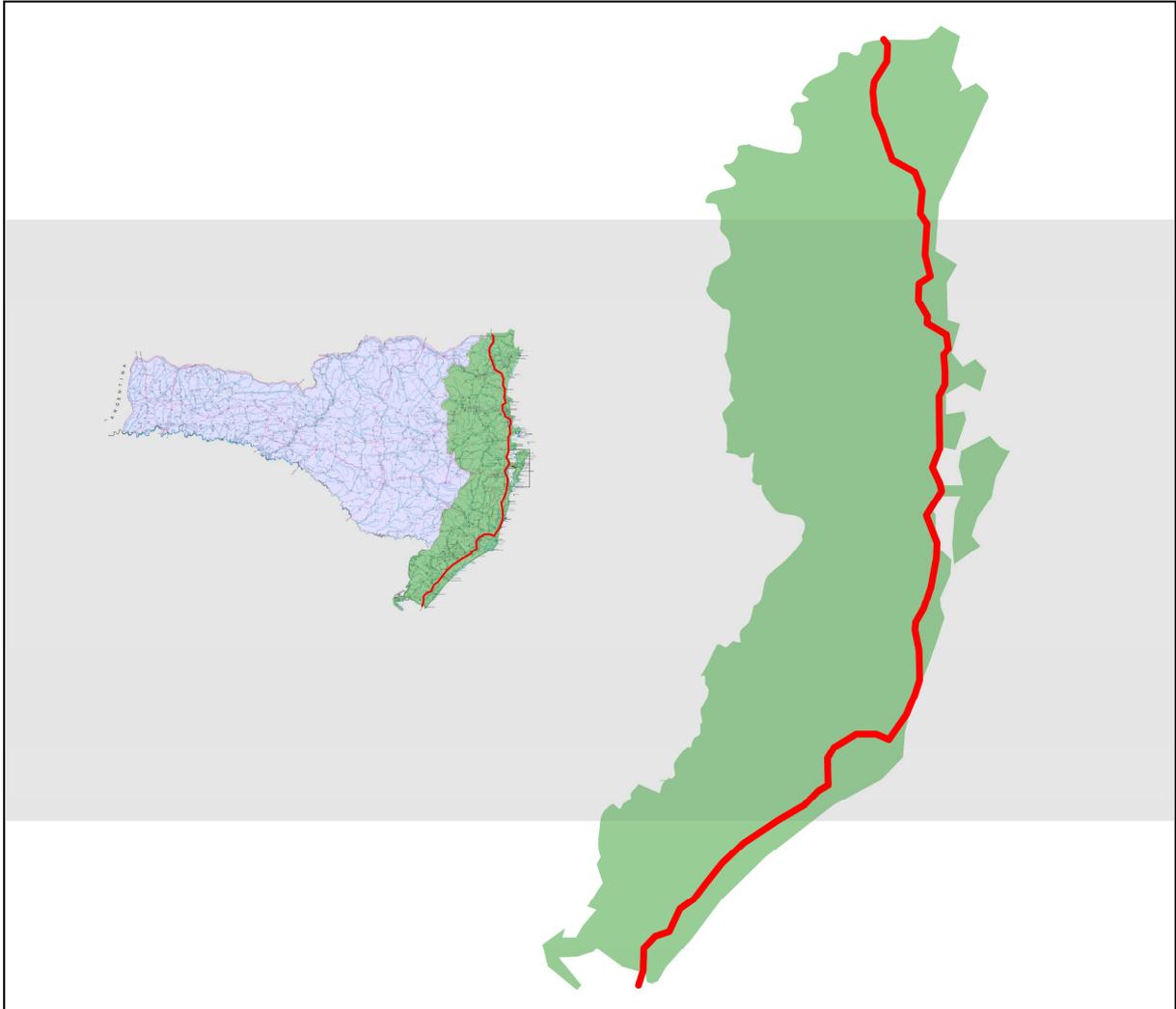


Figura 2 - Traçado da rodovia BR-101 em Santa Catarina. (Adaptado de BRASIL, 2002)

Com seu traçado menos sinuoso, uma série de vantagens transformou a BR-101 na principal rota de transporte da região Sul. Empresas que, até então, produziam apenas para o mercado local, expandiram suas atividades com vista à demanda nacional, dado a facilidade de acesso aos insumos e ao escoamento da produção, uma vez que se reduziram as distâncias e os custos com o transporte.

O trecho catarinense da BR-101, além de fazer a integração dos estados sulinos, permite aos países do Mercosul sua utilização, como uma grande via econômica (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL, 2007). É por esta rodovia que escoam a maior parte da produção agro-industrial do Estado e sua conexão com outras vias tornou-se o principal meio de acesso aos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (BRASIL, [199\_]).

Digno de destaque, também, é a sua participação no fomento do turismo em várias cidades da costa catarinense, como Balneário Camboriú, Itapema, Porto Belo,

Florianópolis, Laguna, entre outras, e na comunicação entre importantes centros populacionais como Florianópolis, Joinville, Itajaí, Biguaçu, São José, Palhoça, Laguna, Tubarão, Criciúma e Araranguá.

Esse novo cenário que se criou em Santa Catarina, com a reorganização espacial das atividades econômicas, ao longo do perímetro da BR-101, oportunizando emprego e diferenciais de rendas, provocou um grande incentivo aos deslocamentos populacionais em direção à costa catarinense.

Os reflexos dessa transformação, nas zonas ou microrregiões influenciadas pela construção da rodovia, permitiram que a ocupação espacial do Estado se concentrasse, principalmente no litoral, registrando-se altos índices de crescimento populacional.

## **4 DINÂMICA POPULACIONAL**

A urbanização acelerada desempenhou um papel de destaque na organização espacial do território brasileiro. Seguindo a expansão das atividades econômicas e dos meios de transportes, a população urbana cresceu aos saltos. Em Santa Catarina, a modernização das técnicas agrícolas, combinada com o direcionamento dos investimentos para os principais pólos econômicos, contribuiu para acelerar a ocupação das urbes.

Sem dúvida, esse processo esteve relacionado à facilidade de integração entre as cidades com as oportunidades de emprego e maiores salários oferecidos no meio urbano.

Para esclarecer, apresenta-se a dinâmica desses deslocamentos no Brasil e em Santa Catarina. Inicialmente, tratando do arranjo espacial da população rural e urbana, na seqüência, a dinâmica do movimento nas Zonas ou Microrregiões do Interior e por último, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

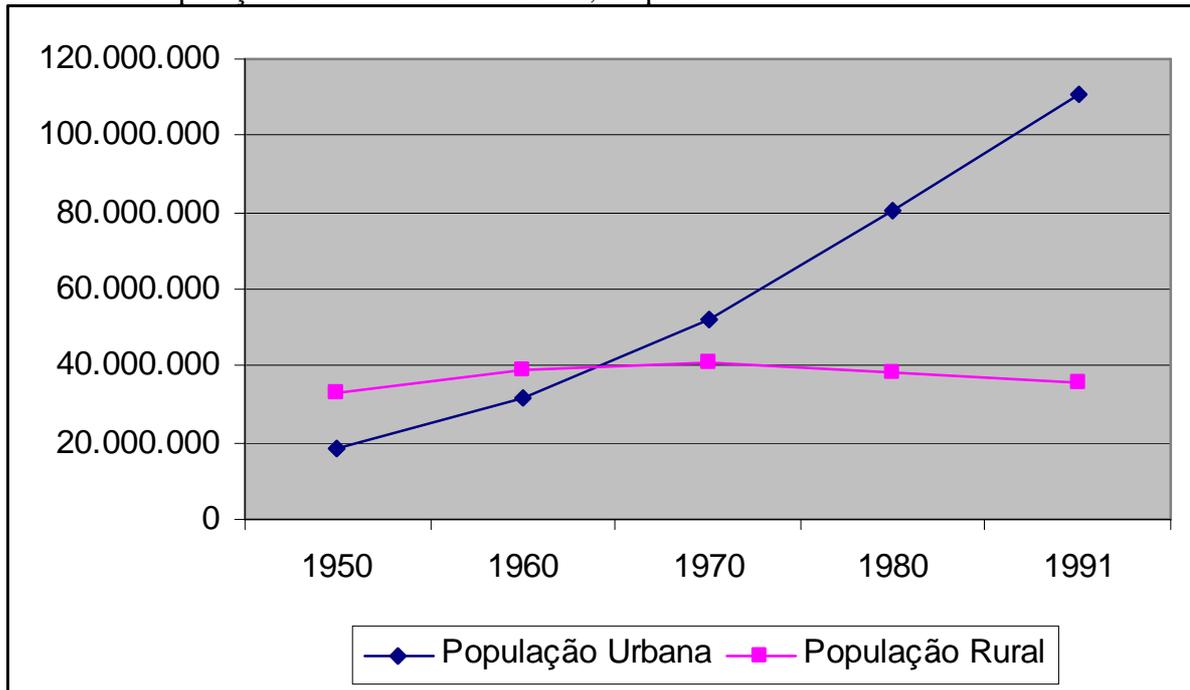
### **4.1 Evolução e distribuição espacial da população rural e urbana**

Na segunda metade do século XX, assistiu-se a uma profunda transformação na sociedade brasileira. Na medida em que o país foi se desenvolvendo industrialmente, a busca por novos padrões de relações sociais e de estilos de vida foi um dos principais vetores que marcaram a saída do homem do campo para a cidade.

Até 1960, o Brasil lograva uma população predominantemente rural, com 45% do contingente vivendo nas cidades. Nas décadas seguintes, foi eminente a expansão da população urbana; a cada ano, aproximadamente, 2,56 milhões de habitantes foram acrescentados à população urbana, equivalente a uma taxa de crescimento de 4,1% a.a.

Conforme o Gráfico 1, observa-se uma inversão na composição da população brasileira. Em 1950, 64% dos seus habitantes viviam em domicílio rural e apenas 36% nas áreas urbanas, ao passo que em 1991, somente 24% da população residia no campo e 76% nas cidades. Em 1950, o contingente populacional, vivendo no meio urbano, foi de pouco mais de 18,7 milhões de pessoas, enquanto que em 1991 alcançou quase 111 milhões indivíduos.

Gráfico 1 - População rural e urbana do Brasil, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

A ocupação dos espaços urbanos se intensificou a partir dos anos 70. À medida que a infra-estrutura de transportes foi se expandindo pelo país, os mercados se unificaram e a tendência à concentração nas áreas urbanas e industriais passou da escala regional para o âmbito nacional.

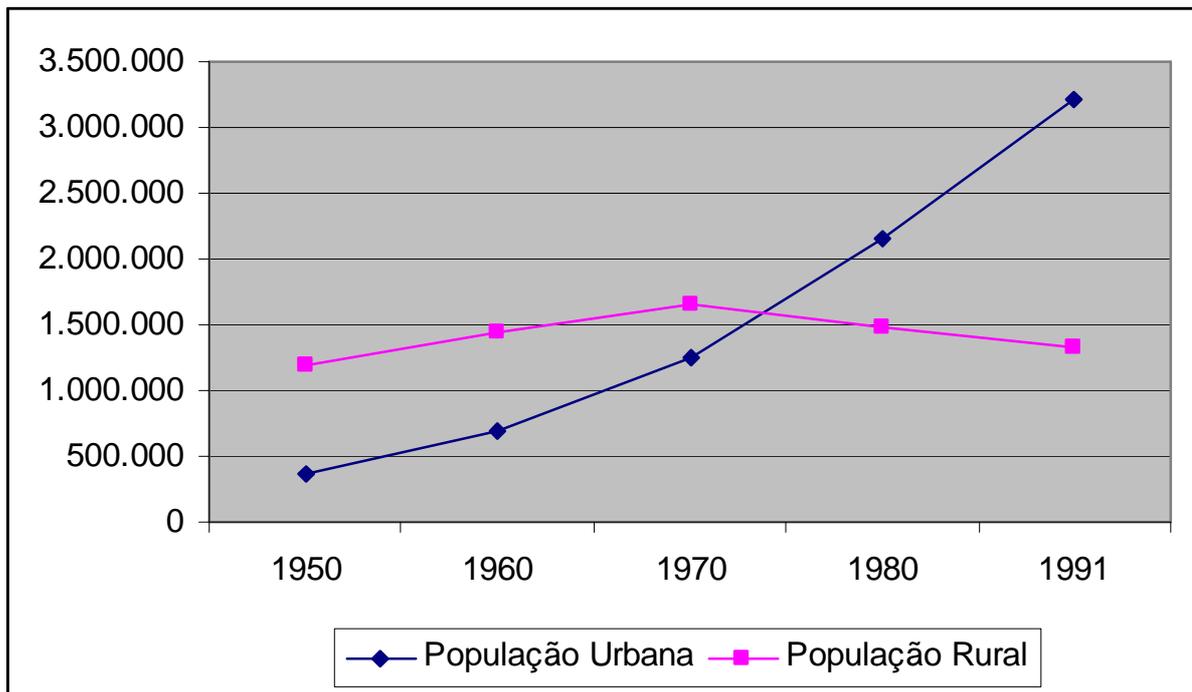
Afora o crescimento demográfico, a urbanização do território brasileiro reflete as transformações ocorridas nas zonas rurais, como a concentração da estrutura fundiária, a modernização agrícola e a exclusão social no campo, e as benfeitorias do Poder Público em segmentos essenciais, como transportes, comunicação, produção, serviços urbanos e de segurança pública.

O avanço econômico e os investimentos em infra-estrutura rodoviária, nas regiões Sul e Sudeste, possibilitaram que essas se tornassem os principais centros de atração populacional do País, onde os grandes pólos industriais, ofertando emprego e melhores salários, atraíram um enorme contingente de pessoas de áreas que não acompanharam o mesmo ritmo de atividade econômica.

A exemplo do que se registrou nacionalmente, em Santa Catarina, o aparato e a mobilização do Estado com investimentos em infra-estrutura, geração de empregos e gastos assistenciais foram chamarizes para transferir o homem camponês aos grandes centros, principalmente, pela relevância com que as atividades econômicas difundiram novos padrões de produção e qualidade de vida.

No caso catarinense, merece destaque a velocidade do processo de urbanização entre 1950 e 1991. Em pouco mais de quarenta anos, a população urbana passou de 362 mil para aproximadamente 3,2 milhões de habitantes, um incremento de 2,84 milhões de pessoas, conforme ilustrado no Gráfico 2. Nesse período, a população urbana se multiplicou 8,85 vezes, com uma taxa média anual de crescimento de 5,4%, ou seja, em média, mais de 69 mil pessoas foram acrescidas à população urbana a cada ano.

Gráfico 2 - População rural e urbana de Santa Catarina, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Conforme dados censitários visualizados na Tabela 6, no período 1950 - 1991, o estado de Santa Catarina recebeu um incremento de 2,98 milhões de pessoas, sendo que dessas 95% passaram a residir no meio urbano, ou seja, mais de 2,83 milhões de indivíduos fixaram residência nos grandes centros. As Zonas ou Microrregiões do Litoral foram responsáveis por absorverem 1,83 milhão do incremento da população total, enquanto que o Interior, 1,15 milhão do valor absoluto.

Tabela 6 - População absoluta, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991

Região	População	1950	1960	1970	1980	1991
Brasil	Total	51.944.397	70.191.370	93.139.037	119.002.706	146.825.475
	Urbana	18.782.891	31.533.681	52.084.984	80.436.409	110.990.990
	Rural	33.161.506	38.657.689	41.054.053	38.566.297	35.834.485
Santa Catarina	Total	1.560.502	2.129.252	2.901.734	3.627.933	4.541.994
	Urbana	362.717	688.358	1.246.043	2.154.250	3.208.537
	Rural	1.197.785	1.440.894	1.655.691	1.474.042	1.333.457
Zonas ou Microrregiões do Litoral	Total	831.898	1.088.072	1.448.158	1.894.848	2.582.077
	Urbana	242.853	440.328	791.242	1.377.035	2.091.857
	Rural	589.045	647.744	656.916	517.813	490.220
Zonas ou Microrregiões do Interior	Total	728.604	1.041.180	1.453.576	1.733.085	1.959.917
	Urbana	119.864	248.030	454.801	777.203	1.116.680
	Rural	608.740	793.150	998.775	955.882	843.237

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Como indicam os dados da Tabela 7, enquanto a taxa média anual de crescimento da população total se manteve em torno dos 3,15% entre as décadas de 50 e 70, decrescendo 0,99 ponto percentual entre as duas décadas subseqüentes, a taxa de crescimento da população urbana se sustentou acima dos 5,5% a.a. até os anos 80, quando praticamente 60% da população do Estado já residia em domicílio urbano.

Tabela 7 - Taxa média anual de crescimento da população, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991

(em percentual)					
Região	População	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1991
Brasil	Total	3,06	2,87	2,48	1,93
	Urbana	5,32	5,15	4,44	2,97
	Rural	1,55	0,60	-0,62	-0,67
Santa Catarina	Total	3,16	3,14	2,26	2,06
	Urbana	6,62	6,11	5,63	3,69
	Rural	1,87	1,40	-1,16	-0,91
Zonas ou Microrregiões do Litoral	Total	2,72	2,90	2,72	2,85
	Urbana	6,13	6,04	5,70	3,87
	Rural	0,95	0,14	-2,35	-0,50
Zonas ou Microrregiões do Interior	Total	3,63	3,39	1,77	1,12
	Urbana	7,54	6,25	5,50	3,35
	Rural	2,68	2,33	-0,44	-1,13

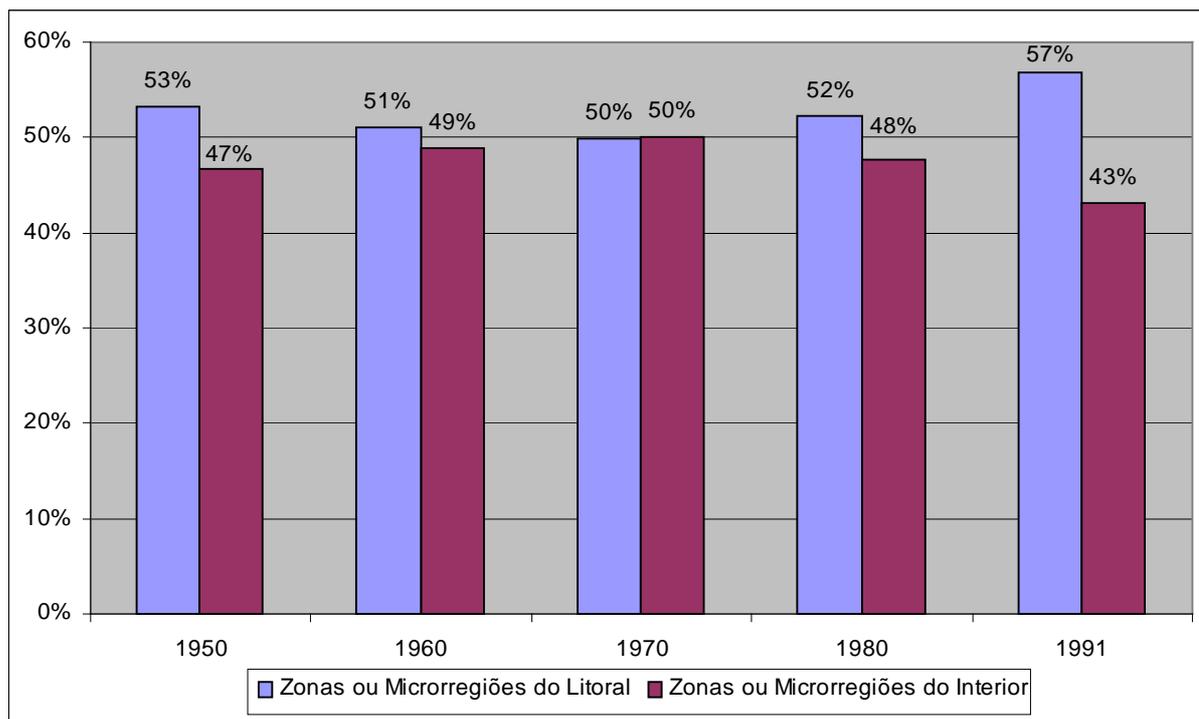
Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Nota: Dados obtidos a partir da Tabela 6.

O alargamento da concentração espacial no meio urbano, evidenciado a partir dos anos 70, ocorreu dentro do processo de formação de várias microrregiões no estado de Santa Catarina. Essas microrregiões sofreram muitas transformações com a partição dos municípios existentes e com a incorporação de novas áreas.

Observa-se que a nova redistribuição da população catarinense modificou o perfil da ocupação no Estado. Até 1970, aproximadamente, metade da população residia nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, e desta, cerca de 45% viviam no meio rural, ao passo que nas Zonas ou Microrregiões do Interior, mais de 65% da população residia em domicílio rural. Em conformidade com o Gráfico 3, a partir dessa década, nota-se uma sensível superioridade da população das Zonas ou Microrregiões do Litoral, em detrimento às do Interior.

Gráfico 3 - Distribuição da população catarinense, segundo as Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Os dados refletem, que tanto no Brasil, quanto em Santa Catarina, os aspectos negativos que se manifestaram no meio rural, expulsando muitas pessoas de seu lugar de origem, combinado com o uso de políticas direcionadas para a organização espacial e com os investimentos em infra-estrutura rodoviária, aceleraram o processo de urbanização.

## 4.2 Distribuição espacial da população rural e urbana nas Zonas ou Microrregiões do Interior

As Zonas ou Microrregiões do Interior, apesar da intensa urbanização ocorrida no período, ainda mantêm um elevado número de pessoas vivendo no campo. No censo demográfico de 1960, nas zonas ou microrregiões que compõem essa região, a população rural representava 76% da população total, contra 68% em Santa Catarina e 55% no Brasil (Tabela 8).

Na década seguinte, nos dados publicados pelo IBGE, constatou-se que a população rural relativa às Zonas ou Microrregiões do Interior diminuiu, no período 1960 - 1970, em torno de 7%, enquanto em Santa Catarina e no Brasil ela decresceu 11%. No censo demográfico de 1980, observou-se que a redução da população rural, relativa entre as décadas de 70 e 80, para essa região, foi ainda maior, na ordem de 14%, já a nível estadual, essa contração alcançou 16% e nacional, 12%.

Tabela 8 - Distribuição relativa da população, segundo a situação do domicílio no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991

(em percentual)						
Região	População	1950	1960	1970	1980	1991
Brasil	Total	100	100	100	100	100
	Urbana	36	45	56	68	76
	Rural	64	55	44	32	24
Santa Catarina	Total	100	100	100	100	100
	Urbana	23	32	43	59	71
	Rural	77	68	57	41	29
Zonas ou Microrregiões do Litoral	Total	100	100	100	100	100
	Urbana	29	40	55	73	81
	Rural	71	60	45	27	19
Zonas ou Microrregiões do Interior	Total	100	100	100	100	100
	Urbana	16	24	31	45	57
	Rural	84	76	69	55	43

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

A população urbana, dessa região, somente suplantou a população rural, a partir dos anos 90, enquanto que no Estado, essa modificação ocorreu entre as décadas de 70 e 80. Os dados censitários demonstram que, nas décadas de 50 e 60, a população dessas Zonas

era absolutamente rural, com destaque para a Zona de Canoinhas que recebia forte influência da Bacia do Itajaí e do Litoral de São Francisco do Sul, abarcando 35% da população rural da região em 1950 e 29% em 1960.

Nas duas décadas seguintes, apenas na microrregião dos Campos de Lages predominava a população urbana sobre a rural, com pouco menos de um quarto da população urbana da região em 1970 e cerca de 19% em 1980.

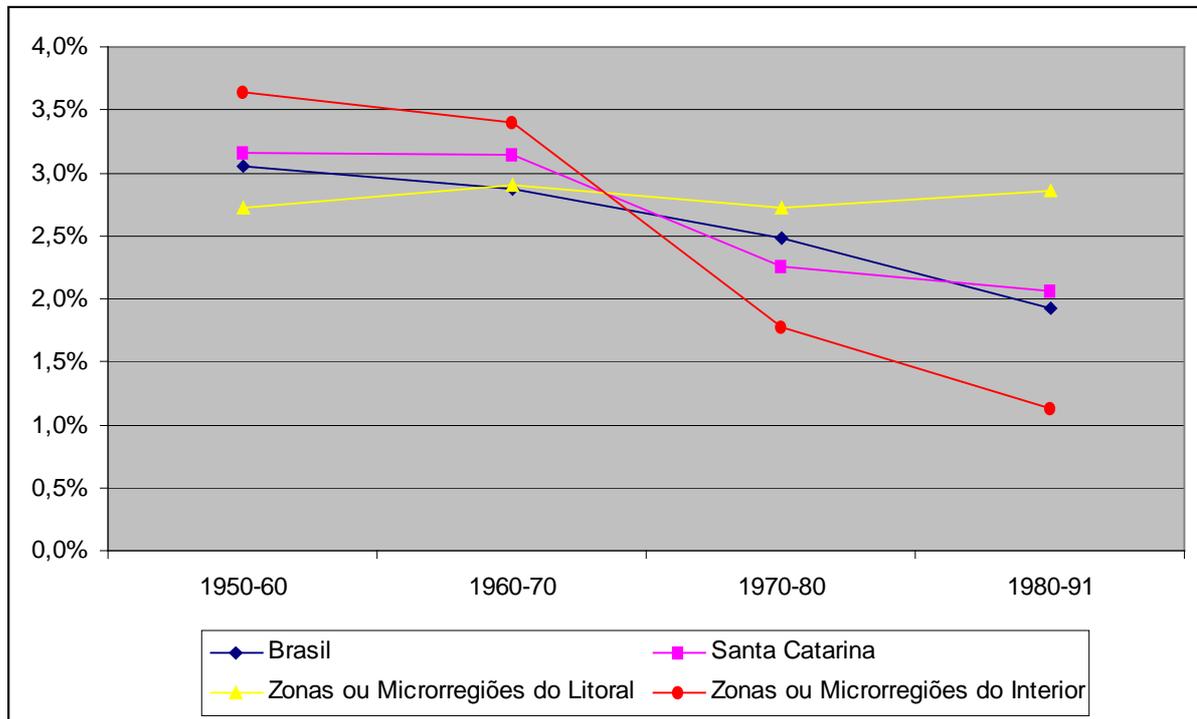
Em 1991, somente nas microrregiões de Concórdia, Ituporanga e São Miguel d'Oeste prevalecia a população rural sobre a população urbana; ressaltando a microrregião de São Miguel d'Oeste com o segundo maior número de habitantes, vivendo na zona rural do Estado.

A evolução e as taxas de crescimento da população, segundo a situação do domicílio para as Zonas ou Microrregiões do Interior de Santa Catarina, apresentadas nas Tabelas 6 e 7, demonstram que entre 1950 e 1970 ocorreu um grande processo de urbanização da região. A população urbana cresceu a uma taxa de 6,9% a.a., excedendo a média estadual que ficou em torno de 6,4% a.a. Na dinâmica do mesmo processo, a população rural apresentou uma taxa anual de crescimento de 2,5%, contra 1,6% do Estado e 1,1% no Brasil. Embora as taxas de crescimento da população urbana fossem superiores às da população rural, evidencia-se uma grande concentração de pessoas vivendo no campo, em detrimento às cidades.

Nos decênios seguintes, examina-se uma diminuição do ritmo de urbanização da região, sensivelmente maior do que no Estado, embora se tenha registrado o crescimento da população urbana superior à taxa nacional. Enquanto na região, a população urbana cresceu a uma taxa de 4,4% a.a. entre o período de 1970 e 1991, em Santa Catarina, essa variável foi superior a 4,6% a.a. contra 3,7% no Brasil. Por outro lado, o nível de desruralização aumentou, alcançando uma taxa negativa de 0,8% a.a. no crescimento da população rural, aquém do assinalado para Santa Catarina que atingiu - 1% a.a., tornando a região predominantemente urbana nos anos 90.

A baixa taxa de crescimento da população total dessas Zonas ou Microrregiões em relação à Santa Catarina, no período 1950-1991, ilustrada no Gráfico 4, denuncia o início de um processo de esvaziamento relativo do interior do Estado.

Gráfico 4 - Taxa média anual de crescimento da população total no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

As evidências demonstram ter havido um sensível êxodo rural, a partir dos anos 70, provocado, sobretudo, pela introdução e o desenvolvimento de novas técnicas agrícolas, o que sugere um deslocamento da população rural dessas zonas ou microrregiões para outras regiões do Estado.

### 4.3 Distribuição espacial da população rural e urbana nas Zonas ou Microrregiões do Litoral

A comparação dos dados dos censos demográficos leva à constatação de que a população das Zonas ou Microrregiões do Litoral de Santa Catarina sofreu uma intensa transformação no período. Contrariando as observações feitas para as Zonas ou Microrregiões do Interior do Estado, na região litorânea, os elementos catalisadores do processo de urbanização contribuíram para a redução significativa da população rural.

Conforme estatísticas do IBGE, apresentada na Tabela 6, no período de análise, a população rural dessa região experimentou uma taxa negativa de crescimento de

0,4% a.a., contra uma taxa positiva para Santa Catarina de 0,3% a.a. e 0,2% a.a. para o Brasil. Enquanto no Estado, a população rural recebia um incremento médio anual de 3,3 mil pessoas, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral a cada ano, em média, mais de 2,4 mil pessoas abandonavam o campo.

Entre 1960 e 1980 foi o período em que se observou maior queda na população rural da região. Em 1960, a quantidade de pessoas que viviam no meio rural representava 60% da população total, ao passo que em 70, essa parcela da população decresceu 15%, representando em 1980, 27% do total (Tabela 8).

A superioridade da população urbana em relação a rural, nessa região, foi perceptível a partir dos anos 60, enquanto que no Estado, esse fenômeno ocorreu entre as décadas de 70 e 80. De acordo com os censos demográficos do IBGE, entre 1950 e 1960, a população dessas zonas ou microrregiões era absolutamente rural, sendo a Zona de Laguna, o local com maior número de pessoas residindo no campo, contendo 44% da população rural da região em 1950 e 41% em 1960.

Nos decênios seguintes, os investimentos empregados na construção civil, em obras de saneamento e infra-estrutura, com a oferta de bens e serviços à comunidade, como rodovias, ferrovias, postos de saúde, escolas e segurança públicas acelerou o processo de urbanização do Estado, sobretudo, intensificando-se nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

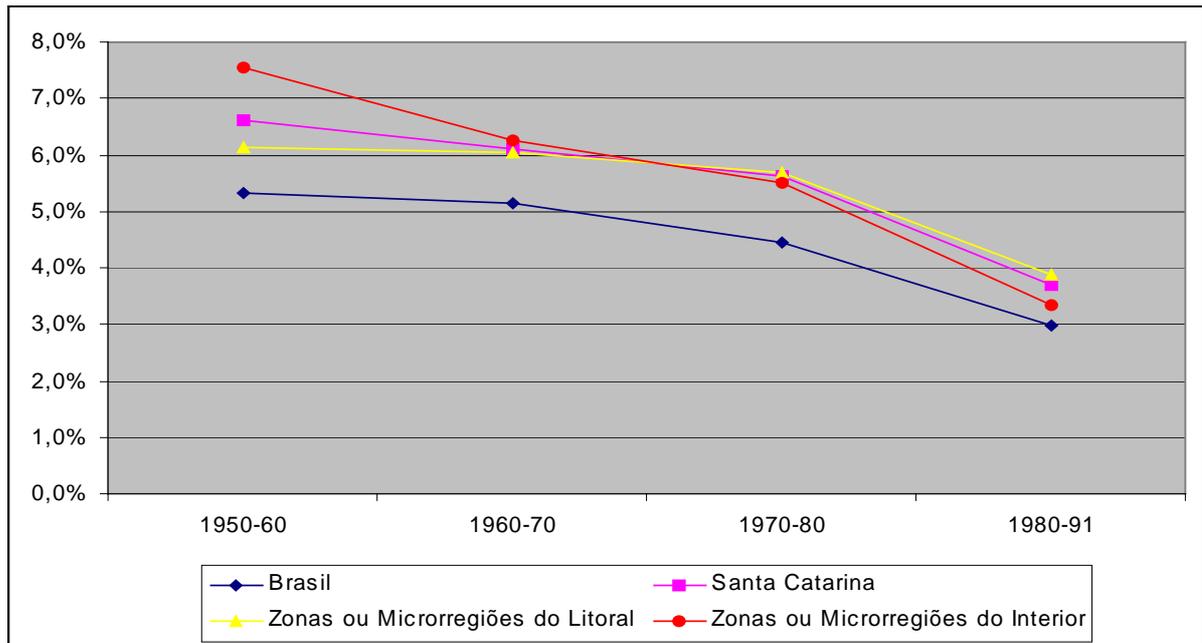
De acordo com a Tabela 8, de 1960 para 1970, observou-se que a população urbana relativa da região recebeu um acréscimo de 15%, contra 11% em Santa Catarina e no Brasil, sendo que as microrregiões Colonial de Joinville, Colonial de Blumenau, Florianópolis e Carbonífera se destacaram das demais, por representarem quase 80% da população urbana das Zonas ou Microrregiões do Litoral, nesse período.

Os dados censitários mostram que, nos anos 80, apenas nas microrregiões Colonial Serrana Catarinense e Colonial do Sul Catarinense predominava a população rural sobre a urbana. Nessa década, o incremento constatado na população urbana relativa da região alcançou 18%, ao passo que no Estado e no País atingiu 16% e 12%, respectivamente.

Em 1991, somente na microrregião do Tabuleiro predominava a população rural sobre a urbana, principalmente, porque nenhuma das cidades dessa microrregião se destacava como centro regional, dependendo do comércio e da prestação de serviços dos grandes centros, como Florianópolis e São José. Nesse ano, a população urbana da região aumentou em quase 715 mil pessoas, alcançado a representatividade de mais de 80% da população total.

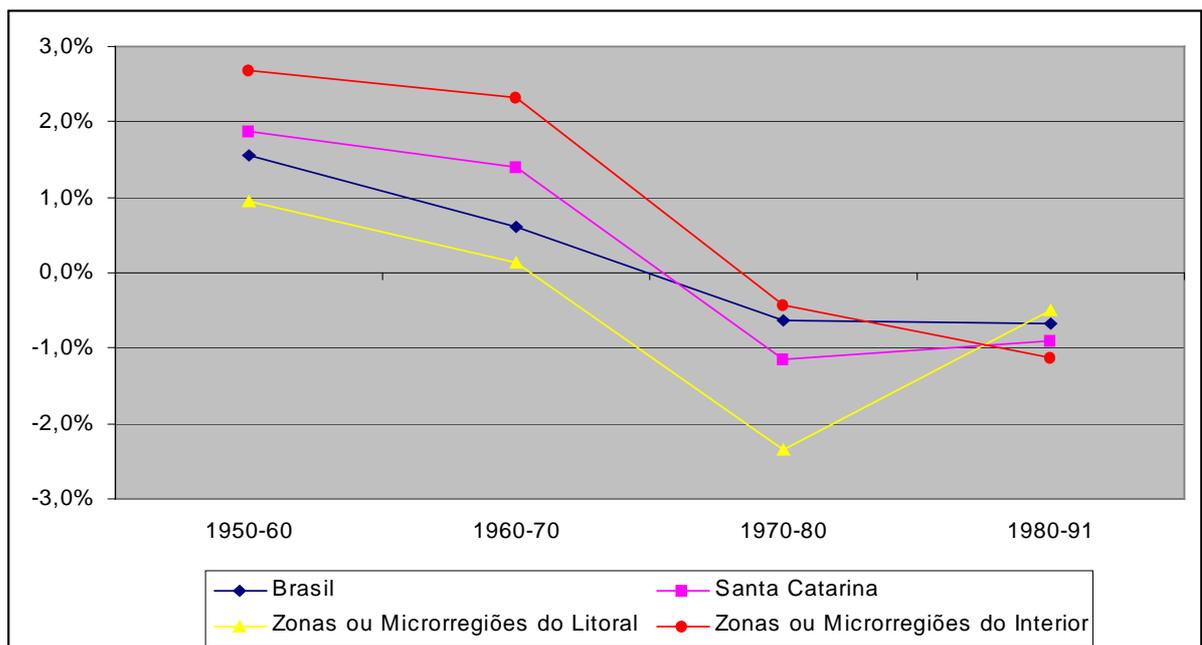
As taxas médias anuais de crescimento da população, por situação de domicílio para as Zonas ou Microrregiões do Litoral de Santa Catarina, foram apresentadas na Tabela 7 e ilustradas nos Gráficos 5 e 6, onde podemos constatar que o processo de urbanização da população litorânea acompanhou a tendência estadual.

Gráfico 5 - Taxa média anual de crescimento da população urbana no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Gráfico 6 - Taxa média anual de crescimento da população rural no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1950 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970, 1980 e 1991.

Entre 1950 e 1970, a população urbana da região cresceu a uma taxa média de 6,1% a.a., enquanto que no Estado, esse valor foi de 6,4% a.a. Ao mesmo tempo, a população rural apontava para uma contração do seu contingente, crescendo, em média, pouco mais de meio ponto percentual ao ano, ao passo que no Estado, esse valor superou 1,6% a.a.

As evidências revelam, que no período, embora tenha ocorrido um acelerado processo de urbanização – em números absolutos, é notável a superioridade da população urbana das Zonas ou Microrregiões do Litoral em relação ao Interior – a taxa de crescimento da população urbana dessa região foi inferior a do Interior e a do Estado, sugerindo a vinda de migrantes de outros Estados para os principais centros das Zonas ou Microrregiões do Interior.

Nos decênios seguintes, com a intensificação do processo de industrialização, condicionando a uma maior estruturação urbana, ou seja, com a modernização e criação de portos e com expansão da malha viária, sobretudo com a construção da BR-101, percebeu-se uma inversão da base populacional para as áreas urbanas das Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Entre 1970 e 1980, a população urbana da região cresceu a uma taxa média de 5,7% a.a., superando o crescimento estadual que foi de 5,63% a.a. e significativamente à média brasileira, que foi de 4,44% a.a. Como parte do mesmo processo, a população rural da região apresentou uma taxa negativa de crescimento de 2,35% a.a. – a maior taxa de decréscimo registrada para todo o período da análise – contra - 1,16% a.a. no Estado. No transcorrer desse tempo, a população rural do litoral sofreu uma redução de quase 140 mil indivíduos, enquanto que a população urbana recebeu um incremento de mais 585 mil pessoas.

Na década de 90, observa-se uma redução no ritmo de urbanização da região, embora no período, a taxa de crescimento da população urbana tenha sido superior à estadual, 3,87% a.a. contra 3,69% a.a., respectivamente. Por outro lado, o nível de desruralização também diminuiu, alcançando uma taxa negativa de meio ponto percentual ao ano, no crescimento da população rural, enquanto que para Santa Catarina essa taxa foi de - 0,91%, o que sugere ter havido, nesse período, uma desruralização maior no interior do que no litoral.

A superioridade da taxa média anual de crescimento da população total da região, em relação ao Estado no seu todo, indica uma concentração relativa da população nas Zonas ou Microrregiões do Litoral. Isso revela que a partir dos anos 70, parte do incremento registrado nessa região se refere ao processo de deslocamento populacional com destino às Zonas ou Microrregiões do Litoral de Santa Catarina.

## **5 O FLUXO MIGRATÓRIO PARA O LITORAL EM SANTA CATARINA**

A análise dos deslocamentos populacionais, em Santa Catarina, demonstra que a migração ocorreu num processo concomitante com a rápida urbanização. As características desse movimento apontam que, no Estado, ocorreu um intenso deslocamento interno, direcionado, principalmente, para as regiões litorâneas e em menor expressão para o interior, que se associa à expansão no nível de atividade econômica nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Numa reflexão a respeito dos movimentos migratórios e a sua distribuição espacial, focalizando, as Zonas ou Microrregiões do Litoral de Santa Catarina, elaborou-se esse capítulo, que considerando as marcantes transformações ocorridas na economia brasileira, busca, num primeiro momento, sintetizar as tendências gerais dos fluxos migrantes no Brasil e no Estado, ressaltando uma análise comparativa entre as regiões.

Em seguida, traça-se um breve panorama das transformações ocorridas a partir dos anos 1960, particularmente, sob os efeitos dos investimentos em infra-estruturas nos deslocamentos populacionais no País e em Santa Catarina. Posteriormente, sob o enfoque do desenvolvimento regional, avalia-se a dinâmica do movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior do Estado.

### **5.1 Análise comparativa da migração no Brasil, em Santa Catarina e nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e Interior**

A comparação dos dados sobre migração permite a constatação que os deslocamentos populacionais, no Estado, seguiram uma tendência nacional e que em Santa Catarina, o movimento revela uma predominância dos fluxos internos com direcionamento para as regiões litorâneas.

Nas últimas décadas do século passado, o fenômeno migratório, no Brasil, mostrou-se muito intenso, porém, os resultados dos censos demográficos, revelam uma desaceleração dos movimentos. Entre 1960 e 1970, o número total de migrantes no País apresentou um crescimento anual de 3,3%; entre 1970 e 1980, o crescimento médio anual foi

de 6%, baixando para 3,4% entre 1980 e 1991. Isso sugere que a busca por oportunidades de emprego e melhores salários está concentrada dentro dos limites do Estado de origem da população.

Em Santa Catarina, as avaliações da mobilidade humana apontam que o movimento se caracterizou por apresentar, até 1980, um direcionamento dos fluxos para as Zonas ou Microrregiões do Interior (Tabela 9). A partir dessa década, o fomento da atividade econômica, nas regiões costeiras, passou a atrair a maioria dos migrantes para as Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Entre os anos de 1960 e 1970, o volume de migrantes nas Zonas ou Microrregiões do Interior foi de 151.260 pessoas, contra 136.458 nas Zonas ou Microrregiões do Litoral. Por outro lado, entre os anos de 1970 e 1991, observa-se um período de transformação no arranjo espacial, enquanto no interior, a mobilidade foi de 637.592 pessoas, no litoral chegou a 941.614 indivíduos.

Seguindo a tendência nacional, observa-se que a migração no Estado alcançou o crescimento médio anual de 4,5% entre 1960 e 1970, elevando-se para 6,8% a.a. entre 1970 e 1980, desacelerando para 3,9% a.a. entre 1980 e 1991.

Tabela 9 - Número de migrantes e taxa de variação da migração no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991

Região	Número de migrantes				Taxa de variação da migração (%)		
	1960	1970	1980	1991	1960/1970	1970/1980	1980/1991
Brasil	21.804.490	30.270.451	54.273.164	78.304.610	38,8	79,3	44,3
Santa Catarina	526.658	814.376	1.573.803	2.393.582	54,6	93,3	52,1
Zonas ou Microrregiões do Litoral	171.786	308.244	730.428	1.249.858	79,4	137,0	71,1
Zonas ou Microrregiões do Interior	354.872	506.132	843.375	1.143.724	42,6	66,6	35,6

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Numa análise comparativa acerca da totalidade dos fluxos, foi registrado no litoral catarinense, a maior variação no contingente migratório. Enquanto que nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, entre os anos de 1960 e 1991, a quantidade de migrantes multiplicou-se 7,3 vezes, em Santa Catarina esse valor alcançou 4,5 vezes, contra 3,6 no Brasil e 3,2 nas Zonas ou Microrregiões do Interior, aproximadamente.

Durante a década de 60, a variação no número de migrantes nas Zonas ou Microrregiões do Litoral atingiu 79,4%, contra 54,6% em Santa Catarina, 42,6% nas Zonas ou Microrregiões do Interior e 38,8% no Brasil.

Nos anos 70, presenciou-se a maior variação em todas as regiões. Nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, o aumento foi de 137%, contra 93,3% em Santa Catarina e 79,3% no Brasil, ao passo que nas Zonas ou Microrregiões do Interior, esse valor alcançou 66,6%.

Entre os anos de 1980 e 1991, embora o fluxo migratório continuasse crescendo, constata-se as menores variações no movimento, exceto no Brasil. Enquanto nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, a evolução chegou a 71,1%, em Santa Catarina foi de 52,1%, contra 44,3% no Brasil e 35,6% nas Zonas ou Microrregiões do Interior.

No Brasil, em 1960 e 1970, estimava-se que pouco mais de 30% da população eram pessoas que se deslocavam de uma região para outra. A partir da década de 1970, ocorreu uma expressiva elevação no efetivo migratório, entrando nos anos 80, com mais de 45% da população composta por migrantes, enquanto que em 1991 essa representatividade ultrapassou os 53% da população (Tabela 10).

Em Santa Catarina, a participação do número de migrantes na população estadual evoluiu gradativamente, representando quase  $\frac{1}{4}$  da população em 1960 e mais da metade em 1991.

Nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, a representatividade não superou a metade da população, em nenhum momento. Em 1960, 15,8% da população era composta por migrantes, ao passo que em 1991, mais de 48% dos indivíduos eram migrantes. Já nas Zonas ou Microrregiões do Interior, nos anos de 1960 e 1970, pouco mais de 34% da população da região não eram pessoas naturais do município de residência, enquanto que em 1991 ultrapassou a metade da população.

Tabela 10 - Participação do número de migrantes na população total do Brasil, de Santa Catarina, das Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991

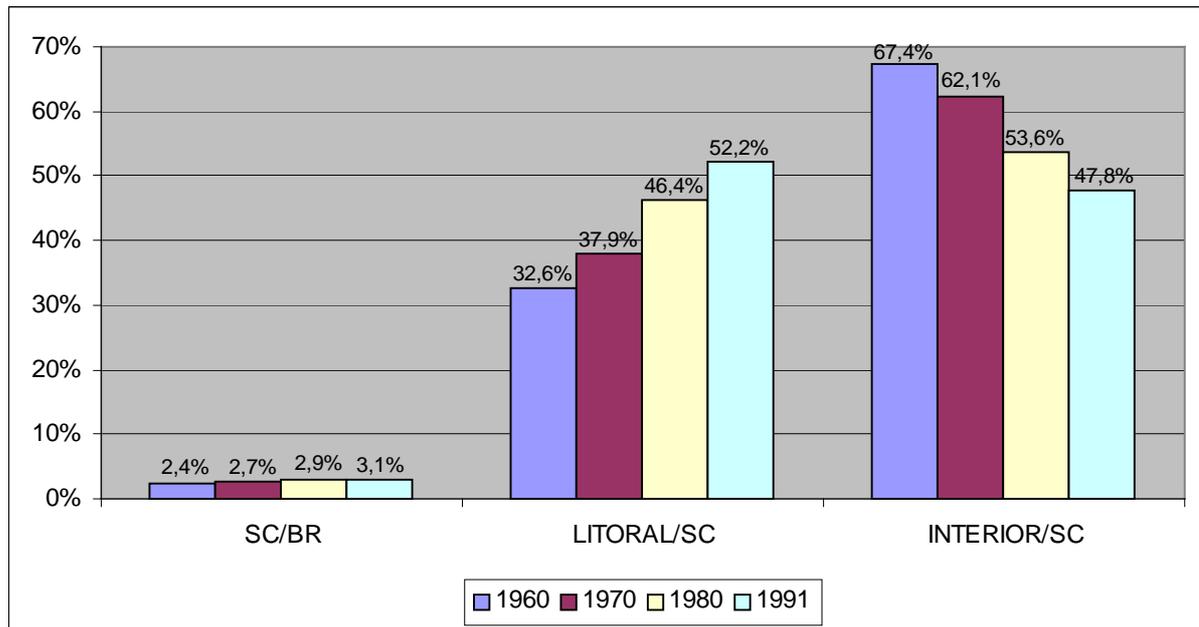
Região	(em percentual)			
	1960	1970	1980	1991
Brasil	31,1	32,5	45,6	53,3
Santa Catarina	24,7	28,1	43,4	52,7
Zonas ou Microrregiões do Litoral	15,8	21,3	38,5	48,4
Zonas ou Microrregiões do Interior	34,1	34,8	48,7	58,4

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Nota: Dados obtidos a partir das Tabelas 6 e 9.

Relacionando a evolução do número total de migrantes no estado de Santa Catarina com o Brasil, observa-se no Gráfico 7, que a participação do Estado expandiu-se timidamente, oscilando entre 2,4% em 1960 e 3,1% em 1991.

Gráfico 7 - Participação da migração catarinense no Brasil e participação da migração nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991



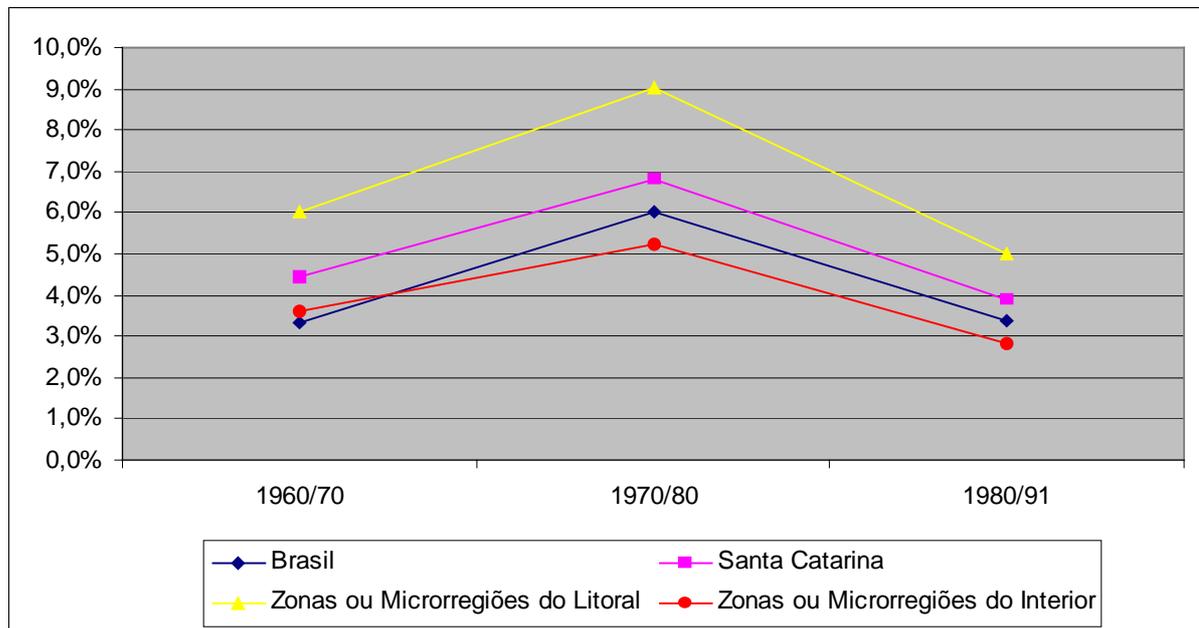
Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

A observação feita para a participação dos fluxos migratórios das Zonas ou Microrregiões do Litoral, na totalidade do movimento em Santa Catarina, apontou que o efetivo migratório nessas Zonas ou Microrregiões aumentou gradativamente ao longo das décadas, entretanto, somente após a década de 80, foi predominante no Estado.

Por outro lado, nas Zonas ou Microrregiões do Interior, a participação dos fluxos migratórios no processo, em Santa Catarina, mostrou-se em grande decadência. Nos anos 60 mais de 67% do movimento migratório no Estado estava direcionado para essas Zonas ou Microrregiões, ao passo que nos 90 não alcançou 48% dos fluxos.

A evolução do movimento migratório, no período de análise, pode ser melhor compreendida a partir dos estudos das taxas médias anuais de crescimento dos fluxos migratórios, conforme ilustradas no Gráfico 8.

Gráfico 8 - Taxa média anual de crescimento do fluxo migratório no Brasil, em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Nota-se uma disparidade entre o crescimento apresentado pelas Zonas ou Microrregiões do Litoral e as demais regiões. O movimento intensifica seu crescimento entre os decênios de 1960 e 1970, alcança o auge durante a década de 70 e, posteriormente, sofre uma sensível queda.

Durante os anos 60, a taxa média anual de crescimento dos fluxos migratórios nas Zonas ou Microrregiões do Litoral era de 6% a.a., contra 4,5% a.a. em Santa Catarina, 3,6% a.a. nas Zonas ou Microrregiões do Interior e 3,3% a.a. no Brasil. A partir dos anos 70, os fluxos se intensificaram e a taxa de crescimento alcançou 9% a.a. no litoral catarinense, enquanto que a nível estadual, esse valor atingiu 6,8% a.a., no País 6% a.a. e no interior 5,2% a.a.

Nos anos seguintes, as taxas apresentadas corroboram a desaceleração do movimento. O crescimento foi de 5% a.a. nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, seguido por Santa Catarina com 3,9% a.a., pelo Brasil com 3,4% a.a. e pelas Zonas ou Microrregiões do Interior com 2,8% a.a.

Embora o crescimento migratório tenha seguido a mesma tendência, preliminarmente, é possível constatar um direcionamento na totalidade dos fluxos para as

Zonas ou Microrregiões do Litoral<sup>4</sup> em detrimento às Zonas ou Microrregiões ao Interior, favorecendo a preponderância de migrantes no litoral do estado, a partir da década de 80.

A esse respeito, cabe uma análise acerca da origem dos fluxos migratórios. Conforme relacionado na Tabela 11, percebe-se que, no estado de Santa Catarina, o fluxo migrante, procedente de alguma região do Estado, é absoluto em todo o período e predominante nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Tabela 11 - Número de migrantes em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, segundo o lugar de domicílio anterior, no período de 1960 a 1991

<b>Região</b>	<b>Lugar de domicílio anterior</b>	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1991</b>
Santa Catarina	Migrantes de SC	309.532	531.491	1.092.193	1.663.325
	Migrantes de outras UF	217.126	282.885	481.610	730.257
Zonas ou Microrregiões do Litoral	Migrantes de SC	152.608	273.364	607.241	963.121
	Migrantes de outras UF	19.178	34.880	123.187	286.737
Zonas ou Microrregiões do Interior	Migrantes de SC	156.924	258.127	484.952	700.204
	Migrantes de outras UF	197.948	248.005	358.423	443.520

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Em 1960, cerca de 59% do movimento migratório, no Estado, era composto por migrantes catarinenses, nos anos 70 isso já representava mais de 65% e nas décadas seguintes, ultrapassou os 69%.

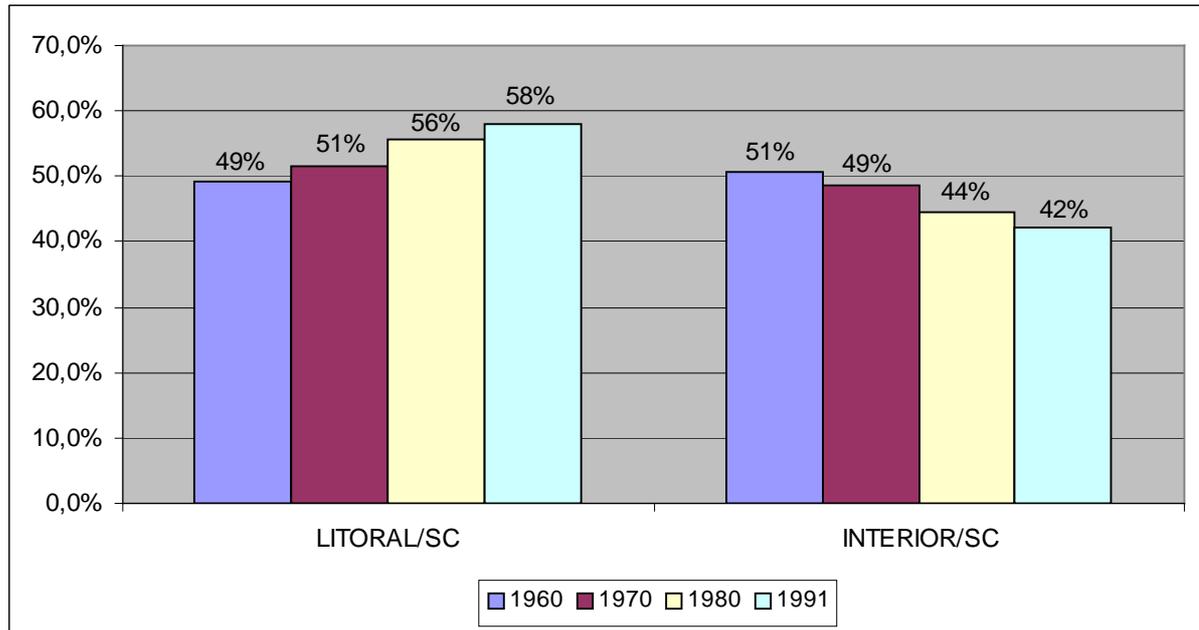
Apesar de, em quase todo o período, o número total de migrantes nas Zonas ou Microrregiões do Interior tenha sido superior ao do Litoral, a partir de 1970, a maior parte do fluxo migrante catarinense se deslocou para as Zonas ou Microrregiões do Litoral, enquanto que o efetivo oriundo de outros Estados se dirigiu, em sua maioria, para o Interior.

A participação dos migrantes catarinenses nas duas Zonas ou Microrregiões, na migração interna em Santa Catarina, pode ser analisada a partir do Gráfico 9.

Nos anos 60, cerca de 49% do fluxo migrante catarinense estava localizado nas Zonas ou Microrregiões do Litoral. Após 1970, observa-se uma alteração no destino do deslocamento em Santa Catarina. O número de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral foi aumentando gradativamente, expandindo sua participação na totalidade dos fluxos procedentes do Estado de 51% em 1970, para 56% em 1980 e 58% em 1991.

<sup>4</sup> Os dados de migração, disponibilizados pelo IBGE, não identificam o município ou a microrregião de origem do migrante, somente o Estado ou se o mesmo é procedente de zona rural ou urbana. Por essa razão, os resultados apresentados para as Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior podem estar superestimados, mas, por expressarem a dinâmica do movimento migratório no período analisado, refletem a tendência dos deslocamentos.

Gráfico 9 - Participação dos migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, na migração interna em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991



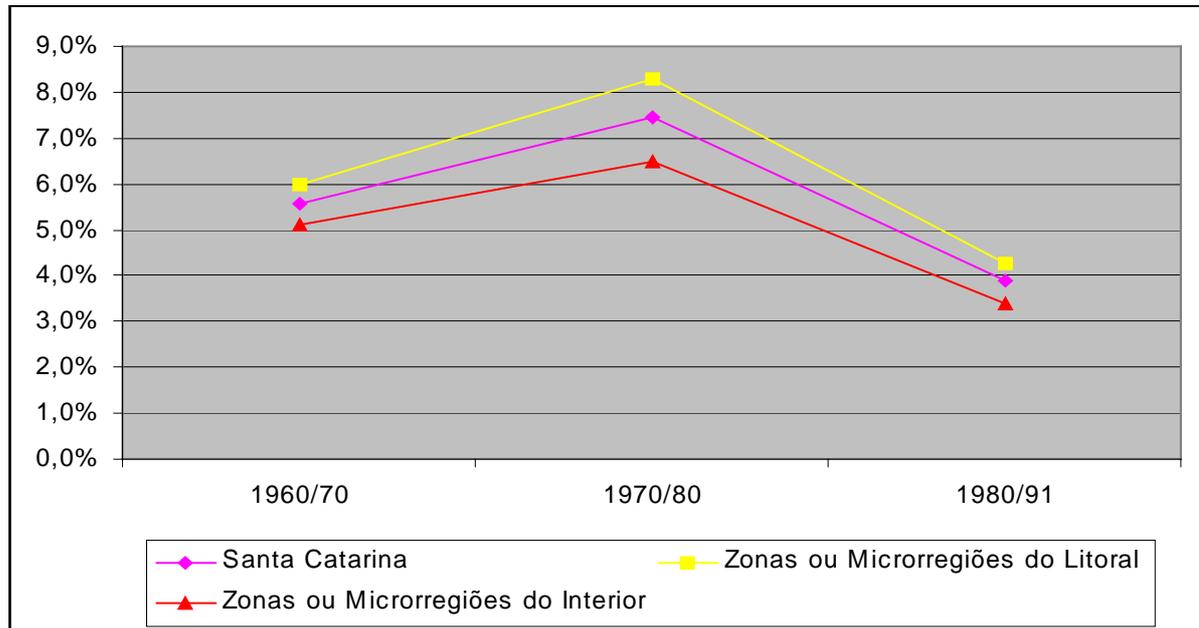
Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Ao contrário do observado no litoral, nas Zonas ou Microrregiões do Interior, a participação do migrante catarinense foi mitigada ao longo dos anos. Passou de 51%, em 1960, para 49%, em 1970, 44% em 1980 e 42% em 1991.

A quantidade de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, em pouco mais de 30 anos, multiplicou-se 6,3 vezes, contra 5,4 em Santa Catarina e 4,5 nas Zonas ou Microrregiões do Interior. Nesse período, a taxa média anual de crescimento dos fluxos migrantes catarinenses foi superior a 6,1% a.a no litoral, alcançando 5,6% a.a. em nível estadual, contra 4,9% a.a. no interior.

Conforme apresentado no Gráfico 10, em todo o período, nota-se a superioridade das taxas de crescimento dos migrantes catarinense nas Zonas ou Microrregiões do Litoral. O movimento inicia uma tendência ascendente em um primeiro momento, posteriormente, abranda.

Gráfico 10 - Taxa média anual de crescimento do fluxo migratório catarinense em Santa Catarina, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Durante a década de 60, o crescimento médio anual dos migrantes catarinenses, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, alcançou a ordem de 6% a.a., enquanto que, no Estado, esse valor foi de 5,6% a.a., contra 5,1% a.a. nas Zonas ou Microrregiões do Interior. Nos anos de 1970, o deslocamento intenso resultou em taxas mais expressivas, cerca de 8,3% a.a. no litoral, contra 7,5% a.a. em Santa Catarina e 6,5% a.a. no interior.

Nas décadas posteriores, ocorreu uma redução dos deslocamentos no Estado. O crescimento nas Zonas ou Microrregiões do Litoral não superou os 4,3% a.a., ao passo que, em Santa Catarina, ficou em torno de 3,9% a.a., contra 3,4% a.a. nas Zonas ou Microrregiões do Interior.

Os dados demonstram, que a partir dos anos 60, já se manifestava, no movimento migratório catarinense, uma tendência em direcionar os fluxos para as Zonas ou Microrregiões do Litoral, acentuando-se nos decênios seguintes.

Os reflexos da migração, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, só não foram mais expressivos, em virtude da pequena participação dos migrantes procedentes das demais Unidades da Federação, nessa região do Estado.

Em 1960, Santa Catarina possuía mais 217,1 mil migrantes vindos de outros Estados, cerca de 41% do número total de migrantes, dos quais, 91,2% fixaram residência nas Zonas ou Microrregiões do Interior e 8,8% no Litoral.

Nos anos 70, o número de migrantes de outros Estados representava 34,7% do total de migrantes em Santa Catarina, declinando para aproximadamente 30% nas décadas subseqüentes.

Nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, a participação dos migrantes originários das demais Unidades da Federação, em relação à Santa Catarina, evoluiu de 12,3% em 1970, para 25,6% em 1980 e 39,3% em 1991. Por outro lado, nas Zonas ou Microrregiões do Interior decresceu, passando de 87,7% em 1970, para 74,4% em 1980 e 60,7% em 1991.

Os fluxos migratórios, originários em outros estados, são minoria nas Zonas ou Microrregiões do Litoral em todo o período, entretanto, nos últimos decênios, veio apresentando grande expansão, o que atribuiu a essa região, o predomínio na totalidade dos fluxos migratórios, no estado de Santa Catarina, a partir da década de 80.

Contudo, os dados revelam que, em Santa Catarina, ocorreu um intenso fluxo migratório motivado, essencialmente, pelo deslocamento de pessoas dentro do Estado, e de forma tênue, pelo ingresso de indivíduos com origens em outras Unidades Federativas.

Nesse processo, a partir de 1970, as Zonas ou Microrregiões do Litoral aparecem como o principal destino dos migrantes catarinenses e, após os anos 80, da totalidade dos fluxos no Estado. Para compreender essa transformação espacial, será abordada a dinâmica do movimento migratório em cada região da análise.

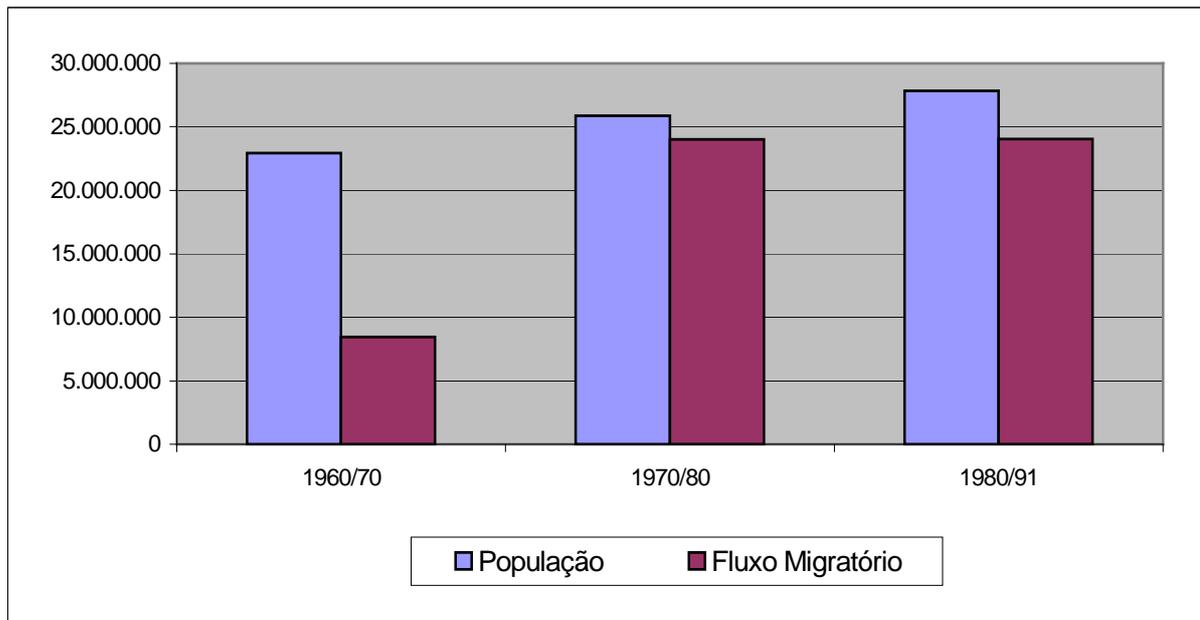
## **5.2 A dinâmica do movimento migratório no Brasil e em Santa Catarina**

No Brasil, as mudanças na estrutura social e econômica do País tiveram como um dos seus principais vetores, a expansão das migrações internas e foram alinhadas com a transição de uma economia agro-exportadora para a industrialização de substituição de importações e a consolidação da infra-estrutura de produção e do parque tecnológico nacional (BRAGA, 2006).

Sem desprezar os efeitos provocados pelas taxas de fecundidades registradas pelo País, nos decênios de 1960 a 1991, grande parte do crescimento demográfico urbano, experimentado nesse período, atribuiu-se ao intenso deslocamento populacional. Nessas três décadas, mais de 56 milhões de pessoas partiram de suas cidades de origem em busca de novas oportunidades de emprego e renda em outras regiões do Brasil, enquanto a população

brasileira recebeu um incremento de quase 77 milhões de pessoas, incluindo os filhos dos migrantes que nasceram no local de destino, ou seja, os efeitos indiretos da migração (Gráfico 11).

Gráfico 11 - Incremento absoluto da população e do fluxo migratório no Brasil, no período de 1960 a 1991

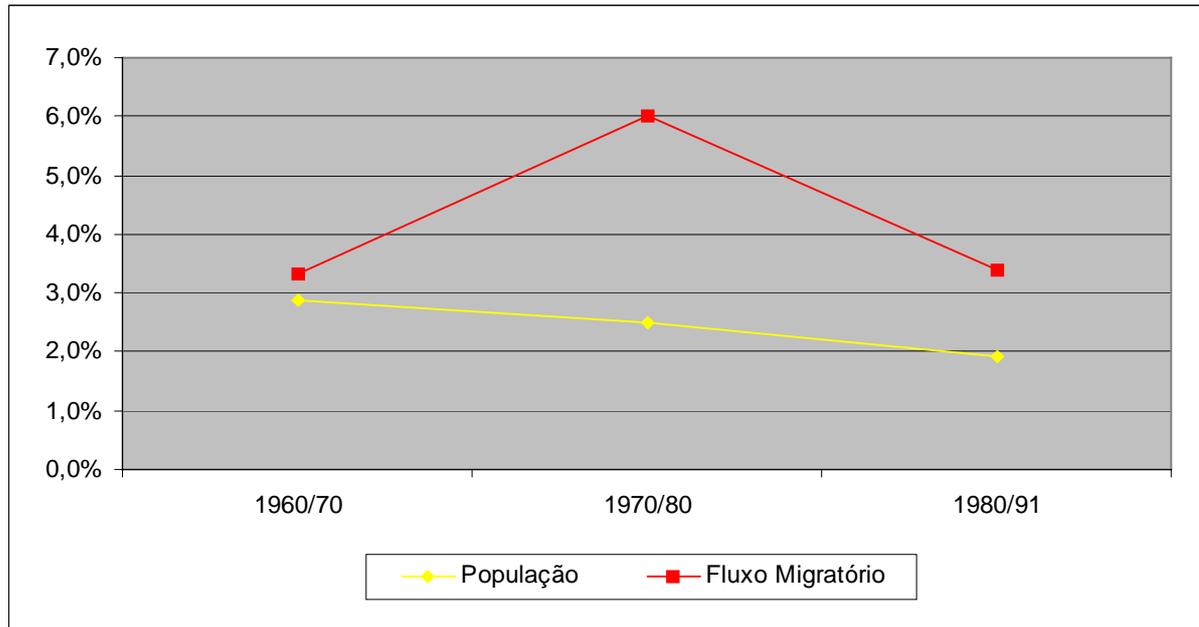


Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Esse incremento na quantidade de migrantes, no período em questão, representa pouco menos de 40% da população nos anos 90. Trata-se de um enorme deslocamento populacional, em um reduzido espaço de tempo, o que demonstra a magnitude das transfigurações vivenciadas pela sociedade brasileira.

Conforme ilustrado no Gráfico 12, os dados censitários do IBGE mostram, que durante a década de 60, registrou-se uma das menores taxas médias anuais de crescimento dos fluxos migratórios na história do País, sendo que os estados de São Paulo, Paraná e Minas Gerais figuravam como os principais centros de atração de migrantes.

Gráfico 12 - Taxa média anual de crescimento da população e do fluxo migratório no Brasil, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Entre os decênios de 70 e 80, iniciou-se uma forte concentração da indústria nas grandes cidades do Sul e Sudeste do País, estabelecidas como o alvo preferencial dos fluxos migratórios (BRAGA, 2006). Durante essas décadas, percebe-se que a taxa média anual de crescimento da migração alcançou a máxima de 6% a.a., contra 2,5% a.a. de crescimento da população, e que os movimentos populacionais deixaram de ser, predominantemente, do tipo rural-urbano, cedendo espaço aos deslocamentos urbano-urbano.

Essa mudança no perfil do migrante foi decorrente das alterações no tipo de atividade econômica, incorporada pelo sistema produtivo e que serviram de suporte à atividade industrial, levando ao surgimento de novas ocupações no meio urbano (BRAGA, 2006).

De 1980 para 1991 ocorreu uma inflexão da tendência observada nos anos anteriores. Nesse período, as mudanças econômicas e as baixas taxas de crescimento da população brasileira não conseguiram gerar um excedente populacional relativo, para manter o elevado movimento migratório no País, proporcionando uma taxa de crescimento da migração, na ordem de quase 3,4% a.a., o que reflete um arrefecimento no fluxo migratório, no começo dos anos 90.

Em Santa Catarina, como mencionado anteriormente, os investimentos em infra-estruturas, a criação de novos postos de trabalho, a busca por melhores salários e a ampliação dos gastos públicos com transportes, comunicação, educação, segurança e

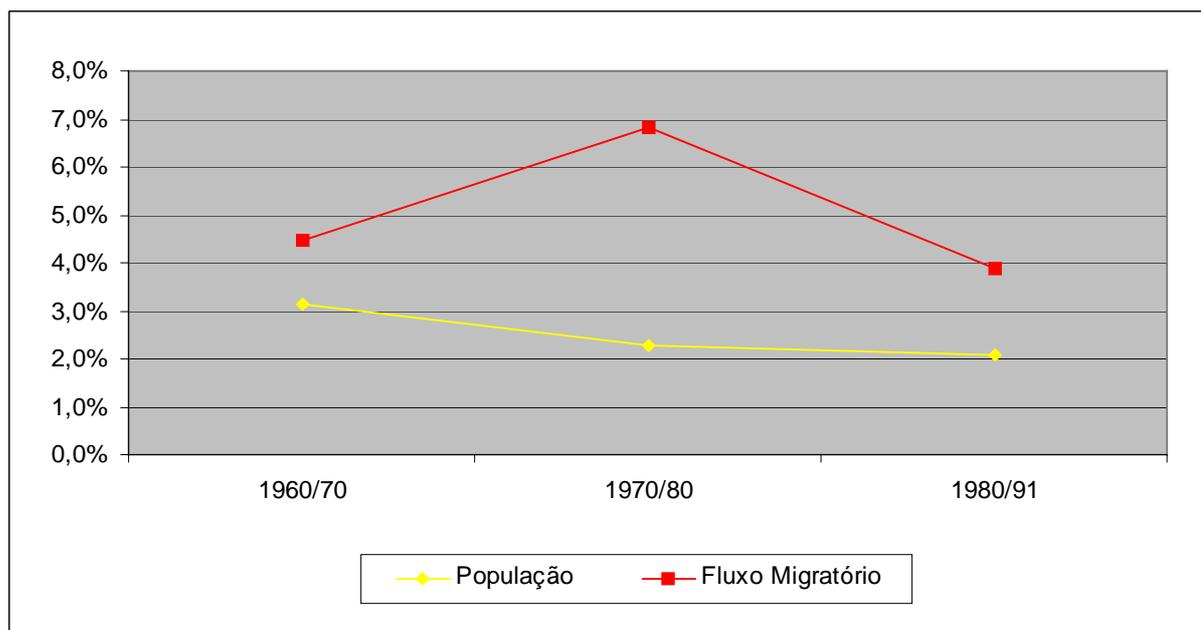
distribuição de energia, foram uns dos principais fatores que motivaram a expansão das migrações no Estado.

As migrações, em Santa Catarina, começaram a desempenhar um papel de destaque na recomposição espacial da população, a partir da década de 1970. Seguindo a marcha do desenvolvimento econômico, a população intensificou o processo de deslocamento para o Estado e, principalmente, entre as suas regiões à procura de melhores oportunidades de vida, sobretudo, aspirando diferenciais de empregos e salários.

Até 1960, como pôde ser visto na Tabela 9, o contingente migratório no Estado correspondia a pouco mais de 526,6 mil pessoas. Nos anos 90, esse montante praticamente chegou aos 2,4 milhões de indivíduos. Nesse período, a migração multiplicou-se 4,54 vezes, a uma taxa média anual de crescimento de 5% a.a, ou seja, em média, a cada ano, mais de 60 mil pessoas deslocavam-se para o Estado e entre suas regiões.

Quando se compara a evolução da população e da migração, percebe-se que em todo o intervalo, o crescimento relativo dos fluxos migratórios foi sempre superior ao da população (Gráfico 13). Os dados demonstram que entre os anos de 1970 e 1980, a quantidade de migrantes praticamente duplicou. Nesse período, a taxa de crescimento médio anual dos fluxos migratórios alcançou a máxima de 6,8%, contra 4,5% a.a nas décadas de 60 e 70, e 3,9% a.a. entre 80 e 91.

Gráfico 13 - Taxa média anual de crescimento da população e do fluxo migratório em Santa Catarina, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Isso implica dizer, que durante os anos 70 ocorreu, no Estado, um intenso deslocamento populacional, motivado pelo bom desempenho da economia nesse período e, principalmente, pela ampliação da malha rodoviária com a construção da BR-101 que facilitou o acesso ao Estado e atraiu para as suas margens, segundo Meurer (2004, p. 28), o crescimento de redes industriais, comerciais e de serviços, gerando riqueza e expectativas de melhores condições de vida.

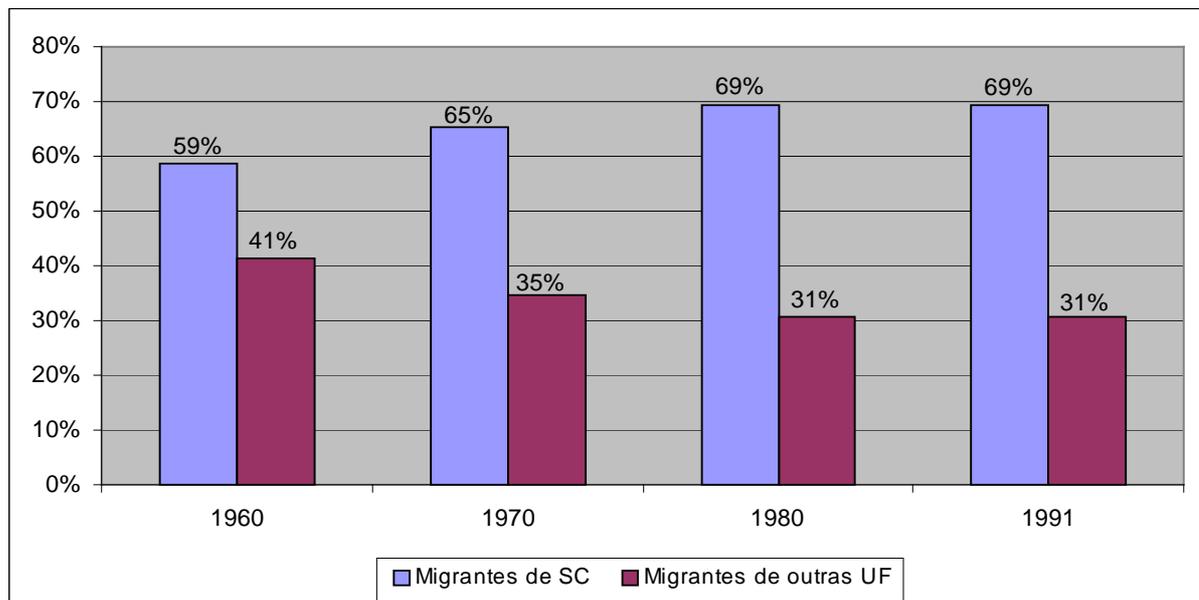
A análise dos movimentos migratórios mostra que a dinâmica populacional, entre os anos de 1960 e 1991, foi marcada por um intenso deslocamento interno, ou seja, entre as regiões do Estado, especialmente, relacionado a um fluxo de trocas de pessoas em busca de maiores salários, vindas do interior para o litoral catarinense.

O estudo da Tabela 11 permite a constatação de que, nesse período, foram predominantes, no Estado de Santa Catarina, os deslocamentos intra-estadual, em detrimento aos deslocamentos interestaduais.

O Gráfico 14 ilustra bem a composição do contingente migratório no Estado. Em 1960, quando aproximadamente  $\frac{1}{4}$  da população total era formada por migrantes, cerca de 59% do efetivo eram pessoas que haviam se deslocado de alguma região do Estado à procura de novas oportunidades sócio-econômicas em outras localidades catarinenses, enquanto a outra parcela, representava os migrantes procedentes das demais Unidades da Federação.

Durante essa década, o número de migrantes catarinenses variou 71,7%, representando nos anos 70, mais de 531 mil pessoas, ou seja, 65% do total de migrantes.

Gráfico 14 - Composição da migração no estado de Santa Catarina, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

A partir de 1970, nota-se o período de maior expansão da migração interna. Entre os anos de 70 e 80, o número de migrantes catarinenses recebeu um acréscimo de 105,5%, alcançando, aproximadamente, 1,09 milhão de pessoas no final do período, correspondendo a 69% do total de migrantes e 30% da população total.

Nos anos 90, cerca de 53% da população catarinense era composta por pessoas não naturais do município. Isso representa um universo de quase 2,4 milhões de pessoas, dos quais, aproximadamente, 69% eram indivíduos procedentes do próprio estado catarinense.

De fato, analisando os movimentos populacionais, no intervalo 1960 e 1991, percebe-se um padrão espacial muito nítido, na qual as Zonas ou Microrregiões do Litoral de Santa Catarina são responsáveis por atraírem mais de 50% do fluxo migratório intra-estadual, a partir dos anos 70, enquanto que as Zonas ou Microrregiões do Interior receberam mais de 60% dos fluxos interestaduais em todo o período.

### **5.3 A dinâmica do movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Litoral**

A dinâmica apresentada pelas Zonas ou Microrregiões do Litoral e do Interior teve suas particularidades. A observação dos movimentos migratórios mostrou que o processo nas Zonas ou Microrregiões do Litoral foi marcado pela intensa receptividade aos migrantes procedentes de alguma região do Estado.

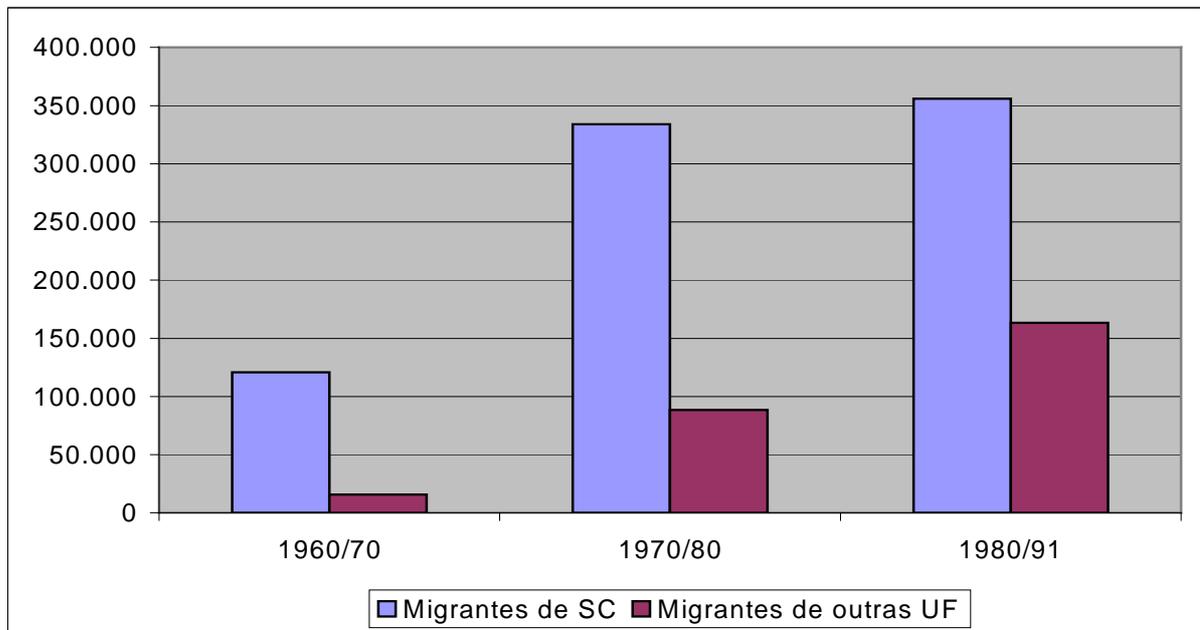
Em pouco mais de três décadas, chegaram ao litoral catarinense, aproximadamente, 810,5 mil pessoas, procedentes de alguma região do Estado (Gráfico 15). No período, a mobilidade humana, para essa região, aumentou progressivamente, revelando expressivas taxas de crescimento da migração.

As análises demonstram, que a partir de 1960, já é possível encontrar indícios do direcionamento de grande parte dos fluxos internos para as Zonas ou Microrregiões do Litoral. Contudo, somente após 1970, a região veio a figurar como o principal centro de atração dos migrantes catarinenses.

Por outro lado, a quantidade de migrantes, com origem dos demais estados, é minoria no litoral catarinense, entre 1960 e 1991, mas, o crescimento acelerado desses fluxos, em direção à costa de Santa Catarina, nos últimos decênios, assegurou às Zonas ou

Microrregiões do Litoral, a predominância na totalidade dos fluxos migratórios no Estado, após a década de 80.

Gráfico 15 - Incremento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Durante a década 1960, a quantidade de migrantes catarinense variou 79,1%, crescendo a uma taxa média anual de 6% a.a., representando um incremento de mais de 120,7 mil pessoas. No período, o número de migrantes catarinenses, nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, era inferior àqueles que se deslocaram para as Zonas ou Microrregiões do Interior. Entretanto, os que foram para o litoral, fixaram residência, principalmente, nas Zonas de Laguna, quase 50,4 mil pessoas, e Bacia do Itajaí com 46,4 mil<sup>5</sup>.

Nesse momento, as expectativas de crescimento econômico apresentadas pelo complexo carbonífero e pelo setor têxtil foram fundamentais para a atração de migrantes a essas regiões.

Os investimentos estatais, com o melhoramento do porto de Laguna, a criação da Usina Termelétrica de Capivari e um lavador na cidade de Tubarão para o beneficiamento do carvão, além do arcabouço institucional para a ampliação do consumo e o acelerado

<sup>5</sup> Vale destacar que de acordo com os dados publicados no Censo do IBGE para a década de 1960, a Zona da Bacia de Itajaí possuía 92.686 pessoas não naturais do município de residência, mas procedentes do Estado de Santa Catarina. Em função dos ajustes realizados para a divisão das Zonas ou Microrregiões desse trabalho não foram considerados nessa Zona os valores referentes aos municípios de Ibirama, Ituporanga, Presidente Getúlio, Pouso Redondo, Rio do Oeste, Rio do Sul, Taió e Trombudo Central, incluídos na Zona de Canoinhas que pertence as Zonas ou Microrregiões do Interior.

crescimento da indústria pesada, elevaram a produção do mineral a partir de meados da década de 50, gerando novos empregos e estimulando o desenvolvimento de atividades econômicas ligadas ao setor (GOULARTI FILHO, 2007, cap. 2, 3 e 4).

Na bacia do Itajaí, entre os anos de 1945 e 1962, o setor têxtil impulsionado pela expansão e verticalização da produção através da ampliação da capacidade produtiva e das bases comerciais, promoveu um aumento no número de trabalhadores, passando de 5.413 pessoas em 1960, para 8.640 em 1965 e 9.360 em 1970, tornando essa região conhecida, no cenário nacional (GOULARTI FILHO, 2007, cap. 3 e 5).

Entre os anos de 1970 e 1980, observa-se o início de uma fase de intenso deslocamento populacional para as Zonas ou Microrregiões do Litoral. O número de migrantes catarinenses cresceu a uma taxa média anual de 8,3% a.a., em média, a cada ano, quase 33,4 mil pessoas se deslocaram em direção ao litoral de Santa Catarina, uma variação de mais de 122% de uma década para outra.

Nesse período, o processo foi mais sentido nas microrregiões Colonial de Joinville, Colonial de Blumenau, Florianópolis e Carbonífera. A esse respeito, estudos específicos realizados em municípios do litoral catarinense destacam o consenso entre alguns autores de que a conjuntura econômica nacional e a construção da rodovia BR-101 foram fatores que instigaram o fluxo de pessoas para essas regiões.

Conforme o estudo realizado por Vasques (2002), durante o decênio de 1970, a economia de Joinville apresentou resultados significativos. Segundo o autor, a construção da BR-101 foi um dos elementos que motivou o crescimento da região, principalmente, por reduzir os custos de transportes (VASQUES, 2002, p. 58).

Nota-se, no município, ter havido uma grande expansão no número de estabelecimentos industriais entre os anos de 1970 e 1980, passando de 418 para 700, representando uma evolução de 67%, ao passo que no Estado, essa variação foi de apenas 28%. Já no setor de prestação de serviços, no mesmo período, o número de estabelecimentos cresceu mais de 150%, contra 109% em Santa Catarina.

Ainda, segundo a pesquisa, a população economicamente ativa de Joinville aumentou 2,4 vezes entre 1970 e 1980, enquanto que no Estado, esse crescimento foi de pouco mais de 1,5 vez.

Também é relevante o comportamento da economia jaraguense na época. Segundo Schmitz (2005), entre os anos 70 e 80, observa-se uma evolução no número de estabelecimentos industriais na ordem 36,4%, no período em questão, com destaque para as atividades têxteis, vestuário, calçados, artigos de tecidos, além de setores como o de mecânica

e de produtos alimentares; e no número estabelecimentos comerciais, que variou 14,8% entre esses anos; bem como, um crescimento expressivo da população economicamente ativa desse município, superior aos 120% entre as décadas de 70 e 80.

Embora, sua pesquisa não aponte a BR-101 como fator de influência no crescimento econômico do município, a autora sugere que o fluxo de pessoas em Jaraguá do Sul tenha aumentado, em virtude da diversificação de oportunidades proporcionada pela construção dessa rodovia (SCHMITZ, 2005, p. 23).

Por estarem entre as maiores economias no Estado, entende-se que os resultados apresentados por esses municípios podem ter influenciado as demais regiões da conurbação, o que representou uma evolução no crescimento sócio-econômico da microrregião Colonial de Joinville como um todo.

A análise dos censos demográficos da microrregião Colonial de Blumenau<sup>6</sup> permite considerar que essa microrregião sofreu forte influência do município de Blumenau, dada a importância deste, na economia do Estado. Costa (2003), pesquisando os municípios de Blumenau e Brusque, apontou que os investimentos governamentais em infra-estrutura dos transportes foram fundamentais para o desenvolvimento de diversas atividades econômicas nessa região do Estado.

Os dados, divulgados em sua obra, dão conta que, em Blumenau, a participação do número de estabelecimentos comerciais, na economia estadual, sofreu uma pequena redução no período de 1960 a 1970, passando de 4,8% para 4,1%, voltando a crescer na década seguinte, alcançando uma representatividade de 4,4% nos anos 80. Em Brusque se observa uma queda gradativa da participação do comércio no número de estabelecimentos comerciais em Santa Catarina, declinando de 1,7% em 1960, para 1,2% em 1970 e 1,1% em 1980, embora se tenha notado um aumento no número de estabelecimentos comerciais. Por outro lado, a participação do pessoal ocupado nesse setor na economia catarinense, em ambos os municípios, aumentou no último período, variando em Blumenau de 6,7% em 1970 para 7,7% em 1980, enquanto, em Brusque, passou de 1,4% em 1970 para 1,6% em 1980 (COSTA, 2003, cap. 5).

Em Blumenau, entre 1960 e 1970, o setor de prestação de serviços criou 393 novos estabelecimentos e empregou mais 1.073 pessoas. Durante a década seguinte, chegou a 670, a quantidade de novos estabelecimentos e o número de pessoal ocupado aumentou em

---

<sup>6</sup> A microrregião Colonial de Blumenau não está relacionada no Censo de 1960. Os municípios que deram origem a essa microrregião pertenciam a Zona da Bacia do Itajaí, que após 1967 foi desmembrada nas microrregiões Litoral de Itajaí, Colonial de Blumenau, Colonial do Itajaí do Norte e Colonial do Alto Itajaí.

4088 indivíduos. Brusque, por sua vez, assistiu a uma redução de 17,2% no número de estabelecimentos no primeiro momento e a uma expansão de mais de 128% no segundo período. Já o número de pessoas ocupadas foi crescendo ao longo dos anos, variando de 17% entre 1960 e 1970, para 152% entre 1970 e 1980 (COSTA, 2003, cap. 5).

No setor industrial, observa-se que o município de Blumenau ampliou sua participação na economia do Estado entre aos anos de 1970 e 1980. O número de estabelecimentos aumentou 39% e a quantidade de pessoal ocupado cresceu 115,8%, contra 62,7% entre 60 e 70, ao mesmo tempo em que ocorreu uma expansão do valor de produção e transformação industrial, com destaque para a atividade têxtil (COSTA, 2003, cap. 5).

Brusque, a exemplo de Blumenau, também despontou entre os anos 70 e 80. Nota-se que o número de estabelecimentos industriais cresceu 65%, contra o decréscimo de 4,6% registrado entre 1960 e 1970, e a quantidade de pessoas ocupadas variou em 82,3%, contra 25,1% no período anterior, seguido por uma explosão no valor de produção e transformação industrial (COSTA, 2003, cap. 5).

O comportamento da economia desses municípios, a partir dos anos 70, e os apontamentos feitos por Costa (2003) levam à constatação de que a construção da rodovia BR-101 foi determinante para o desenvolvimento da região e suas áreas de influência, permitindo o escoamento da produção e atraindo para o seu traçado, novas indústrias, comércios e empresas prestadoras de serviços. Isso, por sua vez, cria uma expectativa de melhores condições de vida, novas oportunidades de empregos e maiores salários na microrregião que segundo Sjaastad (1962) e Todaro (1969), são fundamentais para um indivíduo decidir migrar.

Quando se observa a microrregião de Florianópolis, é possível constatar grande participação dos municípios de Florianópolis, São José e Palhoça na economia da microrregião.

Longhi (2003, cap. 3) aponta que, após 1970, Florianópolis passou por profundas transformações em seu espaço urbano. Segundo a autora, a estruturação da máquina pública, com a criação de diversos órgãos, fez com que o município experimentasse grande crescimento populacional e atraísse para si, parte significativa da população migrante, o que provocou o aumento da especulação imobiliária e uma especialização do setor terciário.

A esse respeito, a autora apresenta dados, comprovando que o número de estabelecimentos de prestação de serviços variou mais de 180% entre os decênios de 70 e 80, contra 105,3% entre 60 e 70, e que a quantidade de pessoal ocupado, nesse setor, aumentou 7,7 vezes de 70 para 80, contra 2,1 vezes entre 60 e 70. A análise dos censos comerciais

demonstra que Florianópolis sofreu um forte acréscimo no número de estabelecimentos, passando de 614 em 1960, para 1.258 em 1970 e 1.734 em 1980, e no número de pessoal ocupado, que evoluiu de 2.521 em 1960, para 4.894 em 1970 e 8.798 em 1980. Complementando, a população economicamente ativa, do município, apresentou uma evolução de 37,4% entre os anos 60 e 70, enquanto que durante os anos 70 e 80 essa variação alcançou 76,4%. (LONGHI, 2003, cap. 4).

Considerando-se o turismo como um elemento potencial no dinamismo da economia de Florianópolis, um dos fatores mais importantes na abertura turística da cidade foi a construção da BR-101 que facilitou o ingresso e o fluxo de pessoas na Ilha. Além disso, essa rodovia consolidou uma rota de serviços e indústrias ao longo de suas margens, provocando um deslocamento das principais áreas prestadoras de serviços para o seu entorno (LONGHI, 2003, cap. 3).

Para Meurer (2004, cap. 3), a proximidade de Palhoça e São José com a capital catarinense, foi um fator importante para o crescimento econômico desses municípios. Vale salientar que, principalmente, após os anos 70, parte da população que se deslocou para Florianópolis à procura de emprego e melhores salários, fixou residência nesses municípios, criando uma grande demanda por alojamento e alimentação.

Conforme dados censitários, a autora constatou, em Palhoça, que o setor de serviços apresentou uma evolução no número de estabelecimentos na ordem de 335% no período entre 1970 e 1980, contra uma redução de 6,25% entre 1960 e 1970. O mesmo comportamento pôde ser atribuído à quantidade de pessoal ocupado nesse setor que variou mais de 553% entre as décadas de 70 e 80, contra uma redução de 15,7% de 1960 para 1970 (MEURER, 2004, cap. 4).

Em São José, esse tipo de atividade experimentou um crescimento progressivo entre os anos de 1960 a 1980. O número de estabelecimentos cresceu 133% durante a década de 60, ao passo que, no final dos anos 70, alcançou mais 330%. Por outro lado, a quantidade de pessoal ocupado duplicou entre os anos de 1960 e 1970, enquanto que de 1970 para 1980 aumentou quase 8 vezes (MEURER, 2004, cap. 4).

Na análise do setor comercial, percebe-se que Palhoça expandiu em 42,5% o número de estabelecimentos comerciais entre anos 60 e 70, ampliando essa margem para quase 64% entre as décadas de 1970 e 1980. São José, por sua vez, apresentou um aumento de 126,7% no primeiro período, contra 124% no período seguinte. Já a quantidade de pessoas ocupadas no município de Palhoça entre os decênios de 1960 e 1970 aumentou 72,5%, enquanto que na década seguinte alcançou 96%. Em São José, o número de pessoal ocupado

creceu, acentuadamente, nos dois períodos, crescendo 159% de 1960 para 1970, sofrendo uma sensível redução na década seguinte, mas se mantendo acima dos 123% (MEURER, 2004, cap. 4).

Seguindo a análise de Meurer (2004, cap. 4) ainda foi possível constatar os reflexos do setor industrial na economia catarinense. Em Palhoça, esse setor se destacou mais entre os anos de 1960 e 1970, aumentando em 24%, o número de estabelecimentos e 154% a quantidade de pessoal ocupado, contra 4,8% e 104%, respectivamente, entre 1970 e 1980.

No município de São José, ao contrário do fenômeno observado em Palhoça, nota-se que ao longo do período ocorreu uma expansão significativa do setor. De 1960 para 1970, o número de estabelecimentos industriais cresceu 4,6%, ao passo que, entre 1970 e 1980 esse valor alcançou 122%. Já o número de pessoal ocupado passou de uma variação de 100,6% no primeiro período, para mais de 335% no segundo momento (MEURER, 2004, cap. 4).

A autora ainda propõe que a economia desses municípios, além de receber forte influência de Florianópolis, foi afetada, positivamente, pela construção da rodovia BR-101 que impactou no desenvolvimento dos mesmos, criando diversos postos de trabalho, gerando renda e promovendo uma nova dinâmica regional, atraindo grande contingente populacional (MEURER, 2004, cap. 5).

Reunindo os dados apresentados nas pesquisas de Longhi (2003) e Meurer (2004), é possível constatar que a transformação dos municípios de Florianópolis, Palhoça e São José, após os anos 70, motivada pela construção da BR-101, foi um grande referencial para a economia da microrregião de Florianópolis que atraiu pessoas de várias regiões do Estado.

A avaliação do censo demográfico da microrregião Carbonífera<sup>7</sup> mostra a importância exercida pelo município de Criciúma. A esse respeito, Nunes (2006, cap. 3) discorre sobre a diversificação da economia do município, desde o setor carbonífero, de revestimento cerâmico, eletro-metal-mecânico, calçados, têxtil, até o vestuário. Até meados da década 1970, o maior indutor de renda da região era o carvão que, posteriormente, cedeu espaço para a indústria cerâmica. No final da década de 70, já havia várias empresas atuando nesse setor, o que atribuiu à região sul do Estado, o ônus de pólo nacional da cerâmica.

---

<sup>7</sup> A exemplo da microrregião Colonial de Blumenau, a microrregião Carbonífera não está relacionada no Censo de 1960. Os municípios que deram origem a essa microrregião pertenciam a Zona de Laguna, que após 1967 foi desmembrada nas microrregiões Litoral de Laguna, Carbonífera, Litoral Sul Catarinense e Colonial do Sul Catarinense.

Quanto à condição de atividade, a população economicamente ativa de Criciúma apresentou, no período entre 1960 e 1970, uma evolução 36,5%, enquanto que no intervalo entre 1970 e 1980, essa expansão atingiu quase 120%. No setor industrial, o município aumentou sua participação no número de estabelecimentos em relação a Santa Catarina, passando de 2% em 1960, para 2,2% em 1970 e 3% em 1980. O valor da produção também aumentou sua participação em relação ao Estado, variando de 3,3% em 1970, para 4,3% em 1980 (NUNES, 2006, cap. 4).

O setor comercial, embora também tenha se desenvolvido em todo o período, apresentou uma evolução mais acentuada entre os anos de 1960 e 1970. O número de estabelecimentos cresceu na ordem de 92,6%, contra 16,5% na década seguinte, e o número de pessoal ocupado evoluiu para 146,6% no primeiro momento, contra 86,5% entre os decênios de 1970 e 1980 (NUNES, 2006, cap. 4).

No tocante ao setor de serviços, entre os anos de 1960 e 1970, Criciúma apresentou uma evolução no número de estabelecimentos e pessoal ocupado na ordem de 65,4% e 66,8% respectivamente, enquanto que entre as décadas de 1970 e 1980, esses valores alcançaram 141,5% e 250,6% (NUNES, 2006, cap. 4).

Segundo a autora, Criciúma cresceu à luz dos investimentos empregados na construção da BR-101, que propiciaram o alcance de novos meios de produção e geraram uma demanda por trabalhadores para sanar as necessidades de mão-de-obra do setor carbonífero e cerâmico. Isso fez com que o município atraísse pessoas de outras regiões de Santa Catarina e de outros Estados, uma vez que a população local não era suficiente para suprir essa carência (NUNES, 2006, p. 38 e 56).

Esse bom desempenho da economia de Criciúma atuou como facilitador e influenciou os demais municípios da microrregião Carbonífera, criando um ambiente de integração entre as regiões do Sul do Estado. A esse respeito, Abreu (2006, p. 50) destaca que a construção da BR-101 foi o grande colaborador para o crescimento da região sul do estado de Santa Catarina, propiciando o escoamento da produção e o desenvolvimento das localidades fomentadas pelo turismo.

Complementando a análise dos fluxos migratórios no litoral catarinense, nota-se que durante os anos 80, o movimento manteve a tendência observada na década anterior. A quantidade de migrantes catarinenses continuou crescendo, a uma taxa média anual de 4,3% a.a, entretanto, inferior à observada entre os decênios de 1970 e 1980, atingindo o incremento de mais de 355 mil pessoas.

Observa-se, nesse período, que as microrregiões mais procuradas, pelos migrantes catarinenses, foram as mesmas do período anterior. Além disso, é expressivo o número de migrantes procedentes de outros Estados, cerca de 30% do incremento no fluxo em Santa Catarina, que fixaram residência nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, principalmente, nas microrregiões de Blumenau, Florianópolis, Itajaí e Joinville.<sup>8</sup>

As evidências revelam que a partir dos anos 70, o bom desempenho apresentado pela economia dos municípios, localizados ao longo da costa catarinense, aliado aos investimentos empregados na construção da BR-101, intensificou o fluxo de pessoas em direção às Zonas ou Microrregiões do Litoral, sobretudo, de outras regiões do Estado, dado a diversidade de oportunidades de empregos que foram criadas e as expectativas por maiores salários, além da facilidade no acesso aos recursos sociais.

#### **5.4 A dinâmica do movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior**

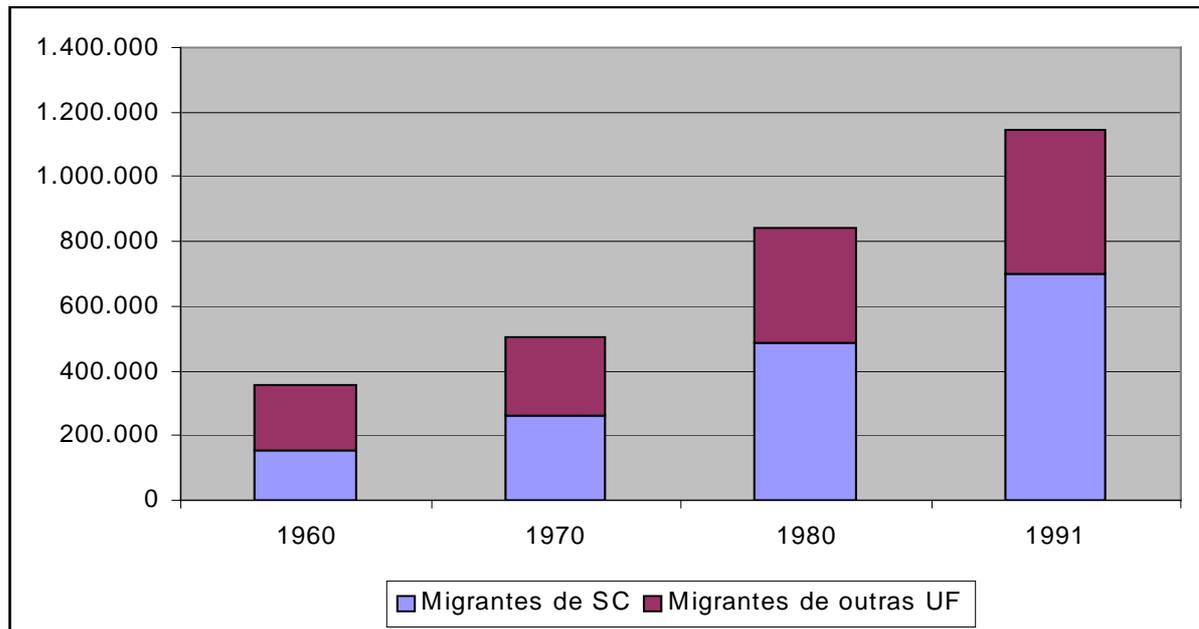
A análise dos movimentos migratórios, nas Zonas ou Microrregiões do Interior, mostrou que essa região também recebeu grande quantidade de migrantes procedentes de alguma região do Estado, entretanto, inferior ao litoral.

Nota-se, que em pouco mais de trinta anos, a quantidade total de migrantes nas Zonas ou Microrregiões do Interior triplicou, evoluindo de 354.872 pessoas em 1960 para 1.143.724 em 1991, ao passo que, cerca de 69% do incremento são pessoas migrantes do próprio Estado. O Gráfico 16 ilustra a composição do fluxo migratório dessa região no período compreendido.

---

<sup>8</sup> Com a nova divisão microrregional geográfica publicada pelo IBGE em 1991, o estado de Santa Catarina passou a ter 20 microrregiões. Foram criadas 04 microrregiões, as demais foram mantidas e, em alguns casos, renomeadas, a exemplo da Colonial de Blumenau, Litoral de Itajaí e Colonial de Joinville que agora se chamam microrregiões de Blumenau, Itajaí e Joinville; salvo alterações dos municípios que mudaram de microrregião.

Gráfico 16 - Composição do fluxo migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

Em 1960, percebe-se que predominou, nessas Zonas ou Microrregiões, o fluxo de migrantes com origem em outras Unidades da Federação, 55,8% contra 44,2% de migrantes catarinenses. Mas, no decorrer da década, ocorreu uma sensível elevação na quantidade de migrantes do estado de Santa Catarina que se deslocaram para a região, conforme comprovado pela taxa média anual de crescimento da migração que foi de 5,1% a.a. para o fluxo catarinense, contra 2,3% a.a. para o fluxo de outros Estados.

Durante a década, a quantidade de migrantes catarinense representou mais de 15% da população das Zonas ou Microrregiões do Interior e se distribuiu entre as Zonas dos Campos de Lages com 31,06 mil migrantes, Rio do Peixe com 31,1 mil, Oeste com 27,08 mil e Canoinhas com mais 67,6 mil<sup>9</sup>.

A diversificação do setor madeireiro para a produção de papel, papelão e o fomento das oficinas mecânicas, bem como, a expansão do setor de alimentos e moveleiro nas zonas supracitadas, concorreu para a atração de pessoas a essas regiões. Como pode ser observado em Goularti Filho (2007, cap. 3 e 5), a exploração madeireira, em Lages foi

<sup>9</sup> De acordo com os dados publicados no Censo do IBGE para a década de 1960, a Zona de Canoinhas possuía 21.444 pessoas não naturais do município de residência, mas procedentes do Estado de Santa Catarina. Em função dos ajustes realizados para a divisão das Zonas ou Microrregiões desse trabalho, incluiu-se nessa Zona o valor referente aos municípios de Ibirama, Ituporanga, Presidente Getúlio, Pouso Redondo, Rio do Oeste, Rio do Sul, Taió e Trombudo Central, que não foi considerado na Zona da Bacia do Itajaí, pertencente às Zonas ou Microrregiões do Litoral.

proporcionada pelos migrantes gaúchos que instalaram serrarias naquela localidade e pela transformação do sertanejo em trabalhador assalariado; já a indústria de alimentos em Chapecó, por exemplo, duplicou o número de funcionários nesse período, passando de 225 em 1960 para 450 em 1970.

Gevaerd (2004, p. 50), em um estudo específico para o município de Lages, aponta que, durante as décadas de 50 e 60, a cidade foi o maior pólo de atração de migrantes em Santa Catarina, entretanto, nas décadas seguintes, tornou-se o principal ponto de repulsão populacional do Estado.

Segundo a autora, entre os anos de 1950 e 1970, o desenvolvimento da indústria de derivados da madeira atraiu grande quantidade de trabalhadores para a região, mas, nas décadas seguintes, o esgotamento das reservas florestais e a proibição do corte fizeram o município retroceder seu ritmo de crescimento, levando grande parte da população lagueana a deslocar-se para o litoral em busca de trabalho (GEVAERD, 2004, cap. 3 e 4).

A partir dos anos 70, timidamente, o fluxo de migrantes catarinense ultrapassou os 50% do total, representando quase 18% da população do interior. Durante a década, a taxa média anual de crescimento alcançou 6,5% a.a., ou seja, a cada ano, em média, mais de 22,6 mil pessoas fixaram residência nessa região, um incremento de quase 227 mil pessoas.

No decênio, a variação da migração interna beirou os 88%, a maior taxa em todo período analisado, e o fluxo se concentrou, principalmente, nas microrregiões Colonial do Rio do Peixe e Colonial do Oeste Catarinense, dado o número de microrregiões que passaram a compor as Zonas ou Microrregiões do Interior a partir dos anos 70.

Assistiu-se, nessas microrregiões, ao crescimento de grandes conglomerados econômicos, como os grupos Sadia, em Concórdia, Perdígão, em Videira, Seara, em Seara, e Aurora, em Chapecó que passaram a deter quase 80% de participação dos frigoríficos no abate estadual de suínos nos anos 80 (GOULARTI FILHO, 2007, cap 4).

Além disso, ocorreu uma pulverização de atividades econômicas em alguns municípios. Caçador, por exemplo, partiu para uma diversificação do setor madeireiro e investiu na indústria de materiais plásticos e de vestuários, juntas, as principais atividades industriais no município empregaram 1.752 trabalhadores em 1970, enquanto que em 1980 esse número chegou a 4.002. Em Joaçaba, instalou-se a indústria madeireira, de papel e celulose, e metal-mecânica voltada para o complexo agroindustrial do oeste e meio oeste que ampliou o número de empregados em 77% entre os anos 70 e 80. Na indústria de alimentos e

frutas, em Videira e Fraiburgo, em 1970, o contingente empregado era de 896 pessoas, nos anos 80 de 3.750 (GOULARTI FILHO, 2007, cap 5).

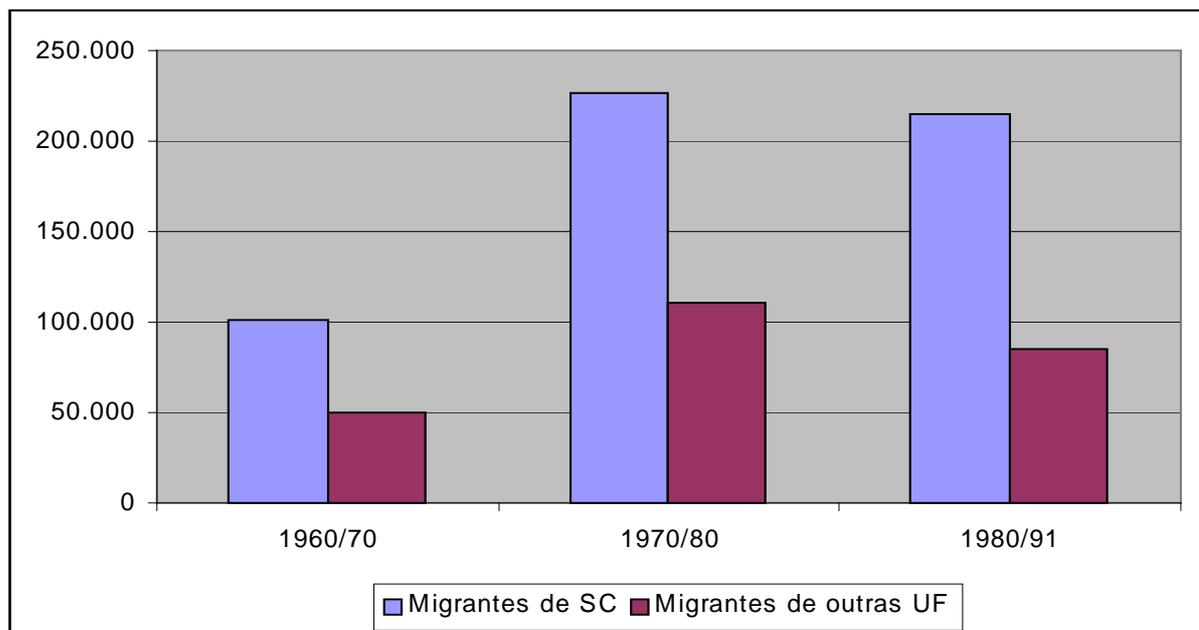
Complementando, Sandin (2004, cap. 5) argumenta que o desenvolvimento da indústria mecânica, madeireira e, principalmente, da agroindústria na região Oeste e Vale do Rio do Peixe, integrando o produtor rural às grandes fábricas, contribuiu para o crescimento econômico da cidade de Videira, ampliando a quantidade de estabelecimentos e o número de pessoal ocupado nessa área.

A esse respeito, o número de empregos, nos municípios supracitados, sugere que o quadro econômico apresentado por Santa Catarina, durante a década de 70, foi o principal responsável pela concentração de migrantes catarinenses nessas Zonas ou Microrregiões do Estado.

Nos anos 80, quase 28% da população das Zonas ou Microrregiões do Interior era composta por migrantes catarinenses e cerca de 21% por migrantes de outros estados, enquanto que, em 1991, essa representatividade alcançou, 35,7% e 22,6%, respectivamente.

Durante esse período, nota-se um arrefecimento no fluxo de migrantes. O incremento catarinense, registrado no decênio, 215,2 mil pessoas, conforme ilustrado no Gráfico 17, foi inferior ao da década anterior, 226,8 mil.

Gráfico 17 - Incremento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior, no período de 1960 a 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980 e 1991.

A taxa média anual de crescimento do fluxo migratório catarinense foi a menor em todo período de análise, 3,4% a.a., demonstrando uma redução no crescimento relativo da migração. Embora o fluxo estivesse crescendo em números absolutos, relativamente, percebe-se que, no decênio em questão, a variação do contingente decresceu para 44,4%, contra 64,5% entre 1960 e 1970, e 87,9% entre 1970 e 1980.

Conforme Goularti Filho (2007, cap 5), com a crise do Estado brasileiro, a partir dos anos 80, a velocidade de crescimento da economia foi drasticamente reduzida. Isso provoca uma reflexão de que as expectativas de ganho futuro do potencial migrante para as Zonas ou Microrregiões do Interior, foram, negativamente, mais afetadas do que para as Zonas ou Microrregiões do Litoral, por exemplo, o que reduziu o fluxo migratório relativo em direção ao interior do Estado.

Entretanto, os que para lá se deslocaram entre os anos de 1980 e 1991, fixaram residência, principalmente, nas microrregiões do Colonial do Rio do Peixe e Colonial do Oeste Catarinense. A partir dos anos 80, embora se estivesse atravessando um período de transição, as condições oferecidas por vários municípios que compunham as Zonas ou Microrregiões do Interior, ainda atraíam muita gente para a região, até mesmo, pessoas de outros Estados.

As análises demonstram que o movimento migratório nas Zonas ou Microrregiões do Interior alcançou seu auge durante a década de 70, dado as peculiaridades da economia da região que favoreceram os deslocamentos em direção ao interior. Todavia, no estado de Santa Catarina, os reflexos do enfraquecimento da economia brasileira, após 1980, foram mais sentidos nas Zonas ou Microrregiões do Interior, o que sugere uma desaceleração mais acentuada no crescimento relativo do fluxo migratório do que nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Findando esse capítulo, observa-se que, em Santa Catarina, ocorreu um grande deslocamento interno de pessoas direcionadas, principalmente, para as Zonas ou Microrregiões do Litoral. Remetendo-se às teorias de Sjaastad (1962) e Todaro (1969), apresentadas no início desse trabalho, a influência ou externalidades positivas criadas com a pavimentação da BR-101, atraindo para os locais lindeiros à sua planta, o desenvolvimento de novas atividades econômicas, sugerem que após a década 70, a concentração de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral, deu-se pela probabilidade de obtenção de emprego e diferenciais esperados de salários, nas áreas afetadas por essa rodovia.

## 6 CONCLUSÃO

Do que foi exposto nesse trabalho, pode-se sumariar fortes evidências de que a migração para o litoral em Santa Catarina foi bastante influenciada pela construção da rodovia BR-101. Inicialmente, com a intensificação da industrialização, nota-se ter havido uma reestruturação do espaço econômico, passando da produção voltada para os mercados local e regional, para mercados com âmbito nacional.

Com a expansão dos mercados, o deslocamento dos fluxos produtivos demandou uma participação crescente de investimentos em infra-estrutura rodoviária. Muitos desses recursos objetivaram a integração entre os diversos pólos industriais, o que culminou com a construção da BR-101, ligando as diversas regiões do Estado.

A sua implantação foi de fundamental importância para o progresso da economia catarinense. A facilidade no acesso aos insumos e ao escoamento da produção, em virtude da redução dos custos e das distâncias, possibilitaram, ao longo do traçado, a instalação de vários estabelecimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços, oportunizando empregos e diferenciais de salários.

Esse arranjo espacial da economia, concomitante com a saturação das condições de sobrevivência das populações rurais e a modernização da agricultura, acelerou o processo de urbanização do Estado e deu início a um intenso movimento migratório. Em Santa Catarina, a dinâmica populacional mostra que, entre 1960 e 1991, foram predominantes os deslocamentos intra-estadual, em detrimento aos deslocamentos interestaduais, ou seja, foram predominantes os deslocamentos internos, entre as suas regiões.

Com base na divisão do Estado em duas grandes Zonas ou Microrregiões, constatou-se que os catarinenses iniciaram, a partir dos anos 70, um intenso deslocamento em direção às Zonas ou Microrregiões do Litoral, que ofertavam maiores possibilidades de ganhos, se relacionadas com o Interior, onde o processo de mecanização e inclusão de novas técnicas agrícolas, constituíram um dos principais fatores de expulsão nesta região.

Em pouco mais de vinte anos, o incremento no fluxo de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral foi de quase 690 mil pessoas, mais de 60% do incremento estadual, contra, aproximadamente, 442 mil nas Zonas ou Microrregiões do Interior.

Entre 1970 e 1991, o número de migrantes catarinenses nas Zonas ou Microrregiões do Litoral multiplicou 3,5 vezes, crescendo a uma taxa média anual de 6,2% a.a., ou seja, em média, a cada ano, cerca de 32,8 mil pessoas migraram para a região. Nas Zonas ou Microrregiões do Interior, o fluxo de migrantes catarinenses variou 2,7 vezes, a uma taxa média anual de crescimento de 4,9% a.a., ou seja, em média, pouco mais de 21 mil catarinenses deslocaram-se, anualmente.

Cabe salientar a existência de vários estudos que atribuem, aos reflexos da construção da BR-101, o crescimento das atividades econômicas dos municípios catarinenses contemplados com sua diretriz. Como uma economia em expansão, o bom desempenho apresentado por esses municípios demanda mais investimentos, novos empregos são ofertados, maiores salários são pagos, aumentam os lucros dos empresários, cresce a renda nacional e “*per capita*”, e ampliam-se os gastos públicos, elevando-se a qualidade de vida da população nas Zonas ou Microrregiões do Litoral.

Há, nesse sentido, fortes evidências de que os fluxos migrantes catarinenses direcionaram-se para as Zonas ou Microrregiões do Litoral em busca de empregos e diferenciais de salários nas áreas, direta e indiretamente, afetadas pela rodovia BR-101.

Entretanto, não se deve atribuir somente à construção dessa rodovia, o grande número de migrantes catarinenses no litoral do Estado. É inegável a importância das transformações ocorridas nas regiões de origem, em especial nas zonas agrícolas, por decorrência dos fatores de expulsão, bem como dos Planos de Governo e os esforços empreendidos por diversas associações corporativas no desenvolvimento econômico de Santa Catarina, fatores responsáveis pela nova dinâmica populacional das regiões beneficiadas.

A evolução do transporte rodoviário foi apenas uma das alavancas desse crescimento, e a construção da BR-101, um dos caminhos encontrados para levar os ganhos sociais às diversas regiões do Estado e do País.

A esse respeito, sugere-se que os próximos estudos, nessa linha de pesquisa, analisem o produto interno bruto das Zonas ou Microrregiões do Litoral e a sua participação na renda nacional entre os anos de 1960 e 1980, comparando-o com o das Zonas ou Microrregiões do Interior, a fim de se mensurar o nível de atividade econômica em cada uma dessas regiões e se esses podem ser percebidos como reflexo da rodovia BR-101. Complementando, outra proposta seria fazer um exame específico na economia das regiões não metropolitanas das Zonas ou Microrregiões do Litoral, para verificar se a construção da BR-101 expandiu a atividade econômica em rede, entre os municípios que se beneficiaram diretamente com essa obra e aqueles que não receberam infra-estrutura semelhante.

## 7 REFERÊNCIAS

ABREU, R. de C. **Crescimento sócio-econômico da região sul de Santa Catarina e sua relação com a construção da BR-101**. 2006. 52 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

ARAÚJO JÚNIOR, I. T.; RAMOS, F. S. **O impacto do investimento em infra-estrutura sobre o crescimento econômico e a pobreza no Brasil: uma abordagem de equilíbrio geral computável**. Disponível em: <[www.bnb.gov.br/content/aplicacao/Eventos/forumbnb2006/docs/o\\_impacto\\_do\\_investimeto.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/Eventos/forumbnb2006/docs/o_impacto_do_investimeto.pdf)>. Acesso em: 9 jul. 2007.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL. **MPF/SC quer recuperar trecho norte da BR-101: ação aponta diversas falhas na duplicação da rodovia federal**. Florianópolis: ASCOM, 2007. Disponível em: <[www.prsc.mpf.gov.br/noticias/Releases/2007/151007\\_br101\\_jlle.htm](http://www.prsc.mpf.gov.br/noticias/Releases/2007/151007_br101_jlle.htm)>. Acesso em: 2 fev. 2008.

BR-101 a caminho da duplicação. **Revista do Confea**, Brasília, n. 11, jul./ago./set. 2002. Disponível em: <[http://www.confea.org.br/revista/materias/edicao\\_11/materia\\_03/materia.asp](http://www.confea.org.br/revista/materias/edicao_11/materia_03/materia.asp)>. Acesso em: 2 fev. 2008.

BRAGA, F. G. Migração interna e urbanização no Brasil contemporâneo: um estudo da rede de localidades centrais do Brasil (1980/2000). In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15., 2006, Caxambu. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro: ABEP, 2006. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006\\_573.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_573.pdf)>. Acesso em: 8 dez. 2007.

BRASIL. Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964. Aprova o Plano Nacional de Viação (PNV). **DOFC**, Brasília, DF, 31 dez. 1964. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/1950-1969/L4592.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L4592.htm)>. Acesso em: 31 jan. 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Descrição das rodovias federais: BR-101. In: \_\_\_\_\_. Ministério dos Transportes. 16º Distrito Rodoviário Federal em Santa Catarina. **Histórico das rodovias federais em Santa Catarina**. Florianópolis, [199\_]. p. 29-70.

BRASIL. Lei nº 10.292, de 27 de setembro de 2001. Denomina "Rodovia Governador Mário Covas" a BR-101. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 28 set. 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10292.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10292.htm)>. Acesso em: 31 jan. 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Mapa rodoviário Santa Catarina**, Brasília, DF, 2002. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/mapas>>. Acesso em: 30 jan. 2008.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Rodovias longitudinais**, Brasília, DF, 2008. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/rodoviasfederais/longitudinais>>. Acesso em: 31 jan. 2008.

CHANDRA, A.; THOMPSON, E. Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system. **Regional science and urban economics**, Lexington, p. 457-490, march, 2000.

COSTA, V. L. B. **Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101: análise da década de 60 à 80**. 2003. 60 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

DIAS, L. M. M. de V. **Caracterização e análise dos efeitos de segregação de comunidades, decorrentes da duplicação de rodovias: estudo de caso da BR 101: região metropolitana de Florianópolis**. 2004. 91 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

GEVAERD, G. da S. **O crescimento econômico do município de Lages no período de 1960 a 1980**. 2004. 73 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

GOULARTI FILHO, A. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed. rev. Florianópolis: EdUFSC, 2007. 473 p.

GRACIANO, M. L. **Transporte, integração e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação, 1971. 104 p.

IBGE. **Atlas geográfico de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. s. 2, publ. 2.

IBGE. **Brasil em números**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993. v. 2, 109 p. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/brasilnumeros/Brasil\\_numeros\\_v2\\_1993.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/brasilnumeros/Brasil_numeros_v2_1993.pdf)>. Acesso em: 20 nov. 2007.

IBGE. **Censo demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. 354 p. (Série Nacional, v. 1).

IBGE. **Censo demográfico de 1960**: Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1962. 177 p. (Recenseamento geral do Brasil, 7. Série Nacional, v. 1).

IBGE. **Censo demográfico de 1960**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1962(a). 178 p. (Recenseamento geral do Brasil, 7. Série Regional, v. 1, t. 15, 1ª parte).

IBGE. **Censo demográfico de 1960**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1962(b). 168 p. (Recenseamento geral do Brasil, 7. Série Regional, v. 1, t. 15, 2ª parte).

IBGE. **Censo demográfico 1991**: migração: resultados da amostra: Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1991(a). n. 1, 367 p.

IBGE. **Censo demográfico 1991**: migração: resultados da amostra: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1991(b). n. 23, 329 p.

IBGE. **Censo demográfico 1991**: resultados do universo relativos às características da população e dos domicílios: Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1991(c). n. 1, 209 p.

IBGE. **Censo demográfico 1991**: resultados do universo relativos às características da população e dos domicílios: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1991(d). n. 23, 363 p.

IBGE. **Censo demográfico**: Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1971(a). 331 p. (Recenseamento geral 1970, 8. Série Nacional, v. 1).

IBGE. **Censo demográfico**: dados gerais: migração: instrução: fecundidade: mortalidade: Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1983. 267 p. (Recenseamento geral do Brasil 1980, 9. v. 1, t. 4, n. 1).

IBGE. **Censo demográfico**: dados gerais: migração: instrução: fecundidade: mortalidade: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1982. 427 p. (Recenseamento geral do Brasil 1980, 9. v. 1, t. 4, n. 21).

IBGE. **Censo demográfico**: Estado de Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1955. 131 p. (Recenseamento geral do Brasil 1950, 6. Série Regional, v. 27, t. 1).

IBGE. **Censo demográfico**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, 1971(b). 642 p. (Recenseamento geral 1970, 8. Série Regional, v. 1, t. 20).

IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. 636 p. Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/visualiza\\_colecao\\_digital.php?titulo=Estatísticas%20históricas%20do%20Brasil:%20séries%20econômicas,%20demográficas%20e%20sociais%20de%201550a%201988&link=Serie\\_Est\\_Retro\\_v3](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Estatísticas%20históricas%20do%20Brasil:%20séries%20econômicas,%20demográficas%20e%20sociais%20de%201550a%201988&link=Serie_Est_Retro_v3)>. Acesso em: 20 nov. 2007.

LEE, E. S. Uma teoria sobre a migração. Tradução de Hélio A. de Moura. Título original: A theory on migration. In: MOURA, H. A. de. (Org.). **Migração interna**: textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980. t. 1, p. 89-114.

LINS, H. N. O alvorecer de um novo século. In: SANTOS, S. C. dos. (Org.). **Santa Catarina no século XX**: ensaios e memória fotográfica. Florianópolis: EdUFSC, 2000. 248 p.

LONGHI, K. C. **Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR-101 no período de 1960 a 1980**. 2003. 81 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

MEURER, T. C. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico dos municípios de Palhoça e São José no período de 1960 a 1980**. 2004. 74 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

NUNES, M. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico do município de Criciúma no período de 1960 a 1980**. 2006. 60 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

PEIXOTO, J. B. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977. 332 p. (Coleção General Benício, v. 147, publ. 467).

REPHANN, T. J.; ISSERMAN, A. New highways as economic development tools: an evaluation using quasi-experimental matching methods. **Regional science and urban economics**, Lexington, p. 723-751, 1994.

RESENDE, E. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. Munique: [s.n.], 1973. 149 p.

RODOLFO, F. **Agricultura familiar e migrações na microrregião do Tabuleiro – SC (1980-2000)**. 2003. 118 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

SANDIN, B. **O desenvolvimento econômico de Videira em comparação com o litoral de Santa Catarina entre 1960 a 1980.** 2004. 54 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

SANSON, J. R. O estado e a concentração urbana. **Textos de Economia**, v. 9, p. 9-30, 2006.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento. Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos. **Atlas escolar de Santa Catarina.** Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1991. 96 p.

SANTANGELO, T. **Análise dos procedimentos ambientais na duplicação da BR-101, trecho divisa PR/SC – entroncamento BR-280.** 2003. 135 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

SANTOS, C. A. F. Entrevista concedida pelo Engenheiro Supervisor da Área de Estudos, Projetos e Meio Ambiente do DNIT/SC, Florianópolis. Florianópolis, 7 fev. 2008.

SCHMITZ, D. C. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico de Jaraguá do Sul.** 2005. 50 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

SINGER, P. **Economia política da urbanização.** 14 ed. São Paulo: Contexto, 1998. 155 p.

SJAASTAD, L. A. Os custos e os retornos da migração. Tradução de Hélio A. de Moura. Título original: The coast and returns of human migration. In: MOURA, H. A. de. (Org.). **Migração interna:** textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980. t. 1, p. 115-143.

TODARO, M. P. A migração da mão-de-obra e o desemprego urbano em países subdesenvolvidos. Tradução de Hélio A. de Moura. Título original: A model of labor migration in less developed countries. In: MOURA, H. A. de. (Org.). **Migração interna:** textos selecionados. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 1980. t. 1, p. 145-171.

TODARO, M. P. Migração rural-urbana: teoria e política. In: \_\_\_\_\_. **Introdução à economia:** uma visão para o terceiro mundo. Rio de Janeiro: Campos, 1981. p. 319-334.

VALGAS, A. **Desenvolvimento em Santa Catarina e sua relação com a construção da BR-101.** 2001. 36 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

VASQUES, S. **A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville.** 2002. 56 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Economia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

WANG, E. C. Public infrastructure and economic growth: a new approach applied to East Asian economics. **Journal of policy modeling**, Taiwan, p. 457-490, 2002.