



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Diego da Luz Rocha

A Formação da Rede Urbana no Vale do Rio do Peixe em Santa Catarina

Florianópolis

2024

Diego da Luz Rocha

A Formação da Rede Urbana no Vale do Rio do Peixe em Santa Catarina

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia, na Área de Concentração de Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientador: Prof. Dr. Nazareno José de Campos

Florianópolis

2024

Ficha catalográfica gerada por meio de sistema automatizado gerenciado pela BU/UFSC. Dados inseridos pelo próprio autor

Rocha, Diego da Luz

A formação da rede urbana no Vale do Rio do Peixe em Santa Catarina / Diego da Luz Rocha ; orientador, Nazareno José de Campos, 2024.

210 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2024.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Rede Urbana . 3. Vale do Rio do Peixe . 4. Santa Catarina . 5. Hierarquia Urbana . I. Campos, Nazareno José de . II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Diego da Luz Rocha

A Formação da Rede Urbana no Vale do Rio do Peixe em Santa Catarina

O presente trabalho em nível de doutorado foi avaliado e aprovado em 22 de março de 2024, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof.(a) Dr.(a) Rosa Moura
Universidade de São Paulo – USP

Prof. Dr. Fernando Campos Mesquita
Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão, julgado adequado para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Insira neste espaço a
assinatura digital

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Insira neste espaço a
assinatura digital

Prof. Dr. Nazareno José de Campos
Orientador

Florianópolis-SC, 2024.

À minha companheira, às minhas filhas, ao meu pai e à minha mãe.

AGRADECIMENTOS

Dedico este trabalho a Deus e depois à minha esposa que sempre ouviu minhas ideias e em todo tempo contribuiu com as discussões. Dedico ao meu orientador que me apresentou um olhar diferente sobre o tema. Enfim, a meus pais que, mesmo de longe, deram-me total apoio.

Só se pode alcançar um grande êxito quando nos mantemos fiéis a nós
mesmos. (NIETZSCHE, Friedrich)

RESUMO

Ao estudar a região do Vale do Rio do Peixe, que passa por transformações naturais e sociais desde a década de 1910, foi possível compreender as diversas relações econômicas, políticas, históricas e sociais do processo de formação de rede e hierarquia urbana atual. Para tanto, o ponto inicial da pesquisa consiste em analisar a ocupação originária da região, perpassando os povos nativos, a chegada dos migrantes de origem europeia na segunda década do século XX, bem como a intensa inserção do capital estrangeiro direcionado para terminar a ferrovia EFSPRG no trecho catarinense. Estes elementos históricos contribuíram para a pesquisa no sentido de delimitar os fatores importantes na formação da atual região. Igualmente para entender a estrutura econômica que vem de muitos anos atrás. Esses elementos socioeconômicos influenciaram diretamente na formação de pequenas vilas que logo se tornaram centros urbanos (arranjo populacional Joaçaba/Herval d'Oeste, Concórdia, Caçador e Videira) e se articulavam entre si à medida que cresciam em número de população. A compreensão dessa recente rede urbana regional e mais tarde sua interação com a rede urbana nacional foi o condutor da pesquisa para entender suas principais atividades econômicas no Vale do Rio do Peixe e sua ligação com o mercado interno e externo. Nesse sentido, o objetivo da pesquisa consiste em compreender a formação da rede urbana regional e suas interações com o estado catarinense e com o território nacional.

Palavras-chave: Vale do rio do Peixe; rede urbana; hierarquia urbana.

ABSTRACT

By studying the Rio do Peixe Valley region, which has been undergoing natural and social transformations since the 1910s, it has been possible to understand the various economic, political, historical and social relationships in the process of forming the current urban network and hierarchy. To this end, the starting point of the research is to analyze the initial occupation of the region, going through the native peoples and the arrival of migrants of European origin in the second decade of the 20th century, as well as the intense insertion of foreign capital directed towards completing the EFSPRG railroad on the Santa Catarina stretch. These historical elements contributed to the research in the sense of delimiting the important factors in the formation of the current region, as well as understanding the economic structure that goes back many years. These socio-economic elements had a direct influence on the formation of small towns that soon became urban centers (Joaçaba/Herval d'Oeste, Concórdia, Caçador and Videira), which were linked to each other as they grew in population. Understanding this recent regional urban network and, later, its interaction with the national urban network, is what led the research to understand its main economic activities in the Rio do Peixe Valley and its links with the domestic and foreign markets. In this sense, the aim of the research was to understand the formation of the regional urban network and its interactions with the state of Santa Catarina and the national territory.

Keywords: Vale do Rio do Peixe; urban network; urban hierarchy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Santa Catarina: zona de influência das cidades	26
Figura 2 - Transporte de tropas com destino às feiras no início do século XX	40
Figura 3 - Território Contestado entre Paraná (1855) e Santa Catarina – 1854	43
Figura 4 - Distribuição da erva-mate no Sul do Brasil – 1900	46
Figura 5 - Assinatura do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina – 1916	49
Figura 6 - Migração das fazendas em direção às matas (início do século XX)	54
Figura 7 - Região da Guerra do Contestado e EFSPRG	56
Figura 8 - Trabalhadores da Southern Brazil Lumber and Colonization Company sobre os vagões de madeira serrada – 1910	58
Figura 9 - Acampamento central da companhia EFSPRG em 1909, na localidade de Calmon/SC	59
Figura 10 - Pátio da serraria Lumber em Três Barras/SC – 1914	63
Figura 11 - Residência e ponte construídas como suporte à colonização nos anos 1920	67
Figura 12 - Principais correntes migratórias de colonização em Santa Catarina	75
Figura 13 - Ponte sobre o rio Caçador – 1904	79
Figura 14 - Vila de Vitória, em Caçador – 1923	82
Figura 15 - Divisão Político-Administrativa de Santa Catarina – 1917	154
Figura 16 - Divisão Político-administrativa de Santa Catarina – 1946	157

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Companhias colonizadoras do Oeste catarinense e sua área de atuação	76
Quadro 2 -Evolução das classes de centros e do número de municípios na região de influência das principais centralidades – 1966 a 2018	121
Quadro 3 - População Urbana e Taxa de Urbanização das cidades-polo no Vale do Rio do Peixe 1940/2022.....	130
Quadro 4 - População e porcentagem de crescimento entre 2000/2022	134
Quadro 5 - Participação das atividades econômicas em Concórdia, Videira, Joaçaba e Caçador – 2020	135
Quadro 6 - Participação por setor econômico nas exportações em Concórdia SC – 2022.....	138
Quadro 7 - Participação por setor econômico nas exportações em Videira – 2022	140
Quadro 8 - Participação por setor econômico nas exportações em Joaçaba – 2022	142
Quadro 9 - Participação por setor econômico nas exportações em Caçador – 2022	143
Quadro 10 - Valor adicionado Fiscal (VAF) em 2021	150
Quadro 11 - Número de empresas estabelecidas em Concórdia, Caçador, Joaçaba e Videira, Atividades Econômicas – classificação CNAE – versão 2.0 em 2021	152
Quadro 12 - Municípios da região do Vale do Rio do Peixe e desmembramento ...	155

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Zonas Fisiográficas do IBGE	25
Mapa 2 - Microrregiões Homogêneas em Santa Catarina – 1968	27
Mapa 3 - Meso e Microrregiões Geográficas de Santa Catarina em 2001	28
Mapa 4 - Localização dos municípios do Vale do Peixe.....	29
Mapa 5 - Vegetação original do estado de Santa Catarina – 1960	37
Mapa 6 - Caminhos de tropas e rotas em Santa Catarina	38
Mapa 7 - Estrutura urbana no Vale do Rio do Peixe – 1970	105
Mapa 8 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 1966.....	108
Mapa 9 - Região de Influência das Cidades no vale do Rio do Peixe – 1978	112
Mapa 10 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 1993.....	115
Mapa 11 - Região de Influência das Cidades no vale do rio do Peixe – 2007	124
Mapa 12 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 2018.....	126
Mapa 13 - Principais países importadores em 2022	140
Mapa 14 - Principais atividades econômicas em Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira em 2023.....	146
Mapa 15 - Interações espaciais na região do vale do rio do Peixe para as principais cidades-polo – 2018	173
Mapa 16 - Regiões Imediatas e Intermediárias de Santa Catarina – 2018.....	175
Mapa 17 - Interações espaciais do município de Concórdia – 2018	176
Mapa 18 - Interações espaciais do município de Videira – 2018.....	178
Mapa 19 - Interações espaciais do município de Joaçaba – 2018	180
Mapa 20 - Interações espaciais do município de Caçador – 2018	182
Mapa 21 - Interações espaciais do vale do rio do Peixe com o território nacional - 2018.....	184

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Produção agrícola comercializada pelos núcleos urbanos – 1916	80
Gráfico 2 - Produção pecuária comercializada pelos núcleos urbanos do Vale do Rio do Peixe	81
Gráfico 3 - Municípios polarizados pelas principais cidades-polo do Rio do Peixe em relação a Chapecó entre 1960-2018.....	127
Gráfico 4 - Exportação de Caçador, Concórdia, Joaçaba e Videira em 2022.....	144
Gráfico 5 - Total de serviços e de estabelecimentos de saúde em 2023	164
Gráfico 6 - Número de agências bancárias e postos de atendimento – 2023	165
Gráfico 7 - Unidades escolares em 2022.....	167

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMARP – Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe
AMAUC – Associação dos Municípios do Alto Uruguai Catarinense
AMMOC – Associação dos Municípios do Meio-Oeste Catarinense
AMPLASC – Associação dos Municípios do Planalto Sul de Santa Catarina
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNES – Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde
COMEX – Comércio Exterior
EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande
FEBRABAN – Federação Brasileira de Bancos
FIESC – Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IFC – Instituto Federal Catarinense
IFSC – Instituto Federal de Santa Catarina
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PIB – Produto Interno Bruto
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
REGIC – Regiões de Influência das Cidades
SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
STF – Supremo Tribunal Federal
SUDESUL – Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul
VAB – Valor Adicionado Bruto
VAF – Valor Adicionado Fiscal

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – O VALE DO RIO DO PEIXE	25
1.1 A FORMAÇÃO DA REGIÃO DO VALE DO RIO DO PEIXE CONSIDERAÇÕES INICIAIS	29
1.1.1 Base natural, econômica e sociocultural para pensar o Vale	35
1.1.2 A Estrada de Ferro influenciando no processo econômico e urbano	49
1.2 DINÂMICA URBANA NO VALE DO RIO DO PEIXE	70
1.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	87
CAPÍTULO 2 – COMPLEXIDADE URBANA DO VALE DO RIO DO PEIXE CONFIGURA A FORMAÇÃO DE UMA REDE?.....	89
2.1. CONCEITUAÇÃO DE REDE URBANA.....	89
2.2. PRINCIPAIS CENTROS URBANOS REGIONAIS E HIERARQUIA URBANA.....	96
2.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	119
CAPÍTULO 3 – A DINÂMICA RECENTE DA REDE URBANA DO VALE DO RIO DO PEIXE	121
3.1 PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS NAS CIDADES-POLO	131
3.2 A INFLUÊNCIA DAS CIDADES-POLO NO DINAMISMO ECONÔMICO REGIONAL NO SÉCULO XXI	153
3.3 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS ATUAIS DO VALE DO RIO DO PEIXE COM O TERRITÓRIO NACIONAL	170
3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO	185
CONCLUSÃO.....	188
REFERÊNCIAS	199

INTRODUÇÃO

Para compreender de qual região a pesquisa irá discorrer, faz-se necessário descrevê-la de maneira sucinta. Com a forte presença de indígenas, o Vale do Rio do Peixe, como todo o grande Oeste catarinense, enfrentou episódios de disputas territoriais, seja a partir da ocupação portuguesa, seja entre São Paulo e Paraná, mais tarde com a Argentina e, para finalizar, entre Santa Catarina e Paraná. Diante desse processo de disputas por território, outras questões entravam em cena: o estudo do traçado da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande em Santa Catarina, a Guerra do Contestado, a migração de descendentes de origens europeia (que fortaleceu após a Guerra do Contestado em 1916), entre outras. Após a Guerra, o governo catarinense concedeu o direito de exploração e a venda das terras à *Holding Brazil Railway Company*, liderada pelo empresário norte-americano Percival Farquhar.

Nesta pesquisa, buscou-se responder a uma questão que norteou este trabalho: como a região do Vale do Rio do Peixe interagiu com outras regiões do estado e do país entre os anos de 1940 a 2020, procurando entender quais caminhos a levaram ao estágio socioeconômico atual. Para fundamentar esta questão, alguns pontos foram levados como a base socioeconômica e as análises de dados do IBGE, sobretudo das Regiões de Influência das Cidades – REGIC.

A região do Vale do Rio do Peixe, ao longo do século XX, passou por diversas transformações socioambientais e econômicas até se configurar na atual formação. Por isso, ao longo desse processo, constitui-se de objeto de estudos de muitas áreas da ciência, como a Geografia, a História, a Engenharia, a Antropologia, entre outras, no intuito de compreender o passado e o presente da região.

Tão importante se fazem os estudos anteriores que a atual pesquisa buscou diversas referências bibliográficas já existentes as quais pudessem contribuir no seu entendimento. Cada elemento importante na construção dela teve um respaldo naquilo que havia nas bibliotecas da região em questão. Logo, o uso dos materiais em acervos históricos, mapas em bibliotecas

públicas, casa da cultura e outros ambientes foram essenciais para o andamento do estudo.

Assim, o que despertou interesse de pesquisar a região, no sentido de compreender a dinâmica histórico-social e a formação da rede urbana regional, foi o fato de residir no vale do Peixe há quase uma década. O estudo das cidades da região já faz parte da trajetória acadêmica do pesquisador, que dissertou sobre a cidade de Videira e dos impactos econômicos sofridos pelo município depois da criação da BRF. A empresa uniu duas grandes agroindústrias brasileiras, Sadia e Perdigão, a última, sediada em Videira. O conhecimento da região também foi estimulado ao longo dos anos na academia, nas inúmeras viagens de campo realizadas durante a graduação em Geografia na Universidade Estadual de Londrina, cujo destino final era a região do Contestado. Mas, do estudo de campo à vivência, há uma distância. Ao longo dos primeiros anos de residência na região, chamou a atenção a existência de cidades muito pequenas, com pouca infraestrutura, bastante dependentes umas das outras e de cidades maiores como Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira. Além disso, não foi possível encontrar, ao longo da pesquisa, um estudo completo sobre a rede urbana de todo Vale do Rio do Peixe, capaz de contemplar os pequenos municípios, sobretudo aqueles que surgiram entre as décadas de 1960 e 1990.

Também se considerou como justificativa para a escolha do tema da pesquisa o fato de a região estar vinculada a várias disputas territoriais com a Argentina e depois com o Paraná. O escopo foi compreender o surgimento dos principais municípios bem como suas relações com os menores e para além do Vale em questão. Não obstante, busca-se, igualmente, identificar as razões que justifiquem a redução do Vale do Rio do Peixe em termos de importância político-administrativa.

Nesse sentido, convém destacar que a pesquisa analisou as transformações na hierarquia regional ao longo dos séculos XX e as duas primeiras décadas do século XXI para visualizar as mudanças ocorridas em termos da rede urbana e da hierarquia regional como meio de cotejar com a atual regionalização elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2020)

Ao estudar a configuração da rede urbana catarinense, poder-se-ia partir de elementos como a ocupação da orla marítima, sua população, a divisão em classes, expressividade da população do Brasil, da produção e suas variações, mercados, etc. Na busca de um estudo histórico-geográfico, o resultado ao pesquisador seria, nas palavras de Marx (2008, p. 14) “uma representação caótica do todo”, em que os termos do texto seriam vazios de significado, pois partiriam do concreto para o abstrato. Em concordância com Marx, busca-se traçar um caminho oposto, em que o concreto aparece como uma síntese, resultado e não como ponto de partida.

Desse modo, busca-se em Santos (1996, p. 71) o espaço como “um conjunto de objetos e relações que se realizam sobre estes objetos”, como meios que ajudam a concretizar reações uma vez que o “espaço é o resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediado pelos objetos naturais e artificiais”. Objetos que, para Santos (2013), são fabricados pelos seres humanos e utilizados, ao mesmo tempo, como meio de ação “cujo valor vem da eficácia, de sua contribuição para a produtividade da ação econômica e das outras ações” (Santos, 2013, p. 86). E é da ação, fruto da relação entre homens e meio, e das técnicas – agrícolas, industriais, culturais, políticas, transportes, como dados explicativos do espaço resultantes do modo e da relação de produção – que cada sociedade desenvolve suas particularidades, utilizando recursos naturais para sobrevivência e permanência.

Para Marx, de início, o indivíduo produtor aparece no espaço de modo muito natural, com família e tribo, antes de ser representado em diferentes formas de comunidades resultantes ora do antagonismo, ora da fusão de diferentes povos que interagem entre si ao longo dos anos. Apenas no século XVIII, na sociedade burguesa, “as diversas formas do conjunto social passaram a apresentar-se ao indivíduo como simples meio de realizar seus fins privados” (Marx, 2008, p. 4), em uma época na qual as relações sociais alcançaram expressiva transformação a partir da sobreposição e evolução de diferentes estágios da produção. Isso significa dizer que para que o burguês europeu do século XVIII usufruísse e produzisse, em certa medida, de determinado estado de produção e desenvolvimento social, foi necessário que seu povo passasse

por diferentes fases antes de atingir determinada época histórica da qual se fala.

Em termos teóricos, a reflexão também é válida para a análise da realidade latino-americana, pois “não há produção possível sem trabalho passado, acumulado” (Marx, 2008, p. 5). Segundo Santos (2012), a ação de uma sociedade em um território é condicionada pelo modo de produção dominante na escala do sistema internacional, pelo sistema político responsável pelo impacto do modo de produção e ainda pelo impacto dos modos de produção e momentos precedentes vistos no momento analisado. Nesse sentido, Rangel (1957) defende que a pequena produção de mercadorias e a produção natural estão articuladas e engrenadas com a produção capitalista nacional e mundial, de modo que as pequenas unidades produtivas operam como um componente importante dentro de uma enorme engrenagem mundial.

Para o referido autor, o mercado nacional se formou a partir de um capital mercantil capaz de alterar a estrutura da economia brasileira, cujo mercado interno foi definido com a criação de indústrias e de um comércio interno moldado ao capital mercantil que, paulatinamente, deixou de servir às relações com países estrangeiros e olhou para si, tornando possível uma crescente divisão interna do trabalho. Geiger (1963), por sua vez, indica que o século XIX foi palco de transformações econômicas de grande influência na rede urbana brasileira, já que: 1) a abertura dos portos marcou a entrada do país na esfera da dependência direta das potências industriais; 2) a abolição do tráfico de escravizados resultou na libertação de capitais para inversões em negócios relacionados ao progresso urbano; e 3) a ativação do mercado de trabalho. Assim, “em 1850, o Brasil dá os primeiros passos no sentido de sua modernização, iniciando uma fase de instalação de indústrias, de introdução de ferrovias, do telégrafo e de constituição de empresas de navegação” (Geiger, 1963, p. 79).

Em meio às mudanças em escala global e nacional, as redes de produção catarinense passaram a integrar economicamente algumas regiões para além dos núcleos urbanos vicentistas, açorianos e madeirenses do litoral (cujo início data do século XVII) e das ocupações paulistas no planalto (século

XVIII). As regiões, que existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais criadores de coesão, tornam-se o fundamento da existência e da definição de subespaços (Santos, 2013) que não raro se constituem como espaços de disputa. Em Santa Catarina, disputas territoriais entre o Brasil e a Argentina (Questão de Palmas) versaram sobre uma grande área que abrangia todo o Oeste e Vale do Rio do Peixe, região rica em ervais e madeiras, produtos de grande interesse para ambos diante da possibilidade de produção do objeto, modo e impulso de consumo, nas abstrações indicadas por Marx (2008).

Essa disputa territorial tem raízes econômicas refletidas nas formas de uso da terra. Enquanto a Argentina lutava politicamente pela oportunidade de anexar o território sob o interesse da exploração dos ervais, outras forças também entraram em cena: o capitalismo estadunidense que buscava a expansão econômica por meio de obras de infraestrutura em aliança com o Estado brasileiro despossuído de capital suficiente para investir em infraestrutura. Como forma de ocupar o território e coibir incursões argentinas, coube ao governo brasileiro a instalação de igrejas e escolas, pontos de recolhimento de impostos e outras estruturas, como colônias militares, para demonstrar a ocupação deste “vazio demográfico” (Piazza, 1982)

Em síntese, pois o assunto será discutido com mais afinco ao longo desta pesquisa, a disputa com a Argentina foi resolvida em 1895 sem que isso significasse a efetiva posse catarinense do território. O Oeste catarinense era fruto de outras questões de limites com São Paulo e, posteriormente, com o estado do Paraná, que defendia a possibilidade de seu território puder ir além das margens do rio Iguaçu. A área em litígio, reconhecida como contestada, foi alvo de investimentos estrangeiros; unidos na figura da Brazil Railway Company, uma vez que, como dito, a elite nacional e regional não possuía capital suficiente para investir em infraestrutura. Com a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, cria-se uma “configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica e tende a uma negação da natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada” (Santos, 2006, p. 39).

Diante de tamanha obra técnica e de suas implicações, ao tempo do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina em 1916, que legitimou a posse territorial catarinense, houve aumento da população e a criação de novas formas de produção, adequadas ao público pretendido pelas companhias colonizadoras.

Para Miotto (2011), no sistema capitalista, em que opera a lógica da acumulação pautada na exploração do trabalho, minimização dos custos e maximização dos lucros, a rede urbana adquire características peculiares ligadas às necessidades locais da produção e circulação de mercadorias baseadas, quase que exclusivamente, na criação de condições de acumulação do capital, seja com destino ao exterior, seja em direção aos interesses econômicos regionais e à industrialização em curso.

Diante do exposto, a pesquisa tem seu recorte espacial delimitado pelo Vale do Rio do Peixe, área cortada longitudinalmente pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, cuja presença contribuiu substancialmente para modificar as relações de produção, distribuição, troca e consumo pré-existentes. Como recorte temporal, toma-se o século XX em diante, quando já está findada a questão territorial com a Argentina e, igualmente, a problemática do Contestado, modificando gradativamente a hierarquia urbana em escala regional, a partir da integração de sua produção com centros maiores, em especial do sudeste do país. Assim, verificar-se-á que produtos de destaque no final do século XIX e início do século XX (como a farinha de mandioca, arroz, banha, madeira, erva-mate, etc.) serão modificados e substituídos mediante as transformações que ocorrerão na região, cuja produção local adquire caráter mercantil, integrando-se ao mercado nacional e, por fim, atingindo o mercado internacional.

Nesse sentido, o objetivo geral da tese é analisar a formação da rede urbana da região do Vale do Rio do Peixe, apontando em qual momento e sob que circunstâncias se formaram os primeiros núcleos urbanos, bem como seu desenvolvimento econômico, integrando-se com outras regiões do estado e país, possibilitando o surgimento de uma rede urbana.

Estudos sobre Santa Catarina indicam que a rede urbana estadual é fruto de um projeto de desenvolvimento econômico que se baseou no incentivo

à imigração e migração para o estado. A construção de uma infraestrutura que pudesse interligar as regiões econômicas catarinenses sempre esteve na pauta do governo de Santa Catarina (mesmo que sua concretização seja questionável). Observa-se esse fato nas diversas estradas em operação desde o século XIX, legado dos caminhos tropeiros e indígenas, que ajudaram a traçar o plano rodoviário atual. A ferrovia teve participação no fortalecimento da rede urbana regional, já que, por ela, eram escoadas as mercadorias para os centros consumidores de São Paulo e Rio de Janeiro. Portanto, a colonização do Vale do Rio do Peixe se insere no projeto de formação e dinâmica econômica que, no transcorrer do século XX, possibilitará uma hierarquia urbana à medida que cidades polos de Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira vão emergindo e influenciando sobre cidades menores da região.

Compreender a gênese e a evolução da rede urbana no Vale do Rio do Peixe, procurando explicitar a formação socioespacial regional, bem como dialogar com os diversos momentos econômicos, nacionais e internacionais, com finalidade de elucidar o período em que a região se integra definitivamente à rede urbana estadual e nacional, é o que leva a presente pesquisa a analisar as inter-relações para além da divisão natural que a constitui.

A pesquisa permite visualizar os muitos questionamentos referentes aos processos históricos vivenciados pela rede urbana do Vale do Rio do Peixe até o presente e responder a eles. Tendo como base as cidades-polo, que exercem influência imediata nos municípios próximos conforme os estudos das Regiões de Influência das Cidades (REGIC)¹, busca-se verificar como se deu a formação da rede urbana no Vale do Rio do Peixe e como contribui para a questão central da pesquisa a partir da análise de bancos de dados do governo do estado e federal; análise dos transportes de mercadorias e de pessoas, para identificar as interações espaciais com diferentes regiões do país; uso de *software* para elaboração de mapas, bem como pesquisa nos acervos das bibliotecas dos municípios e universidades da região, além de acervos digitais do estado e do país.

¹Regiões de Influência das Cidades, é um estudo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que visa delimitar a hierarquia dos centros urbanos no Brasil, bem como, definir a região que estes principais centros influenciam.

Os objetivos específicos propostos na pesquisa: 1) analisar a formação socioeconômica da região; 2) averiguar a formação da rede urbana no Vale do rio do Peixe e 3) verificar a formação da rede e da hierarquia urbana fomentaram a divisão do trabalho em três capítulos que se conectam aos acontecimentos históricos na formação da região e avançam para evidenciar a rede urbana regional.

O primeiro capítulo tem como base o apontamento dos fatores responsáveis pela formação econômica e social da região em análise, com destaque à estrutura e à forma no espaço-tempo, bem como às combinações naturais, humanas e econômicas.

O segundo capítulo avança a partir da dúvida se existe uma rede urbana na área de estudo no recorte temporal do século XX, entre as décadas de 1940 e 2000. Em caso afirmativo, elucida-se o processo de desenvolvimento dos sistemas técnicos, infraestrutura presente nas principais cidades da região, para visualizar o destino dos principais investimentos do estado e, se possível, da União. Além disso, são analisadas as formas de interação espacial atuantes nos processos de centralização e polarização regional e inter-regional com base nos estudos das Regiões de Influência das cidades, dos anos 1972, 1987 e 2000, as quais darão suporte para melhor compreender a hierarquia urbana regional e delimitar quais cidades se destacam na rede urbana. Também se fez um levantamento de dados sobre as principais atividades industriais, do comércio e de serviços na tentativa de especificar em quais municípios há setores da economia mais complexos, bem como identificar a intensidade da divisão territorial do trabalho, sobretudo a partir de consultas nos bancos de dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Essas fontes de dados e trabalhos acadêmicos consultados ao longo do segundo capítulo colaboraram para agregar um arcabouço de informações necessárias que nortearam a compreensão do cenário econômico nacional, estadual e regional. Ao longo do século XX foi possível observar como as ações políticas tentaram fortalecer a indústria catarinense a partir de projetos pontuais, valendo-se de projeto de ocupação do Vale do Peixe e da presença

dos meios técnicos no processo de produção, circulação e consumo em municípios pontuais, capazes de drenar a produção regional. No conjunto de fatores nacionais que incentivaram estas ações, inclui-se a política de substituição de importações do final do século XIX e ao longo do XX, enquanto questões internacionais, como crise econômica, guerras mundiais entre outros também atuaram como forças de transformação social e econômica.

Adiante, no terceiro e último capítulo, procura-se compreender a dinâmica recente da rede urbana regional no século XXI, bem como os fluxos econômicos oriundos das interações espaciais identificadas na literatura regional. A base de dados socioeconômicos disponíveis em portais eletrônicos do governo estadual e nacional dará suporte para delimitar as cidades que mais exercem influência regional a partir das análises dos dados socioeconômicos como PIB, exportação, presença de empresas diversas, entre outros.

Ainda no terceiro capítulo, buscou-se delimitar a hierarquia, as interações espaciais e a importância da rede urbana do Vale do Peixe no cenário econômico estadual e nacional. Este capítulo tem por finalidade explicitar as atividades econômicas da região com destaque para as principais cidades-polo e como elas influenciam o dinamismo econômico regional no século XXI, para assim apontar as interações espaciais intra e inter-regionais.

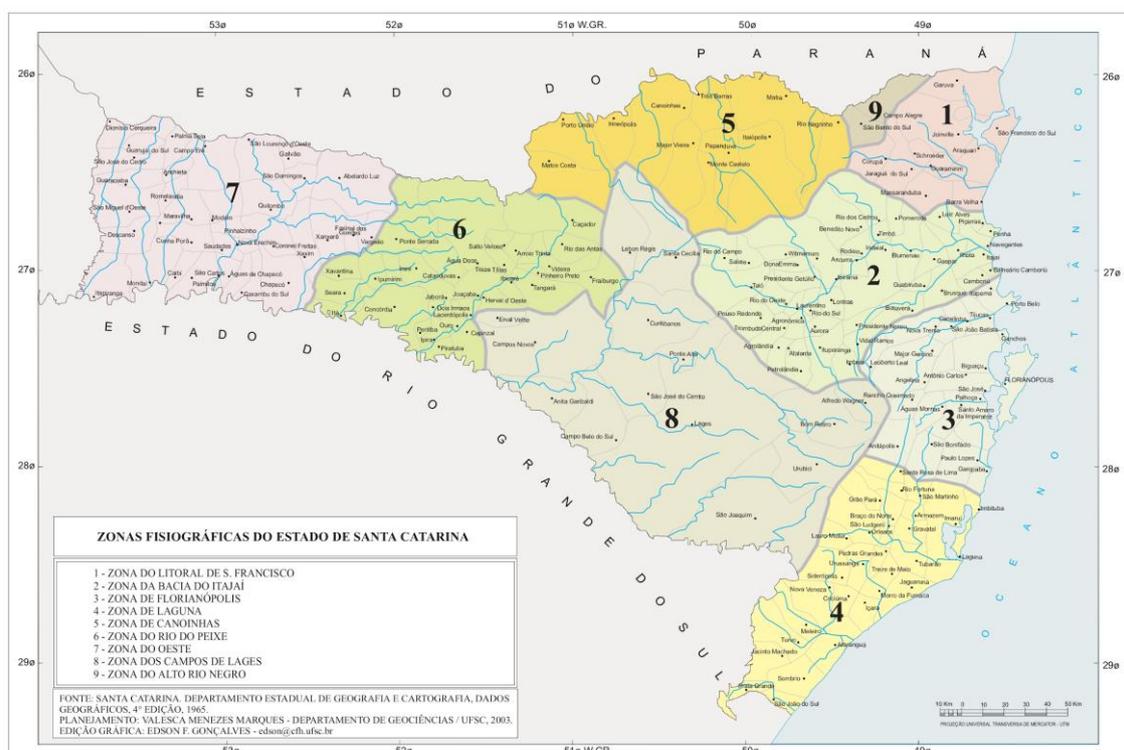
Portanto, entender o processo histórico-geográfico da região do Vale do Rio do Peixe que influíram na formação da rede urbana é ir na direção de uma conclusão de como esta região participa do mercado nacional e internacional mediante a lógica capitalista. Assim, torna-se importante classificar a hierarquia urbana regional em relação ao contexto estadual e nacional.

CAPÍTULO 1 – O VALE DO RIO DO PEIXE

A análise de uma região é de grande importância para a Geografia, pois permite compreender os processos histórico-sociais e econômicos, visando ao entendimento das transformações e da sua dinâmica regional.

Antes de prosseguir com a discussão, é sobretudo importante elaborar uma análise das mudanças por que a região do Vale do Rio do Peixe passou ao longo do século XX e que influíram na regionalização atual. No mapa 1, vê-se a representação de uma regionalização do estado catarinense em zonas fisiográficas, que dizem respeito à divisão do território, levando em consideração as questões econômicas bem como as relações regionais ao redor de um centro urbano. Estes centros serviam como base para planos governamentais, em uma lógica que se expande também para toda região de influência (BRASIL, 1938). Em Santa Catarina, havia oito regiões fisiográficas e uma delas era o Vale do rio do Peixe, ocorrendo uma centralidade distribuída entre Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira (Marcon, 2009).

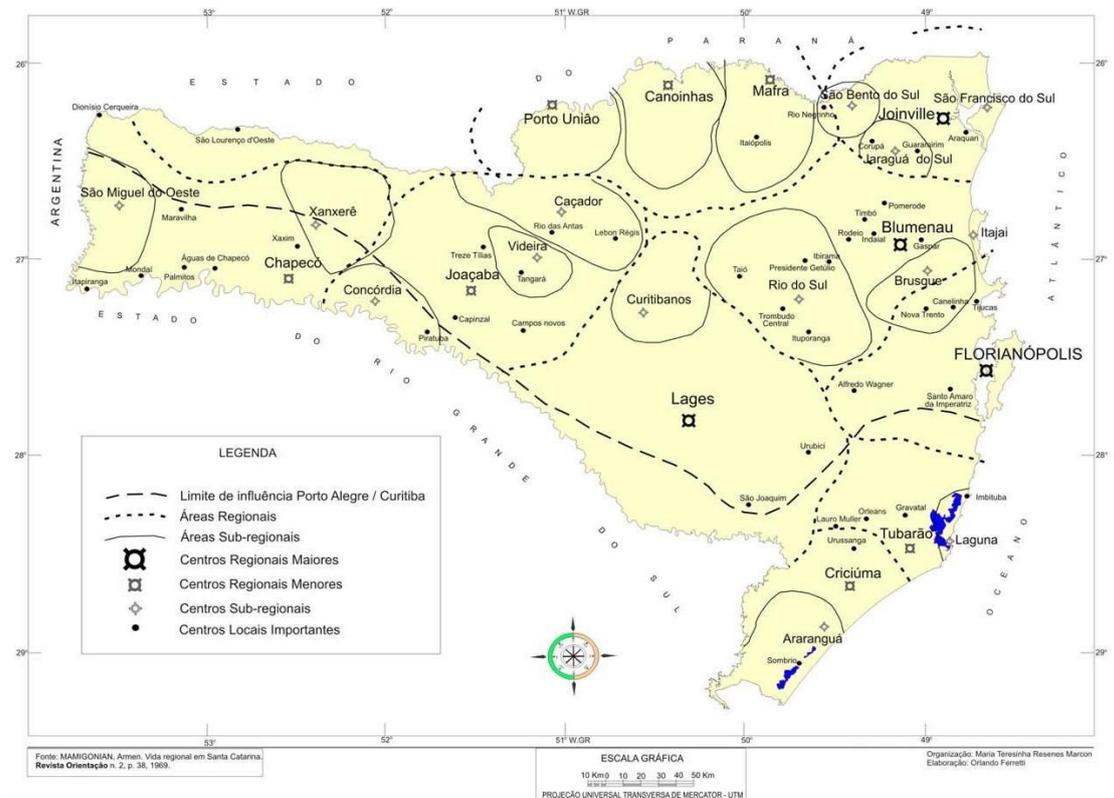
Mapa 1 - Zonas Fisiográficas do IBGE



Fonte: ESTADO DE SANTA CATARINA, Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. 4 ed. Florianópolis: DECG, 1965. Organizado por: Marques (2003, p. 34).

Em 1969, o professor Armen Mamigonian publicou o estudo “Vida Regional em Santa Catarina”, que aborda o grau de independência apresentado pelas regiões do estado. Igualmente demonstra a articulação que tinham com cidades como Curitiba e Porto Alegre em relação ao consumo de bens e serviços. Mas, como será demonstrado ao longo da pesquisa, em relação ao escoamento de mercadoria, o estado de São Paulo foi sempre um dos principais destinos. Na figura 1, é possível ver o mapa produzido pelo autor.

Figura 1 - Santa Catarina: zona de influência das cidades



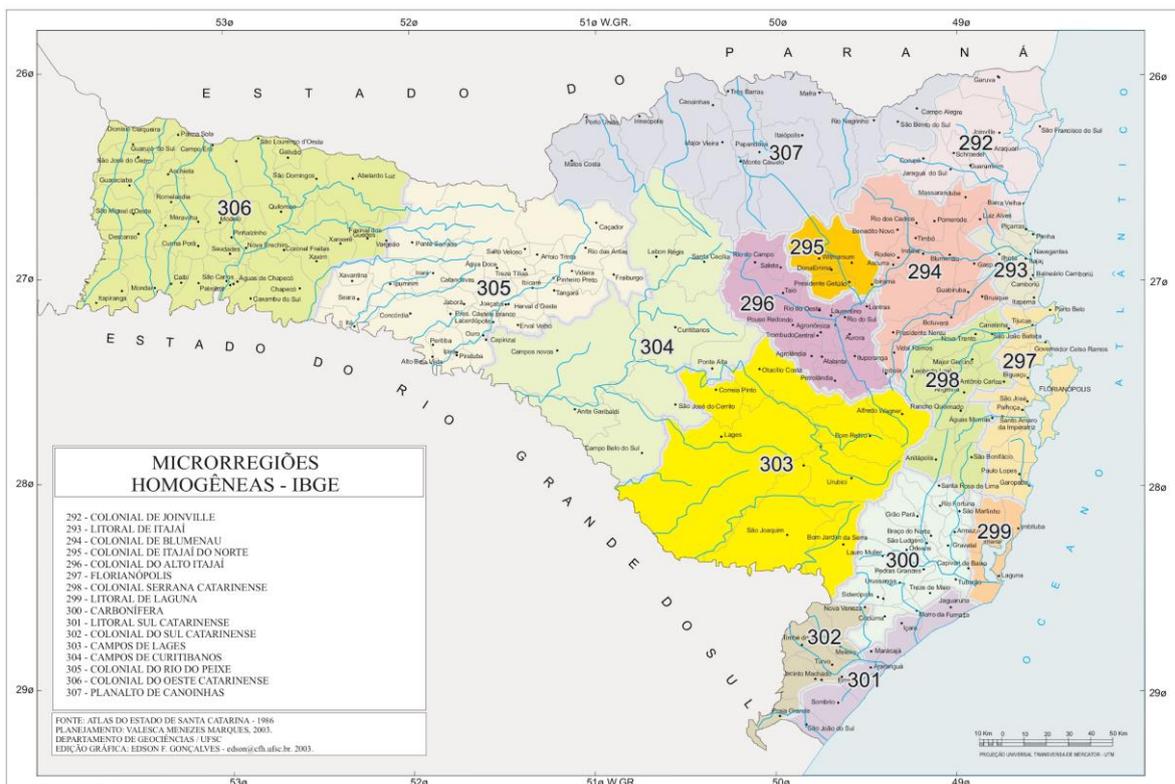
Fonte: Mamigonian, Armen. Vida Regional em Santa Catarina in, *Revista Orientação* nº 9, USP, 1969.

Associando o fortalecimento das regiões independentes com a pouca infraestrutura e a limitada ligação interna, na década de 60 houve uma série de movimentações oriundas dos prefeitos, sobretudo das regiões distantes dos portos, para consolidar associações municipais e dar mais representatividade às suas reivindicações nos níveis federal e estadual. Elas buscavam pontos fundamentais como: a) fortalecer a capacidade administrativa; b) operacional;

c) resolver problemas intermunicipais e; d) definir medidas que visam solucionar problemas sociais no espaço (Marcon, 2009).

Marcon (2009, p. 148) pontua que “essas associações de municípios contariam com o apoio técnico e financeiro do Governo do Estado, da SUDESUL e SERFHAU para assessorar tecnicamente os municípios associados de forma articulada com as estruturas estaduais e nacionais”. Em teoria, fazer parte de associação de municípios em Santa Catarina abriria possibilidades de investimentos de recursos estaduais para beneficiar todo o sistema urbano, buscando desenvolver o estado catarinense. Todavia, independente das reivindicações e pressões exercidas pelas associações dos municípios, o IBGE propôs as chamadas microrregiões homogêneas (mapa 2), marcadas pela dominância de um município que polarizava seu entorno. Este processo de subdivisão destacou, na região do Rio do Peixe, os municípios de Concórdia, Joaçaba e Caçador.

Mapa 2 - Microrregiões Homogêneas em Santa Catarina – 1968

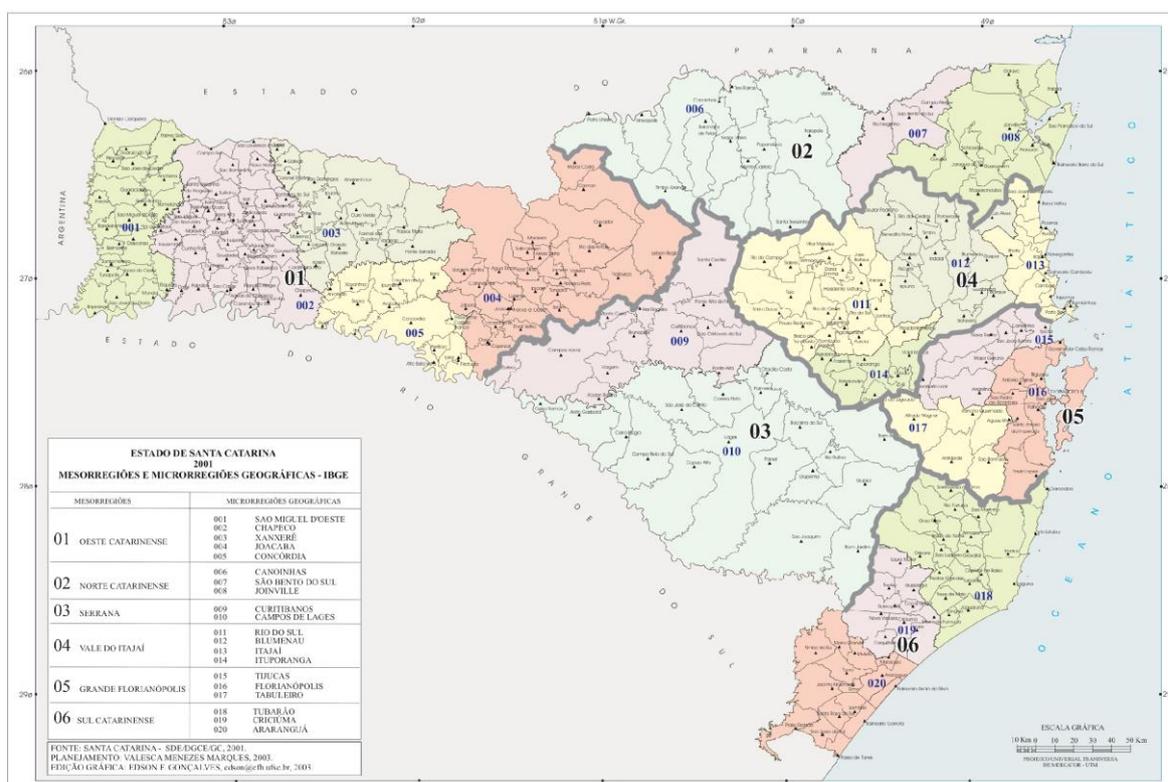


Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE (1968).
Organizado por: Marques (2003, p. 45).

Por sua vez, o Governo do Estado de Santa Catarina criou também a sua versão de divisão regional, com as chamadas microrregiões geográficas (mapa 3). No entender de Salles (2000), o governo estadual adotou alguns critérios para justificar a divisão: organizar a distribuição dos equipamentos urbanos; inibir a centralidade administrativa; melhorar a comunicação entre o estado e os municípios e; divisão geográfica para fins de planejamento.

Já, na década de 1970, o governo estadual definiu alguns eixos de desenvolvimento que eram caracterizados pelas atividades econômicas predominantes. Entre eles, o eixo Concórdia – Caçador, que também incluía Joaçaba e Videira, onde predominava a produção de alimentos e madeira.

Mapa 3 - Meso e Microrregiões Geográficas de Santa Catarina em 2001

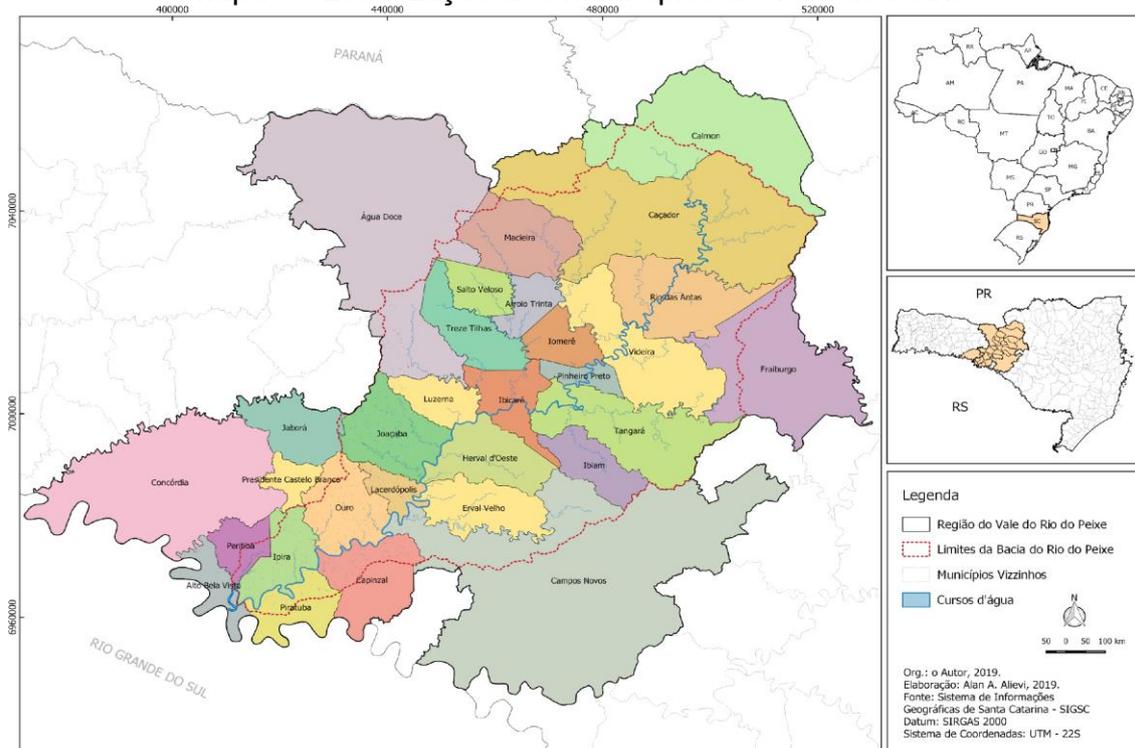


Fonte: ESTADO DE SANTA CATARINA - SDE/DGCE/GC, 2001. Organizado por: Marques (2003, p. 51).

Todavia, embora a divisão microrregional do estado subdividia o Vale do Rio do Peixe em microrregiões, esta pesquisa tem como base os quatros principais municípios da região do Rio do Peixe: Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira, que se aproximam pelo viés econômico e regional. Assim, no mapa 4, está representada a região em estudo.

Inicialmente, atentou-se pela compreensão da dinâmica regional quanto aos aspectos históricos de ocupação, da relação com a natureza e sua exploração, das questões de disputas e conflitos, do surgimento dos municípios, fechando com o processo de urbanização, hierarquia urbana e, evidentemente, com a configuração de uma rede urbana regional.

Mapa 4 - Localização dos municípios do Vale do Peixe



Fonte: Sistema de Informação Geográfica de Santa Catarina – SIGSC (2000).
Elaborado por: Alan Alves Alievi (2023).

No mapa 4, é possível observar o recorte territorial da pesquisa. Em termos de limite natural da região, como dito, o município de Concórdia não faz parte do Vale, mas sua inserção no mapa é justificada pelas similaridades sociais e econômicas que acontecem desde o processo de colonização e de emancipação municipal e que foram evidenciados ao longo da pesquisa.

Dito isso, consideraremos, em diferentes itens, uma série de elementos que caracterizam a formação e a dinâmica da região do vale do Rio do Peixe, ponto inicial para se entender o processo e a caracterização de uma rede urbana regional.

1.1 A FORMAÇÃO DA REGIÃO DO VALE DO RIO DO PEIXE CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O vale do Rio do Peixe, como qualquer outra região analisada na Geografia brasileira, pode ser compreendido a partir da pesquisa e do exame do que é concreto em sua sociedade, o que Santos (1977) caracterizou como formação socioespacial. Esta categoria, tão importante para a Geografia, permite entender a sociedade em sua totalidade, bem como em suas frações, viabilizando a obtenção de um conhecimento específico em um dado momento histórico (Santos, 1982 a). Assim, o objetivo deste capítulo é compreender a formação econômica e social do Vale do Rio do Peixe a partir de uma revisão de literatura, que aborda todo o processo de ocupação e desenvolvimento regional. A discussão caminhará no sentido de compreender a categoria de formação socioespacial para, a seguir, pautar o conceito de região.

Silveira (2009) salienta que as relações de trabalho evoluíram no Brasil do estágio mais inicial para o mais atual (em busca do capitalismo financeiro), nos últimos 500 anos. Mesmo que algumas rugosidades tenham acompanhado este processo². As revoluções técnicas contribuíram para a formação das regiões vistas como parte de uma grande rede de conexões (Silveira, 2009). E não se cita formação à toa. O conceito de *forma de sociedade* apresentado por Marx em *A ideologia alemã* estabelece uma relação de condicionamento mútuo com o modo de produção. Indica a necessidade histórica dos homens mudarem continuamente suas formas de sociedade tradicionais. Mais tarde, em *Grundrisse*, Marx (2011) trata da ideia de que a forma de produção da sociedade burguesa cria condições para a própria superação a partir do que é o pressuposto de sua reprodução com o desenvolvimento das forças produtivas materiais.

Nenhuma formação social jamais desaparece antes que estejam desenvolvidas todas as forças produtivas que possam conter, e as relações de produção novas e superiores não tomam jamais seu lugar antes que as condições materiais de existência dessas relações tenham sido incubadas no próprio seio da velha sociedade. Eis por que a humanidade não se propõe nunca senão os problemas que ela pode resolver, pois, aprofundando a análise, ver-se-á sempre que o próprio problema só se apresenta quando as condições materiais para resolvê-lo existem ou estão em vias de existir. Em grandes traços, podem ser os modos de produção asiático, antigo, feudal e burguês moderno designados como tantas outras épocas

²Rugosidades definidas por Santos (1996, p. 113) como "o que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares".

progressivas da formação econômica da sociedade. As relações de produção burguesas são a forma antagônica do processo de produção social. Com essa formação social termina, pois, a pré-história da sociedade humana (Marx, 2008, p. 48).

Se, por um lado, a formação espacial se refere ao processo de formação da sociedade, marcado pela sucessão de modos de produção que permitem conceber uma periodização historiográfica, por outro, a formação social emerge como resultado deste processo, um quadro momentâneo de determinada sociedade (Machado, 2016). Na análise deste autor, analisam-se os modos de produção como épocas progressivas da formação econômica da sociedade, confere-se relevo aos eventos de transformação social, períodos nos quais a oposição entre forças produtivas e relações sociais modifica a formação social em questão. Entretanto, Marx (2011) aponta que os homens não constroem sua história por livre e espontânea vontade, uma vez que não escolhem as circunstâncias sob as quais é feita, mas usufruem daquelas que lhe foram herdadas.

E se, como propôs Santos (2012, p. 202), "o ato de produzir é igualmente o ato de produzir o espaço", pode-se observar a formação econômica e social por meio de sua capacidade de permitir a aquisição e o desenvolvimento de conhecimento em uma sociedade, seja em sua totalidade, seja em suas frações:

A diferença entre os lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O "valor" de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional (Santos, 1974, p. 8).

E ainda:

Os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Deste ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção. Daí, na sua determinação geográfica, serem eles seletivos, reforçando dessa maneira a especificidade dos lugares (Santos, 1982b, p. 14).

Santos (1982a, p. 12) salienta ainda que "é preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da formação econômica e social, a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa dessas frações". Para tanto, parte-se de pontos capazes de explicar o processo de

formação social, como as mudanças históricas, suas relações, entre outros. A ação do homem está, segundo Santos (2012) implícita ao meio:

Dominado por um modo de produção, o mundo cria objetos segundo uma certa *ordem histórica*, uma história que envolve a totalidade dos países. É através de cada Formação Social que se cria e recria, em permanência, uma *ordem espacial* de objetos que é paralela à ordem econômica, à ordem social, à ordem política, todas essas ordens atribuindo um valor próprio particular, aos homens e às ações promanando dela. Por isso, a Formação Social constitui o instrumento legítimo de explicação da sociedade e do espaço respectivo (Santos, 2012, p. 236).

E conclui que:

Essa categoria concerne à evolução diferencial das sociedades - em seu próprio quadro e em relação com forças externas das quais frequentemente lhe vem um impulso motor. Acima de tudo, a base fundamental da explicação vem da produção, isto é, do trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta (Santos, 2012, p. 246).

Na região em estudo é importante destacar o seu meio físico. O espaço transformado que dá origem ao objeto em estudo tem sua formação geológica no terceiro perfil descrito por Monteiro (1968), cujos terrenos cristalinos já estão muito esbatidos e passam a constituir uma superfície ondulada sobre a qual se assentam os terrenos paleozoicos a Oeste:

[...] O terceiro perfil, tomado de Laguna a São Joaquim, mostrará que os terrenos cristalinos da faixa atlântica já estão muito esbatidos, passando a constituir uma superfície ondulada sobre a qual se vêm assentar, mais a oeste, os terrenos paleozoicos. Estes já muito desgastados, constituem apenas alguns morros de forma tabular até que se atinge, a menos de 100 quilômetros do mar, a escarpa da Serra Geral, agora bem mais íngreme do que no trecho anterior (Monteiro, 1968, p. 11-12).

A formação natural do Oeste catarinense com relevo muito mais acidentado em relação ao litoral, acabou por criar algumas dificuldades no que se refere à ligação entre o interior em relação às áreas litorâneas, impactando na circulação de pessoas e mercadorias.

A formação geológica do Planalto de Santa Catarina exerce influência no processo de povoamento, haja vista algumas características da vegetação densa, do relevo, da hidrografia que, por vezes, dificultaram o embrenhar pelas densas florestas onde outrora se encontravam solos férteis propícios ao cultivo. Explanar tais particularidades do Oeste permitirá compreender a formação física e socioespacial e isso levará de maneira mais perfeita à percepção do povoamento do Vale do Rio do Peixe.

O Planalto catarinense, que historicamente se relacionou econômica e socialmente com o Vale do Peixe, teve suas terras exploradas no século XVIII, na região de Lages, cujas atividades como a pecuária extensiva em Lages, Curitiba e Campos Novos foram impulsionadas pelos paulistas (Peluso Jr, 1970). Essa ocupação não significava a formação de um expressivo contingente de pessoas, pois, associado à pecuária extensiva, havia a atividade extrativista da erva-mate, ambas realizadas por posseiros, indígenas, escravizados e famílias de agregados que trabalhavam nas grandes fazendas da região.

A integração econômica entre Santa Catarina e o restante do país, bem como a formação de uma rede urbana à Oeste, encontra fundamentação em Lencioni (2014) ao apontar a categoria como algo particular que atua como mediador entre o universal e o singular; o global e o local. Logo, a região faz parte de uma totalidade.

Para Santos (1996), em um estudo regional, deve-se:

Tentar detalhar sua composição enquanto organização social, política, econômica e cultural, abordando-lhe os fatos concretos, para reconhecer como a área se insere na ordem econômica internacional, levando em conta o preexistente e o novo, para captar o elenco de causas e consequências do fenômeno (Santos, 1996, p. 47).

Corrêa (2014, p. 186), por sua vez, defende que a “região é uma classe de área, isto é, um conjunto de unidades de área, como os municípios, que apresenta grande uniformidade interna e grande diferença face a outros conjuntos”. Ainda prossegue ao observar que as diferenciações de áreas não se vinculam à noção de unicidade, “mas sim à ideia de particularidade, isto é, uma mediação entre o universal (processos gerais advindos da globalização) e o singular (a especificação máxima do universal)” (Corrêa, 2014, p. 191-192).

Se a região é o mediador entre o universal e o singular e ao mesmo tempo resultante de especificidades espaciais, há que se observar a contribuição de Lencioni (2014) sobre regionalização:

A região é autoevidente e considerada um objeto *a priori*, os recortes especiais; ou seja, as regionalizações são também autoevidentes e a pesquisa é que as deve revelar. Nesse caso, o espaço é concebido como um mosaico de regiões determinadas. No segundo caso, as regionalizações são produtos de interrelações de fenômenos que o pesquisador seleciona, fazendo com que a região se constitua no final do processo de investigação [...] Primeiramente, as regionalizações se identificam com a administração territorial e política. Em seguida, foi o critério natural o mais relevante para

elaboração de regionalizações [...] Com a percepção de que a natureza não seria a única determinante na configuração regional, foram concebidas propostas baseadas no critério econômico e em outros critérios (Lencioni, 2014 p. 201-202).

Em Santa Catarina, o processo de formação econômica e social se iniciou em meados do século XVII, pelo litoral. No século XVIII, ampliou-se o processo de povoamento e colonização neste mesmo litoral, e, concomitantemente, no Planalto. Os vales atlânticos tiveram um efetivo processo de colonização no século XIX. Em nossa área de estudo e, na direção do oeste catarinense, o povoamento e colonização mais efetivos e aprofundados se deram a partir das primeiras décadas do século XX, com a colonização permeada por interesses de Portugal, outrora das classes dominantes de atuação nacional e estadual, bem como pelo capitalismo mundial (Pereira; Vieira, 2019), em uma sucessão de poderes permeada pela dualidade³, retratada por Ignácio Rangel. Nesse sentido, "o desenvolvimento brasileiro é complementar ao externo, formando uma dualidade que sobre consecutivos processos de mudanças" em que "as mudanças internas são muito mais aceleradas do que as externas" (Silveira, 2003, p. 50). Na medida em que os modos de produção avançam, ficam para trás as rugosidades refletidas nas relações sociais típicas de modos de produção passados, que se combinam e coexistem em uma dualidade assim definida por Rangel:

Está em toda parte na economia e na sociedade brasileiras. Está na fazenda de escravos, que é mercantil e escravista; está no latifúndio pós-abolição, que é mercantil e feudal, o que é dominado pelo instituto jurídico da enfiteuse e pelo princípio feudal de que nenhuma terra deixará de ter senhor. Está na fábrica capitalista que enfrenta o mercado de insumos e o mercado para seus produtos, ainda mercantil ou mesmo pré-capitalista (Rego, 1997, p. 56).

A partir da dualidade, entende-se que o processo de ocupação e dinâmica econômica e social para cada espaço geográfico brasileiro faz parte da totalidade nacional, a iniciar pelo litoral, e sua coalizão de forças dominantes com interesse de integrar e proteger o território a partir da criação de núcleos populacionais, cuja produção não exigia elevado nível técnico; até chegar em tempos mais à frente. Este é o caso da segunda dualidade (1889-1930), quando o poder hegemônico se tornou o capital comercial e o poder subalterno

³Dualidade é utilizada para representar os modos de produção brasileiros. Ignácio Rangel fazia tal análise mediante a duas combinações: a) formas estruturais e b) formas superestruturais.

foi explorado pelos latifúndios feudais. Nesta fase, ocorreu a segunda substituição de importações, caracterizada pelo esforço do capital mercantil para incentivar a diversificação da produção interna com processos artesanais e manufatureiros, bem como incentivos nas áreas da transformação e construção civil (Silveira, 2003). A partir desse momento, o Planalto catarinense entrou no alvo do governo imperial e provincial, tanto sob a forma de domínio, exploração e ocupação do território quanto de políticas de incentivo à imigração cada vez mais dirigidas territorialmente à oeste.

Com a aproximação do século XX, a organização social e espacial catarinense ocorre na medida em que o “território vai sendo explorado gradativamente, conforme suas potencialidades naturais, segundo as necessidades econômicas e disponibilidades demográficas, internas e externas presentes em cada período” (Pereira; Vieira, 2019, p. 19). Além disso, Santos (2012, p. 201-202) afirma que a natureza⁴ deixa de comandar as ações dos homens à medida que "a atividade social passa a ser uma simbiose entre o trabalho humano e uma natureza cada vez mais modificada por esse mesmo trabalho".

1.1.1 Base natural, econômica e sociocultural para pensar o Vale

O vale está localizado no Meio-Oeste catarinense, entre os rios Iguaçu e Uruguai. Nesta região, rica em elementos naturais, tais como a abundância de araucária, erva-mate e grandes extensões de terras férteis, foi pretendida por coronéis que tinham como atividade principal a criação extensiva de gado, especialmente na região de Lages. Todavia, ao passo que tal rebanho crescia, estendia-se para o oeste.

No vale do Rio do Peixe, a presença do gado não foi tão intensa quanto em Lages. Já a criação de porcos e galinhas ocorria principalmente em

⁴A natureza sempre foi o celeiro do homem, ainda quando este se encontrava na sua fase pré-social. Mas, para que o homem se torne o homem social, é indispensável que ele também se torne o centro da natureza. Isto ele consegue pelo uso consciente dos instrumentos de trabalho. Nesse momento a natureza deixa de comandar as ações dos homens e a atividade social começa a ser uma simbiose entre o trabalho do homem e uma natureza cada vez mais modificada por esse mesmo trabalho. Esta fase da história não poderia realizar-se se não houvesse um mínimo de organização social e sem uma organização paralela do espaço" (SANTOS, 2012, p. 201-202).

áreas de *posse*, via sistemas de uso comum. Os posseiros que viviam na região pouco tinham possibilidade de ascensão econômica visto que a substituição da mão de obra por pessoas mais jovens era bem comum.

De maneira mais ampla, Monteiro (1968) destaca algumas características físico-naturais, aponta a vegetação e o relevo regional, chamando a atenção ao se referir ao Planalto das araucárias, uma região que abrange não apenas o Centro e Oeste de Santa Catarina, mas também o Terceiro Planalto paranaense e o noroeste do Rio Grande do Sul.

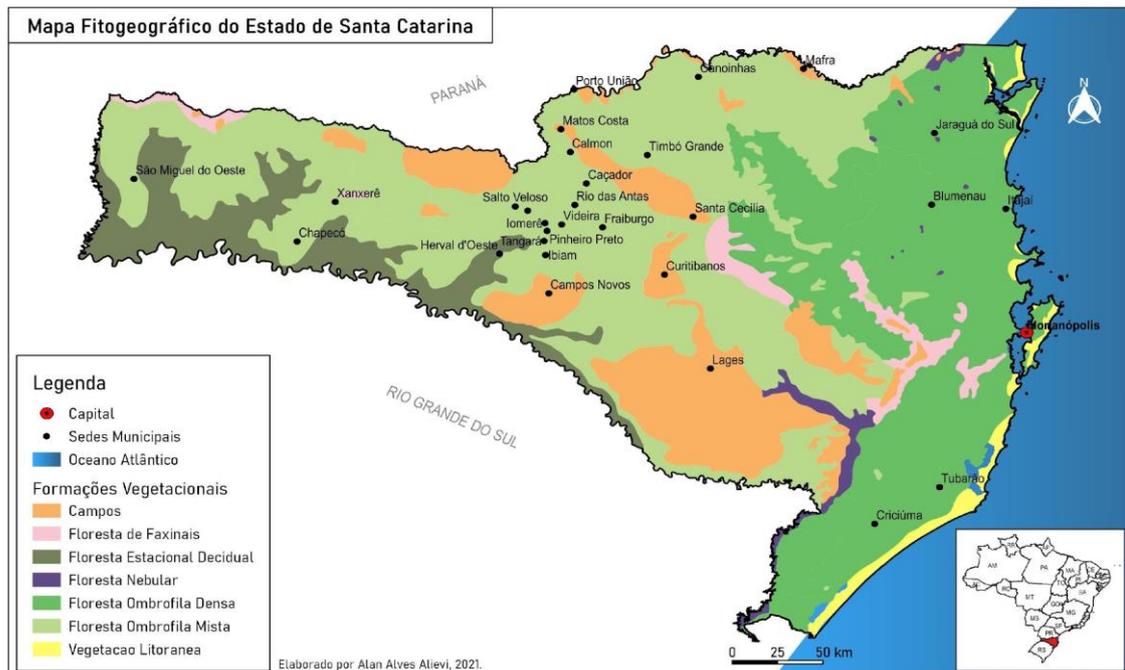
Com altitudes superiores a 600 metros, que culminam na sua borda em altitudes que ultrapassam 1000 metros apresenta-se completamente desprovido de cobertura arenítica e com derrames bem mais espessos que oferecem, assim, maior homogeneidade ao modelado (Monteiro, 1968, p. 66).

Com altitudes superiores a 600 metros, o Oeste, Vale do Rio do Peixe e Planalto de Santa Catarina são regiões propícias ao desenvolvimento da mata com araucária, que chegou a ocupar 42,5% do território catarinense. Valentini (2009) aponta a localização da floresta de araucária no Sul do país.

A localização da floresta de araucária na floresta ombrófila mista no final do século XIX atingia São Paulo até a divisa de Minas Gerais e o Sul do Rio de Janeiro pela Serra da Mantiqueira, contudo a grande condensação estava numa área de cerca de 200 mil Km² do Sul do Brasil, coberta por densa floresta de araucárias distribuídas nos atuais Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná (Valentini, 2009, p. 30).

De acordo com Waibel (1949), a paisagem do planalto refletiu a natureza do povoamento da região por meio do intercalamento campo/floresta. No Oeste catarinense, os dois tipos de vegetação se relacionam à presença de campos e de duas formações florestais predominantes, a Floresta Ombrófila Mista e a Floresta Estacional Decidual (Nascimento *et al.*, 2021). Estas paisagens passaram a ser alvo da ação humana, segundo Lino (2015) há 12 mil anos, com atividades de caça, coleta e uso do fogo manejado para limpar os campos. No mapa 5 se observa a vegetação do estado de Santa Catarina, destacando, no mapa, alguns municípios do vale do rio do Peixe.

Mapa 5 - Vegetação original do estado de Santa Catarina – 1960



Fonte: KLEIN, Roberto Miguel (1960). Elaborado por Alan Alves Alievi (2021).

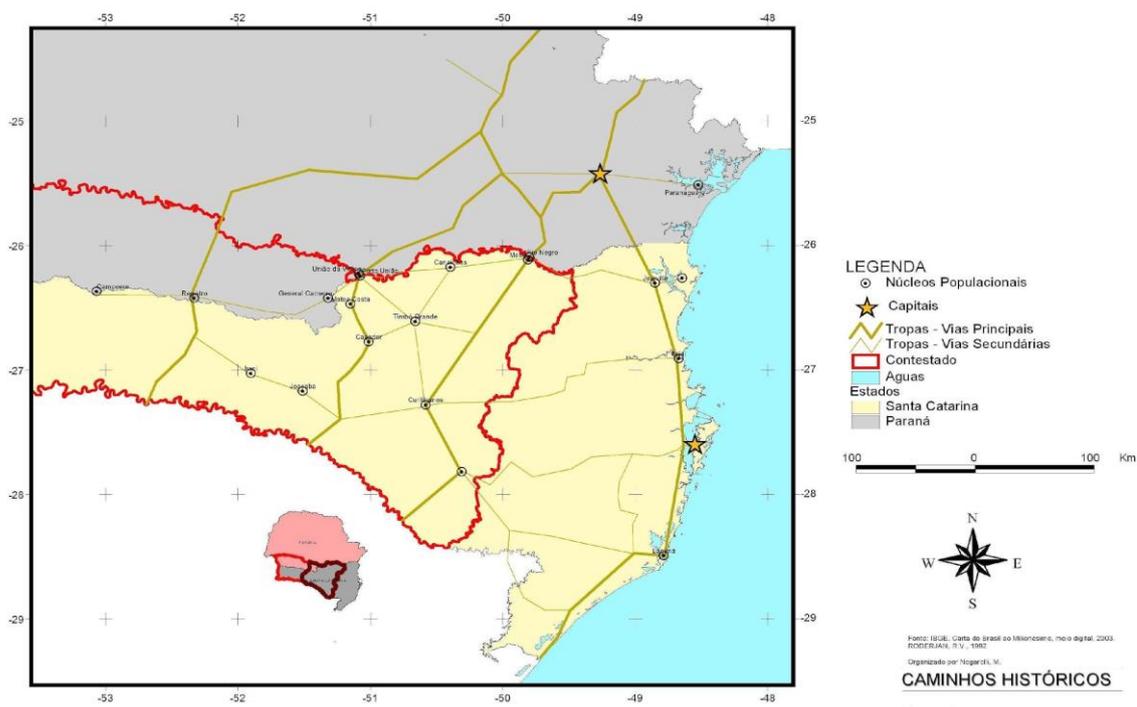
Klein (1960) afirma que as florestas com araucárias estão presentes nos campos de altitude no estado de Santa Catarina, formando agrupamentos de árvores bastante fechadas, com as copas, segundo o autor, altas e que proporcionam a formação de uma cobertura. Romariz (1968, p. 169) afirma que “abaixo das elevadas copas das araucárias, vários elementos latifoliados se acham frequentemente associados, variando um pouco as espécies de uma região para outra”. Um dos elementos citados pelo autor é a erva-mate que tem valor comercial muito alto, destinado para exportação. Carvalho (2016, p. 215) define como “florestas naturais, onde dominam os pinhos e as espécies brasileiras, tais como a peroba, a imbuia, etc., e onde a vegetação média é formada pelos arbustos do mate”. A quantidade de ervais nos estados do sul do Brasil abrange grandes extensões territoriais, com valor comercial.

Em termos de região, o Vale do Peixe se ligou indiretamente com o caminho de tropas que vinham de Viamão, passavam por Laguna, Lages, Curitiba, e chegavam a Sorocaba, o grande ponto de comércio do gado. Outros caminhos surgiram vindos do oeste catarinense, possivelmente da região missioneira, passando pelo vale e alcançando o trajeto principal sul-norte, que passava por Lages e seguia em frente. Isso, de modo sutil, proporciona um

fortalecimento econômico para a região do Vale, associado à criação dos engenhos de erva-mate que demandavam de armazéns para abastecimento de suprimentos e áreas de pastagem. Em Lages, os primeiros engenhos de erva-mate garantiram uma posição econômica mais elevada em relação aos outros municípios (Vieira, 2002). Ademais, os caminhos de tropas também tiveram relevância no surgimento de pequenos núcleos urbanos, especialmente nas áreas de pouso.

Segundo Pereira e Vieira (2019, p. 26), “até meados do século XIX, Lages era o único distrito a Oeste da Serra, ao qual pertenciam os arraiais de Campo Belo (Bagais) e Campos Novos, e a vila de Curitibaanos originada de um pouso de tropeiros”. No mapa 6, pode-se observar os caminhos de tropas que passavam pelo Planalto catarinense.

Mapa 6 - Caminhos de tropas e rotas em Santa Catarina



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003.
Organizado por: Nogaroli, M. Citado por: FRAGA, Nilson Cesar (2006, p. 142).

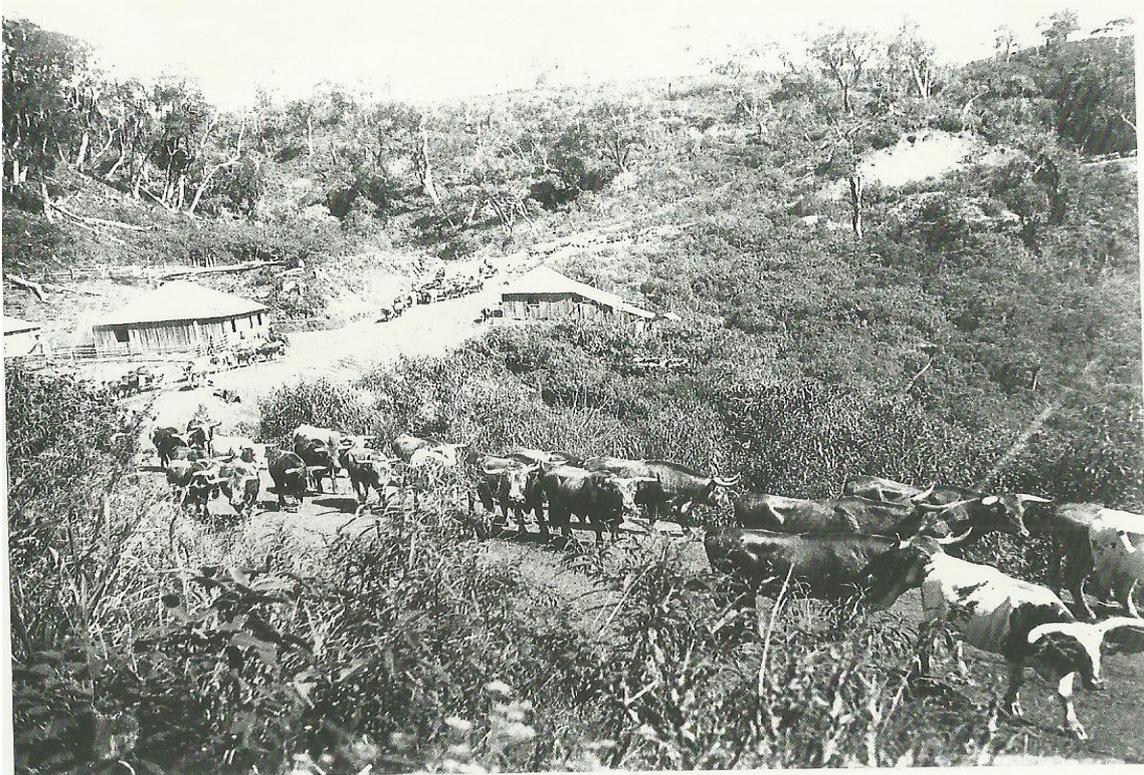
Em termos de povoamento, a região se caracteriza pelos criatórios nos campos do Rio Grande do Sul, Palmas, Lages e Guarapuava, com fazendas instaladas a partir de uma quantia razoável de capital e poucos braços, “permitindo ocupação e povoamento escassos” e, como consequência, “surge

a hierarquia populacional, instaurando-se a função tutelar do grande proprietário e as relações clientelísticas decorrentes” (Renk, 2006, p. 33).

O processo de ocupação regional foi impulsionado pelo tropeirismo, ou seja, a aquisição de tropas e seu transporte do Rio Grande do Sul, Uruguai ou Argentina até Sorocaba. De acordo com Renk (2006), o caminho das tropas proporcionou o surgimento da invernagem e novas povoações, já que seu roteiro exigiu a formação de pequenos povoados e pontos de pouso, inclusive nas vias secundárias, como foi o caso das que cruzavam o Vale do Peixe. Fraga (2006) indica que os tropeiros eram parte da vida da zona rural e pequenas cidades sul-brasileiras nos séculos XVIII e XIX. Além disso, a movimentação das tropas determinou a mais importante ligação territorial brasileira, afinal criou um imenso corredor cultural com influência nos usos, costumes, tradições e cultura da época (Fraga, 2006). Nas fazendas, o ciclo permitiu a passagem do criatório à invernagem e de criadores a intermediários, cujo resultado se deu com a apropriação do solo e com o fechamento dos campos reúnos⁵, propriedades privadas destinadas ao descanso das tropas em viagem diante do aluguel para a invernada (Renk, 2006). Na figura 2 é possível visualizar a movimentação no transporte de mercadorias feita pelas tropas até às feiras de Sorocaba, ainda no século XX.

⁵Segundo Renk (2006, p. 35) os campos reúnos “eram protegidos contra a ocupação particular, servindo de descanso às tropas em viagem. Tornou-se a invernagem uma atividade rentável, apropriados pelos fazendeiros, que passaram a cobrar aluguel da invernada, de modo que arrendar tornou-se mais lucrativo que criar gado”.

Figura 2 - Transporte de tropas com destino às feiras no início do século XX



Fonte: Acervo da Família Janson.

Concomitante ao declínio do tropeirismo, a exploração comercial da erva-mate (*Ilex paraguariensis*) avançou com a disseminação do hábito de consumo da infusão das folhas trituradas em água quente ou fria, uma tradição herdada dos povos indígenas e assimilada pelos paulistas e portugueses dos Campos de Curitiba ao Rio Grande do Sul e espanhóis do Prata (Queiroz, 1981; Gerhardt, 2013). Para Brandt; Silva (2014), as plantas encontradas em solo brasileiro eram comercializadas desde o início do século XIX, sobretudo na região de Curitiba, de tal forma que os viajantes que percorreram a região sugeriram que a atividade poderia se transformar em um importante produto comercial dado que a planta se criava espontaneamente. “O grande uso, que desta bebida se faz na província, e nas de Santa Catarina e Rio Grande, e já adotado por muita gente na metrópole, augura ao país outro ramo de comércio” (Casal, 2010, p. 109).

Saint-Hillaire (1978) enfatizou a grande importância da exportação do produto para Curitiba. Mas foi o monopólio estatal do governo paraguaio sobre a produção de erva-mate que impulsionou a procura de melhores ou iguais

condições de lucro em sua exploração no Brasil. Assim, se os campos “marcaram as superfícies por onde se estendeu a frente pastoril, os trechos de floresta indicam aqueles por onde se espalhou a atividade extrativa” (Queiroz, 1981, p. 32) a partir, segundo Machado (2004), de agentes como escravizados, foragidos da justiça, ex-agregados, peões e fazendeiros em busca de novas terras, partindo principalmente dos campos de Lages, Curitiba e Campos Novos, a leste, e dos campos de Palmas e Guarapuava, a noroeste e oeste. Em Santa Catarina, onde a extração comercial já era destaque no final do século XIX, os ervais atraíram não somente os moradores de origem brasileira, mas também paraguaios e argentinos. Uma situação agravada pela indefinição de limites entre o Brasil e a Argentina e pelas incursões predadoras para colheita dos ervais.

Waibel (1979) aponta que a contestação do território entre os dois países se estendeu por vários anos, seguida por semelhante litígio entre Paraná e Santa Catarina. Ferreira e Dias (2011) apontam que a área territorial disputada pelos dois países era de 33.621 km² de terras atualmente incorporadas ao Oeste catarinense e ao Sudoeste paranaense, parte de um território que ainda seria disputado pelos dois estados brasileiros durante a Guerra do Contestado.

Ainda sobre as questões de limites entre os estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, é possível afirmar que remonta a partir de 1610, data em que a Coroa Portuguesa fundou a Colônia do Sacramento, ou seja, na margem esquerda do rio da Prata. Inicia-se assim uma série de conflitos entre Portugal e Espanha que tinha como ponto focal as terras da região Sul do Brasil. Importante destacar as datas para situar os acontecimentos históricos das disputas que perduraram até o século XX. A partir do Tratado de Madrid (1750), começaram as demarcações das fronteiras estabelecidas por representantes lusos e espanhóis, mas que não significaram o fim dos conflitos na região meridional do país.

O que hoje é o território catarinense pertencia à Capitania de São Paulo no século XIX. Pela relevância econômica (comércio de animais entre Sorocaba e São Paulo) e política, Lages foi fundada com objetivo de servir como ponto estratégico contra possíveis invasões de indígenas das Missões

Castelhanas, como aponta Queirós (1981). Quando Paraná se desmembrou de São Paulo, em 1853, alegava que seus limites territoriais se estendiam até os rios Pelotas e Uruguai ao sul. Já, para os catarinenses, o estado do Paraná terminava nos rios Negro e Iguaçu (Fraga, 2017, p. 50). Esta disputa se estendeu até na segunda década do século XX, permeando uma série de pedidos ao Supremo Tribunal Federal (STF) para conceder ou não aceitar as propostas de cada causa referente à questão de limites.

Com a questão agravada pela Guerra do Contestado, o presidente da República, Wenceslau Braz, convocou uma reunião entre os governadores dos dois estados (Paraná e Santa Catarina) para chegarem em um acordo na tentativa de colocar um ponto final nessa disputa territorial. Foi quando, em 20 de outubro de 1916, o acordo de limites foi assinado por Affonso Alves de Camargo, presidente do Paraná e Felipe Schmidt, de Santa Catarina, dividindo assim o território em litígio (Fraga, 2017). A figura 3 representa a área pretendida por Paraná e Santa Catarina.

consumo não produzidos nas suas terras como tecidos, sal açúcar, café, pólvora, dentre outros (Brandt, 2014, p. 463).

Ainda, segundo Brandt (2014), a implementação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, no início do século XX, cujo traçado margeava o Rio do Peixe, dinamizou a produção de erva-mate nas áreas próximas, atraindo interessados na exploração das terras e comerciantes que despachavam o produto. Para Marsango (1996), ervateiros paraguaios chegavam a recrutar trabalhadores paraguaios para extrair a erva na região da atual cidade de Joaçaba.

Ele entrava nesse sertão, assim ajeitando, arrumando para comprar a erva-mate, isso foi depois que abriram a estrada de ferro, aqui em Cruzeiro, isso foi por 1908, 1909 por aí, esse foi o lugar mais perto para escoar essa dita erva-mate desses fundões, desse município de Palmas, essa região aqui, por esses lados aqui se não antes de explorar essa estrada, aqui para Joaçaba, eles extraíam essa erva. Saía no sentido de Porto União, era mais longe e aqui quando a estrada de ferro passou a transitar em Cruzeiro do Sul (nome antigo da estação), até um tempo, passou a se chamar Estação Erval motivo que entrava muita erva-mate, naquela estação ali, este Simões Cavalheiro organizou, ele explorava erva e viajava, viajava muito para o Paraguai, Rio Grande do Sul, ele arrumou uma comissão de uns vinte paraguaios, naquela época em 1910, então ele contava com os paraguaios que moravam aqui [...] (Marsango, 1996).

Pode-se afirmar que a valorização da erva-mate e o desenvolvimento do setor foram importantes fatores de atração de diversas famílias. Entretanto, também marcam o início de um intenso processo de apropriação privada da terra, especialmente a partir da promulgação da Lei de Terras de 1850. Gadelha (1989), com base em Marx, defende que a acumulação capitalista implica a condição de retirar da terra a sua condição natural de produção para que seja transformada em mercadoria, portanto um elemento de compra e venda no mercado.

Com a Lei de Terras de 1850, cuja finalidade principal era destituir as antigas formas de apropriação do solo e preservar a estrutura das grandes propriedades (Gadelha, 1989), as terras devolutas passaram a ser obtidas apenas por compra e venda. Pode-se falar no “começo de um período em que a terra não era só um instrumento para explorar o trabalho do outro e extrair excedente, mas era também uma base de acumulação capitalista – a conversão da renda da terra em capital” (Martins, 1986, p. 34). Na prática, a legislação territorial brasileira subjugou o trabalho à terra, pois “a renda

capitalizada no escravizado transformava-se em renda territorial capitalizada: num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa” (Martins, 1981, p.32).

Auras (2015) afirma que:

A região era caracterizada, de um lado por um grupo minoritário de pessoas que dispunham da posse legal de vastas porções de terras e, de outro lado, por um grupo majoritário composto de ervateiros (pequenos proprietários ou posseiros), peões-ervateiros e agregados. Ao nível das relações sociais, o sistema do compadrio - cujo ritual era legitimado pela igreja – tratava de, ideologicamente, estabelecer um trato “igualitário” entre as partes, baseado, objetivamente, no estilo de vida semelhante entre proprietários e não proprietários (a pobreza era generalizada, o cotidiano transcorria através da exploração dos “mínimos vitais”), no emprego de técnicas e instrumentos rudimentares e pouco diferenciados, no uso generalizado de um equipamento ofensivo e defensivo na relativa disponibilidade de terras (Auras, 2015, p. 37).

Dentre as questões citadas por Auras (2015), a presença do monge João Maria na região contestada e a opção das famílias em batizar os filhos por esta figura religiosa eram um ato nítido de oposição à igreja católica formal, como uma expressão de um catolicismo rústico. O monge perambulava por toda região, benzendo, batizando, levando uma palavra de conforto para as pessoas, ou seja, exercia funções onde a igreja dificilmente chegava.

Em termos monetários, a erva-mate figurou como principal produto de exportação de Santa Catarina desde o início do século XX. Em 1909, significou uma exportação de 6.562.100 toneladas, a um valor correspondente de 1.661:960\$762 mil réis (R\$ 204.421.173,73 na moeda atual). Logo em seguida vieram a manteiga, a banha, a farinha de mandioca, a madeira e o arroz. A carne de porco ocupou a 14ª posição (Santa Catarina, 1910). E, mesmo com as dificuldades que viriam ao final da década de 1910, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial e a redução das exportações para atender ao mercado interno na fase recessiva do Terceiro Ciclo de Kondratieff⁶, a

⁶Ciclos de Kondratieff é uma teoria que estuda a economia global no que concerne aos ciclos, ou seja, havendo fases de expansão e recessão econômica. Vale destacar que o primeiro ciclo, chamado de ciclo longo foi de 1790 a 1815 (*fase a*) até a fase recessiva de 1815/1848, conhecida também como *fase b* do Ciclo Longo. Interessante ressaltar que dentro da fase depressiva algumas invenções acontecem para que a curva volta a crescer (para que haja inovações e superlucros), como foi o surgimento dos meios de transportes a vapor após 1815 (*fase depressiva*). Com os meios de transportes ganhando destaques na Europa e contribuindo sobremaneira para novos investimentos e lucros, uma nova fase ascende se inicia em 1848, apresentando queda em 1873 até 1896. Esta fase que compreende de 1848 a 1896 é conhecida como o segundo ciclo de Kondratieff com inovações (eletricidade e motor a combustão) esta fase compreende de 1873 a 1896 (*fase recessiva*). O terceiro ciclo

comercialização de produtos como erva-mate, banha, madeira, tecido, farinha de mandioca, manteiga e fumo voltou a crescer com destaque para o mercado argentino, consumidor de erva-mate.

A figura 4 representa a distribuição de erva-mate, sobretudo, no sul do país.

Figura 4 - Distribuição da erva-mate no Sul do Brasil – 1900



Fonte: Gerhardt (2013). Citado por: Brandt (2014, p. 461).

Auras (2015), ao mencionar a questão do decrescimento demográfico com a mão de obra disponível, pontua que havia muita gente e pouco trabalho na criação de gado, mas é pela extração da erva-mate que esta força de trabalho é absorvida. É nesse aumento populacional que o vale começa a ter os agregados e peões trabalhando na coleta da erva-mate para os coronéis. Este período de ascensão na procura da erva-mate compreende a partir de meados do século XIX, com destino para o porto de Paranaguá, chegando aos mercados do Prata. Foi somente a partir do ano de 1873 que a erva-mate

compreende de 1896 a 1948, abrange a Segunda Revolução Industrial com fase de expansão entre 1896 a 1921 e fase recessiva de 1921 a 1948 (tendo com principais inovações a telecomunicações, avião a jato e petroleiros). O quarto ciclo (1948 até os dias atuais), ou seja, a fase de expansão (1948 a 1973 – fase a) e a fase b – recessiva, que se inicia em 1973 até hoje, tem como principais invenções a robótica e biotecnologia. Portanto os Ciclos de Kondratieff são base para analisar os períodos econômicos mundial que via de regra há a fase de expansão e de recessão.

extraída no vale do Rio do Peixe e toda região do Contestado começou a ser escoada pela estrada de terra Dona Francisca até o porto de São Francisco do Sul. Isso possibilitou a interligação entre Joinville com municípios próximos ao vale, como é caso de Porto União. A exploração dos ervais começou a ser desejado por pessoas que detinham poder econômico e político regional afetando diretamente aqueles que não possuíam documentos comprobatórios da propriedade da terra. Não havendo o título da terra, restava aos posseiros, peões, agregados se retirarem para terras mais distantes para criação de gados, suínos, galinhas, mas com possibilidade de trabalhar nos ervais em períodos distintos ao longo do ano, sob interesse dos senhores latifundiários e de comerciantes do setor.

O vale, sendo uma região de grande quantidade de araucárias, ervais e terras férteis, atraiu quantidades significativas de pessoas da região de Lages no século XIX, especialmente a partir do momento em que a mão de obra tornava-se excessiva e pouco utilizada nas fazendas. O meio natural foi transformado conforme a ocupação avançava, com a exploração da madeira e dos ervais, garantidos pelo Decreto Lei 1273 de 10/01/1891. A madeira, em específico, serviu para construção de residências em municípios como Campos Novos que, naquela época, tinha grande extensão territorial, abrangendo boa parte do vale do Rio do Peixe, e em vilas menores. A extensão territorial de Campos Novos, porém, não significava um grande centro urbano, já que a cidade, à época, não passava de uma vila com poder político e econômico levemente maior que as demais.

A madeira, muito explorada na região, também servia para construir armazéns em municípios que compunham a zona ervateira, localizada ao norte de Santa Catarina. Eles serviam de entrepostos regionais, como é o caso de Porto União da Vitória (nome dado até 1917, quando o município foi separado em dois, sendo o lado catarinense chamado de Porto União). Auras (2015) destaca que agregados e peões podiam colher e fazer uso dos ervais que estivessem nas terras de posse destes, mas que isso logo mudou com a valorização da erva-mate. Foram impostas medidas que a população regional tinha que acatar. Segundo a autora, havia dois circuitos de dominação:

1 – pequenos proprietários ou posseiros entregavam o produto na bodega mais próxima, onde geralmente já tinham contas à espera de

pagamento: daí, o mate era encaminhado para um dos armazéns do interior e, posteriormente, para Joinville e 2 – o “coronel” permitia que o peão-ervateiro exercesse a coleta em seus domínios, desde que o produto final desse trabalho lhe fosse a ele entregue, evidentemente, por um baixo preço; daí, o mate era encaminhado para um dos vários armazéns do interior que por sua vez, o remeteria para Joinville (Auras, 2015, p. 36).

Estas condições entre senhores latifundiários e agregados e peões começaram a ser abaladas no início do século XX, quando um conjunto de medidas, exteriores ao vale e à área do Contestado, começaram a ter efeitos negativos na vida das pessoas, como o aumento do imposto para 33% da erva-mate destinada à exportação, bem como a política fiscal e grandes estoques nos países platinos. Isso resultou na queda dos preços da erva-mate em Santa Catarina e descontentou toda população regional, que já apresentava aumento demográfico.

Dessa forma, uma crise estava sendo gerada, eclodindo numa guerra a partir da segunda década do século XX, quando seus limites territoriais foram, finalmente, determinados a partir do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina, que considerou os agentes naturais, territoriais e econômicos como definidores fronteiriços.

Na figura 5 é possível visualizar o momento da assinatura do Acordo de Limites.

Figura 5 - Assinatura do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina – 1916



Fonte: Acervo do Museu do Vinho Mário de Pellegrin.

1.1.2 A Estrada de Ferro influenciando no processo econômico e urbano

As relações comerciais entre o Brasil e o exterior foram reduzidas durante a fase recessiva do Primeiro Kondratieff por conta, especialmente, da redução do tráfico de escravizados e do comércio de minérios. Porém, a reação à crise ocorreu com a substituição de importações — acontecimento comum em todas as fases recessivas — que cederam espaço à produção artesanal, em fazendas caracterizadas "por uma policultura agrária extremamente variada, além da autossuficiência artesanal" (Mamigonian, 2000, p.33). Para Silveira (2003), a mudança na orientação econômica levou o Império a se preocupar com fatores de desenvolvimento interno, como os transportes.

O primeiro decreto a relatar a importância da construção de uma rede ferroviária no país data de 31 de outubro de 1835 (Decreto nº 101), baixado pelo Regente Feijó (Brasil, 1974). Em 1852, especificamente em 26 de julho, a Lei nº 641 marcou o início das inversões nas construções férreas ao conceder

5% de juros sobre o capital empregado, privilégio de zona de 33 km, direito de exploração dos recursos naturais ao longo da linha férrea e isenção de impostos para equipamentos importados, inclusive carvão mineral, por 90 anos (Silveira, 2003).

Tudo isso serviu para atrair capitais para a construção de estradas de ferro que ligassem a capital do Império às províncias que mais se destacavam economicamente, como São Paulo, Minas Gerais e outras. Mesmo sendo as vantagens exorbitantes, foram poucas as companhias a se organizarem para a construção de estradas de ferro no Brasil (Silveira, 2003, p. 80).

Durante o Segundo Kondratieff, quando a economia mundial vivenciou um período de crescimento, o Brasil também participou mais da economia internacional, com aumento nas importações e exportações. O regime mais liberal, segundo Luz (1975), fez prevalecer a franquia de direitos de exportação, isenção de taxas de importação para matérias-primas, máquinas e instrumentos, taxas moderadas sobre os gêneros alimentícios, instrução profissional, criação de estabelecimentos bancários, comércio interno livre de entraves e restrições e facilitação da aquisição e construção de vias de comunicação. O período, dominado por políticas liberais, incentivou medidas empreendedoras como as do Barão de Mauá para fundar a primeira companhia ferroviária brasileira. "A gênese do setor ferroviário brasileiro é produto da onda de expansão do ferroviarismo no mundo, das mudanças por que passava a formação social brasileira e da tentativa de dinamizar a agroexportação" (Silveira, 2003, p. 81).

A maioria das ferrovias brasileiras foi financiada por capitais estrangeiros e pela acumulação do capital interno derivado da monocultura, cujo objetivo era transportar a produção nacional do interior ao litoral para exportação por meio dos principais portos. Silveira (2003) aponta que o início dos investimentos estrangeiros no setor ocorreu, especialmente, a partir do terceiro quartel do século XIX.

Mas a crise econômica mundial vivenciada na fase recessiva do Segundo Kondratieff não impediu a continuidade da construção de ferrovias no país. Silveira (2003) aponta que muitas das ferrovias iniciadas antes de 1870 continuaram sendo construídas durante a fase de expansão do segundo Kondratieff. Em números absolutos, enquanto a fase a (1848 a 1873) promoveu

a construção de apenas 1.357,3 quilômetros de vias férreas no país, parte implantada em regiões agroexportadoras, a *fase b* (1873 a 1896) construiu 11.117 quilômetros. Embora já se possa observar mudanças econômicas no Vale do Rio do Peixe, a ferrovia ainda não havia chegado à região.

A crise da lavoura monocultora e a redução dos arquipélagos geoeconômicos a partir da ligação das "ilhas" econômicas trariam outra preocupação. O Decreto 524, de 26 de junho de 1890, previu "a necessidade de realização de um plano geral de viação para o território brasileiro que deveria levar em consideração a ampliação territorial de produtos da monocultura, defesa do território e aumento da comunicação" (Silveira, 2003, p.89). Interessante determinação legislativa, pois, definia um direcionamento Infraestrutural que vislumbrava uma interpelação e o desenvolvimento territorial interno. Entretanto, não coube ao Estado a administração das ferrovias que passava a abrigar. Os governos Campos Sales, Rodrigues Alves, Afonso Pena e Nilo Peçanha promoveram uma série de arrendamentos, desencadeando um período próspero para gigantescas companhias estrangeiras como a inglesa Great Western of Brazil Railway Company, a belga Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, e a norte-americana Brazil Railway Company⁷, comandada por Percival Farquhar, que atuou no vale do Rio do Peixe.

Percival Farquhar começou a atuar no Brasil em 1904 mediante incentivo do governo republicano e isso possibilitou a expansão de seus negócios por todo o país, inclusive em Santa Catarina. Construindo portos e ferrovias no Sul, o empresário conseguiu uma série de concessões dos governos estaduais para explorar as riquezas naturais das regiões.

Mas, é preciso compreender que, antes da construção da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande – EFSPRG em território catarinense, havia outros fatores econômicos, sociais e políticos que atuavam na região, como

⁷Tendo Farquhar como seu principal articulador, a Brazil Railway Company reunia um grupo de investidores europeus, banqueiros, e um grupo de grandes empreendedores ligados aos desafiantes e pioneiros caminhos ferroviários mundiais. Percival Farquhar era o presidente, seguido pelos diretores: William Van Horne, então Presidente da Canadian Pacific Railway Company [...] e da Cuba Railway Company; Minor C. Keith, Vice-Presidente, organizador da Unit Fruit Company [...] e Presidente da Guatemala Railway Company; F. S. Pearson, Vice-Presidente da Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Company. [...] Anteriormente a esse empreendimento, Pearson, Hanson Brothers, de Montreal e Percival Farquhar haviam adquirido as empresas de transportes com tração animal da cidade de Havana, cujas linhas foram eletrificadas, convertendo-se então na Havana Electric Railway Company (VALENTINI, 2009).

demonstrado anteriormente. Logo, a ferrovia foi mais um entre tantos meios que influenciaram a vida econômica e urbana regional, visto que a exploração da erva-mate e a formação de pequenos aglomerados de pessoas que trabalhavam nos ervais eram realidade, sobretudo no vale. Valentini (2011) afirma sobre a preocupação do governo brasileiro em ocupar as terras “devolutas” e com caráter geopolítico. E, é neste sentido que ferrovia entra em cena na formação econômica e urbana na região ao longo do século XX.

Pensar na construção da ferrovia como parte de uma conjuntura de fatores que interferiram economicamente e no processo de urbanização da região é pontuar que o vale do rio do Peixe vem passando por transformações socioeconômicas desde o século XIX e culminaram no surgimento de pequenos núcleos urbanos nas primeiras décadas do século XX. Se os acontecimentos históricos, sociais e econômicos dos séculos anteriores ao XX não introduziram mudanças drásticas no vale, o mesmo não é possível afirmar após 1900, quando, com a implantação da EFSPRG, várias transformações foram notadas.

Foi no final do século XIX que o engenheiro João Teixeira Soares acabou por escolher o traçado da estrada de ferro que ligaria São Paulo ao Rio Grande do Sul. Percorreu a região que fica entre os rios Iguaçu e Uruguai. Corroborando com Goularti Filho, Fraga (2017), aponta que:

Um dos motivos que levou o governo imperial a construir uma estrada de ferro que cortasse o “interior” era a necessidade de preenche-lo, para garantir a integração entre o Brasil do Sul e o Brasil do Centro-Leste. Outro motivo era a fixação de imigrantes europeus nas terras devolutas dos campos do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, e nos sertões do Paraná e de São Paulo. A construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, no trecho entre União da Vitória (PR) e Marcelino Ramos (RS), levou dois anos, atravessando de norte a sul a região contestada, percorrendo o vale do rio do Peixe, no meio oeste catarinense, à época um território dominado pela quase inexplorada floresta de araucárias (Fraga, 2017, p. 122-123).

A implantação da ferrovia em 1910 na margem esquerda do Rio do Peixe, ou seja, na parte que pertencia à Santa Catarina, engendrou uma nova fase de ocupação territorial, intensificando as transformações econômicas e sociais a partir de 1916, com o pós-Contestado.

A construção da EFSPRG em Santa Catarina tinha como um dos principais objetivos a questão econômica, pois, ao passar pelo vale do Rio do

Peixe em Santa Catarina, possibilitava escoar as mercadorias regionais (erva-mate, madeira, carne, entre outros) para o porto – fazendo ligação com o ramal São Francisco do Sul para o estado de São Paulo, grande mercado consumidor dos produtos do sul do país. Mas, para terminar a construção dentro do prazo, um grande contingente de pessoas foi destinado para que as obras pudessem ser finalizadas na primeira década do século XX. Para tanto, Queiroz (1981) afirma que, no início da construção, havia grande quantidade de trabalhadores que vinham de outros estados do país.

Esta grande área que a estrada de ferro ocuparia por meio da posse das terras transferidas para a *Brazil Railway* em 1911 como forma de pagamento pela construção, associado a outros fatores, desencadeou a Guerra do Contestado em 1912.

Waibel (1979) atribuiu o termo "região de contestação" pelos seguintes fatores: a) disputa territorial entre Brasil e Argentina por questões econômicas remetidas às atividades de extração da erva-mate; b) disputa territorial entre São Paulo, Paraná e Santa Catarina – envolvendo interesses econômicos; c) a desapropriação de terras dos habitantes da região para sua comercialização por meio das companhias colonizadoras.

Os campos do planalto com matas densas apresentavam condições adversas para a expansão dos latifúndios pastoris, que alcançavam o início das matas (Vieira, 2002). Os excedentes populacionais dentro das fazendas tinham como destino o sertão como única escolha (Peluso Jr, 1991), uma vez que, quando a fazenda estava com a densidade demográfica alta, muitos eram expulsos. Por meio da figura 6, tem-se a noção do processo de migração de pessoas em direção ao interior das matas.

Figura 6 - Migração das fazendas em direção às matas (início do século XX)



Fonte: Acervo Família Janson, 2015.

É notório que estas pessoas tinham um modo de vida totalmente diferente do que estava por vir nas primeiras décadas do século XX, com a inserção do capital estrangeiro e comercialização de terras. Vieira (2002, p. 7) descreve que essa população vivia “coletando frutas, caçando, pescando, extraíndo a erva-mate, criando porcos selvagens, – engordados pelos pinhões – e cultivando, de forma seminômade, em clareiras abertas a machado e fogo, se reproduzia a pequena produção cabocla”. Assim, muitos acabaram ocupando (sem ter o título) pequenas propriedades de terras, formando vilarejos mata adentro, em um contingente de caboclos descontentes com a situação de expropriação e extração de recursos naturais, que outrora serviu como sua fonte de sobrevivência. Era o início da Guerra do Contestado.

Ao mesmo tempo em que a linha férrea permitiu interligar o sul do país com São Paulo, no sentido de abastecer o Sudeste a partir dos produtos de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, foi no estado catarinense e, sobretudo na região do vale do Rio do Peixe, que o empresário norte-

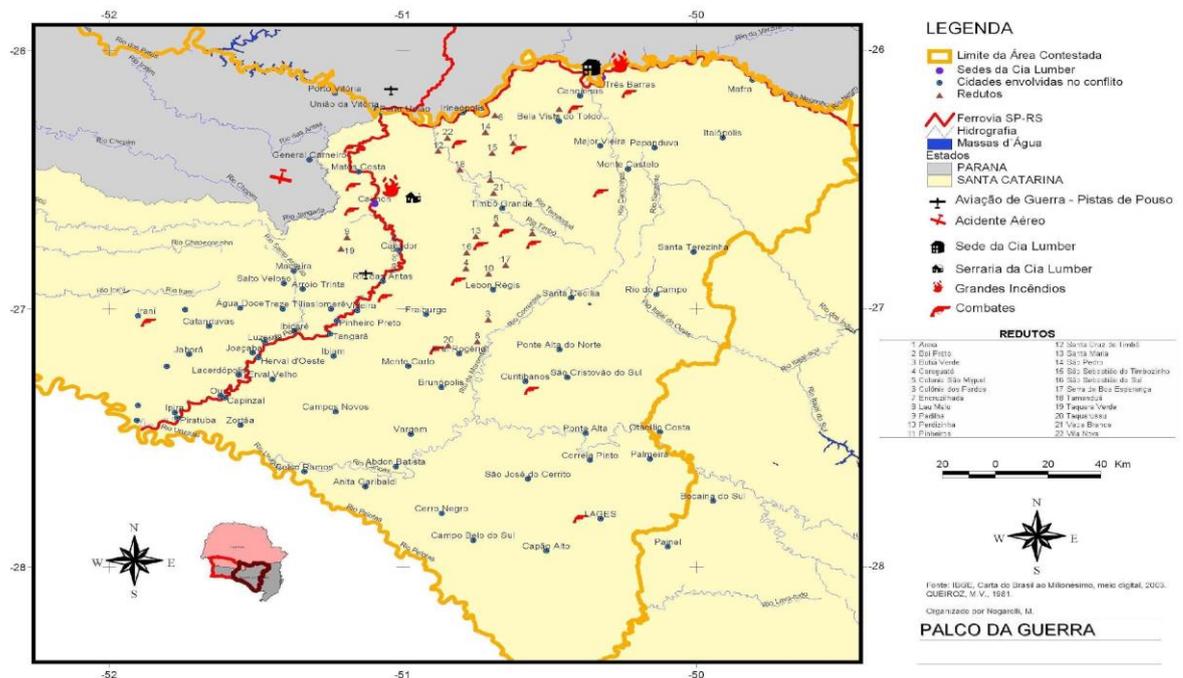
americano colocou em prática todo um modelo capitalista de exploração ambiental e da terra por meio da extração, beneficiamento e escoamento da madeira e da colonização da região.

Alguns problemas de cunho social começaram a surgir após a inauguração da EFSPRG, apontado por Auras (2015):

Concluídos os serviços de construção da estrada de ferro, os milhares de trabalhadores não foram reconduzidos aos seus lugares de origem. Toda essa massa humana – revoltada pelo tratamento duro a que acabara de ser submetida e com maior ou melhor experiência de vida urbana – aumentou em muito e rapidamente o número de moradores locais, contribuindo enormemente para o rompimento do frágil equilíbrio social vigente, que, aliás, já vinha sofrendo bastante com a privatização da propriedade da terra e com a crise na comercialização do mate. Sem outra perspectiva de trabalho, esses homens foram erguendo suas toscas residências ao longo das terras vizinhas ao leito da estrada de ferro (Auras, 2015, p. 44).

Na figura 7 é possível visualizar o traçado da EFSPRG em Santa Catarina e a região onde ocorreu a Guerra do Contestado.

Figura 7 - Região da Guerra do Contestado e EFSPRG



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, 2003. QUEIROZ, M.V., 1981. Organizado por: Nogarolli, M. Citado por: Fraga (2006, p. 89).

Com a implantação da EFSPRG, as transformações socioeconômicas foram acontecendo:

São visíveis as marcas das transformações da ferrovia instalada na região do Contestado e em todo o Vale do Rio do Peixe. Do rio Iguçu até o Uruguai, a cada duas ou três dezenas de quilômetros, aproximadamente, existiu uma pequena estação ferroviária que, logo após a sua inauguração, ao seu redor, principiava um pequeno povoado que cresceu com a derrubada da floresta e com o processo de colonização protagonizado pelos trabalhadores da ferrovia recrutados principalmente nas colônias de imigração do Paraná e, mais tarde, pelos colonos oriundos das colônias do Campesinato Independente do Rio Grande do Sul (Valentini, 2011, p. 140-141).

As diferentes variedades de espécies de vegetação eram um fator que chamou atenção das empresas colonizadoras e do capital internacional na figura da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, de Percival Farquhar, justamente pelo uso da madeira na construção de ferrovias em outras regiões do Brasil e para venda de terras. Esse plano já fazia parte das intenções capitalistas do empresário e sua *holding*. A título de exemplo,

Valentini (2009) descreve o valor comercial que a imbuia tinha em Santa Catarina, no que diz respeito à construção da ferrovia.

Além da incidência no Paraná, a imbuia também ocorre em Santa Catarina, principalmente nos municípios de Mafra, Porto União, Matos Costas, Calmon, Caçador e Curitiba. A imbuia teve largo uso na fabricação de dormentes para assentar os trilhos das ferrovias no início do século XX. Sobre isso, as grandes serrarias do Sindicato Farquhar localizadas nesta formação garantiam duplo objeto: primeiramente, produzir dormentes para as constantes construções da *Brazil Railway Company* e, segundo, produzir pinheiro serrado para a exportação (Valentini, 2009, p. 34).

Carvalho (2009) indica que, antes da instalação da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a exploração da madeira era realizada por pequenas serrarias para atender às necessidades locais das pequenas vilas e colônias, utilizando técnicas simples e força de trabalho humana. O crescimento da indústria da madeira foi amplamente impulsionado pela construção da estrada de ferro e pela colonização imbuída em seu projeto. Gemeli (2018) aponta que a construção de ferrovias implicava, entre outras coisas, o aquecimento das indústrias responsáveis pelos materiais necessários para o assentamento dos trilhos.

A existência de vias de transporte também viabilizava a incorporação daqueles espaços às práticas imperialistas, que caracterizavam, naquele momento, a rapina do território brasileiro há quatrocentos anos. Nesse sentido, nos referimos, sobremaneira, aos interesses em torno da riqueza em potencial da floresta a ser mercadificada. (Gemeli, 2018, p. 89).

Em plena região do Contestado, o império Farquhar criou uma cidade-empresa em Três Barras, local onde instalou a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a maior serraria da América do Sul e uma das maiores do mundo à época (Thomé, 1983). Ali eram serrados diariamente 300 m³ de madeira e 1.050 dúzias de tábuas em 10 horas de trabalho, com todas as operações, no setor fabril, mecanizadas (Queiroz, 1981). Uma cidade-empresa, para Gauld (2006, p. 204-205), “é aquela que se origina de núcleo urbano construído por empresas de grande porte para viabilizar seus projetos de implantação e desenvolvimento”, como é o de Três Barras em Santa Catarina e Porto Velho, em Rondônia.

A cidade-empresa instalada no Sul, cuja construção teve início em 1909, à margem esquerda do Rio Negro, entre os rios São João e Canoinhas, estava no centro de um vasto pinheiral. Planejada para ter alto grau de

mecanização e fornecer grandes rendimentos, as máquinas desse colosso mecânico foram trazidas dos Estados Unidos, aportando no Porto de São Francisco, de onde foram retiradas somente em 1910 quando o ramal ferroviário que entroncava com a EFSPRG alcançou a localidade de Saltinho do Canivete, em Porto União. Na figura 8 é possível visualizar os trabalhadores sobre os vagões de madeira serrada.

Figura 8 - Trabalhadores da Southern Brazil Lumber and Colonization Company sobre os vagões de madeira serrada – 1910



Fonte: Acervo Museu do Vinho Mário de Pellegrin.

A montagem da serraria principal do grande complexo industrial foi entregue a Hiram Smith, um especialista cuja competência fora reconhecida tempos antes, ao instalar serviços similares na *Northwestern Railroad Company* (Estados Unidos da América). Já a escolha do local é um claro exemplo de consideração da proximidade com a matéria-prima. Além do mercado nacional, a empresa “buscava atender a demanda internacional apontando um lucro líquido de 90.000 libras para 1912 e de 160.000 libras para o ano seguinte” (Valentini, 2009, p. 129).

A abundante matéria-prima e o mercado garantido fizeram com que a *Lumber* investisse nas mais eficientes tecnologias para industrialização da madeira, contratando especialistas para funções técnicas e grande número de migrantes como operários. A qualidade, segundo Valentini (2009, p. 130) “era buscada de modo experimental, através das experiências e melhorias constantes, além de abranger todo processo produtivo, indo desde a forma mecanizada de recolher a matéria-prima, até o empilhamento e secagem”. O escoamento da produção contava com a prioridade das cargas da *Lumber* nos trens da EFSPRG, sendo possível enviá-la até os portos de São Francisco do Sul/SC e Paranaguá/PR para exportação. Também por questões estratégicas de localização, como a proximidade da matéria-prima e de logística, a *Brazil Railway Company* montou ainda uma serraria em Calmon/SC. Na figura 9, o acampamento central foi montado em Calmon no início do século XX.

Figura 9 - Acampamento central da companhia EFSPRG em 1909, na localidade de Calmon/SC



Fonte: Acervo do Museu do Vinho Mário de Pellegrin, 2022.

O processo industrial e seu ritmo de trabalho e produção eram invejáveis aos padrões do início do século XX. Na área onde a indústria se instalou para extração da madeira havia quantidades significativas de pinheiros

que acabou garantindo a matéria-prima por vários anos. Ademais, Valentini (2009, p. 130) aponta que os registros de contratos de arrendamento de terras para exploração das araucárias nos cartórios da região ilustram que “após o esgotamento das áreas compradas, a empresa partiu para outras, geralmente comprando o direito da retirada da madeira”.

A partir daí é pertinente discutir por que a *Brazil Railway* reclamou seu direito para explorar a madeira ao longo do rio do Peixe, valendo-se do fato que seu contrato com o Governo brasileiro garantia 15 quilômetros de terras para cada lado da margem do rio (Decreto nº 305 de 07/04/1890). Segundo Auras (2015, p. 45) “escudada nesse direito, e tendo em vista a extração da madeira e posterior loteamento da área para venda a imigrantes”, a *Brazil Railway* tinha plena convicção de que poderia explorar a área em questão utilizando a própria ferrovia para transportes até São Paulo. Para consolidar seus planos, iniciou-se um processo violento de expulsões dos posseiros que viviam nesta região.

Para concretização do cenário ideal para o capitalista Percival Farquhar, ancorado pelo direito de exploração da terra e dos bens naturais, iniciou-se a expulsão dos posseiros das terras que outrora serviam como meio de sobrevivência, para suprimir as necessidades básicas de alimentação. Contudo, diante da permanência dos posseiros, agregados, indígenas, em toda região contestada, tem-se o que Auras (2015, p.46) chamou de “transformação da terra em bem de produção”. Isso ocasionou uma série de disputas entre a população da região e a *Brazil Railway*, que financiou a retirada das pessoas por meio da força. Em suma, impôs uma transformação econômica e social que culminaria no processo de urbanização visto a partir da década de 1910.

Goularti Filho (2009) apresenta quatro fatores que justificam a implantação da ferrovia no vale do Rio do Peixe: econômico, militar, territorial e demográfico:

A necessidade de uma integração ferroviária entre as três províncias do Sul do Império no final do século XIX está associada a quatro fatores: econômico, militar, territorial e demográfico. Econômico: nas províncias do Paraná e Santa Catarina, destacavam-se duas mercadorias dentro do padrão de acumulação agrário mercantil exportador, a erva-mate e a madeira. Ambas eram exploradas de forma artesanal e necessitavam de estrutura de transporte para serem escoadas para os portos. Além destas duas fontes de acumulação, a venda da terra pelas companhias colonizadoras aos imigrantes era outra fonte de valorização do capital. Militar: como estratégia de defesa, a construção de uma ferrovia daria mais

agilidade [...]. Territorial: o conflito com a Argentina em torno da Questão de Palmas, em 1895, obrigou o Brasil a demarcar melhor suas fronteiras para definir o território. Demográfico: a fundação de colônias no Brasil meridional agilizava a concessão de terras às companhias colonizadoras e gerava mão de obra para as novas atividades econômicas. Estes quatro fatores estavam dentro de um movimento maior que era a transformação de economias naturais em economias mercantis. A ferrovia levou o capitalismo para os Campos de Palmas (Goularti Filho, 2009, p. 104-105).

Além do interesse comercial da madeira, o privilégio de zona garantiu o direito de posse e uso de uma área de 30 km (período imperial) para 15 km na República para cada lado da ferrovia (Queiroz, 1981), agravando a situação da terra na região. Considere-se que muitas das terras, utilizadas por posseiros e pequenos produtores, dava-se por um sistema de uso comum, uma “terra do povo”, cujas particularidades precisam ser entendidas. Grande parte destes espaços passaram, com a Constituição de 1891, a ser considerados terras devolutas. Campos (2011) afirma:

As terras devolutas, isto é, aquelas que foram “devolvidas” ao poder público, acabam, em termos jurídicos, por se incluírem nas chamadas terras públicas, o que as tornam passíveis de apropriação individual. Popularmente, a terra devoluta adquire o sentido de uma “terra sem dono”, uma “terra de ninguém”, o que a dirige muito mais a uma ocupação na forma de usufruto do que na forma de propriedade (Campos, 2011, p. 107).

Em 1850, quando a Lei de Terras – Lei nº 601 de 18 de setembro, entrou em vigor, criou-se um marco definidor da propriedade privada no Brasil, que, em 1912, seria o motivador de um grande conflito entre a população que ocupava estas terras e o poder militar dos estados do Paraná e Santa Catarina.

De acordo com a Lei de Terras, as Terras Devolutas eram definidas: a) as que não estavam em uso público nacional, provincial ou municipal; b) as que não estavam em domínio particular com título legítimo, ou havido de sesmarias e outras concessões de qualquer instância de governo público e c) terras que não tivessem sido ocupadas por posses, pois se entendia que não se fundavam em título legal da terra. Qual seja, as terras que não tivessem reconhecimento jurídico oficial com base no direito positivo; mas, grande parte das terras estavam, à época na região, sob o domínio do direito consuetudinário. Isso não foi respeitado.

Campos (2011) contribui ao apontar que:

Essas terras passaram assim a integrar o patrimônio público. No entanto, a caracterização de “domínio público” vai se modificando, tendo em vista a possibilidade aberta de serem obtidas através de compra, no que continuam até hoje. As diferentes situações ou contextos político-econômicos que se desenrolam a partir de então, fizeram com que o “devoluto” gradativamente se direcionasse para formas de propriedade privada; sob o beneplácito do Estado, em especial dos estados-membros, que passam a geri-las diretamente a partir da Constituição de 1891 (Campos, 2011, p. 107).

O acordo de aquisição de terras devolutas entre Teixeira Soares e o governo do Império tinha como pilar os volumosos lucros com a construção da estrada ferro que passaria por Santa Catarina. Isso foi bem observado por Carvalho (2016).

A concessão inicial data dos últimos dias do Império: seis dias antes da República, Teixeira Soares obteve do governo brasileiro terras devolutas com privilégio e garantia de lucro, para a construção de uma via férrea que partiria de Itararé (São Paulo), término da *Sorocabana* a Santa Maria (no centro do Rio Grande do Sul). O governo provisório confirmou a concessão e Teixeira Soares pôde transferir em 1890 seu contrato à *Cia das Estradas de Ferro do Sudoeste Brasileiro*. Esta iniciou imediatamente os trabalhos e partindo de Santa Maria logo atingiu Cruz Alta. A partir de então, a São Paulo – Rio Grande impulsionou ativamente a construção; vários ramais lhe foram concedidos, especialmente em 1904 o *Transbresilien* de Roxo de Rodrigues, destinado a ligar o Rio Paraná (confluente do Iguçu) ao porto de São Francisco (Santa Catarina) (Carvalho, 2016, p. 72-73).

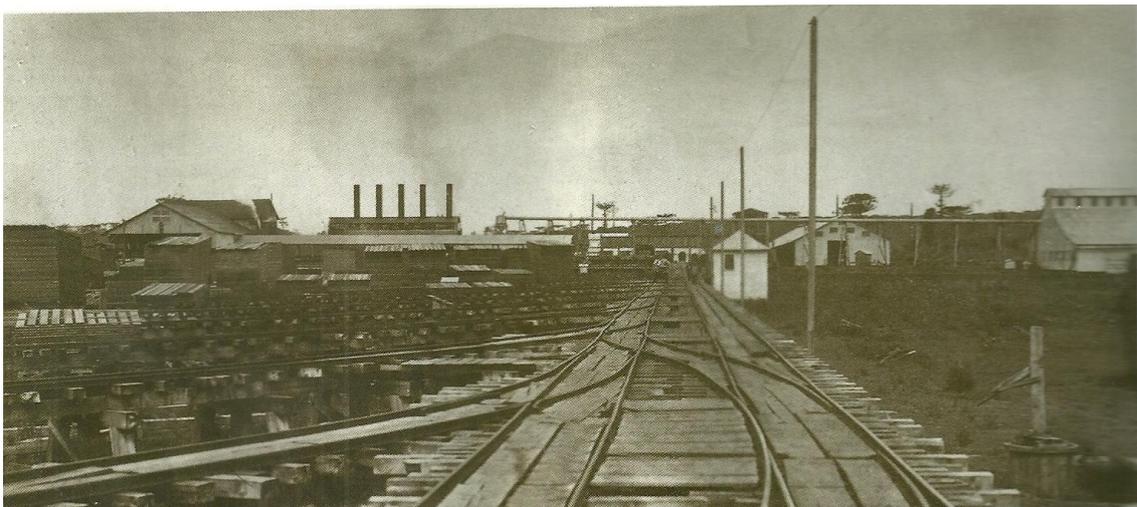
Por um lado, havia a população indígena, os escravizados que vieram por meio da imigração forçada e os trabalhadores da construção da ferrovia; já pelo outro havia a *Brazil Railway Company* e seu colosso industrial, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, que teve seus direitos de posse de terras reconhecidos pelo governo da União. A empresa mencionada visava à exploração econômica da madeira e à venda dessas terras para descendentes de europeus, seguindo o plano nacional de colonização.

A *Lumber* tornou-se, desse modo a maior companhia madeireira da América do Sul. Encarregou-se também a *Brazil Railway* de construir uma estrada de ferro entre União da Vitória e São Francisco, no litoral catarinense. Por ela começou a descer a madeira destinada à exportação, até que, para atender às conveniências do Paraná, houve uma equiparação de fretes e, por um caminho mais longo e sinuoso, as tábuas seguiam para o Porto de Paranaguá. Por outro lado, a *Lumber* loteou e começou a vender a colonos estrangeiros terrenos ao longo da estrada de ferro, depois que dali tinham sido expulsos os posseiros e antigos proprietários. Além da *Lumber*, outras empresas estrangeiras dedicavam-se à especulação de terras e à venda de lotes coloniais em determinados trechos (Queiroz, 1981, p. 74-75).

Silveira (2003) aponta que muitos dos nacionalistas econômicos favoráveis aos investimentos estrangeiros passaram a ficar contra os grandes grupos empresariais como o Grupo Farquhar, alcunha para a *holding Brazil Railway Company* e suas subsidiárias. Luz (1975, p. 95) indica um temor da audácia e amplitude dos planos do magnata Percival Farquhar, com receio de que "o americano, dados os seus meios de ação viesse dilapidar, com maior eficiência ainda, as nossas riquezas, pouco contribuindo para a riqueza de nosso país". Outro ponto contrário ao grupo estava o seu monopólio, com a mobilização de recursos na ordem de 45 milhões de libras esterlinas.

Na figura 10 é possível visualizar o pátio da serraria *Lumber* no município de Três Barras.

Figura 10 - Pátio da serraria Lumber em Três Barras/SC – 1914



Fonte: Acervo Museu do Vinho Mário de Pellegrin, 2022.

No vale do Rio do Peixe, em Santa Catarina, a exploração da madeira e o impulso à colonização promovidos pela subsidiária *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* agitaram o caldo social já turbulento em razão do abandono dos trabalhadores e alargamento dos "tentáculos" do Grupo Farquhar. Vieira (2002) afirma que a Guerra do Contestado teve como elementos importantes os caboclos e camponeses que lutaram para manter suas posses. A expropriação contraria a Lei de Terras de 1850, que reconhecia a posse para quem ocupasse as terras por um longo período, como era o caso dos caboclos (Meirinho, 2012).

Após 1915, segundo Queiroz (1981), a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* passou a vender lotes ao longo da estrada de ferro (dentro dos 15 quilômetros de cada lado do rio do Peixe) aos colonos de origem estrangeira, depois de expulsar os posseiros e antigos proprietários. Thomé (2010) afirma que a chegada de migrantes de origem europeia representou o surgimento de empresas voltadas à exploração da madeira associados aos antigos coronéis locais:

Além da Lumber, a ferrovia tornou possível e economicamente viável a construção de um grande número de outras serrarias, em uma extensa área da floresta com araucária que ia da região de Jaguariaíva e Ponta Grossa no Paraná, passando pelo Planalto Norte de Santa Catarina e vale do Rio do Peixe (SC) até o norte do Rio Grande do Sul. À frente dessas iniciativas de montar serrarias estavam antigos coronéis locais e principalmente um grande número de imigrantes europeus e os seus descendentes. (Carvalho, 2010, p. 128).

A partir da regulamentação do Serviço de Povoamento (decreto 6.455, de 19/04/1907), modificado posteriormente em 1911 e 1924, manteve-se a priorização do migrante de origem europeia, agricultores como opção mais viável dentro de um sistema econômico voltado para o desenvolvimento da agropecuária. Utilizou-se como suporte dessa transformação a colonização e, ao mesmo tempo, abriu espaço para maior atuação das empresas colonizadoras que assentavam colonos estrangeiros e nacionais. A legislação previu o privilégio de colônias mistas e do povoamento por meio da ação empresarial, um modelo característico da ocupação do Vale do Peixe e Oeste em Santa Catarina e espaços mais a oeste do planalto paranaense.

Mas, mesmo que a legislação e os debates nacionais elencassem a importância do modelo misto, na prática o povoamento reuniu migrantes de origem europeia oriundos de colônias mais antigas no norte do Rio Grande do Sul, leste de Santa Catarina e sul do Paraná. Importante ressaltar que a política de colonização no Vale do Peixe não ocorreu mediante a presença de nacionais (indígenas, afro-brasileiros, mestiços caboclos e população pobre de origem portuguesa) e sim, com a sua expulsão para iniciar uma “nova” formação econômica e social.

Assim, não é difícil compreender que a população cabocla pré-existente na região fosse alvo dos mesmos princípios civilizatórios e discursos

raciais que instruíram os postulados sobre a imigração europeia: a desqualificação do caboclo por intermédio de estigmas relacionados à mestiçagem, mantendo-os à parte do processo colonizador, em posição de inferioridade pelo sangue indígena e tendência ao nomadismo (Seyferth, 2002).

A situação é ainda mais clara se forem observadas as datas dos decretos, pois condizem com o período de construção da EFSPRG e das maiores tentativas de colonização por parte, inicialmente, da Brazil Railway Company. E, posteriormente, por meio das companhias particulares, que fechavam seus negócios com o poder público de Santa Catarina e do Paraná. "Aos posseiros que ousavam se opor às medidas de despejo, a Brazil Railway Company enviava elementos do seu corpo de segurança que contava com 200 homens armados" (Fraga, 2010, p.123).

Apesar do discurso oficial de que a construção da EFSPRG iria "trazer desenvolvimento ao sertão", a população cabocla se viu sumariamente ignorada. Com a República impulsionando o desenvolvimento regional por meio de acordos e investimentos estrangeiros, o caboclo do Contestado foi desconsiderado legalmente, forçado a abandonar seu território ocupado há décadas (do qual não havia posse legal) e desumanizado pela mídia ao ser retratado como uma figura ora preguiçosa e pouco afeita ao trabalho, ora violenta e fanática.

A ideia do fanatismo é atribuída à devoção aos Monges que peregrinavam pelo sertão, levando ao povo caboclo o alento e a orientação negados pela Igreja Católica, a serviço das elites. João Maria, o monge, o santo, "surpreende todos quantos estudam ou procuram entender a vida de São João Maria: esse 'santo' não foi um homem, foram dois que confundiram e entrelaçaram suas vidas para se tornarem apenas um santo" (Fraga, 2017, p.57). Os Monges atuavam como curandeiros com chás e remédios retirados da floresta. Batizavam, benziavam, oravam e aconselhavam a população cumprindo o papel de guia espiritual (Gross, 2019). Entretanto, de acordo com Welter (2007), supor que a Guerra do Contestado tenha cunho religioso é um recurso para escamotear os verdadeiros interesses por trás do conflito - interesses econômicos.

Analisando alguns pontos destacados por Queiroz (1981), é importante chamar atenção para o processo de transformação econômica pela qual a região do Vale do Rio do Peixe passou no final do século XIX e início do XX. Ao apontar a exploração e escoamento da madeira pela *Lumber*, deixa evidente como nesta região havia interesses econômicos, políticos e territorial.

Ao ter a produção, a construção de ferrovias, para atender à demanda do capital, tem-se o que Mamigonian (1999) aponta como uma interconexão de elementos, o natural e o humano. A ferrovia EFSPRG foi um sistema técnico que impactou na intensificação de núcleos urbanos, nas atividades econômicas, como o aumento da produção mercantil e seu escoamento. Nos primeiros anos do século XX “a madeira era a mercadoria mais transportada, seguida da erva-mate e dos cereais, destinados aos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá” (Goularti Filho, 2009, p. 110).

A partir de 1910, o vale “apresentava novas feições, com alguns pontos se desenvolvendo mais que os outros” (Thomé, 1983, p. 104), como a vila de Herval (Herval d’Oeste/Joaçaba), Caçador e Rio das Pedras (atual Videira), Campos Novos, Concórdia. Uma vez que a principal economia regional era circulação de tropas, erva-mate e madeira, que atraía pessoas para trabalhar e comercializar os produtos para outras regiões do estado e do país, muitos municípios desenvolveram a criação de animais para o abate. “Nas florestas onde a erva-mate era escassa, o porco se destacava, tanto pela presença, quanto pela importância para a economia de muitas famílias que habitavam a região” (Brandt, 2015, p. 307).

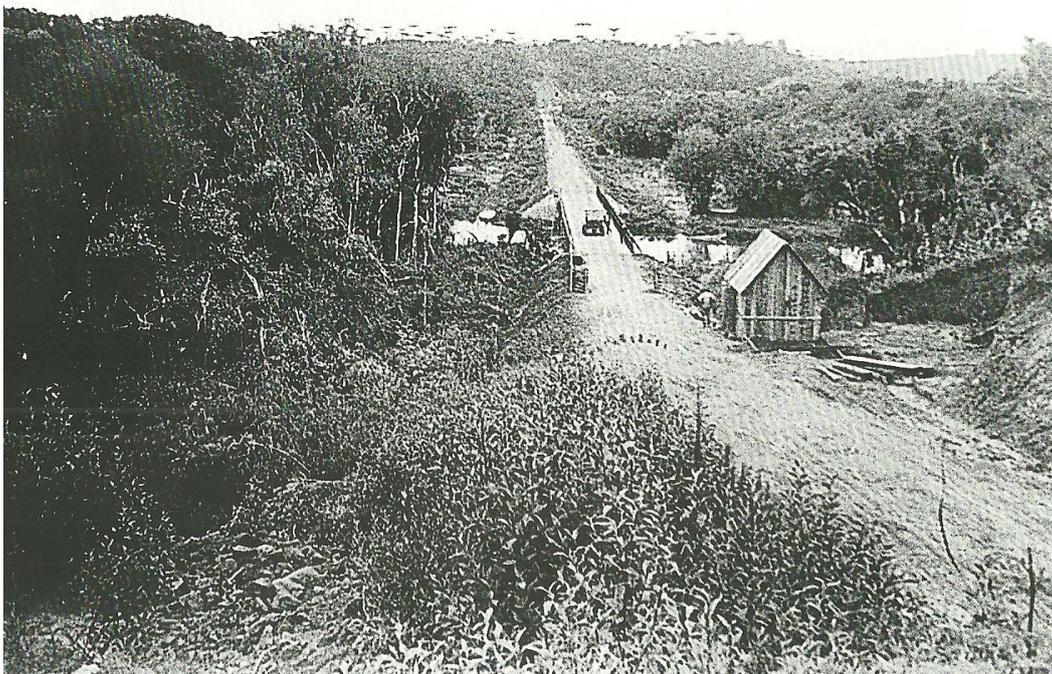
Quando a colonização no Meio-Oeste de Santa Catarina se intensificou, interesses particulares começaram a despontar, sobretudo na questão de vendas das terras pela iniciativa privada pelas Companhias Colonizadoras particulares. Waibel (1979) pontua que:

Para o governo, a colonização é a política de povoamento e desenvolvimento de áreas desabitadas. Esse tipo de colonização depende, em grande parte, de fatores políticos, que frequentemente são instáveis e interferem com uma sã administração das colônias. Para uma companhia particular, colonização quer dizer negócio; ela vai ganhar dinheiro e é certo que o ganhará se conseguir uma boa qualidade de terra, e gente de boa qualidade. A administração se baseia estritamente em princípios econômicos e, em circunstâncias normais, não é prejudicada por interferência política (Waibel, 1979, p. 236).

Além disso, estas companhias ocuparam terras consideradas "devolutas" que, segundo Werlang (2006), eram habitadas por inúmeros posseiros que jamais tiveram a preocupação em legalizá-las, já que eram "terras de Deus", ocupadas pelos seus ancestrais e ainda assim abundantes.

Na figura 11 é possível notar a construção de uma ponte que servia como suporte para a colonização, sobretudo no que se refere à circulação de pessoas na região do Vale do Peixe.

Figura 11 - Residência e ponte construídas como suporte à colonização nos anos 1920



Fonte: Acervo Família Janson, 2015.

Diferentemente do litoral catarinense, a região em estudo foi ocupada majoritariamente por migrantes vindos Rio Grande do Sul que adentravam o vale do Rio do Peixe, fixando-os nas margens dos rios (tanto o rio principal como seus afluentes) e da ferrovia. Migrantes do Paraná e litoral catarinense também compunham a leva de pessoas que procuravam terras para se fixar, movidas pelas propagandas das companhias particulares.

Maior (1968) pontua que a EFSPRG foi fator de peso para colonização no vale. Não obstante, também é válido ressaltar que o preço e a qualidade da terra foram pontos observados para colonizar esta região. A topografia regional, inclusive na proximidade do Rio do Peixe e de outros, condicionou

aos migrantes a facilidade para o povoamento por ser mais aplainado, por se tratar de fundo de vale.

Somado a isso, havia o esgotamento de terras no Rio do Grande do Sul que, segundo Renk (2006), torna-se o motivo da migração de descendentes italianos vindos do norte do estado gaúcho:

Esta colonização ocorreu sob a Lei de Terras, com a venda parcelada, em pequenas propriedades. Por ser pequena propriedade, favorecia a aquisição de terras, permitindo que maior número de imigrantes povoasse o solo. A dificuldade, no entanto, ocorre no momento de assegurar a reprodução da geração seguinte na mesma condição de pequeno proprietário. O fracionamento do solo, em certa medida, teve de ser evitado, sob pena de inviabilizar economicamente a colônia (Renk, 2006, p. 66).

Havia, no Rio Grande do Sul, escassez de espaço com grande ocupação populacional, visto que a densidade demográfica nas propriedades agrícolas se tornou muito alta. Também definido como esgotamento das colônias. A falta de espaço para fixar as gerações futuras as impulsionaria ao trabalho nas cidades e forçaria uma leva de pessoas a procurar outras localidades para além das divisas do Rio Grande do Sul. O Noroeste do estado também apresentou uma corrente migratória advinda das colônias velhas no próprio estado gaúcho e continuaria se deslocando na direção de Santa Catarina, sobretudo para ter acesso a novas terras e, para alguns, até fugir da pobreza. Waibel (1979) complementa esta expansão do povoamento rumo ao estado de Santa Catarina:

A expansão do povoamento para o norte através do rio Uruguai e da divisa do Estado do Rio Grande do Sul, penetrando no Estado de Santa Catarina, começou em 1915 quando a estrada de ferro, vindo do Paraná e de São Paulo, alcançou o vale do Rio do Peixe, afluente do Uruguai. O novo meio de transporte possibilitou a exportação de porcos vivos e outros produtos comerciais (alfafa) para a cidade de São Paulo, e assim, o *hinterland* de Santa Catarina foi drenado comercialmente para o norte, para São Paulo, por gente que veio do sul. A nova zona pioneira se expandiu para jusante, com o avanço da estrada de ferro; os alemães de novo preferiam os vales baixos subindo até os limites das matas de araucária, ao passo que os italianos ocuparam os vales bem como as terras altas no triângulo entre o baixo rio do Peixe e o Uruguai (Waibel, 1979, p. 238).

As novas formas de exportação citadas pelo autor inseriram a região do vale do rio do Peixe em uma dinâmica social, econômica e culturalmente diferente do que havia no passado, decorrente da nova produção de mercadorias. Isso possibilitou, ao longo dos anos, uma acumulação de capital

mediante a produção da pequena produção mercantil voltada, em parte, à exportação. Pode-se dizer, portanto, que houve, a partir deste momento, uma pequena integração econômica com regiões específicas do estado catarinense (Joinville e São Francisco do Sul) e com o país (alguns estados da região Sudeste).

Esse desenvolvimento é fruto não somente da implantação da EFSPRG, mas, sobretudo, dos resquícios da segunda substituição de importações na fase recessiva do segundo ciclo de Kondratieff, que incentivou a diversificação da produção interna e do capital mercantil por meio de processos artesanais e manufatureiros que atingiu, de maneira mais moderada, a região que recém tinha começado a exploração da madeira regionalmente. Sem mencionar que a produção de outros produtos (derivados do suíno, aves e da agricultura) não tinha volume suficiente para alavancar a economia regional.

Depois de passar pela expansão do Terceiro Ciclo, em que a economia brasileira vivenciou a dualidade entre o capital comercial e os latifundiários feudais, a fase positiva foi rompida com a eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914. Ela, somada à Grande Depressão Mundial de 1929, "marcaram o início da fase recessiva do terceiro ciclo de Kondratieff (1921-1948)", desencadeando ainda "uma forte crise comercial em outros países, como no Brasil, que, por conseguinte, reforçou a substituição artesanal de importações, iniciada na fase recessiva do ciclo passado" (Silveira, 2003, p. 97).

A partir de então, as substituições se tornaram industriais e não mais artesanais.

O período inicial do terceiro Kondratieff (1921-1973) já demonstrava os interesses agrícolas sendo substituídos pelo capital essencialmente urbano, industrial, comercial e bancário. Surgiram movimentos protecionistas, que contavam com a indústria paulista. A intensificação urbana era intensa, a indústria já era uma realidade e os centros de desenvolvimento eram ampliados, com a anexação de novos espaços econômicos no Sul do país (regiões urbanas e industriais do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Por todas essas regiões, parcelas dos imigrantes europeus emergiam como empresários, defendiam a industrialização e se tornavam grandes industriais e comerciantes. (Silveira, 2003, p. 97)

Nesse contexto, o Vale do Rio do Peixe recebeu muitos migrantes que vinham dos estados vizinhos, Rio Grande do Sul e Paraná:

O estabelecimento de um regime organizado após a Primeira Guerra Mundial atraiu três grandes companhias de colonização teuto-

brasileiras do Rio Grande do Sul para a região chamada do “ex-Contestado”, e uma nova zona pioneira surgiu ao longo da margem setentrional do rio Uruguai, indo desde o rio Peperiguaçu, na fronteira com a Argentina, a oeste, até o rio Irani e a zona pioneira do baixo rio do Peixe, a leste (Waibel, 1979, p. 239).

O autor sobreleva quando destaca que, em Santa Catarina, houve duas zonas pioneiras: a primeira próxima à costa; e a segunda no planalto interior.

A segunda zona pioneira, no planalto interior, quando a estrada de ferro, descendo do norte a partir de São Paulo e cortando o Estado do Paraná, alcançou o vale do rio do Peixe, um afluente do Uruguai, cujo vale ainda continha densas florestas. A estrada de ferro atraiu magneticamente grande número de colonos descendentes de alemães e de italianos do Estado do Rio Grande do Sul, facultando-lhes ainda a possibilidade de exportar seus produtos, principalmente porcos e alfafa, para São Paulo, que ficava a 1.000 quilômetros de distância (Waibel, 1979, p. 295).

A EFSPRG foi um dos fatores que proporcionaram a chegada de migrantes de origem europeia, impulsionados pela propaganda de um solo fértil e meio de transporte para escoamento das mercadorias. Para ressaltar a importância da ferrovia nesta região de Santa Catarina, Silveira (2006, p. 68) aborda que “a importância da ferrovia para o desenvolvimento regional passa pela captação da produção agrícola”.

Magnanini (1966) também assinala a importância da estrada de ferro como forma de atrair um contingente populacional, quando companhias particulares de colonização começaram a vender pequenas glebas de terras na região do vale do Rio do Peixe. A partir do momento em que o trecho ferroviário entrou em funcionamento em Santa Catarina, as matas densas, que outrora eram pouco ou nada exploradas, deixam de ser uma realidade para dar lugar a outra ocupação e, conseqüentemente, às transformações econômicas e sociais.

1.2 DINÂMICA URBANA NO VALE DO RIO DO PEIXE

A formação dos núcleos urbanos no vale do Rio do Peixe teve ligação com os caminhos de tropas que estabeleceram pequenos núcleos de povoamento ao longo de sua extensão. Eram lugares de descanso para os

tropeiros que vinham de longe, além de servirem de locais de uso comum da terra pela população local:

Esta forma conjuga o interesse de uso por parte das comunidades vizinhas, ou por vezes distantes, das áreas de uso comum, com os interesses de tropeiros e comerciantes, com o seu gado em trânsito, vindos dos centros de produção para os pontos finais de comercialização e abate. Grande parte nasceu como uma terra de uso comum utilizada por uma ou mais comunidades. Com o tempo, tornaram-se também área de uso de tropeiros e comerciantes de gado por estarem junto ao trajeto de passagem das tropas (Campos, 2011, p. 166).

Com a passagem das tropas, muitos puderam se beneficiar com este trânsito de mercadorias, pois:

Ao se apropriarem de parte dos referidos campos, passaram a cobrar dos tropeiros aluguel pelo seu uso. Mesmo as Câmaras Municipais o fizeram, em maior ou menor grau segundo a situação momentânea em que se encontravam, questão esta que, no início, dava-se apenas esporadicamente, mas com o tempo tornou-se definitiva e reconhecida por lei [...] Dada a importância que tinha para a economia do gado, em especial no século XVIII e XIX, as terras de uso comum junto aos caminhos de tropas estão presentes nos mais diversos pontos do país. Por conseguinte, as áreas para pouso das tropas em trânsito tornaram-se uma exigência de tamanha importância, em especial nos períodos colonial e imperial, que passaram a ser fomentadas através de leis, decretos, posturas e outros atributos jurídicos (Campos, 2011, p. 167).

Para Lago (1978), os caminhos de tropas em Santa Catarina contribuíram de forma decisiva na formação de centros de influência. Lages, no planalto, foi um dos principais, pois tornou-se o irradiador da ocupação para outras direções rumo ao oeste. Estes caminhos também tiveram importância na formação de núcleos urbanos no Vale do Rio do Peixe, haja vista o transporte de erva-mate, madeira e carne nesta região.

Destaca-se, ao longo do século XVIII e XIX, a transformação na base econômica do planalto, pois, se em primeira instância tinha-se na pecuária o principal produto, este perdeu sua importância para a economia extrativista da erva-mate e da madeira. A extração da erva-mate e da madeira assumiu papel de destaque nos novos municípios que surgiram no vale do Rio do Peixe no início do século XX.

Fraga (2017) salienta a importância do tropeirismo na formação de vilas no estado catarinense que, com o passar dos anos, ganharam

notoriedade. Depois, emancipados, alguns se tornaram- municípios com poder centralizador:

No que concerne ao papel do tropeirismo em Santa Catarina, é possível estabelecer os mesmos critérios que marcaram a penetração interiorana ocorrida no Paraná, bem como a ereção de vilas, fruto do pouseiro das tropas e tropeiros, que se transformariam nas principais cidades planaltinas da terra catarinense na atualidade (Fraga, 2017, p. 110).

Este autor demonstra também que o tropeirismo contribuiu para a formação de núcleos urbanos em Santa Catarina, interligando o sul do Brasil com outras regiões brasileiras. Essa aproximação por onde passavam os tropeiros era uma condição que dava apoio para que estes núcleos conseguissem se comunicar com regiões mais distantes:

Como condição necessária para ocupar e definir o território, transformando-o em espaços de valorização do valor, a construção de estradas e a expansão demográfica, por meio da colonização e da imigração, eram faces da mesma moeda. Por um lado, as estradas permitiam que as colônias ampliassem sua comunicação com praças comerciais, para estabelecerem relações mercantis, o que possibilitava a sobrevivência de seus habitantes. Por outro, a presença de colônias nas margens das estradas garantia a sua conservação, evitaria seu abandono e dava guarida para os tropeiros (Goularti Filho, 2022, p. 47-48).

Assim, os núcleos urbanos se fortaleciam politicamente e economicamente ao longo dos anos, intensificando a divisão territorial do trabalho, igualmente fortalecendo as relações comerciais com outras regiões do país. Por sua vez, Piazza (1983) chega a afirmar que o tropeirismo foi uma das atividades que teve grande valia na estruturação social e econômica do Planalto catarinense. Pode-se afirmar tal importância também em relação à região do Rio do Peixe. Embora seu papel tenha sido importante, não se pode deixar de lembrar da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, como fator que influenciou no povoamento do vale, bem como na questão da urbanização no século XX (Piazza, 1982). Afinal “os transportes se desenvolvem com mais agilidade onde a produção cria condições para a circulação” (Goularti Filho, 2022, p. 58).

Santos (1982a) pontua a diferenciação dos lugares a partir da formação socioespacial, pois os diferentes modos de produção particulares dentro da totalidade permitem analisar o vale do Rio do Peixe:

As diferenças entre os lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. [...] A localização dos homens, das atividades e das coisas no espaço explica-se tanto pelas

necessidades externas, aquelas do modo de produção puro, quanto pelas necessidades internas (Santos, 1982a, p. 14).

O avanço da colonização e a formação de vilas no sentido Leste/Oeste de Santa Catarina continuou deixando os campos de Lages, Campos Novos e de Curitiba em segundo plano pelos colonos. Colonizar as terras do vale do Rio do Peixe era o mais novo destino dos muitos migrantes de origem europeia vindos do Rio Grande do Sul e da região leste catarinense, visto que a estrada de ferro que margeava o rio oferecia condições para escoar os produtos agrícolas para outras regiões do país. Pimenta (1984) afirma que a propaganda feita para vender as terras localizadas no vale onde havia a EFSPRG foi um dos fatores que atraía os migrantes. Não obstante, Goularti Filho (2022) destaca um dos impactos causados com o término da construção de estrada de ferro:

Em Santa Catarina, o século XX começa com a aprovação de projetos ferroviários. Apesar de muitos não serem executados, alguns marcaram a vida econômica e social das regiões catarinenses por onde passavam os caminhos de ferro. No vale do Rio do Peixe, entre 1907 e 1910, foi construído o trecho faltante da monumental EFSPRG, pondo em contato Porto Alegre com o Rio de Janeiro pelos trilhos dos trens. Em 1906, foi inaugurado o primeiro trecho da Linha São Francisco, que partia de São Francisco do Sul, passava por Joinville, subia a Serra do Mar e chegava até o planalto norte-catarinense. No ano de 1913, essa linha chegou a Rio Negro, na sua margem esquerda, em território catarinense. E, finalmente, concluiu seu destino chegando até Porto União em 1917. A EFSPRG, Linha São Francisco e os ramais da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá colocavam a região em contato com as maiores praças comerciais do Sul e Sudeste do país, dispensando as “morosas” e “intransitáveis” estradas (Goularti Filho, 2022, p. 76).

A construção da EFSPRG na margem esquerda do rio do Peixe demonstra que a região estava passando por um processo dinâmico que vai resultar na formação de municípios e mudanças na estrutura econômica regional. Ainda não é possível afirmar no início do século XX que a ferrovia impulsionou a economia regional, mas possibilitou que alguns produtos fossem exportados para outras regiões do país e externamente. Concomitante à formação dos núcleos, as colônias atraíam novos moradores. Nesse sentido, Bernardes (1952), afirma:

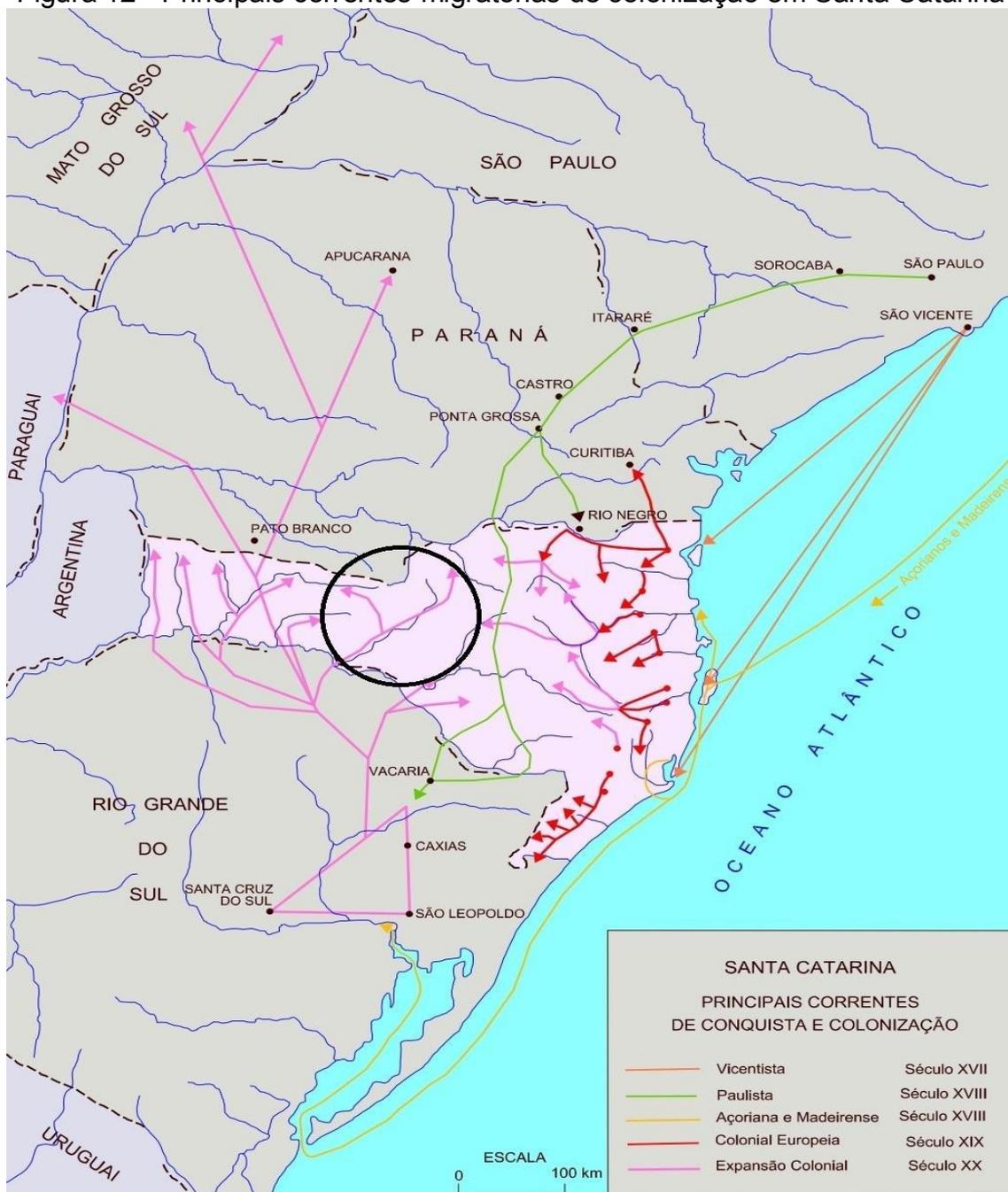
Entre 1913 e 1916 esta companhia [*Brazil Railway & Lumber Colonization Company*] estabeleceu nove pequenos núcleos ao longo da estrada que acompanha o fundo do vale. O rio do Peixe a jusante da atual cidade de Caçador encaixa-se cada vez mais no planalto,

formando um vale apertado e fundo, acontecendo o mesmo com seus pequenos afluentes. O vale é quente e coberto originalmente por uma densa mata latifoliada. Até bem próximo do rio chegam os espigões planos do planalto, aí retalhado, cobertos pela mata de araucárias. Os nove núcleos iniciais não tiveram desenvolvimento. A colonização aí somente começou a progredir depois que companhias particulares formadas no Rio Grande do Sul começaram a adquirir grandes glebas da empresa concessionária e procederam à venda de lotes. A colônia “Bom Retiro” (1916) foi a primeira no gênero, tendo sido estabelecida em torno da estação do mesmo nome, perto da atual cidade de Joaçaba. A este núcleo, formado com descendentes de alemães do Rio do Grande do Sul, sucederam-se numerosos outros pelo vale abaixo, espraiando-se pelas bordas do planalto. A mesma situação das colônias velhas do Rio Grande repetiu-se aqui, porém não tão rigorosamente: os alemães preferiam concentrar-se nas encostas e nos fundos de vale, cobertos de mata latifoliada, embora mais quente, enquanto os italianos povoaram a beira do planalto e a região de vales suspensos. Contudo, formaram-se alguns núcleos de italianos no vale, fazendo exceção à regra (“Barra Fria”, “Capinzal” e “Videira”, por exemplo) (Bernardes, 1952, p. 99).

O fluxo migratório direcionou-se para o vale do Rio do Peixe a partir do centro, norte e noroeste do Rio Grande do Sul, bem como do Litoral e do Planalto catarinense, cuja ocupação ocorreu inicialmente ao longo do rio principal da bacia hidrográfica, em função do relevo mais plano. Posteriormente seguiu para outras regiões do estado.

Na figura 12, verificam-se as principais correntes migratórias no estado catarinense.

Figura 12 - Principais correntes migratórias de colonização em Santa Catarina



Fonte: Atlas Geográfico de Santa Catarina (2019). Adaptado de Atlas Geográfico de Santa Catarina (1958). Elaboração: Pedro Agipino Sagaz e Isa de Oliveira Rocha (SPG/SC).

Ao analisar a figura 12, fica evidente que, no vale do Rio do Peixe, tem-se, em um primeiro momento, uma forte expansão colonial de migrantes descendentes de europeus vindos do Rio Grande do Sul nas primeiras décadas do século XX. Quando estes migrantes chegaram em terras catarinenses, adquiriram pequenos lotes de 200 a 300 metros de largura por um quilômetro de profundidade (Espíndola, 1996). Lago (1978, p. 124) afirma

que “se incorporariam ao território catarinense como áreas dinamizadas por rápido processo de ocupação humana”, no ímpeto da preocupação geopolítica e, principalmente, na integração de áreas fronteiriças.

No quadro 1, a seguir, algumas companhias colonizadoras que comercializavam terras no vale do Rio do Peixe e em outras regiões em Santa Catarina.

Quadro 1 - Companhias colonizadoras do Oeste catarinense e sua área de atuação

Companhia Colonizadora	Área de atuação
Brazil Railway Company e subsidiárias	Toda Extensão da ferrovia em Santa Catarina
Irmãos De Carlo e Paganelli	Joaçaba, Herval d'Oeste, Jaborá, Catanduvas
Colonizadora Cruzeiro	Joaçaba
Mosele, Eberle, Ghilardi & Cia	Joaçaba, Herval d'Oeste, Lacerdópolis, Ouro, Ipira
Sociedade Territorial Mosele, Eberle, Ahrons & Cia	Herval d'Oeste
Selbach, Muller & Cia	Treze Tílias e Ibicaré
Sociedade Territorial Sul Brasileira	Herval d'Oeste, Capinzal, Piratuba, Ouro, Joaçaba, Água Doce e Luzerna
H. Hacker & Cia	Herval d'Oeste, Capinzal, Piratuba, Ouro, Joaçaba, Água Doce e Luzerna
Empresa Colonizadora e Pastoril Théodoro Capelle & Irmão	Piratuba, Caçador, Rio das Antas, Videira
Empresa Construtora e Colonizadora Irmãos Coelho de Souza Ltda.	Caçador
Kurudz & Bortolon Ltda.	Caçador
Colonizadora Alberto Schimidt	Videira (XV de Novembro, Anta Gorda, Sede Etelvina)
Colonizadora Kroef, Selbach & Cia	Iomerê (Faxinal Branco/São José) e Videira
Colonizadora Irmãos Raymundo & Augusto Piccoli	Tangará (Rio Bonito)
José Petry e Formigheri & Cia	Videira (Perdizes)
Angelo Locatelli	Videira (XV de Novembro/Vitória)
Colonizadora Brezolin	Ibicaré
Colonizadora Luce, Rosa & Cia	Nova Santa Cruz, Fazenda Barra Grande e Nova Teutônia (Arabutã), Colônia Uvá e Poço Rico (Itá), Monte Alegre, Nova Milano, São Raphael (Chapecó) e atual Videira.
Picolli, Cauduro & Alberto Schmidt	Tangará (Rio Bonito)
Scmidt & Opermann	Videira
Selbach, Matte, Opermann & Cia	Videira
Colônia José Petry & Cia	Pinheiro Preto
Freiga, Geib e Deiss	Piratuba e Ipira
Empresa Construtora e Colonizadora Oeste Catarinense (1919)	Zona entre rios Pepery-Guaçu, Uruguai, Capetinga e divisa entre os estados

(conclusão)

Companhia Colonizadora	Área de atuação
Chapecó-Peperi Ltda.	Área entre os Rios Uruguai, Peperi e Chapecó (1919)
Volksverein	Atual Itapiranga
Barth, Benetti e Cia.	São Miguel do Oeste
Bertaso, Maia e Cia	Chapecó

Fonte: Heinsfeld (2014), Silva (1983), Camassetto (2007), Werlang (1992), Reichert (2019).
Organizado por Ângela Zatta (2019).

Com o intuito de viabilizar o lucro sobre a venda de terras, além das propagandas que anunciavam grandes atrativos como o solo fértil, a presença da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e a proximidade dos rios, as companhias colonizadoras atuaram sobre o território que lhes proporcionou grandes interesses econômicos. Silveira (2003) destaca que a colonização estrangeira e, por conseguinte, o desenvolvimento econômico no Sul, contribuiu para orientar a região para o mercado interno. O transporte ferroviário auxiliou o crescimento "voltado para dentro", como afirma Castro (1980), com os traçados mais integrados, voltados ao norte, de modo que a pequena produção mercantil conseguiu colocar sua produção no mercado urbano e em industrialização no Sudeste.

O interesse do governo do estado em povoar o vale do Rio do Peixe e outras regiões do Oeste partia do princípio da integração inter-regional com outras regiões do estado e do país, bem como no aproveitamento de recursos naturais que serviam para abastecer tanto o Litoral quanto o Sudeste do Brasil.

Uma vez findada a Guerra do Contestado, é possível afirmar que a dinâmica urbana ganha força, pois, praticamente a um ano do fim do Acordo de Limites e do fim do conflito, o município de Cruzeiro (atual Joaçaba) foi criado, juntamente com Mafra, Porto União e Chapecó, todos no mesmo ano. Desses outros municípios se desmembraram com o passar dos anos, em especial a partir de 1930:

A formação da sociedade econômica na bacia do rio do Peixe ficaria amarrada ao sentido da grande via de articulação que representava a ferrovia, diretamente infletida sobre o centro paulista que começava a escapar de sua quase exclusiva economia exportadora de bens primários e se urbanizava rapidamente com os ingredientes da industrialização. No entanto, era preciso encontrar um terminal mais próximo para o escoamento de produtos que já vinham sendo avidamente reclamados pelo mercado externo. A ferrovia teria, em seguida, uma derivação, um ramal divergente, da estação de Mafra,

para atingir o porto de São Francisco do Sul, em rumo mais ou menos coincidente com a antiga rodovia, na época ainda um caminho rural, "D. Francisca". Entretanto, desceria buscando o rio Itapocu, de Rio Negrinho via Corupá, Jaraguá do Sul, Joinville e, finalmente, São Francisco (Lago, 1978, p. 125-126).

Depois de analisar o tropeirismo e a construção da EFSPRG, pode-se dizer que no vale do Rio do Peixe estava iniciando o processo de urbanização ocasionado por fatores econômicos, políticos e históricos. Se o vale seria, conforme Lago (1978), uma região de articulação por meio da ferrovia, é preciso discutir, mais adiante, o conceito de urbanização ao passo que novos municípios surgiram ao longo do século XX.

Os municípios no vale do Rio do Peixe, conforme surgiam ao longo das primeiras décadas do século XX, tinham a possibilidade de escoar as mercadorias por meio da linha férrea, elemento que, analisando no viés do capitalismo dependente, integrou os municípios à divisão internacional do trabalho ao exportar produtos primários para outros países. Essa situação pode ser observada mesmo no final da década de 1910, quando havia apenas dois municípios que dominavam uma extensa área do estado (parte do atual Planalto Lageano, Vale do Peixe e Oeste), cuja população rural era predominante em relação à urbana.

Na figura 13, vê-se a ponte sobre o rio Caçador em 1904, que possibilitava o escoamento de mercadorias na região.

Figura 13 - Ponte sobre o rio Caçador – 1904



Fonte: Acervo Família Janson, 2015.

Aos poucos, o espaço rural do vale foi se transformando, pois, nos pequenos lotes comercializados pelas empresas colonizadoras, o sistema da "roça cabocla", em que os animais eram criados soltos nas terras de diferentes criadores, tornou-se incompatível com o novo modelo de propriedade privada. Para os colonos, a criação permanecia fechada, enquanto a lavoura era aberta. Assim, restava aos caboclos a opção entre a regularização de sua propriedade (o que nem sempre era possível), a exclusão para áreas de mais difícil acesso, ou se submeter ao emprego assalariado nas ervateiras e madeireiras que se formaram na região (Renk, 2006; Brandt, 2015).

O Vale do Rio do Peixe era formado por porcadeiros⁸ antes mesmo da ocupação dos migrantes no pós-guerra do Contestado. Quando o conflito terminou, levadas de pessoas começaram a chegar a uma região já ocupada por indígenas, caboclos, posseiros, agregados e peões, com seu sistema socioeconômico diferente. Para os recém-chegados, as dimensões da propriedade impactaram o tipo de criação adotado pelos colonos: com o relevo

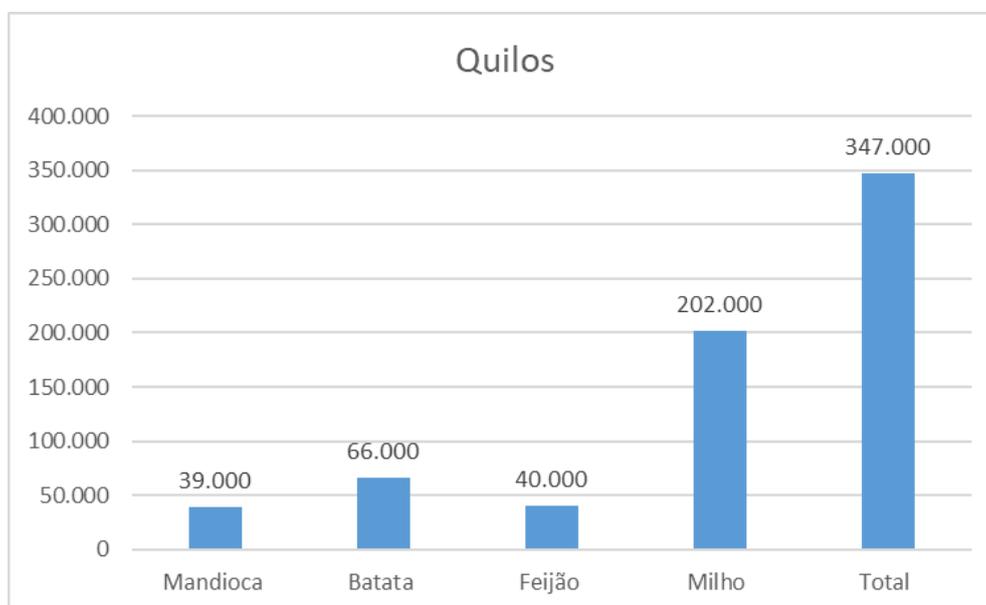
⁸Tropeiros ou trabalhadores que conduziam varas de porcos pelos caminhos entre as vilas, que mais tarde se foram elevadas à municípios.

acidentado e muitas áreas de declive acentuado, a criação de gado bovino se tornou inviável, restringindo-se apenas à produção de leite para o consumo familiar (Nascimento *et al.*, 2021).

Já, a produção de suínos era compatível com o tamanho das propriedades, desde que seguisse o binômio milho-porco (Lago, 1988), para atender ao mercado local e, principalmente, dirigido à comercialização para outras cidades do sul e sudeste brasileiro.

As atividades desenvolvidas pelos migrantes consistiam na “plantação de feijão, trigo e mandioca, destinados ao consumo familiar e à criação de galinhas, porcos e outros animais” (Espíndola, 1996, p. 22). Além das atividades citadas, os produtores extraíam a alfafa, erva-mate e madeira, que atendia, posteriormente, os mercados locais e nacionais – São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná. Também eram exportados para a Argentina (Espíndola, 1996). Nesse sentido, na década de 1910, os primeiros núcleos urbanos localizados no vale do Rio do Peixe comercializavam os seguintes produtos agrícolas, conforme apresentado no gráfico 1 a seguir.

Gráfico 1 - Produção agrícola comercializada pelos núcleos urbanos – 1916



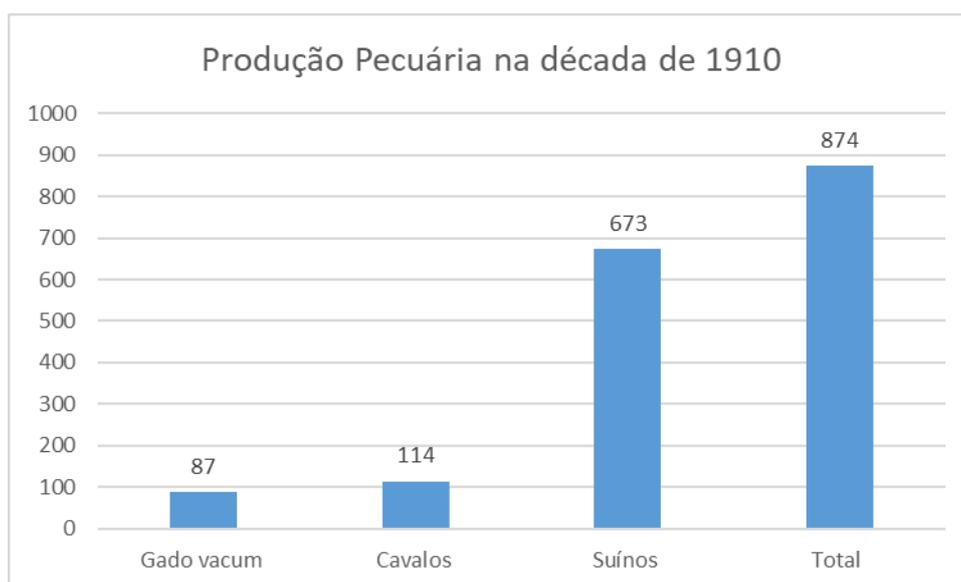
Fonte: SANTA CATARINA. *Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo Estadual*, 1916. Florianópolis, “O Dia”, 1917, p.212. Citado por Kroetz (1975, p. 22) e organizado por Diego da Luz Rocha (2022).

Os primeiros núcleos urbanos que atraíram descendentes de alemães, italianos e poloneses foram: Herval, Rio Capinzal, Savóia, Rio do Peixe,

Capela, Rio Uruguai, Rio Bonito, Rio das Pedras e Rio das Antas, segundo Kroetz (1975). É importante ressaltar que antes da chegada de migrantes, a produção de erva-mate, criação de porcos, plantação de mandioca, milho, entre outras culturas temporárias, já era realizada pelos indígenas e caboclos na região em destaque.

Mas, a partir da chegada do capital estrangeiro via EFSPRG, alguns produtos locais começaram a ser destinados para outros estados e países, como a erva-mate, o principal produto de exportação de Santa Catarina nas primeiras décadas do século XX. Posteriormente, a madeira ganhou destaque nas exportações catarinense. Ainda, na mesma região do vale, os primeiros núcleos urbanos na década de 1910 comercializavam animais, conforme gráfico 2 abaixo.

Gráfico 2 - Produção pecuária comercializada pelos núcleos urbanos do Vale do Rio do Peixe



Fonte: SANTA CATARINA. *Mensagem do Governador Felipe Schmidt ao Congresso Representativo Estadual*, 1916. Florianópolis, "O Dia", 1917, p.212.
Citado por: Kroetz (1975, p. 23) e organizado por Diego da Luz Rocha (2022).

De acordo com Valentini (2015), a cada trecho de 20 a 30 quilômetros, construiu-se uma pequena estação ferroviária, em cujas proximidades surgiram povoados formados pelo contingente de antigos trabalhadores da ferrovia ou por migrantes recém-chegados do Rio Grande do Sul e do leste de Santa

Catarina. Eles dariam origem, mais tarde, a municípios como Caçador, Concórdia, Videira e Tangará (Nascimento *et al.*, 2021).

Mas o processo de povoamento no vale do Rio do Peixe se intensificou a partir do momento que era possível ter ascensão social mediante o aumento da pequena produção mercantil que atendia regionalmente e, posteriormente, nacionalmente, conforme destacado por Espíndola (1996):

A possibilidade desses descendentes de europeus se tornarem proprietários dos meios de produção, em decorrência do baixo preço da terra, fertilidade natural e relativa abundância de terras, e, por conseguinte, de ascensão social, motivou a vinda, para o quadro urbano do oeste catarinense, de pequenos artesãos, padeiros, sapateiros, entre outros (Espíndola, 1996, p. 23).

Na figura 14 abaixo, observam-se algumas casas em 1923 no vale catarinense, especificamente na vila de Vitória.

Figura 14 - Vila de Vitória, em Caçador – 1923



Fonte: Acervo Museu do Vinho Mário de Pellegrin, 2022.

Margeando o Rio do Peixe e, conseqüentemente a EFSPRG, estes núcleos urbanos atraíram pessoas para o território catarinense, aumentando a população urbana (pois, ainda no início do século XX, a população era predominantemente rural) e a pequena produção mercantil.

No interior das pequenas propriedades os produtores plantam milho, alfafa, trigo, feijão, mandioca, criam porcos, galinhas, e desenvolvem a colheita da erva-mate e a extração da madeira. Paralelamente, confeccionam suas casas, seus galpões, suas ferramentas de

trabalho, entre outras. Trata-se, portanto, da constituição do complexo rural sul brasileiro, predominantemente de pequenos produtores mercantis de origem europeia. Parte do excedente produzido e da madeira extraída, bem como a alfafa e a colheita da erva-mate, serão comercializados com o mercado local e nacional. Manifesta-se assim, no interior do complexo rural, duas maneiras de existência da pequena produção: de um lado, as famílias especializavam-se num determinado bem que seria entregue ao comércio local e fornecido às cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, entre outras, de outro lado, os pequenos produtores fabricavam seus próprios instrumentos de trabalho e praticavam uma agricultura de autoconsumo (Espíndola, 2002, p. 28).

Embora Espíndola (2002) destaque que os pequenos produtores de origem europeia contribuíram na formação do complexo rural no Brasil, é preciso pontuar que, na região do vale do Rio do Peixe, havia toda uma economia de subsistência que imperava regionalmente, seja na criação de porcos, na plantação de milho e mandioca, ou colheita da erva-mate. Esses elementos já estavam presentes no território, fazendo parte da vida socioeconômica dos habitantes da região.

No sul do país, a passagem da pequena produção mercantil para relações capitalistas de produção, impulsionadas pela divisão territorial do trabalho, dando origem às indústrias, foi confirmada a partir dos anos 1930, quando as mudanças na economia nacional, sobretudo no incentivo à industrialização brasileira e intervenção do Estado na economia do país. Especialmente com a preocupação de Getúlio Vargas no atendimento ao mercado nacional (Silveira, 2003, p. 102).

Rangel (1985) afirma que os ciclos médios iniciados nos anos 1920 apresentam uma fase de baixo crescimento com mudanças institucionais consideráveis que precedem uma fase de euforia ou calmaria. No Brasil, a República Velha se desgastou o suficiente nas primeiras décadas do século XX para levar à Revolução de 1930, que concretizou o desenvolvimentismo brasileiro. Isso significa que, segundo a dualidade rangeliana, "a elite industrial entrou no pacto de poder" (Silveira, 2003, p. 107).

Silveira (2003) aponta que a Era Vargas foi o momento mais importante para a expansão e consolidação do capitalismo brasileiro, pois marca o início de um avanço qualitativo e quantitativo da industrialização por meio do novo pacto de poder estabelecido entre os latifundiários (a sequência da oligarquia dominante na República Velha) e a burguesia industrial economicamente forte.

Para Fonseca (1999), a intervenção do Estado na iniciativa privada e no capital estrangeiro refletiu sua maior participação no controle de empresas de serviços públicos, recursos minerais, entre outros. Nos transportes, a preocupação do período também foi relevante com predomínio para o crescimento do transporte rodoviário. Nesse caso, no governo de Juscelino Kubitschek, foi quando houve mais investimentos neste modo de transporte.

Mas, no vale do Rio do Peixe, as possibilidades de ascensão social para integrar uma pequena burguesia industrial com incentivo governamental (preços dos lotes baixos e créditos financeiros) eram vantagens amplamente desfrutadas pelos migrantes. Com a ampliação do povoamento e fortalecimento das atividades econômicas, ganhou destaque a acumulação de capital e a exportação de mercadorias no vale do Rio do Peixe. Logo, a região “tornava-se um compartimento dinâmico, ligado mais ao porto de São Francisco do Sul do que, propriamente, ao estado” (Lago, 1978, p. 129).

Assim, o surgimento de municípios no vale com espaços urbanos foi sendo cada vez mais uma realidade, percebido pelo aumento populacional ocasionado pela migração e pelos pequenos estabelecimentos industriais que passaram a irromper nas propriedades. Nesse sentido, discutir a formação da cidade se faz necessário para prosseguir no entendimento da dinâmica socioeconômica no Vale do Rio do Peixe.

Santos (1996) aponta que o surgimento das cidades só foi possível a partir do desenvolvimento da técnica agrícola, que proporciona um excedente. Uma vez livres da preocupação com a alimentação, permite-se que os grupos humanos se dediquem a outras atividades. Em outras palavras:

As cidades puderam formar-se graças a um determinado avanço das técnicas de produção agrícola, o qual propiciou a formação de um excedente de produtos alimentares. Com a existência desse excedente, algumas pessoas puderam dedicar-se a outras atividades, sendo a cidade, predominantemente, lugar de atividades não-agrícolas (Santos, 1996, p. 53).

Na medida em que a cidade absorve o excedente agrícola produzido no campo, a divisão social do trabalho se torna mais acentuada dependendo da capacidade de influência regional, da quantidade produzida territorialmente, da circulação, da distribuição, da troca e do consumo. Ora, enquanto a distribuição vai determinar a quantidade de produtos à disposição do indivíduo, a troca determina os produtos nos quais ele passará a reclamar a parte que a

distribuição lhe determina (Marx, 2008). Para este autor, os membros da sociedade se apropriam dos bens naturais para suprir suas necessidades por meio da produção; a distribuição determina a proporção dos produtos de que o indivíduo participa; a troca confere-lhe produtos particulares em que deseje converter a quantia que lhe coube pela distribuição; e, no consumo, os produtos se transformam em objetos de desfrute, uma apropriação individual.

Assim:

A produção cria objetos que correspondem às necessidades; a distribuição e a troca aparecem como meio-termo, que é assim dúplice, já que a distribuição é determinada como momento determinado pela sociedade, e a troca como momento determinado pelos indivíduos (Marx, 2008, p. 7).

No Vale do Rio do Peixe, segundo Lago (1978), investe-se no extrativismo vegetal, multiplicam-se serrarias, fábricas de laminados, de pasta mecânica, de esquadrias, de papel, de papelão e de compensados. Ademais, cresce a população de suínos e de aves para comercialização da carne e abastecimento dos centros urbanos. Os capitais e técnicas se acumularam para alterar a economia secundária. Pequenas empresas, como moinhos, serrarias, oficinas mecânicas, fábricas de caixas, banha ou derivados de carne, compõem um sistema descrito por Nascimento et al (2021) como colônia-venda, cuja produção visava à comercialização dos excedentes, estimulando a formação do mercado interno integrado à economia nacional, com a EFSPRG como elemento integrador.

Carlos (1992), por sua vez, vai trabalhar o conceito de cidade na perspectiva da divisão do trabalho em cada período histórico, bem como o nível de articulação com a sociedade global, sem deixar de considerar pontos importantes, como a organização política, a estrutura de poder, as atividades econômicas e a classe social.

Pode-se dizer, a princípio, que a cidade nasce da necessidade de se organizar um dado espaço no sentido de integrá-lo e aumentar sua dependência visando determinado fim, isto é, a sobrevivência do grupo no lugar, e o rompimento do isolamento das áreas agora sob sua influência (Carlos, 1992, p. 57).

Centros urbanos com poder de centralidade regional detêm relevância, especialmente, no caso analisado, na circulação de mercadorias. Para Marx (2008), quando a distribuição se modifica, altera-se também a produção, do

mesmo modo que a concentração do capital acarreta mudanças na distribuição da população na cidade e no campo. Com a EFSPRG, ganharam relevância as produções de erva-mate, desde o século XIX, e madeira a partir da implantação da *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* nas áreas próximas à ferrovia, comprovando ser mais um elemento no desenvolvimento econômico regional. Goularti Filho (2022, p. 252) enfatiza que “a presença da EFSPRG no meio oeste catarinense alterou os planos de abertura e manutenção de estradas no planalto serrano e oeste, ou seja, o objetivo principal seria levar as estradas para as estações ferroviárias”.

Parte desse movimento, de interligar a ferrovia aos caminhos, advém da preocupação do governo de ocupar o território e de garantir os limites estaduais por meio da abertura de estradas que garantissem a circulação de mercadorias e pessoas, como é o caso da estrada de Campos Novos a Palmas, definida desde o final dos anos de 1850 entre Campos Novos e a margem esquerda do Rio do Peixe, na localidade de Herval (Goularti Filho, 2022, p. 249).

Singer (1979, p. 139) define a função das pequenas cidades, característica comum na região, ao afirmar que “as pequenas cidades do interior são, em geral, centros de comercialização dos produtos agrícolas produzidos na área circunvizinha (chamada de seu *hinterland*), muitas vezes sede de governos municipais”. Estas cidades foram criadas para escoar a produção, por isso foram abertas estradas e ferrovia. Com estas características, pode-se definir uma região sendo “o resultado das possibilidades ligadas a certa presença, nela, de capitais fixos exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas e das condições do seu funcionamento econômico” (Santos, 2020, p. 90).

Nesse sentido, as cidades são assim entendidas a partir do momento que desenvolvem atividades não agrícolas, mas que, ao mesmo tempo, geram outras atividades voltadas à prestação de serviços e comércio, resultando na divisão social do trabalho (Santos, 1982). Essas atividades tendem a atender às necessidades da população urbana e rural, possibilitando a circulação e a distribuição da produção local e regional, garantindo à cidade um domínio territorial (Fresca, 2013, p. 18). Portanto, uma aglomeração apenas se torna

cidade a partir do momento que deixa de servir às demandas do setor primário para atender às necessidades da população, conseqüentemente, havendo uma especialização do espaço (Santos, 1982).

Em relação ao vale do Rio do Peixe, é interessante notar que, no início do século XX, havia vários aglomerados urbanos regionalmente distribuídos formando pequenas vilas. Foi a partir do Acordo de Limites e com o fim da Guerra do Contestado que essas vilas são elevadas à categoria de município. Esse processo aconteceu de maneira gradual. Embora, até meados da década de 1950, os principais municípios (Joaçaba, Caçador, Videira e Concórdia) já tenham sido elevados a esta categoria, optou-se, em nossa análise, por estes quatro, dada a sua importância econômica regional.

Vale lembrar que Concórdia entra nesta análise, mesmo não integrando o vale do Rio do Peixe, porque a formação socioeconômica se assemelha com os outros três municípios do vale e nele também influenciava. Para tanto, o próximo capítulo será pautado na rede urbana e quando é possível afirmar a existência de uma rede regionalmente, bem como a urbanização nos municípios destacados.

1.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Nossa intenção foi analisar o processo físico natural e socioespacial do Vale do Rio do Peixe, apresentando elementos que interagem com a escala estadual. Com isso compreender as dinâmicas territorial, econômica e social atuantes na região em tela e de como os núcleos urbanos foram se formando.

Nesse sentido, visualizar e entender o projeto político estadual de ocupação do vale do Rio do Peixe foi de suma importância ao longo da redação do capítulo, pois contribuiu para entender o processo da formação regional. Para tanto, identificar os elementos que deram condições para o surgimento de vilas, de distritos e, posteriormente, dos municípios, foi fundamental para dar respaldo ao que foi proposto.

Tendo em vista a delimitação da região, sua formação, desenvolvimento e todas as transformações advindas no processo, elencaram-se elementos que se unem para conduzir ao entendimento da formação

econômica e social da região em questão, apresentando a conjuntura territorial e econômica como fatores da formação do Vale do Rio do Peixe enquanto uma das regiões constituintes do território catarinense. O primeiro passo foi dado ao demonstrar como a região foi formada dentro do contexto histórico-social estadual e regional, bem como das inter-relações com o nacional.

Destarte, elucidada a questão da formação histórica e urbana, o segundo capítulo analisará a complexidade da rede urbana ao apresentar suas características socioeconômicas, pautando-se nas principais cidades que se destacaram ao longo dos anos e se tornaram cidades-polo com poder de influenciar sua hinterlândia e para além da região natural. Esse capítulo terá como finalidade responder se há formação de uma rede urbana regional e destacar a evolução dos principais municípios.

CAPÍTULO 2 – A COMPLEXIDADE URBANA DO VALE DO RIO DO PEIXE CONFIGURA A FORMAÇÃO DE UMA REDE?

A compreensão da formação de uma rede urbana em determinado território exige certo conhecimento teórico com base nos principais autores que retratam o tema e, somente depois, torna-se possível visualizar a possível formação de uma rede. Nesse sentido, este capítulo tende a esboçar se existe a formação de uma rede urbana no vale do rio do Peixe.

2.1. CONCEITUAÇÃO DE REDE URBANA

Definir a rede urbana como ponto de partida se faz crucial neste estudo, sobretudo para verificar se no vale do Rio do Peixe configura-se a formação de uma rede, ou ainda, quando a região se configurou como rede. Ao desenvolver sobre a questão, Singer (1979) aborda alguns pontos relevantes sobre o funcionamento de uma rede urbana, detalhando as relações intrínsecas ao seu funcionamento:

Para se entender o funcionamento da rede urbana, é preciso partir da constatação que nenhuma economia urbana, nem de uma cidade isolada nem do conjunto delas, pode ser autossuficiente. Isso porque a cidade não pode produzir nem os alimentos para sua população nem a matéria-prima para sua indústria. As atividades que fornecem tais produtos – a agricultura e a indústria extrativa – têm que ser desenvolvidas junto aos recursos naturais, o que impõe uma ampla dispersão dos que nelas se ocupam no espaço. Não podendo produzir alimentos e matéria-prima, a rede urbana os capta através de seus tentáculos, constituídos pelas cidades pequenas, que penetram pela zona rural. A rede urbana obtém os produtos da agricultura e da indústria extrativa, trocando-os pelos produtos da economia urbana: bens industrializados e serviços. Uma grande parte dos produtos urbanos são, por sua vez, fornecidos às cidades pequenas pelas médias e estas os obtêm das grandes. Desta maneira, os alimentos e matérias-primas vão penetrando na rede urbana e se distribuindo ao longo do percurso até alcançarem o seu lugar de consumo (Singer, 1979, p. 141).

O autor nos conduz a refletir se havia uma rede no Vale do Rio do Peixe, sobretudo nas primeiras décadas do século XX, visto que, para tal, é preciso haver certo grau de relação com outros centros, bem como influenciar sua hinterlândia, as cidades menores no seu entorno. Embora até 1930 houvesse apenas dois municípios (Campos Novos e Cruzeiro, atual Joaçaba),

eles tinham fortes relações com o campo, pois a produção agropecuária e de extrativismo era muito acentuada.

Outro fator que comprova essa relação com o campo é a população predominantemente vivendo na área rural, estatística que perdurou em todos os municípios da região até 1970/90. Dessa forma, o que era produzido na área urbana destes primeiros municípios alcançava as vilas e a população rural da região, pois o deslocamento acontecia para estes municípios com mais ofertas de serviços. Mas, ainda não é possível afirmar que no Vale do Rio do Peixe havia uma rede, pois, segundo Corrêa (1994):

A rede urbana constitui-se simultaneamente em um reflexo *de* a uma condição *para* a divisão territorial do trabalho. É um reflexo à medida que, em razão de vantagens locacionais diferenciadas, verificam-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional definidoras de uma complexa tipologia de centros urbanos. A lógica capitalista de acumulação, caracterizada pela minimização dos custos e maximização de lucros e apoiada no progresso técnico, suscita o aumento da escala de produção assim como da área onde esta se realiza. Amplia-se também a circulação, e a acessibilidade é redefinida em função dos novos modos de circulação (Corrêa, 1994, p. 48-49).

A rede urbana, conforme afirma este autor (1994, p. 87), atua como “um conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente”, cuja compreensão advém das condições internas e externas. Quanto à questão, no que se refere ao funcionamento de centros articulados, este ponto já demonstra a formação de uma rede urbana, mesmo que incipiente e sem tantas características, como pontua Corrêa (1994).

Embora, nas primeiras décadas do século XX, o estado de Santa Catarina apresentasse poucos centros urbanos consolidados economicamente e com grau de urbanização capaz de gerar atratividade populacional, havia uma acumulação de capital e de atividades econômicas pulverizadas. Nesse sentido, o estado não tinha nenhuma grande atividade que pudesse ser exportada e nem uma única rede urbana estadual pós-1930:

Não tendo o Estado desenvolvido nenhuma atividade econômica com grande demanda no modelo agroexportador, não se constituiu um excedente capitalizado em uma área capaz de gerar um núcleo que centralize a rede urbana catarinense. Ao contrário a economia de Santa Catarina é, até 1930, em boa proporção centrada numa agricultura camponesa diversificada e no “extrativismo”, com várias zonas relativamente autossuficiente e que, à medida que se especializam, voltam-se para os polos nacionais (Silva, 1978, p. 74).

Nos municípios já existentes em 1930, as atividades eram baseadas na agricultura, no extrativismo e com poucos estabelecimentos industriais em Joaçaba e Campos Novos. Nas hinterlândias, eram predominantes a agricultura e criação de animais e determinada quantidade era produzida para escoar ao maior centro econômico do país, São Paulo.

Para Santos (1982, p. 47) a “rede urbana é um conjunto de aglomerações produzindo bens e serviços junto com uma rede de infraestrutura de suporte e com os fluxos que, através desses instrumentos de intercâmbio, circulam entre as aglomerações”. Analisando o que o autor pontuou sobre rede, é possível verificar alguns fatores que, até meados do século XX, são inexistentes, como uma rede de infraestrutura rodoviária que pudesse dar suporte para os fluxos de mercadorias e pessoas. Embora já houvesse a presença da EFSPRG como meio de interligação do Vale do Rio do Peixe com o Sudeste do país, faltavam estradas capazes de interligar os aglomerados urbanos e a produção de bens e serviços não era suficiente para suprir todas as demandas de sua hinterlândia. Assim, necessitava-se de mercadorias de localidades mais distantes.

Se, para haver a formação de rede é preciso ter uma cidade dominante, há que se pensar que até a 1930 isso era praticamente impossível. Não havia mais do que dois centros urbanos na região de estudo e a falta de infraestrutura para a circulação entre municípios era um fato recorrente. Mas, é preciso chamar atenção para o fato de que a região estava iniciando o processo de formação de municípios com pequenos centros urbanos, com alguns destaques para atividades econômicas especializadas após 1930, começando a ganhar influência na hinterlândia, seja nas áreas rurais ou urbanas menores. Corrêa (2014, p. 93) corrobora no sentido de que, na rede urbana, os “vértices ou nós são os diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas, e os caminhos ou ligações os diversos fluxos entre esses centros”.

O autor aponta ainda três condições que precisam estar juntas para que se configure uma rede urbana:

Primeiramente trata-se de uma sociedade vivendo em economia de mercado, com transações comerciais envolvendo bens produzidos localmente e bens produzidos externamente. Isto pressupõe uma

mínima divisão territorial do trabalho. Em segundo lugar deve haver pontos fixos no espaço onde, de modo permanente ou temporário, as transações são realizadas. Esses pontos fixos, por outro lado, tendem a apresentar outras atividades que garantem a possibilidade das transações serem realizadas. Em terceiro lugar deve haver um mínimo de interações entre esses pontos fixos, interações que refletem e ratificam uma diferenciação hierárquica e/ou em termos de especialização produtiva entre eles (Corrêa, 2014, p. 94).

Os três pontos elencados por Corrêa (1994) são condições estabelecidas ao longo do século XX. Ao analisar o Brasil, Corrêa (2014) vai dizer que até a Segunda Guerra Mundial a rede urbana brasileira era bastante limitada no que se refere à quantidade de centros urbanos diversificados no sentido funcional. Essa realidade começou a mudar na região do Rio do Peixe a partir do surgimento de novos municípios que tivessem condições econômicas para uma diversificação funcional, interação de fluxos de mercadorias e pessoas entre eles, relações externas e divisão territorial do trabalho.

Com a criação dos municípios de Concórdia, Caçador e Videira, a região do Vale do Rio do Peixe passou a ter mais que um centro urbano que centralizasse sua hinterlândia, como pontua Santos (1982) sobre o conjunto de infraestruturas necessárias para os fluxos entre os aglomerados urbanos.

Santos (2012) apresenta três elementos que julga serem essenciais para a organização de uma rede urbana: as massas, os fluxos e o tempo. Quando o autor se refere às massas, remete à população, à sua densidade e à sua distribuição pelo território, incluindo também à massa de produção, de poupança, de consumo e de equipamentos. Já quando fala sobre os fluxos, refere-se ao fluxo da população, da produção agrícola, industrial, monetária e de informação. Nesse caso, a população entra em dois elementos, pois ela também é geradora de fluxos, não apenas de massas. E, por último, o tempo diz respeito aos processos, relevando a evolução entre as regiões e as infraestruturas.

Importante ressaltar a formação de sub-regiões economicamente autônomas em Santa Catarina, ou seja, uma espécie de não integração regional no estado, pois cada sub-região estava mais interligada com outros estados do país do que propriamente com as demais regiões catarinenses. Contudo, se as regiões catarinenses estavam mais interligadas ao mercado

nacional, este interferiu na estrutura produtiva estadual no sentido de ampliação da produção e na sua diversificação. Junto a isso, intensificou-se a divisão inter-regional do trabalho a nível nacional (Mioto, 2011).

Com os principais municípios do Vale do Rio do Peixe emancipados, é possível afirmar que, no estado de Santa Catarina, formaram-se regiões autônomas. Segundo Lago (1978), esta formação da rede urbana se deu:

Do ponto de vista da organização espacial, as cidades de maior porte, mesmo enquadradas numa certa unidade de predominância étnica, ou pelo menos de predominância interétnica e sob os processos similares de ocupação, iam armando as condições para a evolução de redes urbanas próprias, segundo uma configuração de compartimentos espaciais, de ilhas socioeconômicas (Lago, 1978, p. 122).

Pode-se apontar que, em Santa Catarina, a rede urbana se originou a partir da diversificação da estrutura industrial nas diversas sub-regiões do estado. Ademais, cada região não mantinha um grau elevado de integração estadual, pois atendiam aos mercados do Sudeste do país ou destinavam para exportação via porto de São Francisco do Sul e de Paranaguá. Logo, a rede urbana catarinense era multipolarizada.

Há que ressaltar, contudo, que esta multipolarização não impediu que as regiões catarinenses criassem inter-relações econômicas, não apenas com os grandes centros nacionais. O Vale do Peixe e o Oeste Catarinense já iniciaram sua trajetória inseridos em uma divisão do trabalho a nível nacional por meio da agroexportação. No Litoral, Planalto e Vales Atlânticos, as inter-relações já aconteciam respectivamente desde os séculos XVIII e XIX. Portanto, a afirmação de “compartimentação” e de “ilhas econômicas” (defendidas também por outros autores além de Lago) não condiz com a realidade catarinense. O que ocorreu e ocorre é uma realidade bastante complexa e diversificada que favoreceu economicamente Santa Catarina. Igualmente tem sido muito bem utilizada em favor de determinados setores econômicos atuais, como o do turismo.

Esses vários polos regionais que constituíam suas redes urbanas eram especializados em determinadas atividades, exportando, via de regra, matérias-primas como a madeira, carvão, erva-mate, produtos alimentares e têxteis. Por esse motivo, entre as décadas de 1970/90, os principais municípios apresentavam a maioria da população vivendo no espaço rural, impactando no

processo de urbanização regional que viria acontecer apenas na década seguinte.

Em Santa Catarina, Siebert (1996) chama a atenção para o fato de que a rede, desenvolvida no sentido Leste-Oeste, diferencia-se dos demais estados por não apresentar dominância absoluta de uma única cidade, mas uma distribuição multipolarizada de núcleos urbanos. Esse fator advém muito mais da formação socioespacial do que da diferenciação espacial dentro da rede urbana:

A Rede Urbana Catarinense desenvolveu-se, como o restante do país, no sentido Leste-Oeste, acompanhado, inicialmente, a colonização do litoral, seguindo, posteriormente, para os vales e para o planalto e, finalmente, nas últimas décadas, avançando para a fronteira agrícola do oeste do estado. No entanto, diferentemente dos demais estados, onde ocorre a macrocefalia urbana, a Rede Urbana de Santa Catarina caracteriza-se por não apresentar dominância absoluta de uma única cidade, mas sim uma distribuição multipolarizada de núcleos urbanos de médio porte. Assim, a Rede de Cidades de Santa Catarina apresenta-se equilibrada⁹, com pequenas cidades muito próximas umas das outras (Siebert, 1996, p. 28).

A partir de 1950 já é possível afirmar que a rede urbana no Vale do Rio do Peixe ainda está em processo de consolidação, pois os principais municípios já tinham sido emancipados e cada um exercia certo grau de influência na hinterlândia. Destaque dado para Joaçaba na influência regional.

É possível afirmar que o processo de formação de núcleos urbanos no Vale do Rio do Peixe está de acordo com a lógica capitalista. Miotto (2011) destaca essa lógica fazendo um paralelo sobre a função da rede urbana neste processo:

No sistema capitalista, onde opera a lógica da acumulação (pautada na exploração do trabalho, minimização dos custos e maximização dos lucros), a rede urbana assume características peculiares, fortemente ligadas às necessidades locais da produção e circulação de mercadorias (trabalho, bens, serviços, etc.). A rede urbana conformada no subdesenvolvimento brasileiro baseou-se quase que exclusivamente na edificação das condições de acumulação do capital – seja com destino ao exterior, desde a colônia; seja em direção às oligarquias regionais e à industrialização do país. Serviu principalmente para articular a criação, apropriação e ampliação do valor através da circulação de capital, pessoas e mercadorias no território (Miotto, 2011, p. 9-10).

⁹Para a autora, a palavra “equilibrada” denota o sentido do tamanho e da distribuição espacial das cidades catarinenses, não havendo relação com a homogeneidade/integração.

Alguns pontos elencados por Mioto (2011) sobre a rede urbana assumir características do local podem ser aplicados no Vale do Rio do Peixe, pois, com a formação dos centros urbanos regionais, têm-se a produção e a circulação de mercadorias, divisão territorial do trabalho. Portanto, tem-se a formação de rede urbana, mediante os elementos apontados por Corrêa (2014).

Para este mesmo autor (2006, p. 23), pode-se dizer que as “relações sociais e econômicas especializadas são controladas por uma cidade dominante que atua sobre uma relativamente vasta hinterlândia, constituída por cidades menores e, em muitos casos, por áreas rurais diferenciadas em termos de estruturas e paisagens agrárias”. Esta observação é pertinente em relação à rede urbana no Vale do Rio do Peixe, sobretudo por relações socioeconômicas e de dominância de Joaçaba em áreas urbanas e rurais.

Analisando o Vale a partir de 1940, quando já se existem os municípios de Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira, bem como as pequenas cidades, pode-se afirmar a existência de interações espaciais com: atração da população rural pela cidade, drenagem urbana da renda fundiária, comercialização da produção agrícola, investimentos e criação de trabalho na cidade, bem como a distribuição de bens e serviços (Corrêa, 2006).

Logo, estes centros urbanos atuam na criação, na apropriação, na circulação do valor excedente, configurando uma rede urbana. Contudo, a rede urbana no Vale do Rio do Peixe é resultado de alguns processos, a destacar: a) da reestruturação produtiva da agropecuária; b) dos investimentos de capitais locais e estatais, garantindo o crescimento da agroindústria; c) do processo de (des)concentração de unidades de produção e, principalmente, de suas cadeias correlatas; d) da inserção do padrão de produção e de consumo no mercado internacional e; f) das atividades produtivas na dinâmica econômica global (Fujita, 2015). Entretanto, no entender de Braga (2005), as transformações no espaço:

Não se restringiam somente ao interior das cidades, posto que a crescente mobilidade populacional e a necessidade do escoamento da produção impulsionaram grandes investimentos nas vias de ligação entre as aglomerações. Surgia, assim, uma das expressões espaciais mais característica da sociedade moderna: a rede urbana (Matos; Braga, 2005, p.2).

Portanto, ao discutir e compreender quais elementos são necessários para formação e consolidação de uma rede urbana em determinada região, é preciso ir além na análise, ou seja, apresentar os principais municípios, bem como sua área de influência e o desenvolvimento de uma hierarquia urbana regional no sentido de visualizar qual centro urbano exerce maior centralidade e se isso se manteve até o final do século XX.

2.2. PRINCIPAIS CENTROS URBANOS REGIONAIS E HIERARQUIA URBANA

Ao analisar os centros urbanos de maior destaque no Vale do Rio do Peixe até final da década de 1990, é preciso compreender que o processo de interiorização produtiva e de infraestruturas de transporte foi necessário para dar suporte àquilo que o capital determinou para a região, seja para exploração de recursos naturais seja para o beneficiamento da matéria-prima.

A criação de meios de produção e logística articulados a uma rede nacional conseguiram transferir o capital e o ativo humano mais para o interior, além de interligar regiões a partir dos produtos, bens de consumo e relações comerciais.

Antes de prosseguir, é importante destacar que o “processo de ocupação, de povoamento e de colonização dessa vasta área foi cadenciado rumo à fronteira com Argentina” (Valentini, 2011, p. 136). A inserção de capital internacional, via empresário norte-americano Percival Farquhar, atuou principalmente na exploração da madeira, provocando profundas mudanças no âmbito cultural da população cabocla.

A partir destes acontecimentos históricos, que envolveram as esferas social e econômica da região (e que também afetaram diretamente a região do Planalto Norte), é que se pode mencionar o surgimento dos municípios e seus centros urbanos. Mamigonian (1969) observa a evolução populacional e econômica do Vale do Rio do Peixe ao reiterar que:

Estimulados pelos excedentes populacionais das velhas colônias italianas e alemãs do Rio Grande do Sul, formaram-se grandes companhias colonizadoras que lotearam a vale do Peixe e o Oeste catarinense em moldes capitalistas, com cidades, chácaras e colônias previamente demarcadas. Estas áreas nasceram no século XX, numa época em que o crescimento urbano no Brasil incentivou a produção

agrícola. Assim, a agricultura destas áreas nasceu ligada ao mercado: junto com a policultura comercial surgiram os numerosos moinhos de trigo e frigoríficos de suínos, todos de iniciativas locais e na maioria de dimensões modestas. O pequeno comércio colonial export-import deu origem a empresas de várias atividades, aproveitando os produtos primários regionais (Mamigonian, 1969, p. 36).

Conforme se viu, a rede urbana catarinense se desenvolveu a partir da construção de estradas para escoamento de mercadorias (Brandão, 2007), seja pelos pequenos núcleos urbanos presentes nos antigos caminhos de tropas destinadas a abastecer o Sudeste com carne e charque, seja depois da construção de estradas de ferro e do movimento de colonização. A partir disso, a dinâmica econômica do estado se alterou, originando núcleos urbanos com melhor infraestrutura. É válido ressaltar que as infraestruturas de transporte são dinamizadas a partir de meados do século XX, quando as rodovias pavimentadas começam a fazer parte da realidade regional.

No Vale do Rio do Peixe, portanto, a produção expressiva no campo a partir das atividades relacionadas à criação de suínos e à extração de madeira, somado a uma área urbana que atuava como ponto de concentração, decisão e beneficiamento de produtos, torna as cidades pontos de interferência na circulação em uma rede urbana que abriga a produção, a circulação, o consumo, o poder de decisão e a apropriação do valor excedente (Corrêa, 2006).

Os primeiros municípios (Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira) tiveram alguns elementos importantes para exercer influência no seu entorno imediato ou em áreas mais distantes. Em Joaçaba, por exemplo, a presença da EFSPRG e o processo de emancipação atraíram empresas e pessoas para o espaço urbano, resultando em maior absorção de mão de obra. Nota-se uma diferenciação dos espaços rurais que forneciam matérias-primas. Mas, antes de entrar na questão sobre a influência e hierarquia após 1960, isso porque foi neste período que saíram os primeiros estudos sobre o tema urbanização pelo IBGE, é preciso pontuar um pouco sobre cada município.

Cruzeiro (atual Joaçaba) foi fundada em 25 de agosto de 1917, quase um ano depois do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina. Foi a partir dela que inúmeros outros municípios foram criados, subdividindo o território do Vale do Rio do Peixe ao longo dos anos seguintes. Queiroz (1967) afirma que

Cruzeiro se localiza à margem direita do rio do Peixe, havendo poucas casas de madeira. Na outra margem do rio, ficava a estação do Herval, território pertencente a então Campos Novos.

Em relação às atividades econômicas, estavam a extração da erva-mate e da madeira destinados para o Rio Grande do Sul e Argentina, tornando-se assim uma localidade de fluxos de mercadorias. Na sede do município havia unidades escolares, comarcas judiciárias e paróquias, garantindo tanto o atendimento da população rural ao oferecer bens quanto serviços na sua hinterlândia.

Foi a partir de 1930 que Joaçaba teve um acréscimo populacional ocasionado pela colonização, impactando em maior diversificação das funções urbanas. Assim, logo se destacou regionalmente pela quantidade de atividades econômicas exercidas no espaço urbano. Pertile (2008) afirma que, na década de 1930, Joaçaba se restringia a atender as necessidades imediatas da população que vivia de forma dispersa.

Localizada em uma posição estratégica de entreposto comercial, sobretudo à margem do Rio do Peixe e da EFSPRG, possibilitando a chegada e o escoamento de mercadorias de toda a região, Joaçaba ocupou uma posição de centralidade regional bem como de influência que ultrapassa seu entorno imediato. Já, os municípios de Caçador, Concórdia e Videira se beneficiaram da ferrovia no sentido de atrair a produção do seu entorno até as estações ferroviárias.

Pertile (2008) afirma que em Joaçaba havia um peso, nas palavras da autora, “relativamente significativo”, pois desempenhava importante função nas atividades agrícolas e comerciais. Obteve mais tarde destaque nas atividades agroindustriais. Essa situação igualmente ocorreu em Videira e Concórdia, municípios com presença de grandes plantas industriais voltadas ao beneficiamento de carne suína e de aves. “Estes municípios tinham como elemento centralizador (neles os agricultores comercializavam sua produção agrícola e os suínos criados em sua propriedade e adquiriam alguns poucos produtos industrializados) ” (Pertile, 2008, p. 142). Nestes centros urbanos também era possível encontrar ferramentas para trabalho no campo, escolas, igrejas e lazer.

No setor industrial, Joaçaba contava com uma diversificação de atividades na década de 1930, “com produção de máquinas agrícolas, especialmente trilhadeiras, utilizadas para debulhar produtos agrícolas como milho, feijão, trigo e arroz” (Pertile, 2008, p. 151-152). Mais tarde, uma nova onda de industrialização mais diversificada deu-se no município, produzindo uma variedade de produtos voltados para atender a reposição de veículos automotores, como: carrocerias, forrageiras, motores, turbinas hidráulicas, moto-bombas, carretas e moedores de cana. Essa produção estava voltada para o mercado local e regional (Pertile, 2008).

Já Concórdia, localizada geograficamente na 6ª zona fisiográfica, denominada Rio do Peixe (Marchesan, 2003), historicamente, teve sua formação a partir da venda de lotes de terras via colonizadora *Brazil Development and Colonization Company* para migrantes de origem europeia a partir do Acordo de Limites. Na década de 1920, várias empresas de colonização (Luce e Rosa & Cia, Capelli, Brun, Ahron e Cia, entre outras), passaram a demarcar os limites do que seria futuramente o município. Distrito de Cruzeiro (atual Joaçaba), Concórdia se emanciparia político-administrativamente em 29 de julho de 1934.

Marchesan (2003) argumenta sobre a importância da EFSPRG na atração de migrantes de origem europeia vindos do Rio Grande do Sul. Ao perceber que houve um impulso na colonização em Concórdia, atraiu comerciantes e madeireiros, incorporando-a ao mercado brasileiro com mercadorias produzidas no município e no seu entorno.

Em um primeiro momento, as atividades econômicas eram baseadas na extração da erva-mate, da madeira, na plantação de milho e na criação de suínos. Nas décadas seguintes, o município passou por um processo de aumento na produção de alimentos e fortalecimento da agroindústria. O excedente da produção e sua comercialização serviram como base para formação de capital local e regional. Atribui-se a estes fatores o surgimento da empresa Sadia, grande produtora de alimentos processados em Santa Catarina, exportando, desde o século XX, para outras regiões do país e do mundo.

Com algumas semelhanças com Joaçaba, em Concórdia havia uma série de atividades prestadoras de serviços e bens de consumo, como: hospitais, hotéis, escolas, casas de comércio, moinho para trigo e milho, pequenos abatedouros. Isso possibilitou acúmulo de capitais comerciais locais. Com estes equipamentos urbanos presentes, com sua influência no espaço rural e em pequenos municípios que surgiram, começa-se a delimitar a área de influência no seu entorno imediato.

Seguindo a lógica de similaridade na ocupação territorial e no desenvolvimento das atividades econômicas, o município de Videira também teve a chegada de migrantes de origem europeia intensificada no final da década de 1910, quando inúmeras empresas colonizadoras vendiam lotes de terras aos recém-chegados.

Videira está localizada entre os municípios de Joaçaba e Caçador às margens do rio do Peixe. Inicialmente era chamada de Rio das Pedras e, mais tarde de Perdizes. Era distrito do município de Campos Novos. Antes da emancipação, o distrito era dividido em duas vilas: Perdizes e Vitória. No dia 1º de março de 1944 aconteceu sua emancipação. Zatta (2021) aponta que a atividade agrícola era bastante presente em Videira nas propriedades rurais que ganharam certo incentivo a partir de políticas de governo.

Quando se trata da questão econômica, muito parecida com os principais municípios da região, de primeiro momento, a extração da erva-mate e madeira foram uma das principais atividades. Todavia, pouco depois despontaria a agroindústria com produtos derivados dos suínos e das aves. Havia uma centralidade vista pela presença de armazéns, pela possibilidade de comércio e de aquisição de bens de consumo pela população rural que se deslocava até o centro urbano maior para essas atividades.

Já, o município de Caçador, não menos importante que os demais, foi emancipado em 22 de fevereiro de 1934. Sua principal atividade era a extração e beneficiamento da madeira com muitas serrarias distribuídas no espaço urbano e rural. Outros tipos de indústrias de transformação eram presentes: alambiques, moendas e moinhos (Pertile, 2008). A atividade madeireira era tão pujante que tornou o município um polo de fábricas de derivados da madeira.

Este ramo da indústria catarinense ganhou destaque a partir de 1920 quando ocupava a segunda posição nas exportações do estado, ficando atrás apenas da erva-mate. Em 1936, havia em Caçador 87 serrarias, 75 em 1940 e 92 em 1944 (Goularti Filho, 2016). Esse fato justifica-se pela mata latifoliada terminar próxima ao município, com muitas araucárias ao norte (Heinsfeld, 2014). Também pode ser identificado como responsável pelo acúmulo de capital para ser investido no capital industrial a partir da década de 1940.

Embora a extração da madeira fosse presente em Joaçaba, Concórdia e Videira, era em Caçador que esta atividade sobressaía, sobretudo utilizando transporte fluvial pelo rio Uruguai até a Argentina. Quando a EFSPRG foi inaugurada, serviu como outra possibilidade logística.

A economia regional do Vale do Rio do Peixe tinha como principais atividades a extração da erva-mate e da madeira, sobretudo até a década de 1940, visto que a quantidade de pessoas morando no espaço rural desses municípios era alta. Como se verificou, a extração da erva-mate e sua comercialização foram importantes para aumentar as receitas municipais, mas, a partir do momento em que a Argentina deixou de comprar a erva catarinense, inicia-se a queda nas receitas em todo estado para dar lugar à madeira e mais tarde aos produtos derivados de suíno e aves, com a expansão das agroindústrias.

Há casos de proprietários de moinhos ou de frigoríficos que inicialmente acumularam capital por meio do corte e comércio da madeira. Portanto, a origem do capital acumulado, que se desdobrou nos atuais frigoríficos, deve ser buscada nas pequenas atividades comerciais e madeireiras e na sua integração comercial com os centros consumidores de São Paulo (Goularti Filho, 2016, p. 93).

A partir do momento em que os centros urbanos no Vale do Rio do Peixe apresentaram uma divisão territorial do trabalho mais acentuada por meio do aumento da diversificação industrial e de bens e serviços, a população passou a se urbanizar, processo que começa a se aprofundar a partir de 1970.

Um novo cenário da urbanização surge no país ao passo que a “estrutura econômica está sofrendo transformações pelo desenvolvimento de novas atividades industriais e de serviços que são necessariamente praticadas a partir de uma base urbana” (Singer, 1979, p. 70). Um dos problemas desse

novo cenário é justamente a expulsão da população rural com destino às cidades.

Nesse contexto, há dois fatores importantes, a saber: a) avanços de melhorias nas condições de saúde que resultam no aumento populacional no campo, ocasionando a falta de terra (também causadas pela presença de latifúndios) e; b) reestruturação das relações de produção. Essas condições, voltadas para atender o mercado capitalista mundial, tendem a impulsionar a liberação da força de trabalho que, não havendo outra maneira, é obrigada a migrar para as áreas urbanas.

O processo de urbanização está associado ao aumento das funções urbanas que cidades como Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira começaram a desempenhar ao longo do século XX, culminando na migração de pessoas do campo para a cidade. Mas, outro fator muito importante impulsionou a urbanização:

A difusão de novos sistemas técnicos agrícolas, fortemente alicerçados na ciência, tecnologia e informação, contribuem para a promoção de uma reestruturação produtiva no setor, que promove transformações significativas aos elementos técnicos e sociais da estrutura agrária (Elias, 2007, p. 137).

Embora fosse do campo que viesse boa parte das matérias-primas (erva-mate, madeira, banha, etc.), o aumento gradativo do número de estradas na região, a introdução do automóvel, a modernização dos meios de produção, a construção de plantas industriais estimularam a inversão populacional a partir de 1970:

As mudanças no quadro populacional de Santa Catarina estão ligadas basicamente à melhoria progressiva da circulação, viabilizando interações espaciais mais eficientes de mercadorias, pessoas, informações e capital. Isto resultou no crescimento da população nas cidades consideradas de porte médio (Anjos, 2007, p. 430).

No Vale do Rio do Peixe, sobretudo nos municípios de maior população, a urbanização aconteceu em períodos diferentes. O processo de inversão rural-urbano aconteceu a partir de fatores que impactaram no espaço rural e nas atividades agrárias, como: reestruturação das agroindústrias quando foi implantado o modelo de integração e da forte presença dos grupos industriais no mercado globalizado (Alba *et al.*, 2015), ocasionando o

crescimento populacional nos espaços urbanos de municípios como Joaçaba, Concórdia e Videira.

Esta urbanização foi notada a partir da dinâmica populacional nas diversas regiões do estado, sobretudo nos principais municípios das chamadas regiões independentes. No caso do Vale do Rio do Peixe, Joaçaba e Caçador representam mais dinamismo econômico. Registre-se que Caçador com pequena área de influência até início dos anos 1990 (assunto que será discutido mais adiante).

Joaçaba, por ter no centro urbano maior diversidade de atividades econômicas, articulou e influenciou toda rede urbana regional, tornando-se, até os dias atuais, centro regional na hierarquia urbana. Isso Mamigonian (1969) já percebera ao retratar a “vida regional em Santa Catarina”¹⁰. A urbanização em toda região, considerando os principais municípios com força econômica para centralizar e polarizar uma área (incluindo aí também Caçador e Concórdia), aconteceu a partir do fortalecimento das atividades industriais (no campo e na cidade) que outrora eram realizadas para atender em escala regional e local:

É possível identificar várias áreas nas quais a urbanização se deve diretamente à consecução do agronegócio globalizado. Como é notório, a modernização e expansão dessas atividades promovem o processo de urbanização e de crescimento das áreas urbanas, cujos vínculos principais se devem às interrelações cada vez maiores entre o campo e a cidade. Estas se desenvolvem atreladas a atividades agrícolas e agroindustriais circundantes cuja produção e consumo se dão de forma globalizada (Elias, 2007, p. 115-116).

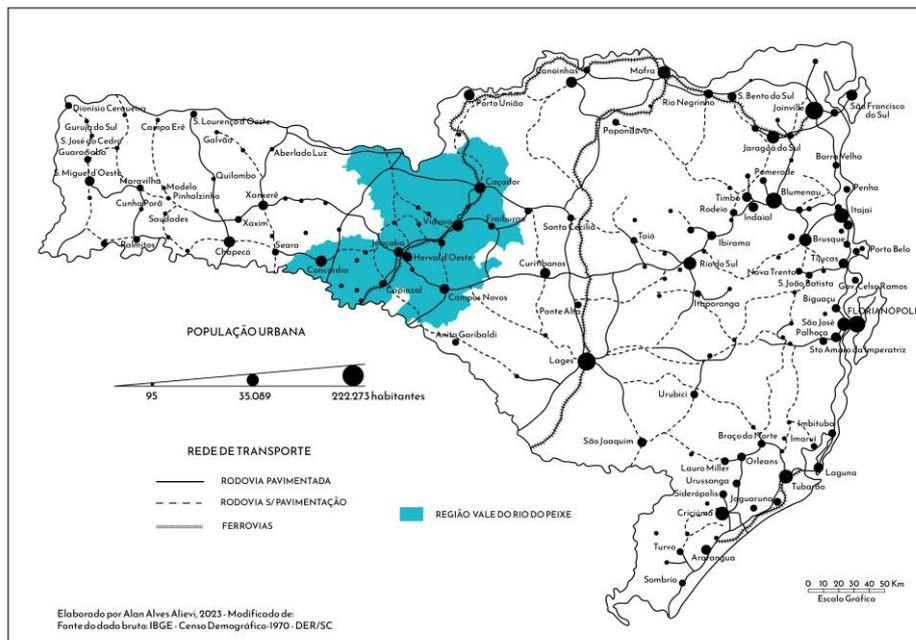
Quando a questão é o dinamismo econômico regional, tem-se Caçador, Concórdia e Videira participando mais efetivamente do processo que conduzirá a urbanização ao apresentar condições para a população no centro urbano (indústrias e oferta de bens e serviços). Videira, num patamar um pouco

¹⁰ Mamigonian, à época (1969), colocava Joaçaba como centro regional, e Caçador, Videira e Concórdia como centros sub-regionais, o que configurava, em sua classificação regional, o Vale do Peixe como uma “região equilibrada”. Todavia, o importante crescimento de Caçador e Concórdia também as credenciam a se configurarem como centros regionais, disputando com Joaçaba-Herval D’Oeste o domínio regional, o que transformaria a região, na classificação do referido autor, em uma “região intermediária”. Inclusive Videira cresceu muito, superando Joaçaba, tendo hoje quase o dobro da população daquele município (Censo do IBGE de 2022), mas ainda não se configurando como um centro regional, mantendo-se como um centro sub-regional. Cabe ainda ressaltar, que embora Joaçaba tenha importante influência regional, dado seu diversificado parque econômico (industrial, de serviços) é, atualmente, o de menor população entre os quatro municípios.

abaixo do que os outros três centros regionais, com aspecto mais de um centro sub-regional.

Com a diversificação das atividades urbanas nos principais municípios, seus centros urbanos gradativamente atraíram pessoas, geralmente do campo, para ocupar postos de trabalho na cidade. A melhoria em serviços e em infraestrutura como energia elétrica, rodovias contribuíram para a urbanização na região e para a consolidação da rede urbana. No mapa 7, observa-se a estrutura urbana na região do Vale do Rio do Peixe e a presença de rodovias, em sua maioria não pavimentadas.

Mapa 7 - Estrutura urbana no Vale do Rio do Peixe – 1970



Fonte: IBGE – Censo Demográfico (1970) – DER/SC. Elaborado por Ala Alves Alievi (2023).

No mapa 7, visualizam-se os principais municípios da região (Joaçaba, Caçador, Videira e Concórdia) e constata-se a presença de rodovias pavimentadas passando em seus limites. Importante ressaltar que, na década de 1970, a EFSPRG não influenciava mais no transporte regional como outrora, por isso coube ao transporte rodoviário escoar as mercadorias de toda a região.

Nesse sentido, cumpre assinalar que Joaçaba e Caçador, na década de 1970, tiveram sua transição de população rural para uma população mais urbanizada. Em Videira, o processo aconteceu em 1980 e, em Concórdia, na década de 1990. Com o fim do ciclo da erva-mate e ascensão da indústria da madeira e da agroindústria, o espaço urbano destes municípios começou a atrair pessoas de áreas próximas para trabalhar no beneficiamento da matéria-prima.

Sobre as cidades com atividades agroindustriais mais intensas, Santos (1993, p. 68) se refere como lugares que exercem uma “regulação e gestão do agronegócio globalizado”. Incluem-se as cidades de Concórdia, Videira e Joaçaba como as principais produtoras de alimentos na região do Rio do Peixe e do estado.

Essas cidades, segundo Elias (2007, p. 146), “realizam a materialização das condições gerais de produção do capital do agronegócio globalizado, cujas funções principais associam-se às crescentes demandas de novos produtos e serviços especializados das redes agroindustriais”. Portanto, nestas cidades, com plantas industriais voltadas para produção de produtos derivados de suínos e aves, a divisão territorial do trabalho acontece de maneira mais intensa e, ao mesmo tempo, conforme Alba *et al.* (2015), gera maior aproximação nas relações cidade-campo.

Dessa forma, analisando o que foi discutido sobre urbanização como a presença de indústrias; infraestrutura de transporte, de serviços e bens de consumo, que atendam às necessidades da população para além dos limites municipais, o centro urbano de Joaçaba foi o que mais atraiu população, com uma taxa de urbanização de 66,1% em 1970 e sua área de influência foi maior em toda a região do Vale do Rio do Peixe. Caçador, na mesma década, tinha uma taxa de urbanização de 56,9%, influenciando seu entorno imediato. Neste mesmo período, a taxa de urbanização de Concórdia era de 23,5% e Videira, 49,9%.

Corroborando para compreender a urbanização na região, é preciso entender que, desde as duas primeiras décadas do século XX, houve novas maneiras de utilizar a terra. Se antes a produção era de subsistência, agora boa parte da produção atrelou-se à pequena produção mercantil e, posteriormente, à economia de mercado. Com isso foi possível comercializar o excedente e constituir um capital inicial investido nas indústrias locais, proporcionando certo desenvolvimento regional, com apoio do governo federal e estadual.

O resultado foi a maior concentração populacional nos centros urbanos desses municípios. Santos (2011) justifica o crescimento mais acelerado da população urbana às facilidades de transportes e principalmente às novas formas de trabalho. Além disso, nas cidades, as necessidades da população são atendidas mais rápido e o acesso a bens e serviços são maiores.

Ao passo que as mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais vão acontecendo nas áreas urbanas dos principais municípios do Vale do Rio

do Peixe via industrialização, apresentando condições para a urbanização, é possível pensar em centralidade nas cidades da região, pois:

A centralidade de uma cidade, já se viu, é função, acima de tudo, de sua capacidade de oferecer bens e serviços para outros centros urbanos, estabelecendo, desse modo, uma área de influência. Essa centralidade, portanto, é de natureza, acima de tudo, econômica. Uma cidade será tanto mais complexa e possuirá uma posição tanto mais elevada na hierarquia da rede urbana, quanto mais ela possuir essa capacidade de ofertar bens e serviços e capturar uma área de influência maior (Souza, 2020, p. 57).

Estas características de centralidade podem ser notadas em Joaçaba, onde já havia capacidade de oferecer bens e serviços e atender locais além da região do Vale do Rio do Peixe a partir de meados do século XX, conforme destacado nos estudos do IBGE (1972). Ainda sobre centralidade, “concerne a centros urbanos, não necessariamente grandes, que abrigam atividades muito especializadas, alcançando, com isso, uma considerável área de influência” (Souza, 2020, p. 58). Contudo:

A pequena cidade pode ser melhor definida em termos do grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico. Ela se caracteriza por ser um centro local, isto é, um centro que exerce centralidade em relação ao seu território, sua hinterlândia, onde vive uma população dispersa dedicada, sobretudo, às atividades agrárias. Em muitos casos, vilas e povoados estão em sua hinterlândia: constituem eles núcleos de povoamento dedicados essencialmente às atividades agrárias. Mas muitas pequenas cidades têm em suas hinterlândias algumas pequenas cidades, menores ainda, que em um passado não muito distante, constituíam vilas e povoados subordinados a elas (Corrêa, 2011, p. 7).

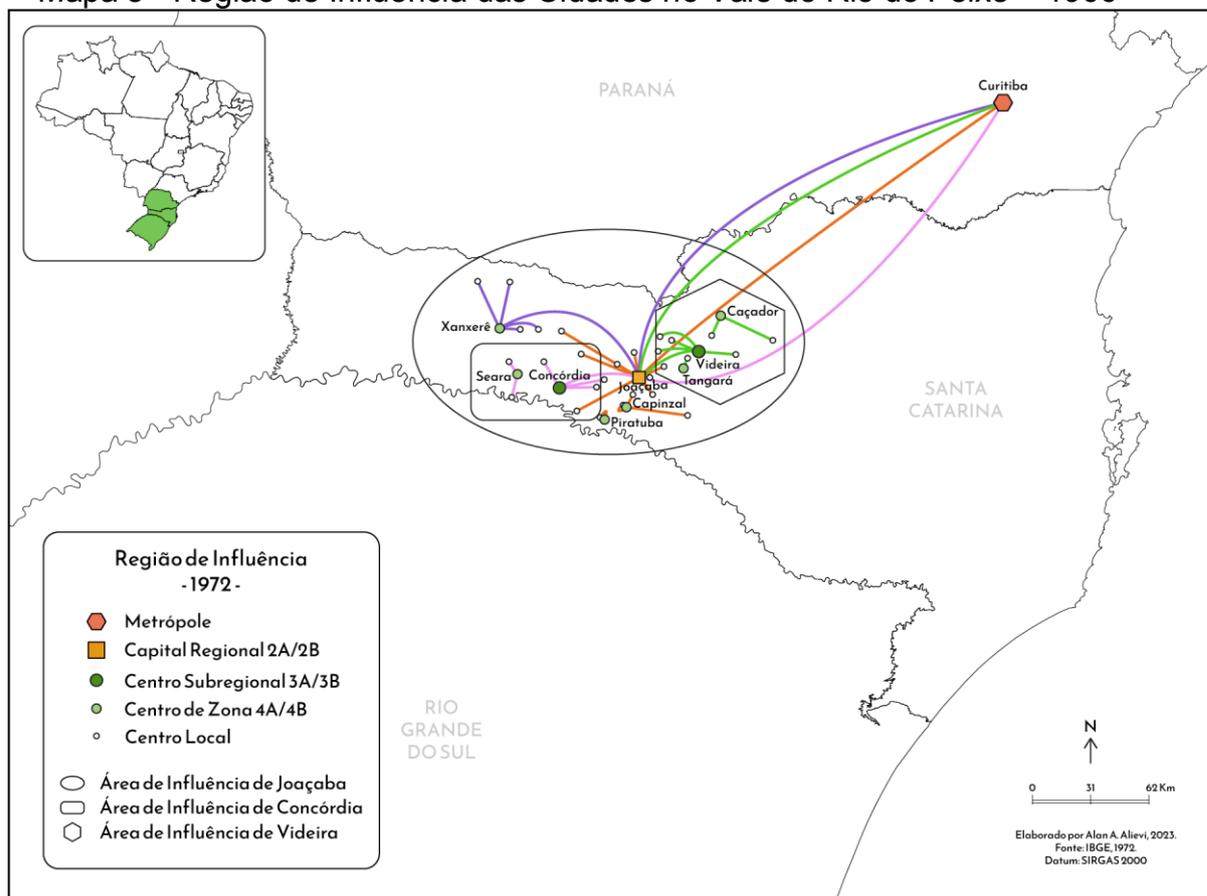
Florianópolis, na década de 1960, não exercia polarização em todo estado, pois encontrava-se subordinada às metrópoles de Curitiba e de Porto Alegre que influenciavam o território catarinense. Por ser um estado com várias regiões independentes economicamente, as interações espaciais se davam muito mais entre outros centros urbanos próximos e dos estados da região Sul. Neste cenário, o município de Passo Fundo contava “com importante setor varejista e atacadista procurado inclusive por habitantes da zona de Chapecó e vale do Rio do Peixe” (IBGE, 1967, p. 200).

Exercendo uma polarização mais direta em todo vale do rio do Peixe e em outras pequenas bacias tributárias do Rio Uruguai, Joaçaba oferecia “uma grande quantidade de agências de transportes, de comerciantes atacadistas e varejistas, inclusive daqueles mais especializados, bancos, hospitais e ginásio”

(IBGE, 1967, p. 208). Mas, o que dava a condição de Joaçaba ter esta centralidade é a localização do município como ponto de entrada para todo o oeste de Santa Catarina. Contribuindo sobremaneira para o crescimento econômico de Joaçaba, a rodovia BR-36, que liga o vale do Rio do Peixe a Lages e a Curitiba, aumentou a dinâmica e a circulação regional. Portanto, Joaçaba e Herval d'Oeste “constituem uma única aglomeração, importante entroncamento rodoferroviário do estado” (IBGE, 1967, p. 208). Importante destacar que essa área de polarização de Joaçaba é influenciada por Curitiba e Porto Alegre, principalmente pela primeira.

O mapa 8 a seguir representa, conforme estudo do IBGE de 1972, a área de influência dos centros urbanos do Vale do Rio do Peixe.

Mapa 8 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 1966



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (1972)

O nível 2 de classificação, em que Joaçaba se insere como centro regional 2b, tem como principais características a interação direta com o nível 1 (Curitiba), destacando-se na distribuição de bens e serviços à economia no

abastecimento do atacado das filiais e, sobretudo, na venda de máquinas agrícolas. Inclui-se também serviços mais especializados como atendimento médico (IBGE, 1972). A diferença entre os centros consiste no número de relacionamentos com áreas dentro e fora (com municípios limítrofes) da área polarizada. No caso de Joaçaba, sua influência tanto se realiza na área polarizada (vale do Rio do Peixe) quanto em cidades próximas.

Já Videira e Concórdia (3b) relacionam-se com municípios limítrofes dentro da região de nível 2 e Caçador (4a) influencia apenas seu entorno imediato. Nota-se que, na década de 1960, Videira está em nível superior a Caçador (nível 4a) na hierarquia urbana regional. O município de Campos Novos é subordinado a Capinzal (4a). Nesses casos, o indicador populacional não faz diferença na hierarquia, mas o que cada cidade oferece de bens e serviços especializados.

Conforme constatado no mapa 8, analisando a área de influência da região, Joaçaba exerce uma centralidade maior que outros centros urbanos (Concórdia, Caçador e Videira). Logo, segundo Corrêa (2017), as funções urbanas dão base para que esta cidade participe da rede urbana e da divisão territorial do trabalho regional, nacional e internacional. Portanto, insere nesta discussão a função de lugar central que constitui “lugares centrais, situando-se, em termos de hierarquia urbana, como capitais regionais. A comercialização e o beneficiamento de produtos de sua hinterlândia constituem aspectos tradicionais das funções do lugar central” (Corrêa, 2017, p. 30).

Corroborando com a definição de função de lugar central, Pertile (2008) aponta a influência dos principais municípios:

Algumas cidades organizadas pelos principais agentes sociais, como madeireiros, colonizadores e comerciantes diversos, começaram a atrair parte da riqueza influenciando, assim, no desenvolvimento urbano da região. Toda produção de alimentos e mercadorias de origem animal, predominantemente suína, era direcionada para a cidade mais próxima, mais importante. Assim, Chapecó, Concórdia, Joaçaba e Videira passaram a fornecer mercadorias industrializadas e serviços diversos (Pertile, 2008, p. 142-143).

Nos municípios citados pela autora, nota-se que, a partir do investimento do capital local em indústrias, com ajuda financeira do governo estadual, sobretudo na melhoria em infraestruturas, a urbanização teve início na década de 1970 e influenciou o espaço rural dentro dos limites municipais e

em áreas mais distantes. Esta influência já acontecia quando a atividade principal era a extração da erva-mate, destinada para as estações ferroviárias de Joaçaba, Caçador e Videira; prosseguiu com a madeira e no processamento de carne suína e de aves com grandes plantas agroindustriais. Exceto em Caçador.

Ainda sobre Regiões de Influência (IBGE, 1972), a área de influência de Joaçaba, como capital regional na região do Rio do Peixe, abrangia 36 municípios, dois deles fora do vale do Rio do Peixe (Seara e Xanxerê). Chama atenção que, neste período, toda região do vale não recebia influência da capital do estado, Florianópolis. Essa função ficava para Curitiba, capital do estado do Paraná, que exercia influência em outras regiões do estado catarinense. Outra capital do sul do país que influenciou vários municípios de Santa Catarina foi Porto Alegre.

Sobre as influências das duas principais capitais do Sul, o estudo do IBGE (1972) verificou que a polarização que as metrópoles exercem em Santa Catarina geograficamente dividiam o Estado em duas grandes regiões: a porção centro-norte respondia ao centro macrorregional de Curitiba (Joinville, Florianópolis, Joaçaba e Blumenau) e a porção centro-sul ao centro metropolitano regional de Porto Alegre (Chapecó, Criciúma e Tubarão).

Em 1987, o livro atualizado do IBGE – Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (1972) faz uma divisão das principais cidades a partir de fatores que abrangem (1) tendência de crescimento das atividades econômicas e sociais que tenham potencial de integração com outros centros urbanos; (2) concentração de recursos bem como de infraestrutura básica, seja de serviços capazes de proporcionar economias externas no sentido de atraírem investimentos; (3) maior concentração de serviços de saúde, educação, administração pública e privada, serviços financeiros e profissionais, entre outros, que possam atender a toda a população local e regional; e (4) hierarquia urbana para compreender a estrutura territorial.

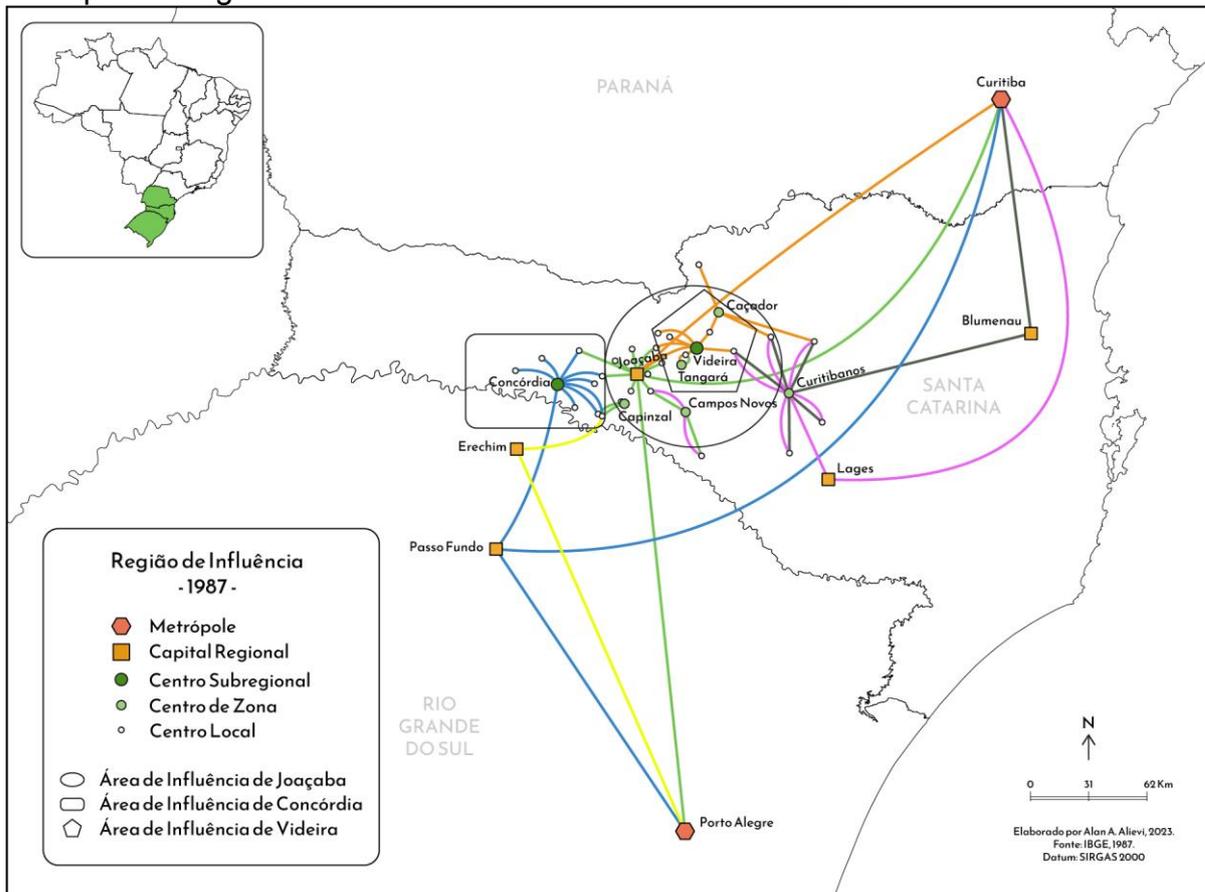
No estudo da REGIC (1987), continua a polarização das duas metrópoles (Curitiba e Porto Alegre). Neste período, as capitais regionais do estado catarinense receberam maior acréscimo populacional, como aponta Miotto (2011). Os motivos foram: a concentração de capital e o alargamento das

escalas de produção no interior. Na região do Vale, o movimento populacional para áreas urbanas foi fortemente notado em Caçador, mostrando-se inclusive maior que a capital regional Joaçaba. Para efeito comparativo, neste período Caçador tinha 18.734 habitantes na área urbana; Joaçaba, 13.755; Videira, 10.915 e Concórdia, 10.726 habitantes. Vê-se que a área rural estava gradativamente perdendo pessoas que migravam para as cidades, sobretudo aquelas que mais ofereciam condições de trabalho, bens e serviços.

Na hierarquia da rede urbana, o município de Joaçaba era o único que estava na categoria de capital regional, por isso exercia influência em um maior número de municípios. Videira (centro sub-regional) exercia influência na hinterlândia mais próxima, enquanto Caçador, Tangará, Campos Novos e Capinzal (centro de zona) exerciam influência em municípios limítrofes. Todos os municípios apresentados na tabela anterior recebiam influência da metrópole Curitiba, pois Florianópolis ainda não era classificada como metrópole no estado catarinense. Assim não exercia nenhuma influência nos municípios supracitados.

A partir da REGIC (1987), a metrópole regional de Porto Alegre começou a exercer influência sobre Joaçaba e municípios polarizados por esta capital regional. Outra mudança perceptível foram alguns municípios como Lages, Erechim/RS, Passo Fundo/RS e Blumenau que atuavam como influenciadores na região do Vale do Rio do Peixe. Isso não ocorreu na década de 1960, quando Joaçaba era a única que polarizava todo o vale e áreas próximas. O mapa 9 ilustra essas mudanças na hierarquia urbana.

Mapa 9 - Região de Influência das Cidades no vale do Rio do Peixe – 1978



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (1987). Elaborado por: Alan Alves Alievi (2023).

Mister se faz ressaltar aqui a redução na área de influência de Joaçaba e, conseqüentemente, a perda de municípios que deixou de polarizar, com encolhimento de 36 em 1972 para 18 em 1987. O município de Videira apresentou uma redução no que se refere à área de polarização, que passou de 9 em 1972 para 8 em 1987; Caçador, que em 1972 polarizava 2, passou para 4; e Concórdia, que polarizava 6 municípios, passou para 10, ou seja, foi o que mais apresentou aumento na área polarizada.

É válido destacar as rodovias que perpassam a região do Rio do Peixe e que interligam outros estados do Sul do Brasil. Embora algumas citadas não estejam propriamente na região, contribuíram para a interligação em escala mais ampla:

- 1) BR 116 – corta o Planalto Catarinense e liga as capitais regionais a Oeste e a Leste;

- 2) BR 153 – passa por cidades como Concórdia e Porto União com acesso a Curitiba, aos municípios do Oeste Catarinense, bem como ao estado do Rio Grande do Sul via Passo Fundo até Porto Alegre;
- 3) BR 282 – com sentido latitudinal, liga a capital do estado ao Oeste (sentido Leste-Oeste). Destaca-se na interligação de cidades importantes como Lages, Joaçaba, Concórdia, Chapecó e São Miguel do Oeste a Florianópolis;
- 4) BR 470 – tem por finalidade interligar o litoral ao interior do estado, conectando-se com a BR 282 em Campos Novos;
- 5) BR 280 – percorre o norte do estado em cidades como Joinville, Jaraguá do Sul, Rio Negrinho e Porto União.

Essas são algumas das rodovias que passam pela região do Vale do Rio do Peixe, e outras que chegam até o limite do vale, como é o caso da BR 280, e constituem camadas geoeconômicas que possibilitam a atuação do Estado sobre o território:

As camadas geoeconômicas são compostas por disponibilidades materiais que possibilitam a realização da circulação e dos fluxos (transportes, comunicação, energia, abastecimento). Os sistemas regionais de economia são formados por complexos regionais (agrário, extrativista e industrial), polos industriais e setores produtivos. No interior os sistemas regionais, combinam-se às diversas camadas geoeconômicas que promovem a diversificação econômica. Dentro de um sistema regional de economia, uma estrada, enquanto investimento público, constitui-se a camada geoeconômica que adensa o Estado no território (Goularti Filho, 2022, p. 21).

Com a pavimentação das estradas que passam pela região do Rio do Peixe, associado aos investimentos na modernização das indústrias catarinenses, municípios que têm as rodovias federais em seu território apresentam maior concentração de estabelecimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços e o aumento populacional. Pode-se afirmar que, a partir das primeiras estradas traçadas e da EFSPRG, há uma produção que justifica a implantação desses sistemas técnicos em determinadas localidades:

Podemos pensar em uma estrada como uma camada geoeconômica no longo processo de transformação dos espaços naturais em espaços de valorização do valor. Para consolidar uma ocupação territorial e transformá-la de um espaço natural para um espaço de valorização do valor, exige-se uma expansão demográfica que pode ocorrer por meio da colonização, imigração e migração. Para garantir a permanência dessa população no território (por exemplo nos núcleos coloniais) são necessárias condições mínimas de reprodução da sua existência como a infraestrutura social básica (por exemplo,

uma estrada), cujas obras, em larga medida, dependem de ações do Estado. Os investimentos públicos, porém, ocorrem quando há, minimamente, disponibilidade orçamentária para executá-los, uma vez que, em primeiro momento, estão vinculados ao aumento da arrecadação tributária, a qual depende do movimento econômico, cujo aumento está vinculado, entre outras fontes, às melhorias na produção e na circulação dos bens e serviços. Mais e melhores estradas promovem a diversificação econômica, contribuem para o aumento da arrecadação tributária, para consolidação da expansão demográfica e para a ocupação territorial (Goularti Filho, 2022, p. 21-22).

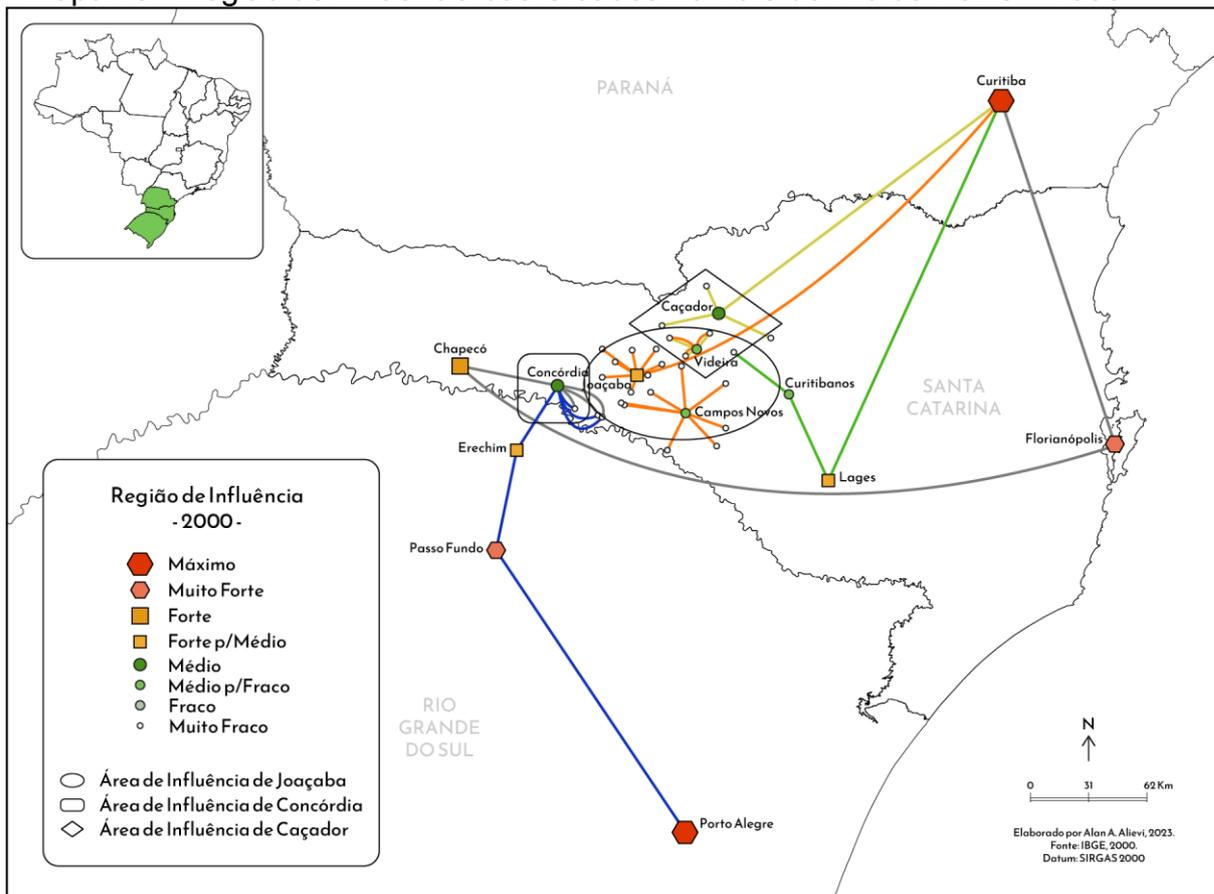
Nesse sentido, mediante alguns elementos citados por Goularti Filho (2022), é possível compreender o crescimento demográfico, a diversificação econômica, etc., de municípios que são “servidos” por esta rede de infraestruturas que permitem o escoamento de mercadorias e pessoas para outras regiões do estado, mas que tem alcance a nível nacional com as rodovias estaduais e federais.

Analisando no âmbito do conjunto de cidades que formam uma rede urbana, pode-se dizer, em diferentes centros urbanos e em suas relações intra e inter-regional, que vão desde regionalmente até nacionalmente, deram condições para que as principais funções centrais dessas cidades se intensificassem, permitindo abranger regiões mais distantes do país e do mundo.

Nessa perspectiva, o estudo da REGIC (2000) apresentou algumas mudanças na hierarquia urbana da região do Rio do Peixe. Os resultados também mostraram que Joaçaba continuou como capital regional em toda região, com certo poder de influência nos municípios próximos e de menor grau na hierarquia.

No mapa 10 se observam tais modificações na hierarquia e na área de influência regional.

Mapa 10 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 1993



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2000). Elaborando por: Alan Alves Alievi (2023).

Os fatores históricos como caminhos de tropas, ferrovia e rodovias contribuíram (sobretudo a partir de meados do século XX) para maior integração com outras regiões do estado e do país. Até a década de 1970, Peluso Júnior (1991) afirma que havia pouca interconexão entre as regiões do estado catarinense, portanto, a rede urbana estadual era fraca. Muito, por isso, a rede urbana de Santa Catarina está ligada à gaúcha e à paranaense.

Contudo, Anjos (2007) afirma:

Diante desse quadro, na década de setenta já se percebe um sistema urbano multipolarizado, pois nenhum centro se destaca dos demais, dificultando a unificação da rede catarinense e formando um conjunto de redes urbanas regionais. Salienta-se, no entanto, que apenas a polarização político-administrativa propiciada pela situação de capital do estado, permite a Florianópolis um destaque na hierarquia urbana (Anjos, 2007, p. 422).

Nesse sentido, por não haver uma capital estadual que polarizasse todo o território catarinense, cidades como Erechim/RS, Passo Fundo/RS, Porto Alegre/RS e Curitiba/PR ganham destaque (em períodos diferentes) na

influência nos municípios do Vale do Rio do Peixe, precisamente após a década de 1970, conforme estudo da IBGE (1987). Vale ressaltar as mudanças na hierarquia urbana regional em 2000, quando o estudo das Regiões de Influência das Cidades foi publicado. Verifica-se o aumento de municípios polarizados por Joaçaba, de 18 em 1987 para 21 no ano 2000, em razão do aumento no número de municípios na década de 1990. Citam-se: Ibiam, Vargem Bonita e Zortéa.

Videira, cidade que influenciava diretamente 8 cidades, reduziu sua influência para 3 em 2000 (Arroio Trinta, Pinheiro Preto e Rio das Antas). Esses três municípios influenciados por Videira estão sob influência direta de Caçador que, por sua vez, subiu de nível na classificação da hierarquia urbana regional. Saiu de (4a) para nível de força médio. Caçador aumentou sua área de polarização. O resultado na quantidade de municípios que sua recebem influência passou de 4 em 1987 para 8 em 2000.

Por último, Concórdia também apresentou aumento no número de municípios polarizados. De 10 em 1987 passou para 11 em 2000. Nesse sentido, o último estudo do IBGE do século XX, tendo como ano da pesquisa em 1993, mostrou que, das quatro principais cidades na região do vale do Rio do Peixe, apenas Videira teve perda na área de polarização. Reduziu 37,5% dos municípios que outrora recebiam influência direta. Por outro lado, Caçador aumentou 100% a quantidade de municípios que passaram a receber sua influência.

O estudo do IBGE (2000) mudou a nomenclatura para analisar e classificar a hierarquia urbana e a centralidade na região do Rio do Peixe. Apontou que Joaçaba tem grau forte para médio na hierarquia na região; Caçador médio, Concórdia médio e Videira médio para fraco. Interessante ressaltar que as interações espaciais da rede urbana na região estão conformadas em uma escala mais ampla de atuação, em razão de rodovias e grau de relacionamento com cidades como Curitiba, Porto Alegre, Lages, Chapecó, Erechim, Passo Fundo. O estudo do IBGE (2000) registra ainda que Joaçaba está diretamente recebendo influência de Curitiba e, ao mesmo tempo, exerce influência em Videira e nos outros municípios da região.

Caçador deixou de ser polarizado por Joaçaba e Videira, para influenciar, junto com a capital regional da região, o município de Videira.

No que concerne a Caçador, dentro da área de influência direta estão os seguintes municípios: Calmon, Macieira, Videira, Arroio Trinta, Pinheiro Preto e Rio das Antas. Videira, na década de 1990, influenciava Arroio Trinta, Pinheiro Preto e Rio das Antas, todas dentro da área de influência de Joaçaba. Já, na área de influência de Concórdia, os municípios de Ipira, Piratuba e Peritiba (IBGE, 2000).

Interessante destacar que não são todos os municípios que receberam influências de Joaçaba na década de 1990, quer seja diretamente ou indiretamente. Cidades como Ipira, Peritiba, Piratuba no baixo vale do Rio do Peixe estão sob a influência direta de Concórdia e indireta de Chapecó, e este último de Florianópolis. No que diz respeito à Concórdia, é também polarizado por Erechim.

Em todos os estudos sobre as Regiões de Influência das Cidades, sobretudo no que refere aos municípios da região do rio do Peixe, nota-se que Joaçaba, na década de 1960, era a principal cidade polarizadora de toda a região e de alguns municípios nela não inseridos. Joaçaba era equipada com funções centrais no sentido de distribuição de bens e serviços à população externa da sua região de influência. Destacam-se, nesta década, os municípios de Videira, Concórdia e Caçador que, dentro da hierarquia urbana, polarizavam apenas seu entorno imediato, oferecendo bens e serviços consumidos pela população limítrofe. Centros urbanos mais distantes como Xanxerê, Seara e seus municípios limítrofes recebiam influência direta de Joaçaba. No total, a área de influência de Joaçaba compreendia, como vimos, 36 municípios na década de 1960.

Na década de 1970, a hierarquia urbana no vale do Rio do Peixe passava por transformações. Chama atenção nesta década a influência tanto de Curitiba, que já vinha exercendo influência na década anterior, quanto de Porto Alegre, duas metrópoles que, nas décadas seguintes, mantiveram essa influência sobre a região. Foi nesta mesma década que outros municípios do estado passaram a exercer influência na região do Rio do Peixe, sobretudo por outras capitais regionais do Rio Grande do Sul (Passo Fundo e Erechim) e de

Santa Catarina (Lages, Chapecó e Blumenau), além das metrópoles de Curitiba e Porto Alegre.

Mediante o apresentado nos mapas 8, 9 e 10, com base nos estudos do IBGE (1972; 1987; 2000), entende-se que as diferenciações entre as cidades mediante suas funções (bens e serviços, equipamentos urbanos) resultaram na divisão territorial do trabalho que pôde ser mais intensa em uma cidade e menos intensa em outra. Considerar uma ou mais funções dominantes resultará na tipologia das cidades, classificando-as com mais que uma função dominante presente.

Christaller (1966) discorre acerca do alcance espacial máximo e alcance espacial mínimo. O primeiro diz respeito ao destino imediato da população na busca de atendimento às necessidades de bens e serviços, e o segundo remete à área do entorno, mais distante da localidade central, com consumidores necessários para que determinada atividade tenha sua permanência econômica viável. Caso a população não esteja localizada em um raio mais próximo da localidade central, ela se desloca para outras cidades próximas em razão do custo de transporte. Logo, enquanto Joaçaba oferece bens e serviços mais especializados, exige igualmente da população um deslocamento maior. Cidades como Videira, Caçador e Concórdia, por sua vez, atendem a população de seu entorno.

Corrêa (2014) aponta algumas características sobre a rede dendrítica que muito se assemelha com a dinâmica regional. Para ele, “desde o início concentra as principais funções econômicas e políticas da hinterlândia, transformando-se em um núcleo desmesuradamente grande em relação aos demais centros da hinterlândia” (Corrêa, 2014, p. 43). Esta observação é válida ao analisar as principais cidades até o final do século XX, sobretudo na concentração de funções econômicas e políticas, funções centrais que polarizam seu entorno e áreas mais distantes.

2.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Neste capítulo, procurou-se entender o conceito de rede urbana e hierarquia urbana. Ademais, quando houve as condições necessárias para a formação de rede urbana na região em estudo.

A partir da ocupação dos posseiros, agregados e caboclos; das atividades de extração da erva-mate e da madeira, bem como a construção da EFSPRG; da venda dos lotes para migrantes de origem europeia e das melhorias em infraestruturas na região, fatores histórico-sociais e político-econômicos resultaram em transformações na região, sobretudo economicamente.

O escoamento de mercadorias e o desenvolvimento econômico dos municípios foram fatores que condicionaram o seu fortalecimento com maior fluxo de pessoas ao longo do século XX, tornando-se importantes centros na hierarquia urbana regional. Cidades abordadas no capítulo tiveram suas vias de acesso fortalecidas, ora com a ferrovia, ora com as rodovias. Dessa forma aumentaram seus estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços e apresentaram maior grau de urbanização do que sua hinterlândia, gerando maior interação espacial.

Estudos do IBGE (1972, 1987 e 2000) permitem visualizar o grau de centralidade das principais cidades da região em estudo. São elas:

- Joaçaba: apresentou maior nível de centralidade entre as décadas de 1970/1990 e foi a única capital regional influenciando a região do Rio do Peixe.
- Videira: com setor agroindustrial bastante presente, em relação à posição na hierarquia urbana, não houve queda neste indicador.
- Caçador: ganhou posição na hierarquia urbana, polarizando uma área maior ao longo das décadas do século. Segundo IBGE (2000), passou a influenciar Videira, aumentando sua centralidade.
- Concórdia: foi o último município a se urbanizar. Apenas na década de 1990, mas não deixava de influenciar seu entorno. A agroindústria domina suas atividades econômicas. Sua posição na hierarquia urbana foi muito afetada por receber influência de várias capitais regionais entre 1972 – 2000.

A rede urbana na região do Vale do Rio do Peixe é formada por 42 municípios. Incluiu-se Concórdia nesta pesquisa pela similaridade histórica, social e econômica. Apenas Joaçaba, Caçador, Concórdia e Videira exercem centralidade urbana. Em uma escala mais ampla, todos faziam parte da área de influência da metrópole regional de Curitiba em 2000. Já Porto Alegre começou a exercer influência na região no final da década de 1960 e início de 1970. Todavia, a influência restringe-se à área polarizada por Campos Novos, Tangará, Capinzal, Concórdia (que polarizava os municípios de Ipira, Peritiba e Piratuba), Curitiba (que polarizava Fraiburgo) e Erechim (que polarizava Piratuba).

Mediante esta configuração apresentada pelos estudos da REGIC e os dados trabalhados ao longo do capítulo, conclui-se que os municípios que mais exerceram polarização ao longo do século XX o fazem por oferecer bens e serviços mais especializados, por concentrar maior número de pessoal ocupado, ter uma divisão territorial do trabalho mais intensa com maior especialização funcional. Ao reunir todos estes fatores, os municípios que sobressaíram na hierarquia urbana regional foram: Joaçaba que, embora tenha perdido área de influência, ainda polariza 21 municípios; Caçador que, ao longo do século XX, aumentou sua influência regional; Concórdia que sempre influenciou seu entorno imediato; e Videira, que perdeu força e posição na hierarquia urbana regional.

Portanto, buscou-se, no presente capítulo, demonstrar o desenvolvimento da rede urbana regional a partir de vários autores que estudam o tema, bem como analisar as transformações na hierarquia urbana regional, associadas aos planos do governo estadual para compreender a dinâmica das interações espaciais a partir da evolução dos sistemas técnicos e entender o processo de urbanização dos municípios em destaques que aconteceram em datas diferentes ao longo do século XX.

CAPÍTULO 3 – A DINÂMICA RECENTE DA REDE URBANA DO VALE DO RIO DO PEIXE

Analisar a região do Vale do Rio do Peixe e as transformações recentes na rede urbana no século XXI é um esforço que requer uma análise em escalas diferentes, perpassando pela questão histórica, já discutida nos capítulos anteriores, e pela social e econômica para entender a dinamicidade por que esta região vem passando ao longo do tempo. Nesse sentido, o Quadro 2 revela a evolução das classes de centros urbanos e do número de municípios nas regiões de influência das principais centralidades do Vale do Rio do Peixe entre 1966 a 2018.

Quadro 2 -Evolução das classes de centros e do número de municípios na região de influência das principais centralidades – 1966 a 2018

Pesquisa / ano	Arranjo Populacional de Joaçaba - Herval d'Oeste/SC	Concórdia	Caçador	Videira	Ano publicação
REGIC 1966	2b	3b	4a	3b	1972
CLASSE DE CENTRO	Centro regional B	Centro sub-regional B	Centro local A	Centro sub-regional B	
Nº MUNIC. NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	36	6	2	9	
REGIC 1978	3	4	5	4	1987
CLASSE DE CENTRO	Capital Regional	Centro Sub-Regional	Centro de Zona	Centro Sub-Regional	
Nº MUNIC. NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	18	10	4	8	
REGIC 1993	5	4	4	3	2000
CLASSE DE CENTRO	Forte para médio	Médio	Médio	Médio para fraco	
Nº MUNIC. NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	21	11	8	3	

(conclusão)

Pesquisa / ano	Arranjo Populacional de Joaçaba - Herval d'Oeste/SC	Concórdia	Caçador	Videira	Ano publicação
	3A	3B	3A	3B	2008
REGIC 2007 CLASSE DE CENTRO	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional B	Centro Sub-Regional A	Centro Sub-Regional B	
Nº MUNIC. NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	16	10	15	11	
	2C	3B	2C	3A	2020
REGIC 2018 CLASSE DE CENTRO	Capital Regional C	Centro Sub-Regional B	Capital Regional C	Centro Sub-Regional A	
VARIAÇÃO (TD IPEA Nº2666/2021)	3 (oscilações com manutenção do patamar inicial)	1 (estável no patamar atual)	2 (elevação)	3 (oscilações com manutenção do patamar inicial)	
Nº MUNIC. NA REGIÃO DE INFLUÊNCIA	18	12	16	10	

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (1972; 1987; 2000; 2008; 2020).

No quadro 2 é possível observar a evolução na influência regional das principais centralidades urbanas ao longo das décadas de 1960 a 2018, que revelou as transformações entre o século XX e XXI. Para que fosse possível observar essas mudanças, análises socioeconômicas e consulta ao material do IBGE foram essenciais para construir este comparativo. Neste capítulo, serão desenvolvidos estudos que remetem ao século XXI, sobretudo no que tange ao desenvolvimento regional.

É preciso destacar pontos que conduziram ao desenvolvimento das atividades produtivas regionais a partir dos anos 2000: o aumento dos produtos exportados, que dinamizou a economia regional; as políticas de incentivos fiscais e financeiras para as empresas; o avanço nos processos produtivos; o advento da globalização, entre outros.

Embora, a partir dos anos 2000, a região do Rio do Peixe tenha passado por mudanças na base produtiva e econômica, que resultaram em maior diversificação produtiva e de crescimento econômico, é sobretudo importante assinalar que o setor produtivo teve que desenvolver estratégias para manter o desempenho produtivo e competitivo na década de 1990. Dentz e Espíndola (2023, p. 12) apontam estratégias como: “1) redução dos custos produtivos; 2) ampliação e/ou (re)localização dos investimentos; e 3) redefinições patrimoniais. Com essas medidas, muitas empresas retomaram seu crescimento em vários segmentos econômicos.

Nas duas primeiras décadas do século XXI, houve um crescimento da economia nacional. Precisamente entre 2002 a 2014, quando o país promoveu políticas de desenvolvimento nacional com forte incentivo do Estado, por meio da concessão de créditos bancários por meio dos bancos públicos e privados, associado ao aumento do poder de consumo da população e ao mesmo tempo do aumento do poder de compra dos salários recebidos pelos brasileiros (Dentz e Espíndola, 2023). A consequência desta política foi o crescimento econômico e, segundo Dentz e Espíndola (2023) “uma diversificação produtiva em cidades interioranas”, como Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira, na região do Rio do Peixe.

Sobre o desenvolvimento das cidades interioranas, Dentz (2022) faz uma análise na região Oeste catarinense. Segundo o autor:

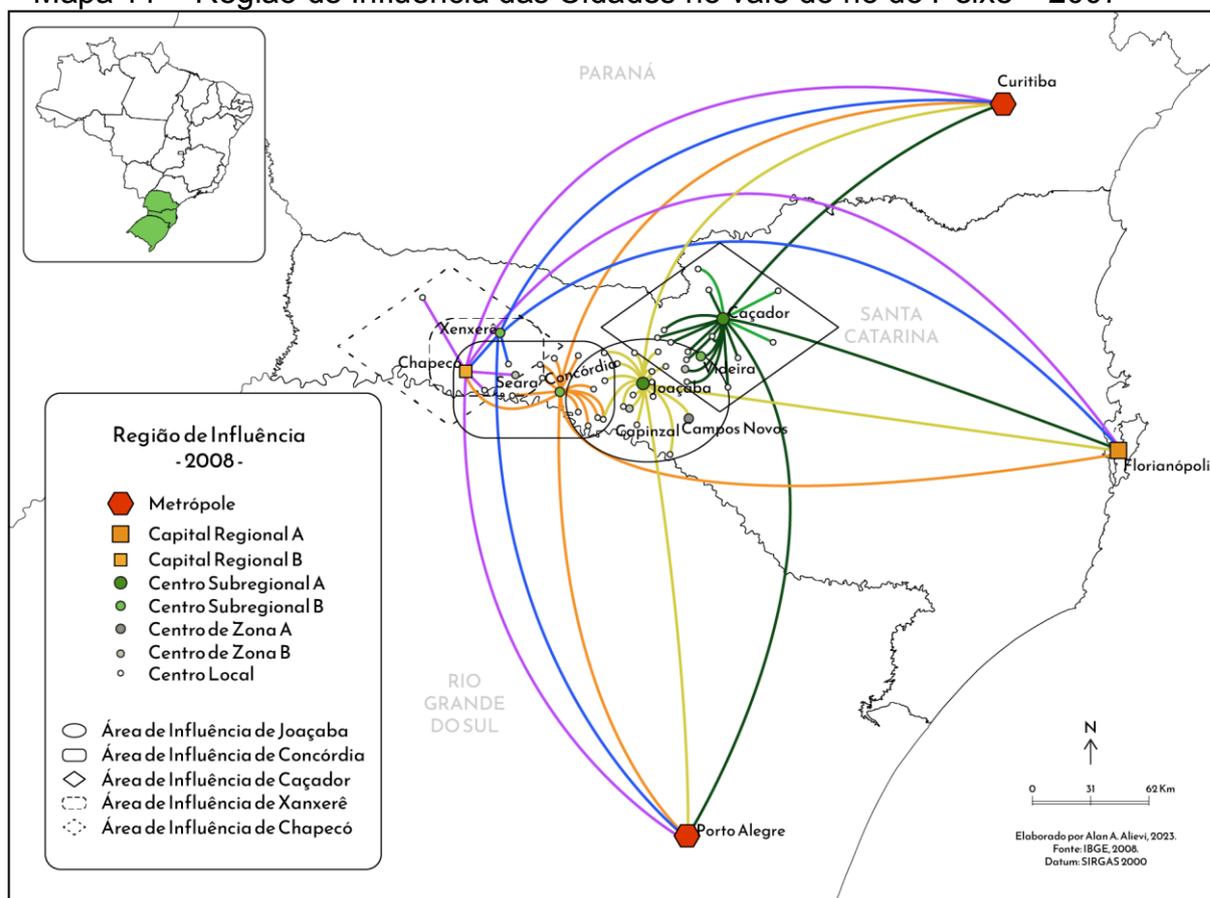
A região Oeste de SC faz parte da grande porção interiorana do Brasil que se desenvolveu muito rapidamente com o uso intensivo de tecnologia nos processos produtivos, principalmente após 1960, mas tendo começado ainda antes. Tanto as diferentes cadeias produtivas dos agronegócios quanto os novos negócios que emergiram a partir dos anos 2000, nesta região, são intensivos em tecnologias, em uso de mão de obra qualificada e em melhoramento de processos e produtos que visam, a todo momento, aumentar as possibilidades de abstrair custos e ampliar os lucros (Dentz, 2022, p. 408).

A utilização de tecnologia no processo produtivo, não somente no setor do agronegócio, tem sido uma realidade nos municípios em pauta. Esse incremento tecnológico nos segmentos da indústria aumentam a produção com baixo custo, ocorre a redução de mão de obra ou de seu custo. Isso pode ser verificado nas cidades com plantas agroindustriais.

Mister se faz ressaltar as mudanças por que a região vem passando em sua dinâmica recente na rede urbana e em sua hierarquia urbana. Isso pode ser constatado nos mapas 10, 11 e 12. Quando o município de Joaçaba perde áreas de influência regional, os “municípios ao seu entorno acabam dividindo dependência em fatores econômicos diretamente ligados à Caçador e Videira, ou a Concórdia (Dentz 2022, p. 415)”. Esta tendência em dividir a dependência continuou no século XXI com o fortalecimento econômico de Caçador, Videira e Concórdia.

Nos mapas 11 e 12, observam-se as transformações na área de influência das cidades-polo, mediante estudo da REGIC de 2007 e de 2018.

Mapa 11 - Região de Influência das Cidades no vale do rio do Peixe – 2007



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

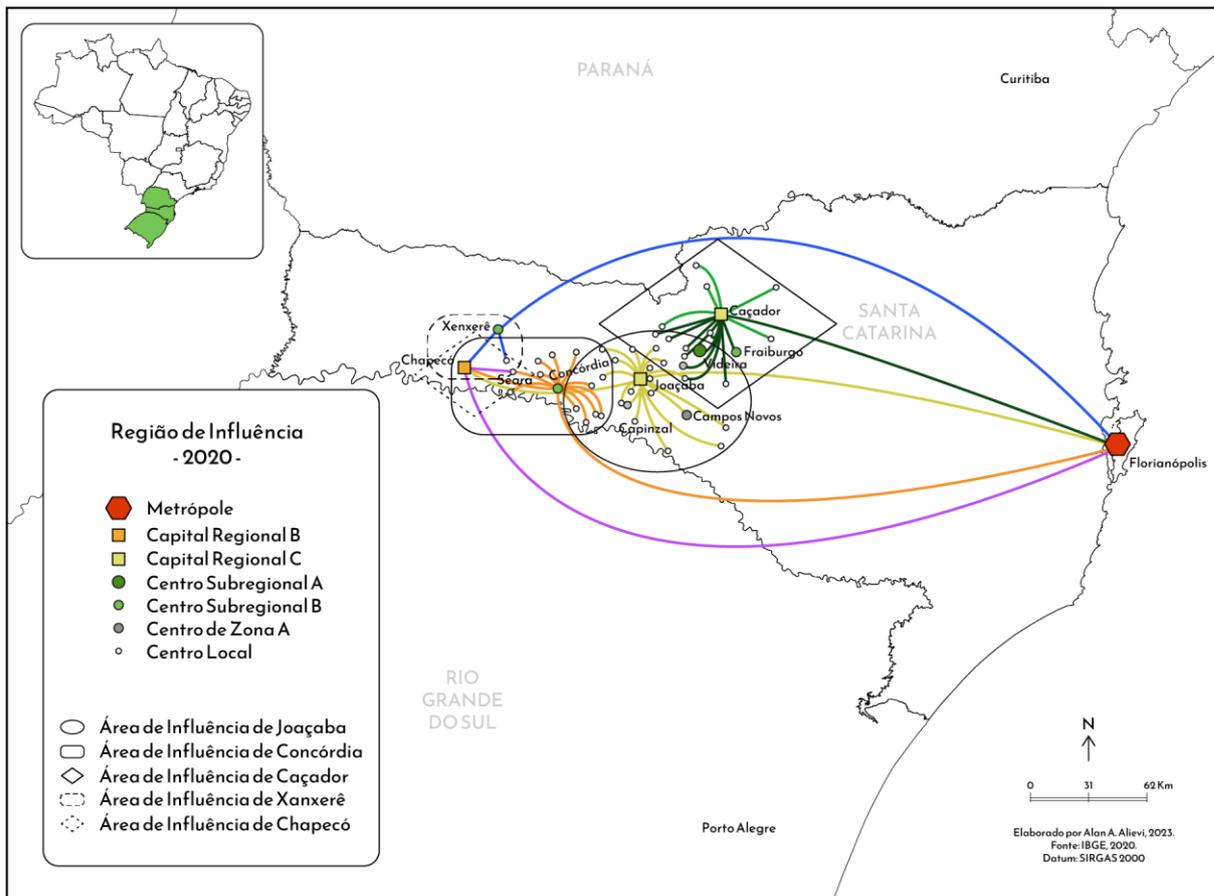
Nota-se que a influência das metrópoles como Curitiba e Porto Alegre em 2007 na região do Rio do Peixe aumentou para influenciar diretamente todas as cidades-polo. Isso não acontecia no estudo anterior da REGIC (2000),

em que Porto Alegre não exercia influência direta em Joaçaba, Videira e Caçador. Além disso, Campos Novos passou a ser influenciada também por Florianópolis (no estudo da REGIC de 2007, o IBGE não classificava Florianópolis como metrópole e sim como Capital Regional A).

Em análise mais regional sobre as mudanças nas áreas polarizadas, nota-se que Joaçaba novamente apresentou redução de 23,8% em relação aos municípios que recebiam influência, passando de 21 em 2000 para 16 no ano de 2007. Caçador teve aumento de 87,5%, mudando de 8 em 2000 para 15 municípios em 2008. Já Videira apresentou aumento 266,6%, pois passou de 3 municípios sob influência para 11 em 2008.

A relação das metrópoles de Curitiba e Porto Alegre em relação aos municípios da região do vale do Rio do Peixe começou a diminuir a partir da década de 2010, representada pelo mapa 12.

Mapa 12 - Região de Influência das Cidades no Vale do Rio do Peixe – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Na REGIC (2020) é possível constatar a perda de influência das metrópoles de Curitiba e Porto Alegre na região do vale do rio do Peixe, pois deixou de ser o “ponto de referência principal para o atendimento de suas necessidades específicas” (IBGE, 2021, p.57). Essas mudanças foram ocasionadas pela capacidade de Florianópolis de influenciar uma região maior, visto que, a partir de 2020, passou a ser classificada como metrópole.

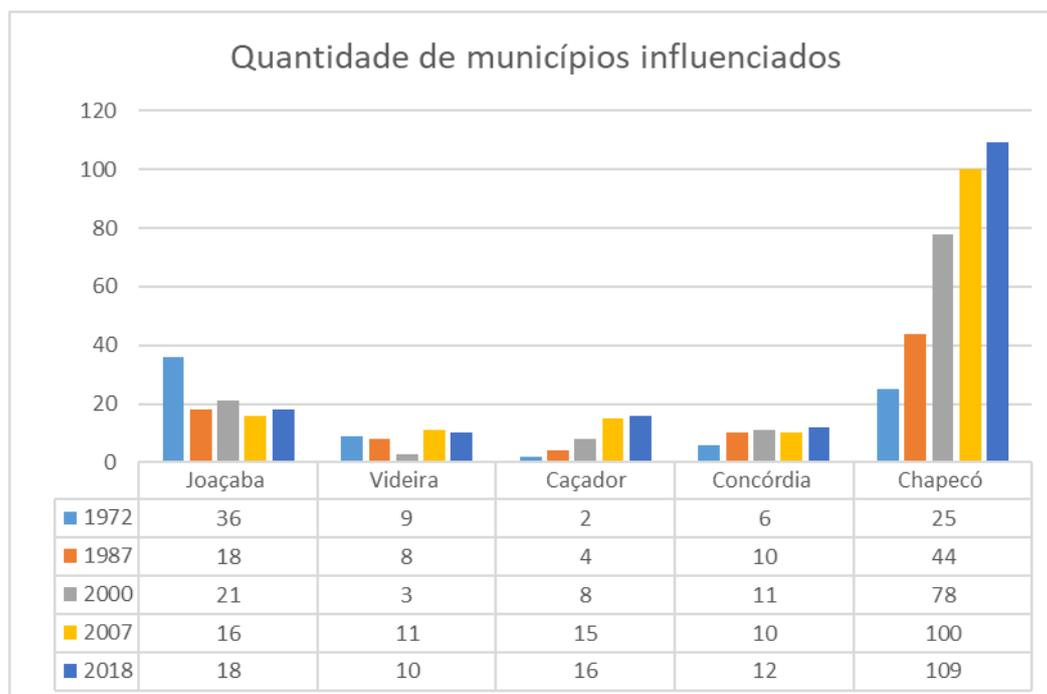
No que diz respeito à área e aos municípios polarizados pelas cidades-polo, Videira, Joaçaba, Caçador e Concórdia apresentaram alterações. Videira deixou de influenciar 1 município em relação a 2008, reduzindo de 11 para 10; Joaçaba, em 2008 influenciava 16 municípios e passou para 18 em 2020; Caçador, em 2008 influenciava 15, aumentou para 16 em 2020; e Concórdia, em 2008 influenciava 10, passou para 12 em 2020.

Os estudos acerca da Região de Influência das Cidades realizados pelo IBGE, desde a década de 1960, são de grande relevância para

compreender a dinâmica na hierarquia regional, pois, ao analisar os primeiros estudos até o último, foi possível entender o dinamismo econômico regional e inter-regional, a fim de demonstrar em quais localidades os indicadores socioeconômicos estavam oscilando tanto para mais quanto para menos.

O gráfico 3 apresenta muito bem as variações na hierarquia urbana da região, principalmente das quatro cidades-polo no que diz respeito ao número de municípios que recebem influência. Para efeito comparativo, utilizou-se a cidade de Chapecó no intuito de visualizar as transformações referentes à polarização dos municípios.

Gráfico 3 - Municípios polarizados pelas principais cidades-polo do Rio do Peixe em relação a Chapecó entre 1960-2018



Fonte: Regiões de Influência das Cidades – REGIC (IBGE, 1966/2022)

Ao analisar o gráfico 3, não se pode perder de vista que, entre as décadas de 1960 e final da década de 1970, Joaçaba/Herval d'Oeste influenciava mais municípios em relação a Chapecó, 36 contra 25 da última cidade. Já, nos estudos posteriores, é possível constatar um aumento acentuado de municípios influenciados por Chapecó e uma redução em relação a Joaçaba/Herval d'Oeste. Isso se deu porque Chapecó teve forte

especialização na indústria alimentícia e se tornou um centro industrial da agroindústria.

Mas apenas isso não é o suficiente. A complexidade da oferta de bens e serviços são fatores cruciais para atrair uma quantidade maior de pessoas que dependem da oferta na cidade. Por conseguinte, surge uma localidade com poder de centralidade regional. Pertile (2008) destaca que, no Oeste catarinense, existem algumas cidades com características de polo regional, porque há concentração industrial voltada para o setor agropecuário, forte rede bancária diversificada, e a presença de comércio e de serviços especializados. Corrêa (1994) destaca alguns tipos de vantagens locais (cidades portuárias, industriais, político-administrativas) que se mostram em Chapecó como uma especialização funcional e a caracterizam como uma cidade industrial de forte especialização na agroindústria.

Em Joaçaba/Herval d'Oeste alguns pontos merecem destaque para explicar a falta de crescimento da população e da área urbana. Inicialmente o relevo acidentado que dificulta a expansão da malha urbana e evidencia uma urbanização fortemente verticalizada, bem menos perceptível em Caçador, Videira e Concórdia. Em seguida, no quesito econômico, a especialização na produção de máquinas para a agricultura é uma das principais atualmente. Igualmente a produção de soja e seus derivados. Por fim, na região do vale do Rio do Peixe, é uma das cidades que mais oferecem bens e serviços: saúde, educação, lazer, entre outros. Isso atrai para seu território inúmeras pessoas de municípios próximos.

Corrêa (1994) assinala que, ao partir da distribuição de bens e serviços das localidades centrais para as suas hinterlândias, é possível verificar uma diferenciação hierárquica, que envolve pontos como o tamanho da localidade central e de suas hinterlândias e a distância entre elas. O autor termina pontuando que é a partir daí que surgem as classificações da hierarquia urbana. No caso regional, Chapecó é Capital Regional B, e Joaçaba é Capital Regional C.

Com maior crescimento populacional, maior quantidade de indústrias e maior complexidade de oferta e serviços, Chapecó atualmente tem a própria região intermediária que influencia as regiões imediatas de Concórdia e de

Joaçaba no vale do Rio do Peixe. Mais a leste, há a região intermediária de Caçador que influencia região imediata de Videira. Nesse sentido, as quatro cidades-polo da região em estudo tiveram poucas variações no número de cidades influenciadas por elas, pois, tanto as principais quanto as menores, recebem influência de centros urbanos de grau mais elevado na hierarquia urbana, como: Chapecó/SC, Florianópolis/SC, Curitiba/PR e Passo Fundo/RS, quando se elevou para capital regional. Joaçaba deixou de influenciar alguns municípios, pois Passo Fundo e Chapecó começavam a atrair maior número de pessoas para seus territórios, visto que a oferta de bens e serviços era maior a partir da década de 1970.

Para visualizar a urbanização dessas cidades bem como o ritmo de crescimento populacional ao longo das décadas de 1940 a 2022, o quadro 3 retrata a população urbana e a taxa de urbanização.

Quadro 3 - População Urbana e Taxa de Urbanização das cidades-polo no Vale do Rio do Peixe 1940/2022

Municípios	Ano	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2022*
Joaçaba	Pop. Total	36.448	48.299	34.088	21.148	24.689	28.144	24.066	27.020	30.146
	Taxa Urbanização	9,9%	19%	33,6%	65%	77,8%	82,4%	90,1%	92,2%	
Caçador	Pop. Total	25.491	23.723	22.620	33.199	39.295	52.668	63.322	70.762	73.720
	Taxa Urbanização	23,6%	33,8%	48,2%	56,4%	65,2%	82,5%	87,7%	91%	
Concórdia	Pop. Total	32.658	48.014	44.761	45.465	59.426	64.338	63.058	68.618	81.646
	Taxa Urbanização	5,1%	7,7%	15,6%	23,5%	32,9%	56,3%	71,7%	79,9%	
Videira	Pop. Total		23.625	26.445	22.028	28.182	36.206	41.589	47.188	55.466
	Taxa Urbanização		19,3%	32,7%	49,5%	66,1%	75,2%	86%	90,8%	

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Decenal de 1940 até 2022.

*Nos quatro municípios é possível visualizar a diminuição da população total em relação ao censo anterior, em razão de processos de emancipação de distritos que se tornaram novos municípios.

**No censo demográfico de 2022, até a finalização da pesquisa, não haviam sido divulgados os dados da população urbana

O quadro 3 mostra a evolução populacional dos principais municípios da região, bem como a taxa de urbanização entre 1940 a 2022. Na década de 1940, Caçador representava maior grau de urbanização com 23,6%, contra 9,9% de Joaçaba e 5,1% de Concórdia. Embora estes números continuassem aumentando, em 1970 houve uma mudança no padrão: Joaçaba alcançou 65%, Caçador 56,4%, Videira 49,5% e Concórdia 23,5%. Nota-se que as funções urbanas, a intensidade da divisão territorial do trabalho e a capacidade de centralização do município de Joaçaba se destacam em relação aos demais, visto que, em 2010, este mesmo município chegou a uma taxa de urbanização de 92,2%, contra 91% de Caçador, 90,8% de Videira e 79,9% de Concórdia.

Dessa forma, Scott (2005) pontua a relevância de se estudar a hierarquia urbana regional, pois é nesta escala que fatores cruciais do sistema de produção se juntam para executar os ditames da globalização. Nesse sentido, compreender a envergadura econômica dos principais centros urbanos na região em análise e observar os meios técnicos que convergem para estas localidades, tornando-as localidades centrais, permite compreender a rede urbana da região do vale do Rio do Peixe a partir das “relações econômicas e funcionais estabelecidas entre os elementos urbanos” (Dentz, 2022, p. 431).

Destacar as principais atividades econômicas dos municípios de maior relevância regional se faz necessário para compreender como eles influenciaram na dinâmica econômica dos municípios menores ao ponto de se tornarem cidades-polo de sua região de influência, seja imediata ou intermediária.

3.1 PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS NAS CIDADES-POLO

Ao adentrar no século XXI, alguns municípios da região do Rio do Peixe em Santa Catarina passaram por transformações no setor produtivo que impactaram diretamente na influência que exerceriam em diversas escalas. O objeto deste item é demonstrar as principais atividades econômicas nas cidades-polo para entender as funcionalidades mais relevantes na região.

Antes de prosseguir, Souza (2020) contribui identificando alguns pontos sobre cidades:

Toda cidade é, do ponto de vista geoeconômico isto é, das atividades econômicas vistas a partir de uma perspectiva espacial, uma localidade central, de nível maior ou menor de acordo com a sua centralidade – ou seja, de acordo com a quantidade de bens e serviços que ela oferta, e que fazem com que ela atraia compradores apenas das redondezas, de uma região inteira ou, mesmo, de acordo com o nível de sofisticação do bem ou serviço, do país inteiro e até de outros países [...] as cidades possuem uma certa centralidade econômica. Sua área de influência pode, muitas vezes, não ir além dos limites territoriais da unidade político-administrativa local da qual ela é a sede (no caso brasileiro, o município). Todavia, basta ela polarizar, economicamente, o seu entorno imediato, ou seja, as cidades vizinhas, para que sua área de influência já possa ser considerada digna de nota (Souza, 2020, p. 25-27).

Dessa maneira, é possível afirmar que os municípios de Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira são localidades que possuem números elevados de empresas que atraem maior número de mão de obra para seus limites territoriais. Logo, se há maior atividades concentradas em determinado local, as infraestruturas tendem a convergir para eles, como forma de atender a demanda por circulação e consumo. A partir da distribuição de bens e serviços das localidades centrais para as suas hinterlândias, verifica-se uma diferenciação hierárquica entre elas, envolvendo o número, o tamanho das localidades e de suas hinterlândias e a distância entre elas (Corrêa, 2016).

Dentz (2022, p. 420) elenca algumas atividades regionalmente, ao escrever os setores que têm maiores destaques, “o setor de alimentos [...] setores de transporte e logística, saúde, construção imobiliária, madeira e cultivo florestal, turismo, hotelaria, nutrição animal e energia, papel e celulose, couro, calçados, plásticos e borrachas, de máquinas e equipamentos”.

A quantidade de atividades na região é resultado de um longo período de aperfeiçoamento das tecnologias de produção implantadas nas empresas, sobretudo a partir dos anos 2000. Isso resultou no maior processamento de carnes e grãos, do setor madeireiro, entre outros setores, que se beneficiaram do aumento da tecnologia, gerando uma dinâmica econômica regional:

Assim, o isolamento das cidades, a difícil integração por meios de transportes e comunicação, e a sensação de que muitas áreas interioranas do Brasil ficariam fadadas à ausência do progresso, hoje, embora estejam num contínuo processo de transformação, são cidades [...] que possuem economias avançadas no uso de tecnologias para processamento de produtos, os quais abastecem

mercados de outras áreas do Brasil e do mundo (Dentz, 2022, p. 427).

Os avanços nos processos produtivos associados ao uso de tecnologias e às melhorias nos sistemas técnicos de transportes na região do vale do Rio do Peixe proporcionaram maiores facilidades para os produtos alcançarem regiões mais longínquas do Brasil e do mundo. Alguns municípios como Concórdia e Videira se destacam na fabricação de produtos alimentícios; Caçador no setor da madeira; e Joaçaba tanto no setor de alimentos como educacional e metalomecânico. Nessas cidades as funções mais especializadas acontecem e resultam em uma centralização de atividades. Isso, por consequência, são localidades centrais que apresentam maior crescimento econômico em relação à hinterlândia.

Como se depreende, é possível medir a importância que os principais municípios exercem sobre determinada área – sua área de influência, utilizando aquilo que Christaller (1966) salientou sobre as distâncias máximas e mínimas que as pessoas estão dispostas a percorrer em relação à cidade central. Quando a distância percorrida é curta, isso significa que os serviços e bens são menos complexos (escolas, lojas, postos de saúde, mercados, entre outros serviços mais comuns e básicos); já, em distâncias mais longas, estes serviços costumam ser mais complexos: aeroportos, serviços de saúde mais especializados, hipermercados, entre outros (Dentz, 2022, p. 434).

É nesses lugares centrais que a demanda por mão de obra qualificada e a quantidade de pessoas para consumo tendem a aumentar. Para justificar a presença de serviços especializados e por oferecer maior condições em bens e serviços, esses lugares atraem pessoas de outras localidades mais distantes.

Os centros urbanos capazes de exercer “centralidades” são denominados de “lugares centrais”. Enquanto que a “centralidade” de que dispõem é proveniente de seus papéis como centros distribuidores de bens e serviços, quer dizer, é resultante das “funções centrais” que tais centros são capazes de desempenhar em sua hinterlândia ou área de influência (CHRISTALLER, 1966), gerando, conseqüentemente, uma diferenciação de caráter hierárquico, determinada a partir do alcance espacial (Bessa, 2012, p. 150).

Dos quatro municípios mencionados nesta pesquisa, todos têm poder de atrair pessoas da região para seus territórios. A questão é: qual deles está despontando na hierarquia urbana regional? Para responder a esta pergunta, a

primeira análise a ser feita é a evolução do PIB municipal no período de 2002 a 2020, com dados do IBGE (2020). O PIB que mais cresceu ao longo destes anos foi de Caçador, pois mudou de R\$ 646,7 milhões em 2002 para R\$ 3,96 bilhões em 2020. Em seguida vem Concórdia (R\$ 907 milhões para R\$ 3,91 bilhões); Videira (R\$ 712 milhões para 2,96 bilhões); e Joaçaba (475,3 milhões para 1,95 bilhão).

Interessante ressaltar que a evolução do PIB desses municípios apresentou variações ao longo destes anos. Caçador, que apenas ultrapassou o PIB de Concórdia em 2012, foi o que mais sentiu a crise política de 2014 na sua base econômica refletida no PIB municipal. Nos outros, houve uma estagnação neste indicador, uma vez que apresentou resultados positivos após 2017.

Em relação ao crescimento populacional no período de 2000 a 2022, Concórdia ocupa o primeiro lugar com 81.646 habitantes, com porcentagem de crescimento de 29,5% em 12 anos. Em seguida Caçador, que chegou a 73.720 habitantes, conforme o último censo, com uma porcentagem de crescimento de 16,4%. Em terceiro lugar vem o município de Videira com 55.466 habitantes e sua maior taxa de crescimento: 33,3%. Por último Joaçaba¹¹ com 30.146 habitantes e 25,2% de crescimento populacional.

No quadro 4 é possível visualizar a quantidade populacional entre 2000 e 2022 e o crescimento populacional em porcentagem.

Quadro 4 - População e porcentagem de crescimento entre 2000/2022

Município	População em 2000	População em 2022	% de crescimento 2000-2022
Concórdia	63.058	81.646	29,5
Caçador	63.322	73.720	16,4
Videira	41.589	55.466	33,3
Joaçaba	24.066	30.146	25,2

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Censo demográfico (IBGE, 2010 e 2022).

¹¹ Chama-se a atenção para o fato de que, em termos de polarização e hierarquia urbana, Joaçaba não pode ser considerada sozinha, mas em conjunto com Herval d'Oeste, pois constituem-se numa única cidade, apenas separadas pelo Rio do Peixe.

Na participação dos setores econômicos no Valor Adicionado Bruto (VAB) a preços correntes, houve algumas mudanças de um setor para o outro (agropecuário, indústria, serviços e administração) em cada município. Segundo IBGE (2020), no período de 1999/2020, é possível definir qual foi o setor que participou mais efetivamente no VAB. Em Caçador, entre 1999 a 2001, o setor de serviços teve maior participação, mas entre 2002 a 2020 a indústria se manteve em primeiro lugar no Valor Adicionado Bruto (VAB). Por sua vez, Concórdia apresentou maiores oscilações neste indicador: em 1999 o setor de serviços apresentou a maior representação, alternando para a indústria entre 2000/2001 e voltando para o serviço entre 2002/2022. Já, Videira teve maior participação da indústria nos anos de 1999 a 2001. Não obstante, no período de 2002/2022, o serviço ocupou o primeiro lugar.

No quadro 5, visualiza-se a participação de cada setor na economia dos municípios em 2020, com Caçador como único em que a indústria se destaca.

Quadro 5 - Participação das atividades econômicas em Concórdia, Videira, Joaçaba e Caçador – 2020

ATIVIDADES (% em cada município)	MUNICÍPIOS			
	Concórdia	Videira	Joaçaba	Caçador
Serviços	51,74	47,83	60,05	35,57
Indústria	29,11	33,14	25,72	48,75
Administração	10,56	10,44	10,03	10,38
Agropecuária	8,59	8,59	4,20	5,29

Fonte: Observatório da FIESC (2023).

Essas participações demonstram qual setor se destaca no Valor Adicionado Bruto (VAB) no PIB municipal. Todavia, é importante ressaltar que, embora o setor agropecuário não esteja nas primeiras posições, este tem destaque na economia dos municípios como Concórdia e Videira, pois os setores da indústria e dos serviços estão ligados, segundo Dentz e Espíndola (2023, p. 8) “aos diversos segmentos produtivos da agropecuária”. Exemplo disso é o fornecimento da matéria-prima para a indústria, não contabilizada no setor agropecuário.

Referente ao número de empregos e de empresas em Concórdia, em 2010, havia 2.486 empresas. Destas, 810 faziam parte do setor de comércio,

reparação de veículos automotores, 369 no transporte, armazenagem e comunicações e 263 na indústria de transformação. O número total de empregos neste ano era de 25.829 ativos. O segmento que mais absorveu mão de obra foi a indústria de transformação com 8.308 de modo geral. Já, na fabricação de produtos alimentícios de carne, este número foi de 5.594, e é o segmento que apresentou maior número de empregos tanto na indústria quanto nos outros setores do comércio e de serviços (RAIS, 2010).

Em Concórdia, o total de pessoal ocupado assalariado em 2021 foi de 31.119 pessoas e o número de empresas foi de 3.326 (FIESC, 2021). Cerca de 40,15% dos empregados estão no setor de serviços; 37,70% no setor da indústria; e 21,07% no comércio. Em relação a 2010, o setor de serviços absorveu mais mão de obra em relação à indústria. No quesito de empresas por setor, novamente o de serviços correspondeu a 42,27%, o comércio ficou em segundo lugar com 31,03% e a indústria com 23,96% (FIESC, 2021).

Ao analisar a absorção de mão de obra no município de Concórdia pelos CNAEs, segundo Rais (2021), o abate e a fabricação de produtos de carne representaram 5.917 vínculos ativos. Assim sendo, esta é a atividade econômica que mais emprega. Logo em seguida vem o transporte rodoviário de carga com 2.828 vínculos ativos. Já a administração do Estado e da Política Econômica e social contam com 1.890 e o comércio varejista não especializado com 1.187 vínculos. Estes dados demonstram o quanto a agroindústria é presente neste município.

A região do vale do Rio do Peixe é caracterizada como produtora de alimentos oriundos do abate suíno/aves e produtos derivados da madeira, haja vista a presença histórica das atividades desenvolvidas ao longo do século XX, quando grandes empresas voltadas à indústria alimentícia surgiram na década de 1930 (Perdigão e Sadia) e se expandiram para outras regiões de Santa Catarina e Brasil.

Mas, não foi apenas o setor do agronegócio que se expandiu. A madeira também está presente. Importante ressaltar que as duas atividades eram relevantes economicamente, mas, em Concórdia e Videira, a agroindústria teve maior impulso econômico e incentivos fiscais.

No município de Videira havia 22.274 vínculos ativos e 1.921 empresas em 2021. Ressalta-se que a participação de empregados por setor econômico se configura da seguinte maneira: 39,97% na indústria, 35,95% nos serviços, 16,79% no comércio e 7,30% na agropecuária. No que diz respeito ao número de estabelecimentos por setor econômico, o cenário é: 42,37% nos serviços, 33,06% no comércio, 19,83% na indústria e 4,74% na agropecuária. Ou seja, o setor que mais emprega é o da indústria no segmento de abate e fabricação de produtos de carnes com 3.768 vínculos ativos. Em seguida a fabricação de produtos de material plástico com 1.674; administração do Estado e da Política Econômica e Social com 1.656 vínculos ativos; transporte rodoviário de carga com 1.277 vínculos; e pecuária com 1.160 vínculos. Contata-se então a forte presença e influência econômica que a agroindústria exerce no território de Videira (RAIS, 2021).

Em Concórdia e Videira, embora a maior parte da mão de obra seja absorvida pelo setor da indústria de transformação (abate e fabricação de carne), é válido ressaltar que o Valor Adicionado Bruto (VAB) foi mais relevante no setor serviços (R\$ 1,7 bilhão e R\$ 1,2 bilhão respectivamente em 2020).

No que tange à exportação em Concórdia, o setor que mais recebeu investimentos (R\$ 65 milhões) foi o da agroindústria, especialmente na ampliação da capacidade produtiva, visando à exportação (Amanhã, 2020). Esses investimentos foram possíveis em virtude do potencial avícola e suinícola do município. Outros setores se destacam: indústria moveleira (este setor intercala as posições de primeiro/segundo lugar nas exportações); construção civil, produção leiteira, entre outros.

Corroborando com Amanhã (2020), os vultosos investimentos no setor da agroindústria para aumentar a exportação são comprovados nos dados de exportação a partir dos anos 2000, quando o principal produto exportado foi carnes e miudezas/carnes congeladas de aves. O montante representa uma cifra de US\$ 2,28 milhões. Em segundo lugar aparece a carne de animais da espécie suína, exportando um total de US\$ 131.520 mil. Em seguida a produção de calçados (US\$ 8,1 mil) e móveis e suas partes (US\$ 5,3 mil) (COMEX, 2023).

Nos anos seguintes houve intercalações entre móveis e suas partes e produtos derivados de carne (este não atingindo cifras elevadas). Igualmente é representativa a produção e exportação de carnes de peixes e crustáceos, moluscos ou outros invertebrados que, em 2010, esteve no primeiro lugar das exportações (US\$ 8,74 milhões).

Mais recentemente, em 2022, analisando a participação por setor econômico nas exportações, verifica-se quais foram os setores que mais exportaram. Foi o município com o maior número de abate de suínos do estado de Santa Catarina (1,07 milhões de cabeças) e, em 2021, o município com a maior produção de leite (85,1 mil litros) (OBSERVATÓRIO AGRO CATARINENSE, 2023). Isso refletiu diretamente na exportação, com os alimentos e bebidas uma participação de 69,55%; madeira e móveis 16,27%; produção florestal 11,88%; agropecuário 9,31%; máquinas e equipamentos 2,42%; papel e celulose com 2,34, entre outros com menor expressividade (OBSERVATÓRIO DA FIESC, 2023).

No quadro 6, destacam-se os setores econômicos que mais participaram na exportação.

Quadro 6 - Participação por setor econômico nas exportações em Concórdia SC – 2022

Setor Econômico	%
Alimentos e bebidas	69,55
Madeira e Móveis	16,27
Produção Florestal	11,88
Agropecuária	9,31
Máquinas e Equipamentos	2,42
Papel e Celulose	2,34
Automotivo	1,52
Equipamentos Elétricos	0,84
Produtos Químicos e Plásticos	0,36
Têxtil, Confeccões, Couro e Calçados	0,02
Tecnologia da Informação e Comunicação	0,01

Fonte: Observatório da FIESC (2023).

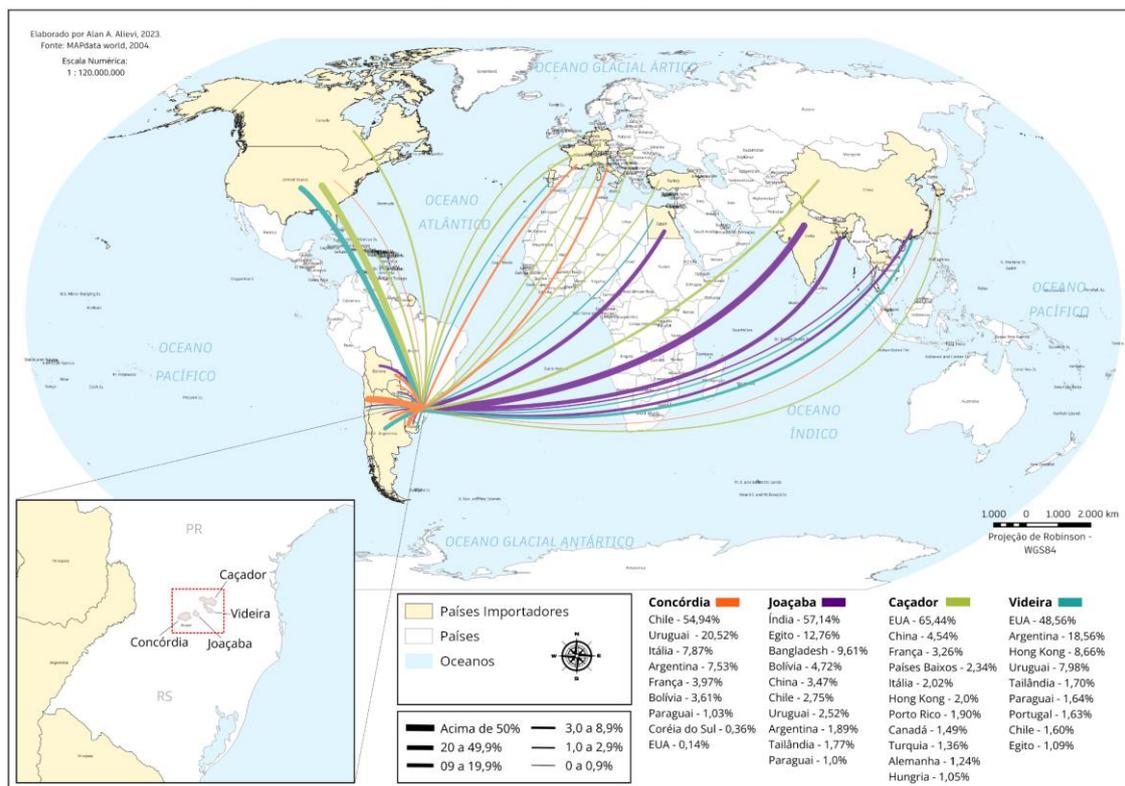
Quando analisado pelos principais produtos exportados, é possível compreender a força do agronegócio em Concórdia, pois o primeiro lugar é

ocupado por carnes de aves com participação de 59,86%; lenha e desperdícios de madeira 11,84%; mate 7,76%; outras preparações de conservas de carnes e miudezas 7,75%; outros móveis 4,07%; papel e desperdícios para reciclar 2,32%; carnes de aves processadas 1,55%; outras máquinas agrícolas 1,27%; assentos 1,21; máquinas de lavar louça 0,74, entre outros que estão abaixo de 0,70 na participação.

Estes produtos são destinados para países como Chile, Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Estados Unidos, Itália, México, França, entre outros. Saliente-se que os países da América do Sul são os que mais receberam produtos de Concórdia. Nesse sentido, o total de exportação no ano de 2022 foi de US\$ 13,13 milhões.

Observa-se no mapa 13 os países que importaram os produtos da região em 2022.

Mapa 13 - Principais países importadores em 2022



Fonte: FIESC (2022). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Em Videira, os principais produtos exportados são: 1) sumos de frutas (incluídos os mostos de uvas) ou de produtos hortícolas e frutas; 2) carnes de animais de espécie suína; 3) madeira, carvão vegetal e obras de madeira; 4) plásticos e suas obras; 5) carne de aves. Agrupando estes dados em participação por setor econômico nas exportações, será possível visualizar com mais precisão o que Videira exportou em 2022 no quadro 7.

Quadro 7 - Participação por setor econômico nas exportações em Videira – 2022

Setores Econômicos	%
Alimentos e bebidas	75,74
Madeira e Móveis	11,42
Produtos Químicos e Plásticos	9,34
Papel e Celulose	1,89

(continuação)

Setores Econômicos	%
Máquinas e Equipamentos	1,38
Equipamentos Elétricos	1,32
Têxtil, Confecção, Couro e Calçados	0,84
Metalmecânica e Metalurgia	0,04
Automotivo	0,03
Tecnologia da Informação e Comunicação	0,01
Cerâmico	0,01

Fonte: Observatório da FIESC (2023).

Com maior participação nas exportações, a indústria de transformação (alimentos e bebidas) representou 75,74% do total exportado, seguido pela madeira e móveis com 11,42% e produtos químicos com 9,34%. Esses dados demonstram que a economia de Videira gravita em torno da produção agroindustrial. A indústria de alimentos e bebidas é a que mais absorveu mão de obra em 2021, com 4.409 vínculos ativos (RAIS, 2021). Os principais países que mantêm relações de exportações com o município são: Estados Unidos, Argentina, Uruguai, México, Bolívia, Peru, Egito, Tailândia, França, Colômbia, entre outros.

Em 2022, o município ocupou a primeira posição em abate - cabeças: a) galinhas, 31,54 milhões; b) suínos, 541,27 mil; e c) bovinos, 15,95 mil (Observatório Agro Catarinense, 2023). Estes números representam a produção agropecuária no município de Videira em 2022, comprovando a forte presença do setor agropecuário na economia. Isso é corroborado o que Dentz e Espíndola (2023, p. 8) pontuaram sobre a baixa participação deste setor no VAB na economia regional. Também alerta que é preciso relativizar, pois “muitos setores da indústria e dos serviços, mesmo que caracterizados enquanto indústria e/ou serviços, estão atrelados aos diversos segmentos produtivos da agropecuária”.

Individualmente, os principais produtos exportados em 2022 segundo COMEX (2023) foram: 1) sucos de frutas, US\$ 17,18 milhões - 47,83%; 2) carnes de animais da espécie suína US\$ 9,77 milhões - 27,20%; 3) madeira compensada, carvão vegetal e obras de madeira US\$ 3,75 milhões - 10,46%; 4) plásticos e suas obras US\$ 1,61 milhão - 4,50%; 5) tubos de plásticos US\$ 803,97 mil - 2,24%; 6) papel higiênico US\$ 680,58 mil - 1,89%; 7) tampas plásticas US\$ 451,73 mil - 1,26%; e 8) refrigeradores, US\$ 422,27 mil - 1,18%,

entre outros. Esses são os principais produtos exportados no município de Videira em 2022, não diferenciando dos anos anteriores. Somente a posição e o valor exportado de cada item. Contudo, o total de exportação em 2022 no município de Videira foi de US\$ 35,93 milhões (FIESC, 2022).

Joaçaba, por sua vez, tem a menor população da região do vale do Rio do Peixe em 2022, mas é o município em que o setor de serviços representou maior participação das atividades econômicas (60,05%), a indústria (25,72%), administração (10,03%) e agropecuária (4,20%). Este último setor com menor participação em relação a Concórdia, Videira e Caçador. Nas exportações por setor econômico, o destaque é a indústria de transformação (alimentos e bebidas) que corresponde a 79,50%, máquinas e equipamentos 13,62%, automotivo 7,59% e produtos químicos e plásticos 5,25%. Segue a lista no quadro 8.

Quadro 8 - Participação por setor econômico nas exportações em Joaçaba – 2022

Setores Econômicos	%
Alimentos e bebidas	79,50
Máquinas e Equipamentos	13,62
Automotivo	7,59
Produtos Químicos e Plásticos	5,25
Metalmeccânica e Metalurgia	0,28
Equipamentos Elétricos	0,28
Cerâmico	0,02
Tecnologia da Informação e Comunicação	0,01

Fonte: Observatório da FIESC (2022).

Embora as exportações do setor da indústria de transformação correspondam a 79,50%, o número de vínculos ativos por atividade apresenta outra situação. Segundo RAIS (2021), o setor de serviços representou o maior indicador neste quesito, com 6.896 vínculos ativos. O comércio vem logo em seguida com 4.038 e a indústria de transformação com 3.852. Este número reduz quando se analisa a indústria de alimentos e bebidas com 2.160 vínculos

ativos, ou seja, Joaçaba é um município onde o setor de serviços absorve a maior quantidade de mão de obra na região do vale do Rio do Peixe.

Ainda sobre a exportação em Joaçaba, na composição dos principais produtos exportados, tem-se o óleo de soja com 66,74% de participação; farelos 12,76%; máquinas e aparelhos mecânicos, com função própria 5,93%; glicerina 5,24%; máquinas para seleção e peneiração de grãos 4,36%; aviões e helicópteros 1,23%; outras máquinas agrícolas 1,10%; máquinas para colheita 0,68%; outras máquinas para fabricação de alimentos ou bebidas 0,63%; centrífugas 0,24%; entre outros produtos. Em relação aos países para quem Joaçaba mais exporta estão: Índia com 57,14%; Egito 12,76%; Bangladesh 9,61%; Bolívia 4,72%; China 3,47%; Chile 2,75%; Uruguai 2,52%, Argentina 1,89%, entre outros. O total de exportação em 2022 foi de US\$ 42,52 milhões (FIESC, 2022).

Por último, o município de Caçador tem uma base produtiva local que se difere dos outros. A indústria alimentícia não tem destaque em Caçador. A indústria da madeira predomina como setor econômico e resulta em maior participação nas exportação e absorção de mão de obra. O setor de madeira e móveis tem participação de 73,81%, seguido por têxtil, confecções, couro e calçados com 20,34%; máquinas e equipamentos 2,02%; produção florestal 2,01%; agropecuária 1,93%; papel e celulose 1,76%, entre outros que estão listados no quadro 9.

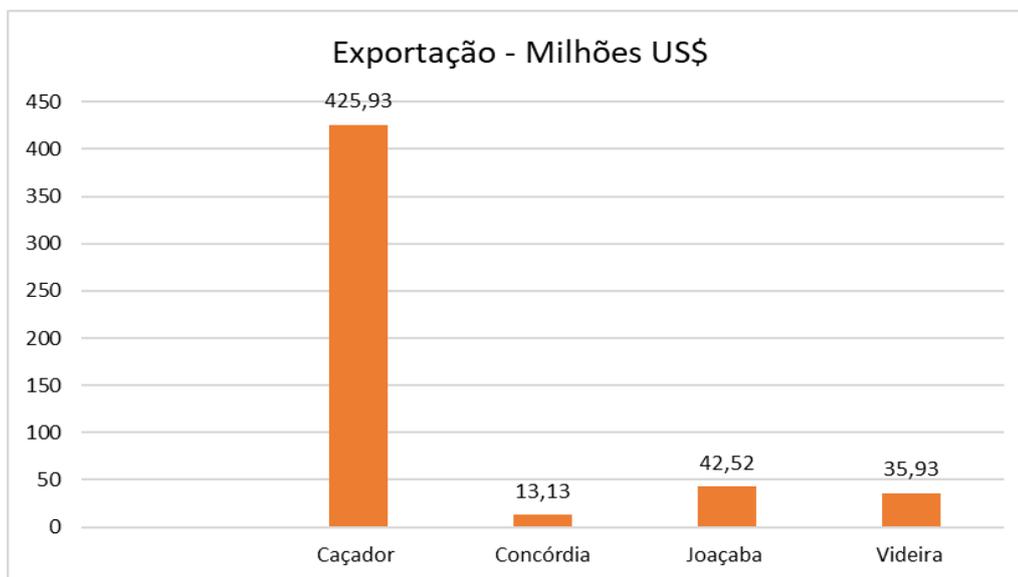
Quadro 9 - Participação por setor econômico nas exportações em Caçador – 2022

Setores Econômicos	%
Madeira e Móveis	73,81
Têxtil, Confecções, Couro e Calçados	20,34
Máquinas e Equipamentos	2,02
Produção Florestal	2,01
Agropecuária	1,93
Papel e Celulose	1,76
Equipamentos Elétricos	0,59
Indústria Diversa	0,58
Produtos Químicos e Plásticos	0,08
Automotivo	0,05
Metalmecânica e Metalurgia	0,01

Fonte: Observatório da FIESC (2022).

No quadro 9, destaca-se a influência que o setor de madeira e móveis tem na economia de Caçador. Atinge o valor de US\$ 314,37 milhões, representando uma participação de 73,81%. Em segundo lugar o têxtil, confecções, couro e calçados com 20,34%, com um número também elevado no valor de exportação - US\$ 86,64 milhões. São cifras bastante altas em relação à exportação dos outros municípios, mesmo comparando com os valores do setor de alimentos e bebidas. Isso vai impactar no montante exportado em cada um deles, como se observar no gráfico 4.

Gráfico 4 - Exportação de Caçador, Concórdia, Joaçaba e Videira em 2022



Fonte: Observatório da FIESC (2022).

O gráfico 4 mostra grande diferença de valor exportado entre os quatro municípios mais dinâmicos economicamente na região do vale do Rio do Peixe. Atesta-se que em Caçador o setor da madeira e móveis tem maior participação, bem como na estrutura produtiva municipal.

No que se refere aos principais produtos exportados em Caçador e sua participação em porcentagem, tem-se a seguinte composição: a) obras de carpintaria para construções 32,79%; outros móveis 12,67%; outros preparos de couros e bovinos e equinos 12,07%; madeira MDF 10,02%; madeira em forma 6,92%; molduras de madeira 6,02%; couros e peles curtidos ou em crosta de bovinos ou equídeos 5,54%; madeira serrada 3,07%; partes de

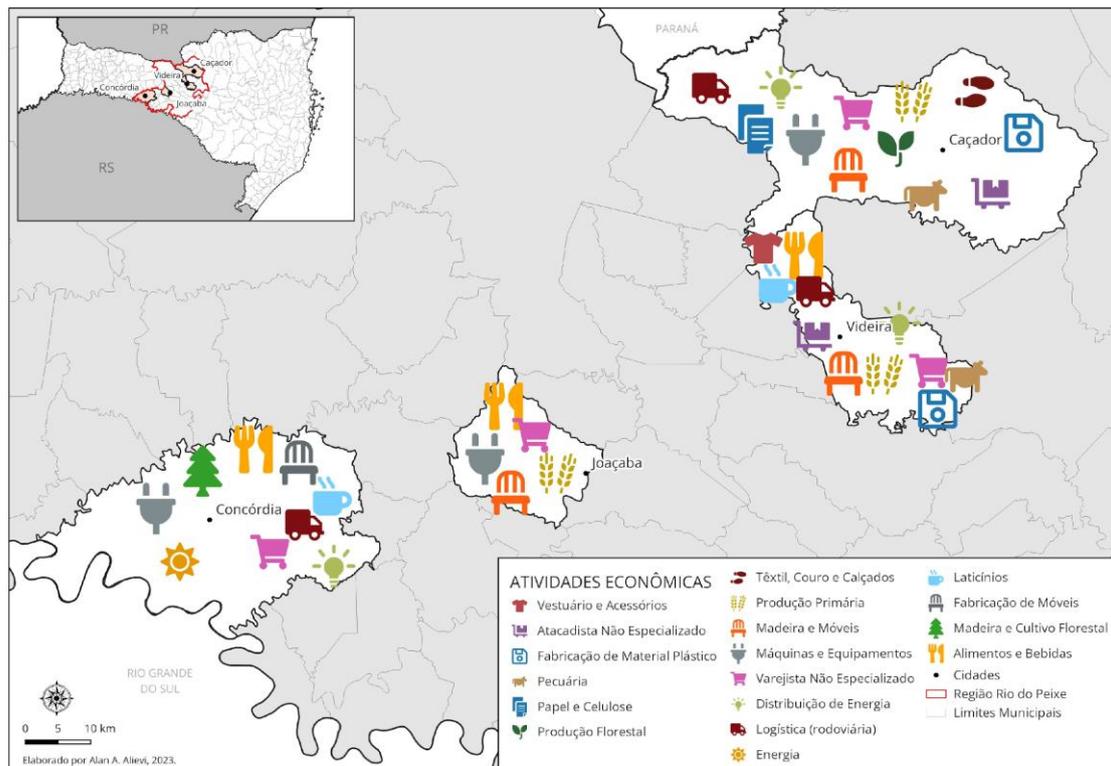
calçados 2,59%; lenha e desperdício de madeira 2,01%; soja 1,93%; recipientes de papel 1,23%; máquinas para trabalhar madeira 1,08%, entre outros (FIESC, 2022).

Segundo o Observatório Agro Catarinense, em 2021, o município de Caçador ocupou a primeira posição no que se refere à produção em m³ de madeira da espécie eucalipto (210.000 mil). No período entre 2014/2021, apenas em 2017 e 2018 Caçador ficou na segunda posição em produção por m³. Nos outros anos esteve sempre na primeira posição, evidenciando a presença massiva da produção no setor de madeira e de móveis.

Analisando a quantidade de vínculos ativos por atividade econômica em Caçador, é possível determinar quais delas absorvem mais trabalhadores: madeira e móveis (6.810); comércio varejista (3.243); transporte e comunicação (1.859); papel e gráfica (1.767); administração pública (1.540); alojamento comunitário (1.361); administração técnica profissional (1.138); agricultura (1.133), entre outros. Quanto à quantidade de empresas, o comércio varejista ocupou o primeiro lugar com 642 estabelecimentos, contra 51 de madeira e móveis (RAIS, 2021).

Com esses dados, é possível observar a diversificação produtiva em cada um desses municípios. Nota-se que, em Concórdia e Videira, no setor da indústria de alimentos e bebidas predomina o número de pessoas empregadas. Não obstante, outros setores também recebem destaques como o comércio e serviços especializados. Muitos municípios da região que tiveram uma diversificação produtiva ligada à indústria agroalimentar se beneficiaram do advento e do aumento de outros setores, “os quais são resultado de uma soma de fatores: incentivos fiscais, demanda expressiva, políticas de créditos governamentais, oferta de mão de obra qualificada e barata” (Dentz, 2022, p. 446). Igualmente aconteceu com Caçador com a indústria da madeira. No mapa 14, observa-se a distribuição das principais atividades econômicas que compõem as cidades-polo.

Mapa 14 - Principais atividades econômicas em Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira em 2023



Fonte: FIESC (2023). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Na relação de empregos oferecidos, Concórdia fica em primeiro lugar com 31.119 em 2021, com 40,15% no setor de serviços. Esse cenário alterou a partir de 2021. Nos anos anteriores o setor da indústria era o que mais tinha trabalhadores. Esta alteração não ocorreu em Caçador que ocupa a segunda posição na lista com 26.502 empregos. No município o setor da indústria responsável por 52,40% dos trabalhadores. Videira também não apresentou mudanças no setor que detém maior quantidade de trabalhadores. Ficou em primeiro lugar a indústria com 39,97% de um total de 22.274 empregados. Vale sublinhar que o setor de serviço tem uma diferença de 4,02% de empregos em relação à indústria (com 35,95% do total). Em Joaçaba, o setor de serviços representa 47,60% dos empregos e isso vai refletir na quantidade de estabelecimentos no setor e no total de empresas, 1.589. Esse é o menor número dentre os quatros principais municípios da região.

Esses dados ajudam a entender a dinâmica econômica regional e as transformações que estes principais municípios passaram ao adentrar no século XXI. Importante lembrar que, da década de 1990 até 2003, a estrutura

produtiva regional passou por uma reestruturação, sobretudo no setor do agronegócio, em razão da forte crise econômica. Assim houve maior intensificação do uso de tecnologia na linha de produção com uso de novos maquinários, buscando aumentar a produção e a produtividade (Rizzi, 1993).

Ressalta-se que produtos derivados da madeira também fazem parte da economia praticamente de todos os municípios da região, questão que remete ao passado exportador (século XX). A madeira era um dos principais produtos exportados por Santa Catarina. O vale do Rio do Peixe destinava estes produtos para outros países e regiões do Brasil, pela forte presença da mata de araucária e de outras espécies de vegetação muito exploradas para construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e das moradias ao longo do Rio do Peixe.

Cabe destacar que:

Uma parcela da produção do Oeste catarinense, com destino ao interior dos estados vizinhos ocorre essencialmente pelas importantes rodovias longitudinais (norte-sul), a saber: BR-153, BR-158, BR-116 e BR-163 [...] Entretanto, a maior parcela da produção do Oeste Agroindustrial Catarinense, com destino ao mercado nacional e internacional, enquanto a Ferrovia do Frango não sai do papel, é transportada essencialmente pelas rodovias transversais (oeste-leste), importantes rotas para o escoamento de mercadorias [...] Esses fluxos de mercadorias originados no Oeste catarinense, em sua maioria convergiam/convergem para a porção litorânea do estado, na qual os fluxos adentram a rodovia longitudinal (norte-sul) BR-101 a fim de acessar o mercado doméstico e mercados externos, extrarregionais, por meio dos portos catarinenses e intrarregionais, cruzando o estado vizinho (Rio Grande do Sul) para, consecutivamente, acessar o mercado argentino, uruguaio e chileno (Souza, 2016, p. 266).

Souza (2016) corroborou com os dados de exportação trabalhados neste item quando expostos os principais destinos (países) de exportação das cidades-polo: Argentina, Chile e Uruguai. Em Santa Catarina, sobretudo na região do vale do Rio do Peixe, o principal meio de transporte atualmente é o rodoviário. Há grande quantidade de rios, mas não convergem para o litoral por onde a mercadoria é escoada para outros países.

Nesse sentido, o espaço urbano dos municípios em destaque serviu como lugares centrais para atração de mão de obra e investimentos públicos em infraestruturas para servir à lógica do capital, pois não haveria razão para produzir mercadoria sem as condições necessárias para escoá-las (Marx, 2017). Se considerar do ponto de vista do território usado, Santos; Silveira

(2008, p. 279) afirmam que “as técnicas da produção e da circulação e o uso de novos meios de transportes e informação permitiram a uma boa parcela da população vencer as mesmas distâncias em tempo menor”, ou seja, isso influencia totalmente o grau de atratividade de uma cidade, impactando, a partir da maior oferta de serviços especializados diversos, o aumento populacional e a própria divisão territorial do trabalho.

Na região do vale do Rio do Peixe, é perceptível que Concórdia e Caçador foram as localizações em que o capital se direcionou com maior intensidade. Para tanto, levam-se em consideração alguns fatos: quantidade de empresas, população, exportação, evolução do PIB, entre outros. Para isso é preciso ressaltar que os determinantes externos exercem influência nestas escolhas. Quanto mais uma economia está globalizada, mais se sujeita aos ditames do capitalismo mundial.

Em uma economia capitalista, pela estratégia geral de maximização de lucros, os investimentos do setor privado orientam-se, preferencialmente, para as localidades que ofereçam perspectivas de uma rentabilidade maior, ou seja, para aquelas que, por possuírem condições de produção mais desenvolvidas, permitem uma maior redução dos custos e operação (Ribeiro, 2000, p. 92).

Mas o que justificaria isso? Para Silveira (2016), alguns fatores são levados em consideração: busca de espaço – procurando baixos custos de transportes, armazenamento e de serviços de logísticas. Silveira aborda que há uma série de elementos a serem pautados, além da proximidade de matérias-primas, de infraestrutura ou até mesmo do mercado de trabalho e transporte. Há outras questões quanto à escolha da localização das atividades, como a especialização do trabalhador e incentivos fiscais. “A escolha, conseqüentemente, mais do que nunca, está relacionada a um território que ofereça maior fluidez. Podemos asseverar que, em muitos casos, a fluidez é a principal determinante para a escolha da localização de uma atividade econômica” (Silveira, 2016, p. 25).

Nesse sentido, Concórdia possui melhor infraestrutura regional, com a rodovia SC-283 (latitudinal) que interliga a oeste com a BR-153 (longitudinal), dá acesso aos estados do Rio Grande do Sul e Paraná. E a leste, interliga a Chapecó e ao extremo oeste do estado. Em Joaçaba, a rodovia SC-150 (longitudinal) vai interligar com a BR-153 mais ao norte e ao Rio Grande do Sul

mais ao sul. Passa em seu território outra rodovia, a BR-282 (longitudinal), que vai do litoral ao extremo oeste, percorrendo municípios de importância econômica como Lages, Xanxerê, São Miguel do Oeste, Campos Novos e região metropolitana de Florianópolis.

Em Videira, a rodovia SC-355 (longitudinal) vai entroncar com a BR-153, próximo a Concórdia. E a SC-135 (latitudinal) interliga-se aos municípios de Campos Novos ao sul e Caçador ao norte. Já, em Caçador, a SC-350 entronca a leste com a BR-116, a SC-135 entronca a oeste com a BR-153. Pensando na fluidez de mercadorias e pessoas em relação à infraestrutura, Concórdia e Joaçaba têm melhores estruturas para escoamento de mercadoria e pessoas. Isso pode ser comprovado ao analisar o VAF (Valor Adicionado Fiscal), como “componente principal (85%) para formação do índice de retorno do ICMS ao município” (Santa Catarina, 2023).

No contexto mais geral, Silveira (2016) destaca a presença de vultosas superfícies que são locais onde há maior concentração de indústrias. Em Videira, o autor pontua as poucas indústrias que estão mais concentradas na margem do Rio do Peixe, com destaque para a presença da BRF (Brazil Foods). Em Joaçaba, a concentração de diversas atividades econômicas está na rodovia SC-150 e pouco na BR-282. Já, em Concórdia, na BR-153 há pouca concentração de indústria, diferente da BR-283, que corta a área urbana e concentra indústrias que dividem o espaço com a mancha urbana (Silveira, 2016).

Para chegar ao VAF, a base é o movimento econômico que tem como itens: vendas das empresas, vendas da produção agropecuária, consumo de energia elétrica e serviços de telecomunicação. Observa-se isso no quadro 10 abaixo.

Quadro 10 - Valor adicionado Fiscal (VAF) em 2021

VAF – 2021	Valor Adicionado em R\$			
	Caçador	Concórdia	Videira	Joaçaba
Transporte Rodoviário de Passageiros	2.656.524,43	5.073.833,58	2.449.964,38	1.572.924,88
Transporte Rodoviário de Carga	180.986.868,00	119.859.687,00	106.779.569,00	53.017.639,66
Transporte aero de Passageiros	16.560,00	534.016,00	0	72.000,00
Produção Primária	239.092.296,68	1.549.699.156,08	828.839.908,07	250.721.185,68
Distribuição de Energia	130.553.367,63	116.275.637,79	87.727.169,20	52.968.106,00
Pecuária	17.873.657,00	1.834.738,00	151.591.685,56	700.188,00
Laticínios	192.453,68	1.235.953.796,05	33.170.233,15	62.698,63
Abate e Fabricação de Produtos de Carne	9.993.049,00	6.162.691,20	853.128.816,02	448.494.823,00
Fabricação de Produtos de Madeira	1.063.948.568,00	27.569.960,00	22.392.377,00	11.966.971,00
Fabricação de Móveis	55.611.289,00	64.739.949,00	3.252.148,00	793.205,08
Fabricação de Produtos de Material Plástico	135.517.917,99	43.368.682,00	258.908.827,00	0,00
Comércio Atacadista não Especializado	41.147.329,00	6.704.380,00	20.708.001,35	3.727.192,00
Comércio Varejista não Especializado	78.703.132,40	133.856.860,00	81.292.756,95	73.865.443,19
Fabricação de artefatos têxteis, exceto vestuário	90.271.482,00	3.505.149,00	614.178,00	21.079,00

(conclusão)

Confeção de Artigos do Vestuário e Acessórios	40.271.482,00	2.550.500,00	13.806.558,00	2.143.716,00
Fabricação de Máquinas e Equipamentos de Uso Ind. Específico	950.457,00	3.822.998,72	705.859,00	37.407.128,00

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina (2021).

Ao analisar o quadro 10, ficam evidenciadas quais as atividades econômicas são mais vendidas, logo sua produção também é significativa. Comparando o número de transporte rodoviário e passageiros, Concórdia apresentou maior retorno neste indicador, enquanto no transporte de carga, Caçador se destacou com R\$ 180,9 milhões. Isso significa que o fluxo de mercadorias é mais concentrado neste município. Segundo dados sobre os transportes, comparando com a quantidade de Registro Nacional de Transporte Rodoviários de Cargas e somando as três categorias (empresas, cooperativa e autônomo), Caçador dispõe de 668 registros; Concórdia, 642; Videira, 605 e; Joaçaba, 162, corroborando com os valores do Valor Adicionado Fiscal (VAF) apresentados no quadro 10 (ANTT, 2023).

Interessante ressaltar que o VAF (Valor Adicionado Fiscal) corrobora com os dados mencionados acima, como a produção de laticínios no maior produtor do estado catarinense: Concórdia. Logo, o valor adicionado fiscal é o maior, ultrapassando um bilhão de reais nesta atividade, bem como na produção primária.

De maneira geral, cada município tem sua estrutura econômica bem definida. Caçador tem a produção de produtos derivados da madeira em maior evidência bem como a fabricação de móveis, de material plástico, na pecuária, comércio atacadista não especializado, fabricação de artefatos têxteis e confecção de artigos do vestuário e acessórios. Concórdia se destaca na produção primeira, na pecuária, laticínios, na fabricação de produtos de madeira, na fabricação de móveis, no comércio varejista não especializado e na fabricação de máquinas e equipamentos de uso industrial específico.

Joaçaba se destaca no abate e fabricação de produtos de carnes, na produção primária e na fabricação de máquinas e equipamentos de uso industrial específico. Por último, Videira, com maior movimentação econômica no abate e fabricação de produtos de carne, na produção primária, pecuária, produção de produtos de material plástico.

No quadro 11, verifica-se o número de empresas nestes municípios em destaque, bem como a quantidade por atividade, segundo a classificação do CNAE em 2021.

Quadro 11 - Número de empresas estabelecidas em Concórdia, Caçador, Joaçaba e Videira, Atividades Econômicas – classificação CNAE – versão 2.0 em 2021

Atividades	Número de empresas - 2021			
	Concórdia	Caçador	Joaçaba	Videira
Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura	91	170	32	91
Indústrias Extrativas	6	6	1	1
Indústrias de Transformação	350	244	141	228
Eletricidade e Gás	2	3	2	4
Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação	4	9	2	5
Construção	435	114	65	143
Comércio, Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	1.032	688	526	635
Transporte, Armazenagem e Correio	414	129	79	172
Alojamento e Alimentação	129	115	106	103
Informação e Comunicação	42	25	33	25
Atividades Financeiras, de Seguros e Serviços Relacionados	40	29	41	27
Atividades Imobiliárias	40	24	23	26
Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	189	75	110	87
Atividades Administrativas e Serviços Complementares	157	89	96	113

(conclusão)

Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	5	4	2	5
Educação	57	36	39	32
Saúde Humana e Serviços Sociais	158	108	185	121
Artes, Cultura, Esporte e Recreação	35	22	17	12
Outras Atividades de Serviços	137	85	89	91
Total	3.323	1.975	1.589	1.921

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina (2021).

Em 2021, no município de Concórdia, havia 3.323 empresas concentrando-se no comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas. Não obstante, chama atenção a quantidade de indústrias de transformação com 350 contra 244 de Caçador, 228 em Videira e 141 em Joaçaba.

Ao analisar os dados acima, ponderando nas distâncias máximas e mínimas que uma população percorreria para ser atendida com serviços especializados, as principais cidades que mais oferecem serviços de ensino e saúde são Concórdia (57 e 158) e Joaçaba (39 e 185). Com relação a lazer, esporte, artes, recreação e cultura são 35 estabelecimentos em Concórdia; 22 em Caçador; 17 em Joaçaba e 12 em Videira.

Nesse sentido, entender como as cidades-polo exercem influência nas demais de menor estrutura se faz necessário para compreender as relações regionais que os pequenos municípios têm em relação a Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira.

3.2 A INFLUÊNCIA DAS CIDADES-POLO NO DINAMISMO ECONÔMICO REGIONAL NO SÉCULO XXI

No sentido de compreender o dinamismo econômico regional a partir das cidades-polo como elementos cruciais, é preciso destacar o processo de emancipação dos municípios no vale do Rio do Peixe e suas atividades econômicas ao longo do século XXI.

de Perdizes e Vitória se juntaram para formar o município de Videira. A partir desses, outros começaram a surgir, conforme quadro 12 abaixo.

Quadro 12 - Municípios da região do Vale do Rio do Peixe e desmembramento

MUNICÍPIO	FUNDAÇÃO	DESMEMBRAMENTO
Joaçaba	1917	Palmas (PR)
Caçador	1934	Porto União, Campos Novos, Curitibanos e Cruzeiro (Joaçaba)
Concórdia	1934	Cruzeiro (Joaçaba)
Videira	1944	Campos Novos, Caçador e Joaçaba
Piratuba	1948	Campos Novos e Concórdia
Capinzal	1949	Campos Novos e Joaçaba
Tangará	1949	Videira
Seara	1954	Concórdia
Herval d'Oeste	1954	Joaçaba
Itá	1956	Seara
Rio das Antas	1958	Caçador
Lebon Régis	1959	Curitibanos
Arroio Trinta	1961	Videira
Fraiburgo	1961	Curitibanos e Videira
Salto Veloso	1961	Videira
Ibicaré	1962	Joaçaba, Herval d'Oeste e Tangará
Pinheiro Preto	1962	Tangará e Videira
Matos Costas	1962	Porto União
Água Doce	1963	Joaçaba
Ervai Velho	1963	Campos Novos
Catanduvras	1963	Joaçaba
Ipira	1963	Piratuba
Ouro	1963	Capinzal
Ipumirim	1963	Concórdia
Peritiba	1963	Piratuba
Jaborá	1963	Joaçaba
Treze Tílias	1963	Ibicaré
Lacerdópolis	1964	Ouro
Presidente Castello Branco	1964	Ouro
Xavantina	1964	Seara
Irani	1964	Joaçaba
Lindóia do Sul	1989	Concórdia e Irani
Timbó Grande	1990	Irineópolis, Santa Cecília, Lebon Régis e Matos Costa
Arabutã	1991	Concórdia
Calmon	1993	Matos Costa
Vargem Bonita	1993	Catanduvras
Macieira	1993	Caçador

(conclusão)

Alto Bela Vista	1995	Concórdia
Ibiam	1997	Tangará
Iomerê	1997	Videira
Luzerna	1997	Joaçaba
Zortéa	1997	Campos Novos

Fonte: Atlas Geográfico de Santa Catarina (2016).

Na região em estudo, há 42 municípios, considerando a divisão administrativa do estado por associações dos municípios. Estas associações têm como objetivo melhorar a gestão dos municípios frente ao governo estadual. Nesse sentido, inclui na região do vale do Rio do Peixe as associações da AMARP (Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe); AMMOC (Associação dos Municípios do Meio-Oeste Catarinense); AMAUC (Associação dos Municípios do Alto Uruguai Catarinense) e apenas dois municípios da AMPLASC (Associação dos Municípios do Planalto Sul de Santa Catarina).

Para abordar a questão econômica regional a partir das cidades-polo no viés de como elas influíram nos demais municípios, é preciso voltar ao século XX, quando o extrativismo vegetal (erva-mate e madeira) eram os principais recursos naturais explorados na região. Posteriormente diversificaram-se para a produção de alimentos oriundos da carne suína. E, mais tarde, da carne de ave:

O extrativismo vegetal da bacia do Rio do Peixe é intensificado e diversificam-se os esquemas de beneficiamento das toras abatidas, com a multiplicação de serrarias, de fábricas de laminados, de pasta mecânica, de esquadrias, de papel e papelão e de compensados. Cresce a produção de suínos para a comercialização da carne em linha prioritária, visando o abastecimento de centros urbanos em galopante expansão [...] a bacia do rio do Peixe havia acumulado capitais e técnicas que possibilitariam algumas alterações em sua economia secundária (Lago, 1978, p. 130).

Lago (1978) aborda acerca do setor secundário da economia na região do vale do Rio do Peixe, apontando dois segmentos que se destacaram e ainda continuam em alta nas economias de muitos municípios da região: os produtos derivados da madeira e da carne suína e de ave. O fortalecimento das atividades da suinocultura, avicultura e da madeira que compõem os principais setores produtivos na região estão inseridas no período em que se

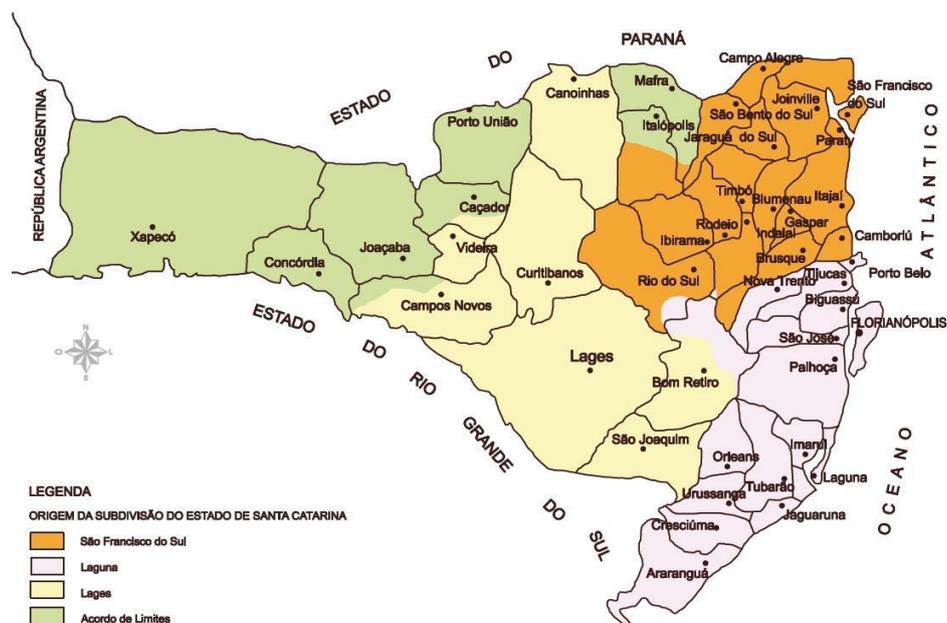
desenvolveram juntas com outras atividades importantes para o estado, “durante o período de 1880 a 1945, podendo dizer que se originaram e cresceram em Santa Catarina as indústrias madeireira, alimentar, carbonífera e têxtil” (Goularti Filho, 2002, p. 981).

A exploração de recursos naturais é um fator marcante nos principais municípios da região, ou seja, aqueles que até a década de 1940 se elevaram para categoria de municípios e que atualmente apresentam maior número populacional, uma dinâmica econômica mais acentuada e maior diversificação de bens e serviços localizados em seus limites territoriais.

Embora até meados da década de 1940 houvesse apenas quatro municípios na região do vale do Rio do Peixe, é preciso destacar a existência de pequenas vilas espacialmente distribuídas dentro dos limites territoriais de Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira. Ao longo das décadas seguintes, essas povoações foram elevadas à categoria de municípios, assim ocorreu automaticamente a redução de tamanho dos mais antigos.

Na figura 16, verificam-se os municípios na região do Rio do Peixe até 1946.

Figura 16 - Divisão Político-administrativa de Santa Catarina – 1946



Fonte: Atlas Geográfico de Santa Catarina (2016)

Ao analisar a figura 16, representando a divisão político-administrativa do estado em 1946, percebe-se que o tamanho dos municípios de Concórdia, Caçador e Videira se mantém o originário. Já Joaçaba havia diminuído, justamente pela emancipação de Concórdia. Todos os quatro, no entanto, vêm diminuindo de tamanho conforme desmembramentos ocorrem para o surgimento de novos municípios, conforme esquematizado no quadro 12.

Os novos municípios na região mantinham as principais atividades econômicas regionais exercidas nos municípios das cidades-polo. Muitos dos produtos fabricados nas pequenas vilas e nos municípios menores que se encontravam relativamente na área de influência destinam-se às estações ferroviárias mais próximas, onde a circulação de mercadorias era mais intensa. Conseqüentemente, o número de pessoas trabalhando nas cidades era maior e estimulava maiores fluxos financeiros nas cidades-polo.

Em relação ao acréscimo de municípios, foi no início da década de 1960, antes da intervenção militar de 1964, que, na região do vale do Rio do Peixe, houve maior número de emancipações, foram 19 ao todo. Destaque-se que nas décadas anteriores apenas 11 vilas elevaram-se para a categoria de município. Nas décadas de 1970/80, com a centralização da tomada de decisões nas mãos dos militares, foram apenas 2 emancipações, uma em cada década. Com o fim do regime militar na década de 1980, a região teve mais 9 emancipações ao longo dos anos 1990, totalizando 42 municípios.

Isso não impediu que a indústria da carne se modernizasse no século XX. Pelo contrário, houve uma série de investimentos no setor industrial, sobretudo na infraestrutura estadual e regional no que se refere ao fornecimento de energia elétrica, pavimentação de rodovias, liberação de créditos rurais, entre outros. Com a expansão da agroindústria direcionada para a produção de produtos derivados da carne, iniciou-se na região um processo que se chamou *integração*. Segundo Pertile (2008, p.130), este método tem “sua base nas pequenas unidades familiares que dispõem de força de trabalho, terras e parte dos meios de produção”.

Essas unidades de produção que forneciam para as indústrias localizadas geralmente no espaço urbano das cidades de Videira (Perdigão),

Concórdia (Sadia), Joaçaba (Perdigão – industrialização de couros e peles), eram transportadas da área rural dos municípios próximos.

Pode-se afirmar que as principais cidades-polo da região têm vários elementos centralizadores. Todavia, no que diz respeito à dinâmica econômica, os armazéns foram cruciais no desenvolvimento de Concórdia, Videira e Joaçaba, enquanto lugares centrais que polarizaram seu entorno, pois os agricultores da região destinavam sua produção agrícola e suína para estas cidades em troca de alguns produtos industrializados (Pertile, 2008).

É possível entender que estas cidades-polo influíram na dinâmica econômica regional desde o século XX e continuam no século XXI, pois, há muitos anos, a oferta por bens e serviços, além da infraestrutura que comporta um fluxo maior de mercadorias e de pessoas, estão mais presentes nos municípios maiores. À vista disso, ocorre a centralização de atividades e força a circulação de produtos nestes centros urbanos com maior complexidade para depois serem destinados para outras regiões do país e do mundo. Santos (2014, p.105) corrobora ao pontuar que a especialização dos lugares “forma a base de uma hierarquia de lugares e, frequentemente, de uma tendência em direção à polarização em torno de pontos privilegiados através do território”.

Silveira (2016), ao estudar o transporte e a logística de Santa Catarina, ressalta alguns pontos que classificam os lugares como importantes na concentração econômica. Destaca que:

A concentração econômica distribui-se pelos municípios que são relativamente bem servidos por infraestruturas, como as de transportes. As margens das principais rodovias são as áreas onde essas concentrações, em grandes superfícies construídas, são mais visíveis, destacando-se trechos da BR-101, da BR-470, da BR-282, da BR-280 e da SC-412. Soma-se, ainda, ao longo dessas rodovias importantes fluxos, pois muitas são eixos de circulação, com importantes fluxos econômicos. Portanto, essa combinação, ou seja, de atividades econômicas e fluxos econômicos ao longo e em infraestruturas de transportes, respectivamente, permitem a conformação de eixos de desenvolvimento. As infraestruturas de transportes, entre outros fatores, tendem a polarizar atividades econômicas. Essas, numa determinada quantidade e qualidade, substituem paulatinamente as tradicionais concentrações em formatos de áreas e de pontos para as de eixos (Silveira, 2016, p. 53-54).

O autor destaca como um dos elementos principais para o desenvolvimento de cidades ou de região a presença de infraestruturas de transportes que permitam a circulação de mercadorias pelo território. A

presença destas bases permite maior concentração populacional visto que o fluxo econômico tende a ser maior nestes lugares. Todas as cidades-polo da região estudada estão servidas por este tipo de infraestrutura que teve início no século XX com a EFSPRG e atualmente com as rodovias federais ou estaduais, uma vez que possibilitou a chegada de produtos de agroindústrias ao litoral e a outras regiões do país.

O complexo agroindustrial de Santa Catarina se fortaleceu na medida em que a ligação “aos setores de suínos e aves deu seu grande salto ao se inserir no mercado internacional” (Mattei, 2017, p. 24). Inserem-se neste cenário as indústrias da região do vale do Rio do Peixe, sobretudo as localizadas em Concórdia, Videira, Joaçaba, Capinzal, Salto Veloso, Seara, Herval d’Oeste, Ipumirim. Elas produzem e exportam alimentos derivados da carne suína ou de aves. Já os municípios de Fraiburgo (exportador de maçã) e Pinheiro Preto (exportador de vinho e de sucos) têm unidades agroindustriais direcionadas para produção de bebidas alcoólicas/não alcoólicas, derivadas da maçã e da uva, respectivamente. Santos (2014) ressalta que:

Essas especializações do território, do ponto de vista da produção material, é que são a raiz das complementaridades regionais [...] Essas complementaridades fazem com que, em consequência, criem-se necessidades de circulação, que vão se tornar frenéticas dentro do território brasileiro na medida em que avança o capitalismo; uma especialização territorial que é tanto mais complexa quanto for grande o número de produtos e a diversidade de sua produção (Santos, 2014, p. 123).

A região do vale do Rio do Peixe se destaca nacionalmente pela produção e exportação de carne de aves e de suínos e seus derivados. Quando analisados os anos de emancipação dos municípios a partir de 1950, época em que havia apenas 12, passando para 42 em 1990, compreende-se que entre estas décadas os novos municípios já surgiam inseridos em uma dinâmica econômica regional. Embora, no século XXI, no espaço urbano desses municípios, tenha ocorrido um incremento tecnológico nos setores produtivos, bem como o surgimento de novas atividades especializadas, quando se analisam os produtos mais exportados regionalmente, tem-se a influência das cidades-polo nos municípios menores.

Nesse sentido, observando os dados de participação por setor da economia nas exportações em 2022, constatou-se que 10 municípios têm o

setor de alimentos e bebidas ocupando a maior porcentagem neste indicador. Alguns casos excepcionais acontecem quando toda a exportação é de alimentos e bebidas, como é o caso de Jaborá (100%) e Seara (98,81%). Mesmo quando o município não tem uma porcentagem alta neste setor, ele continua compondo parcelas das exportações. Exemplos são Capinzal onde o setor de alimentos e bebidas corresponde (14,66%); Pinheiro Preto (26,39); Treze Tílias (25,62%) e Fraiburgo (0,58%). As maiores participações correspondem aos municípios de Joaçaba (79,50%); Videira (75,74%) e Concórdia (69,55%) (FIESC, 2023).

Destaca-se na região o setor de madeira e móveis, presente nos municípios da região. Caçador é a principal cidade que fabrica produtos derivados da madeira. Igualmente sobressai na exportação. Outros municípios chamam atenção nesse sentido como Fraiburgo com 75,05% de sua exportação de madeiras e móveis e 16,31% de papel e celulose. Embora o município seja conhecido pela plantação e comercialização de maçãs, os dados da FIESC de 2022 demonstraram que apenas 0,58% do setor de alimentos e bebidas é destinado para exportação.

Em Salto Veloso, a porcentagem chega a 53,93% de madeira e móveis, em Irani é de 100% e em Timbó Grande é de 98,84%. Embora em outros municípios (Videira, Concórdia, Luzerna e Ipumirim) haja exportação neste setor, a porcentagem fica atrás de outros setores da economia referente à exportação.

Ainda, concernente à exploração florestal, há os municípios que possuem como principal setor de exportação o papel e a celulose: Vargem Bonita, 100%; Ibiam, 100%; Tangará, 91,35% e; Pinheiro Preto com 73,61. Outros municípios têm na sua participação por setor da economia o papel e a celulose, mas com números inferiores, a exemplo de Caçador, com 1,76% (FIESC, 2023).

Outro setor que está presente nas exportações dos municípios é o de produtos químicos e plásticos. Rio das Antas, por exemplo, exporta unicamente tampas de plásticos, embora em seu território haja outras atividades econômicas como a produção de calçados que atende ao mercado nacional.

Em Água Doce, este setor corresponde a 59,2%; Ouro, 96,6%; Iomerê, 81,26% e, Itá, 99,60% (FIESC, 2023).

O setor de máquinas e equipamentos se destacou em muitos municípios da região. Embora não seja o primeiro nas exportações, é possível observar produção e venda desses produtos para o exterior. Como a região, desde do século XX, é produtora de milho, soja e mais recentemente de leite, parte é destinada a atender o mercado interno regional e nacional. Os municípios que apresentam exportação no setor de máquinas e equipamentos são: Joaçaba, 13,62%; Capinzal, 80,56%; Salto Veloso, 35,63%; Luzerna, 30,67%.

No setor metal mecânico e metalurgia, destacam-se os municípios de Piratuba, 100%, Herval d'Oeste 100% e Água Doce 38,55%. O setor de equipamentos elétricos compõe a exportação dos seguintes municípios: Joaçaba, 13,62%; Treze Tílias, 68,23% e Luzerna, 52,85%. No setor automotivo: Capinzal 73,60%; Arroio Trinta, 100%; Luzerna, 23,12%. Confecção, couro e calçados: Caçador, 20,34% e Erval Velho, 100%. Agropecuário: Catanduvás, 100%. E, por último, o setor de fármacos: Alto Bela Vista, 100% (FIESC, 2023).

Observando as porcentagens dos setores para exportação, nota-se que na região há uma diversificação de produtos fabricados, mas o destaque fica para setores tradicionais da economia, ou seja, aqueles que desde os primeiros núcleos urbanos constituíam a base econômica regional: madeira e produção de alimentos e bebidas. Nesse sentido, é possível afirmar a influência das cidades-polo em toda a região do vale do Rio do Peixe.

A permanência da produção de alimentos e de produtos oriundos da madeira nos municípios menores se dá em razão da proximidade da matéria-prima e da infraestrutura presentes nos espaços urbanos maiores. Segundo Cario; Fernandes (2010), a implantação dos setores industriais catarinense está:

Vinculado com os recursos naturais [...] a madeira, para fabricação e móveis, com extensão para transformação em papel e celulose. Da mesma forma, em aproveitamento aos limites dados pela pequena propriedade agrícola, explora-se o sistema de produção integrado voltado à produção de alimentos, com ênfase para os derivados de aves e de suínos (Cario; Fernandes, 2010, p. 199).

Esta proximidade com os recursos naturais associado à infraestrutura já existente nas cidades-polo da região do vale do Rio do Peixe influenciaram a dinâmica econômica regional, sobretudo após década de 1940, quando o número de novos municípios começou a aumentar. Estas aglomerações produtivas em municípios específicos (Concórdia, Videira, Joaçaba e Caçador) e a presença de grandes plantas industriais do setor da carne e da madeira possibilitaram maior concentração produtiva bem como “melhores condições locais de desenvolvimento” (Cario; Fernandes, 2010, p. 201). Essas condições possibilitaram que essas atividades econômicas alcançassem outros municípios ou outras áreas no território catarinense:

Como prolongamento, constata-se, em diversos casos, a existência de áreas em microrregiões ou municípios, contíguas à concentração espacial principal, conformando a extensão de manchas produtivas industriais setoriais. Tal fato decorre da ligação de aspectos das estruturas empresarial e institucional às características produtivas dominantes, permitindo, assim, extensão territorial da atividade econômica (Cario; Fernandes, 2010, p. 201).

É nesse sentido que as cidades-polo e suas atividades econômicas já consolidadas influíram na dinâmica econômica da região, seja para atrair matéria-prima para as indústrias, seja como atração de mão de obra. Contudo, a dinâmica econômica regional não se constitui somente disso, ainda existem outros produtos como: tintas; carbonato e carbono; baterias elétricas; enzimas; bombas de líquidos; máquinas para uso agrícola; grupos electrogéneos e conversores rotativos; máquinas e aparelhos mecânicos com função própria; máquinas para seleção de grãos; facas, entre outros produtos. Isso demonstra a diversificação produtiva distribuída espacialmente na região.

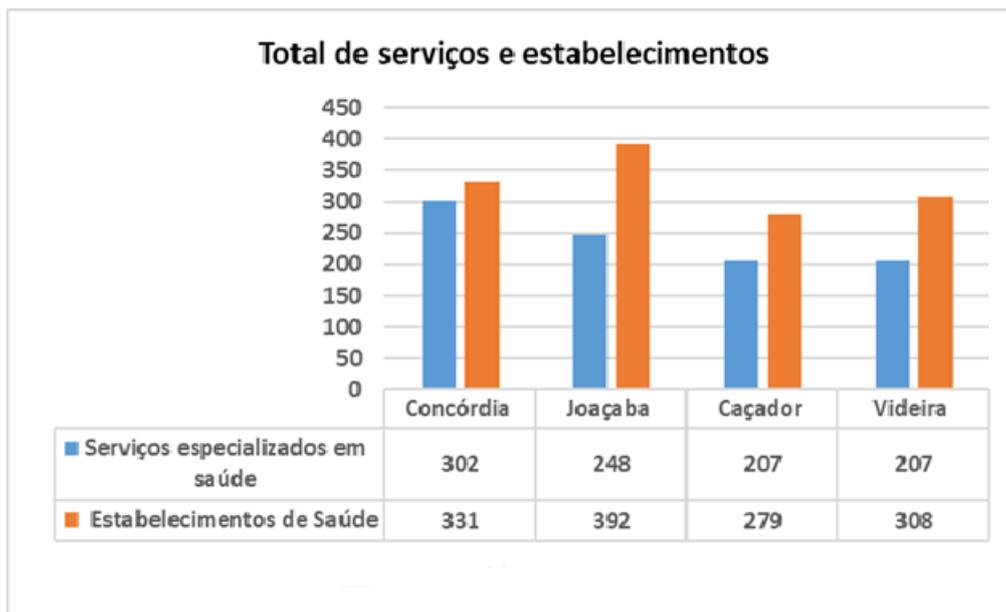
Analisando a participação das atividades econômicas, o setor da agropecuária ocupa o primeiro lugar em 16 municípios. Isso corresponde a 38,1% da economia regional. Em seguida, o setor de serviços se destacou em 14 deles, ou seja, 33,3%. Por último, não menos importante, o setor da indústria, com 28,5%, com destaque em 12 municípios. Embora o setor da agropecuária esteja como principal setor na participação das atividades econômicas na região, 38,1%, não é este o setor responsável pela maior participação no PIB regional. É o de serviços e da indústria.

Destacam-se outros fatores que contribuem para que estas cidades-polo exerçam influência no dinamismo econômico regional. Ao analisar os

dados sobre dois tipos de serviços nestas localidades, saúde e educação, observa-se uma quantidade desproporcional em relação aos municípios da região do vale do rio do Peixe.

No gráfico 5, verifica a quantidade de serviços de saúde e de estabelecimentos nas principais cidades da região.

Gráfico 5 - Total de serviços e de estabelecimentos de saúde em 2023



Fonte: Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde – CNES (2023).

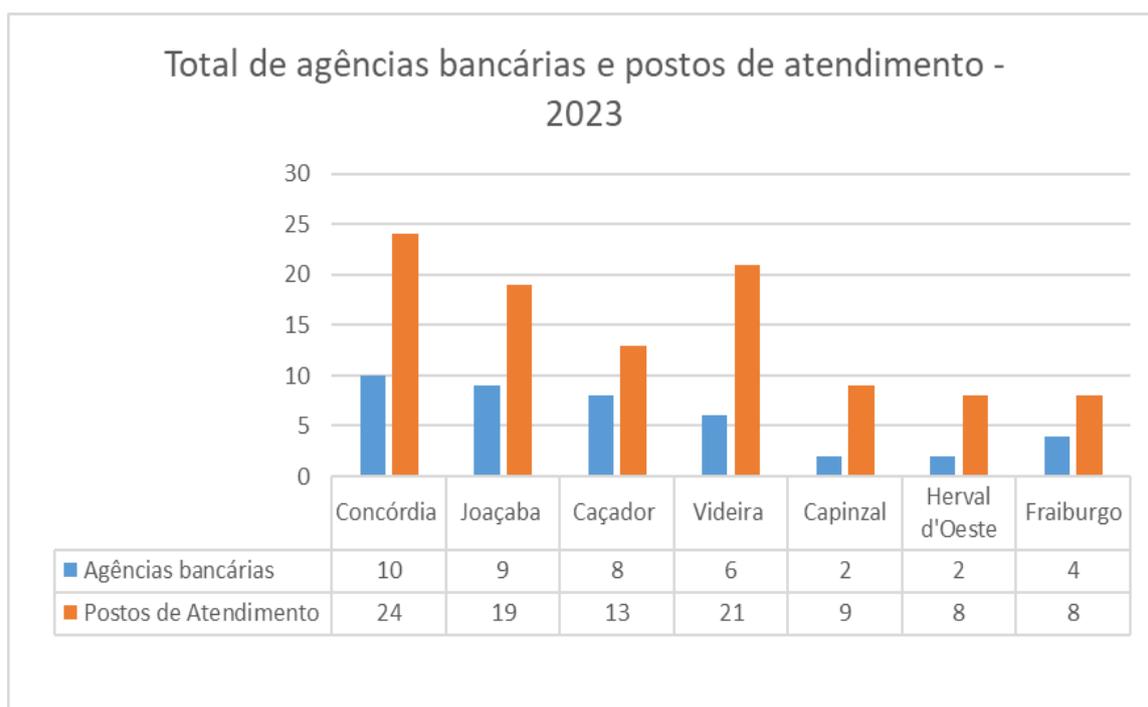
Esses dados demonstram a centralidade que estas cidades exercem sobre os municípios menores. Dessa forma a população precisa se deslocar até esses principais municípios à procura de serviços especializados em saúde. Neste quesito, a cidade de Concórdia é a que mais concentra serviços especializados na saúde, no total de 302, seguida por Joaçaba, com 248. Outro dado em destaque na região é a quantidade de municípios que não tem hospital em seus limites territoriais: são 20 sem estrutura hospitalar e 22 cidades com hospitais. Evidenciam-se as cidades que têm acima de duas unidades: Joaçaba com três unidades hospitalares (Hospital Universitário, Unimed e São Miguel de gestão municipal); Videira com duas unidades (Hospital Salvatoriano Divino Salvador e Salvatoriano Santa Maria, ambos de

gestão estadual¹²); Caçador com 2 (Hospital Maicé e Hospital Saint Hill). De modo igual, há nas principais cidades da região maior quantidade de leitos (CNES, 2023).

Para demonstrar a centralidade das quatro principais cidades-polo da região do Rio do Peixe, também é possível verificar a quantidade de agências bancárias e postos de atendimento disponíveis. Quanto mais agências concentradas no espaço urbano, maior é o poder de atrair a população do seu entorno para utilizar serviços relacionados à demanda financeira.

O gráfico 6 representa a quantidade de agências e postos de atendimento tanto das cidades-polo como dos municípios acima de 20.000 habitantes.

Gráfico 6 - Número de agências bancárias e postos de atendimento – 2023



Fonte: Federação Brasileira de Bancos - FEBRABAN (2023).

No gráfico 6 é possível observar maior quantidade de agências bancárias e postos de atendimento nos municípios de Concórdia e de Joaçaba. Nesse sentido Corrêa (2016), destaca que:

Na sociedade capitalista atual, a gestão do território deriva em grande parte dos interesses das grandes corporações multifuncionais e

¹²O hospital Salvoriano Santa Maria em 2023 ainda não atende o S.U.S. Esta unidade teve uma mudança de gestão em 2023, visto que é um hospital particular, embora o CNES indica como gestão estadual, o que na prática é particular.

multilocalizadas, entre elas aquelas do setor bancário. De fato, o processo de criação, apropriação e circulação do valor, fundamental, mas não exclusivo, para a organização do espaço capitalista, passa necessariamente pela atividade bancária, cuja magnitude, tanto em termos monetários como espaciais, é uma medida do grau de desenvolvimento das atividades capitalistas [...] O centro de decisão das atividades bancárias exerce um papel de controle, maior ou menor, sobre as atividades econômicas das cidades subordinadas e de suas respectivas áreas de influência (Corrêa, 2016, p. 61-62).

Corroborando com Corrêa (2016) acerca da presença de maior quantidade de agências bancárias em determinados centros urbanos, é notável o grau de desenvolvimento econômico de Concórdia, com maior número de agências em seus limites municipais. Logo, destaca-se maior controle sobre os municípios na área de influência também de Joaçaba, Caçador e Videira. Este mecanismo de controle acontece quando a população da hinterlândia precisa fazer empréstimos, depósitos, entre outros. “É mediante a atividade bancária, naquilo em que ela participa do processo de circulação, que também se viabilizam a divisão territorial do trabalho e a integração espacial de distintas unidades de área” (Corrêa, 2016, p. 62).

Oportuno destacar que, dentro da hierarquia urbana, Concórdia (Centro Sub-regional B) ocupa posições inferiores em relação a Caçador (Capital Regional C), a Joaçaba (Capital Regional C) e a Videira (Centro Sub-regional A) na REGIC (2018). A justificativa para maior número de agências bancárias e postos de atendimento é a quantidade populacional, com 81.646 habitantes. Considerando-se a quantidade de empresas, Concórdia ocupa a primeira posição com 3.326 estabelecimentos, destacando-se em toda região (FIESC, 2021).

Nesse sentido, pode-se afirmar que, na região do Rio do Peixe, tem-se um sistema urbano polinucleado ou policêntrico, isto é, as centralidades acontecem em vários pontos do território e neste espaço a lógica de interdependências é cada vez maior. Igualmente a complementaridade, a mobilidade e a conectividade (Dematteis, 1991).

Dentro desse conceito, é preciso definir a noção de região urbana funcional. Segundo Silveira *et al.* 2017:

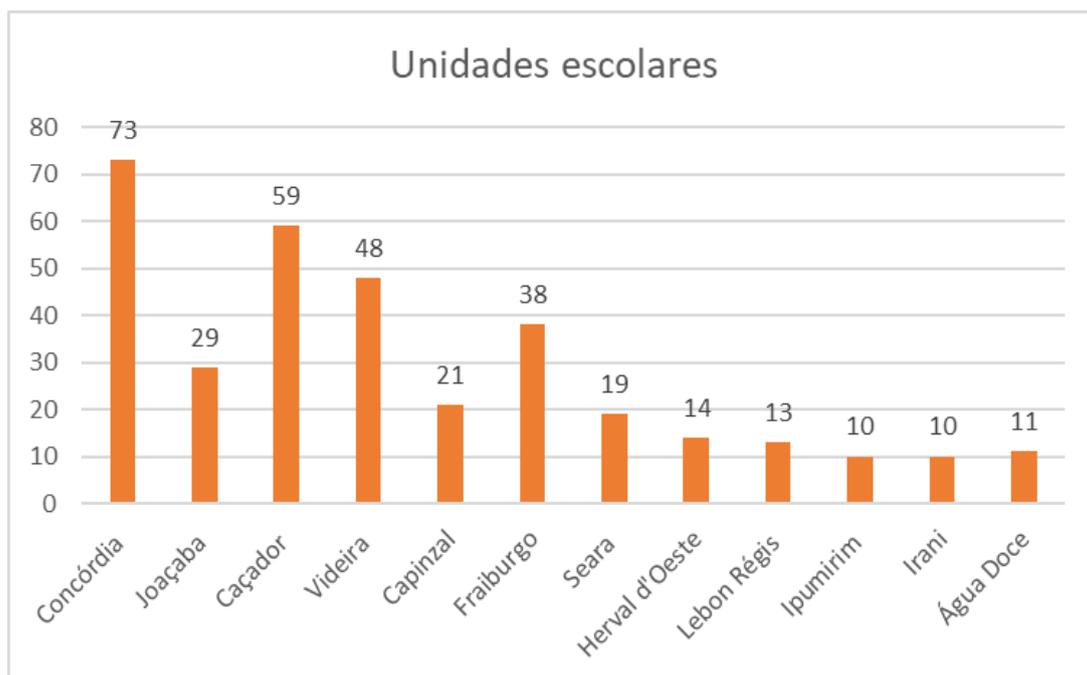
[...] expressa, em realidade, uma dada regionalização das relações urbanas funcionais entre cidades, e entre as cidades e as áreas rurais e urbanas que aquelas exercem sua influência num dado espaço

geográfico, independente dos limites político-administrativos (Silveira *et al.*, 2017, p. 189).

Outro ponto que sustenta a ideia de região urbana funcional no vale do Rio do Peixe é o fluxo de pessoas para cidades que apresentam maior variedade de acesso a serviços de saúde e educação. Na análise dos dados sobre educação em 2022, segundo o Censo de Educação Básica de Santa Catarina, que revela a quantidade de unidades escolares (municipal, estadual e federal) em cada município, verifica-se quais são os principais centros urbanos da região do vale do Rio do Peixe que têm maior possibilidade de atender sua área de influência.

No gráfico 7, apresentam-se os números de unidades escolares dos municípios que têm acima de 10 unidades em 2022.

Gráfico 7 - Unidades escolares em 2022



Fonte: Senso da Educação Básica de Santa Catarina (2022).

Dos 42 municípios que compõem a região do vale do Rio do Peixe, apenas Concórdia (IFC), Videira (IFC), Caçador (IFSC), Luzerna (IFSC) e Fraiburgo (IFC) têm unidade do Instituto Federal que oferece Ensino Médio Integrado, Ensino Superior e Técnico. Em relação aos polos de Ensino a distância da Universidade Aberta do Brasil, os municípios de Caçador,

Concórdia, Joaçaba, Treze Tílias e Videira oferecem algum tipo de curso superior. O polo da Universidade Federal de Santa Catarina, voltado para formação de cursos na área da saúde, localizado em Concórdia, atende a toda a região do Meio-Oeste catarinense, oferecendo suporte para o desenvolvimento e acompanhamento para 54 municípios. Já, os municípios a seguir oferecem curso superior presencial e/ou remotamente por meio de instituições de ensino particular: Capinzal; Herval d'Oeste; Fraiburgo; Ipumirim; Irani; Lebon Régis; Timbó Grande; Concórdia; Joaçaba; Caçador e Videira (Secretaria de Estado da Educação, 2023).

Ao analisar os dados apresentados e compreender o motivo de as cidades-polo serem mais dinâmicas e ao mesmo tempo influenciarem, Santos (2014) ressalta que:

Estamos diante de um novo patamar quanto à divisão territorial do trabalho. Esta se dá de forma mais profunda e esse aprofundamento leva a mais circulação e mais movimento em função da complementaridade necessária. Mais circulação e mais movimento permitem de novo o aprofundamento da divisão territorial do trabalho e isso cria por sua vez, mais especialização do território. O círculo, nesse caso virtuoso (ou será vicioso?), amplia-se (Santos, 2014, p. 123).

Quanto mais há necessidade de produção, circulação e consumo no território, maior será a divisão territorial do trabalho. Portanto, nas cidades-polo, esse círculo tende a aumentar para suprimir a demanda local, regional e nacional. Isso porque a região faz parte de uma rede global de cidades, pois o que é produzido regionalmente tem como destino as cidades brasileiras e outros países, por meio dos diversos modais de transportes.

Portanto, as cidades-polo influíram na dinâmica econômica regional ao expandir as plantas industriais, ao implantar o sistema de integração aos pequenos produtores rurais, ao absorver mão de obra e matérias-primas dos municípios que ficam dentro da área de influência das cidades-polo, condicionando os novos municípios a serem fornecedores de material necessário para a permanência do forte setor do agronegócio, que envolve desde o fornecimento de aves, de suínos, de leite, de grãos e de madeira para serem beneficiados.

Outros elementos socioeconômicos também influíram na dinâmica regional: a quantidade de equipamentos urbanos disponíveis nestes centros

urbanos ultrapassa qualquer outro município dentro da região em questão; a prestação de serviços que compreende saúde, educação e lazer são mais presentes nas cidades-polo; infraestrutura e fluxo de mercadorias, de pessoas e de capital são mais intensos nestas localidades de maior volume populacional e de empresas; e, por último, a divisão territorial do trabalho.

3.3 AS INTERAÇÕES ESPACIAIS ATUAIS DO VALE DO RIO DO PEIXE COM O TERRITÓRIO NACIONAL

Ao longo do século XX, as transformações na hierarquia urbana na região do vale do Rio do Peixe foram notadas nos mapas apresentados no capítulo 2, em que se buscava demonstrar a evolução dos principais centros urbanos da região e sua área de influência regional. Contudo, no século XXI, as alterações na hierarquia urbana continuam impactando as cidades-polo. O município que conseguiu ofertar maior quantidade de bens e serviços atraiu maior número de pessoas para seu território.

Ao estudar a configuração da rede urbana regional no século XXI, segundo IBGE (2008), é possível afirmar a coexistência de modelo de localidades centrais tradicionais e de sistema reticular, ou seja, a presença de cidades que funcionam como nó de rede, com articulação com a rede global, já realidade no vale do Rio do Peixe. Portanto, “a rede urbana divide-se entre uma arquitetura clássica desenhada pelos fluxos materiais [...] e os pontos inseridos nas redes globais, mais dinâmicos economicamente. (IBGE, 2008, p. 9).

Para Santos (2014, p. 68) “a rede urbana é um conjunto de aglomerações produzindo bens e serviços junto com uma rede de infraestrutura de suporte e com os fluxos que, através desses instrumentos de intercâmbio, circulam entre as aglomerações”.

Pode-se dizer que os principais pontos dinâmicos na região são as quatro cidades-polo que esta pesquisa pautou: Concórdia, Joaçaba, Caçador e Videira. Todavia, não se pode olvidar que outros municípios menores em relação ao tamanho populacional passaram a ter relações comerciais com a rede mundial mesmo com menor intensidade financeira:

O avanço da divisão técnica e territorial do trabalho e as transformações decorrentes das novas formas de comunicação ampliaram a organização em redes – de produção e distribuição, de prestação de serviços, de gestão política e econômica – cujos nós são constituídos pelas cidades (IBGE, 2008, p. 9).

Santos (2008) aborda uma questão pertinente sobre os avanços técnicos ao mencionar que as atividades econômicas estão dentro de

macrossistemas técnicos, que “promovem grandes trabalhos (barragens, vias rápidas de transporte terrestre, aeroportos, telecomunicações, etc.) [...] e constituem o fundamento material das redes de poder” (Santos, 2008, p. 178).

Com o advento dos sistemas técnicos, muitas cidades tiveram condições de estabelecer interações espaciais com outras regiões do mundo mediante o avanço do meio técnico científico e informacional. Nesse cenário, o tamanho das cidades já não interfere em suas relações inter-regionais. Notadamente na região em estudo - Joaçaba - que, mesmo incluindo a população de Herval d'Oeste, ainda é menor que os demais centros.

Mas, em relação à região do vale do Rio do Peixe, é possível afirmar que são poucas as cidades centro de gestão do território, ou seja, aquelas onde se localizam algum tipo de órgão federal, bem como sede de grandes empresas, em que são tomadas várias decisões que impactam em outras localidades.

Contudo, para que uma cidade seja centro da rede urbana (mesmo que regionalmente), é preciso que tenha alguns elementos necessários para garantir a gestão territorial. Consequentemente:

[...] buscam-se informações de subordinação administrativa no setor público federal para definir a gestão federal, e de localização de sedes e filiais de empresas, para estabelecer a gestão empresarial. A oferta de distintos equipamentos e serviços capazes de dotar uma cidade de centralidade – informações de ligação aérea de deslocamento para internações hospitalares, das áreas de cobertura das emissoras de televisão, da oferta de ensino superior, da diversidade de atividades comerciais e de serviços, da oferta de serviços bancários, e da presença de domínios de internet – complementa a identificação dos centros de gestão do território. Uma vez estabelecido os principais nós da rede, para os quais estão disponíveis grande número de informações secundárias, passa-se à etapa de definição das regiões de influência dos centros, com base nas redes de interações que conectam as cidades (IBGE, 2008, p. 9).

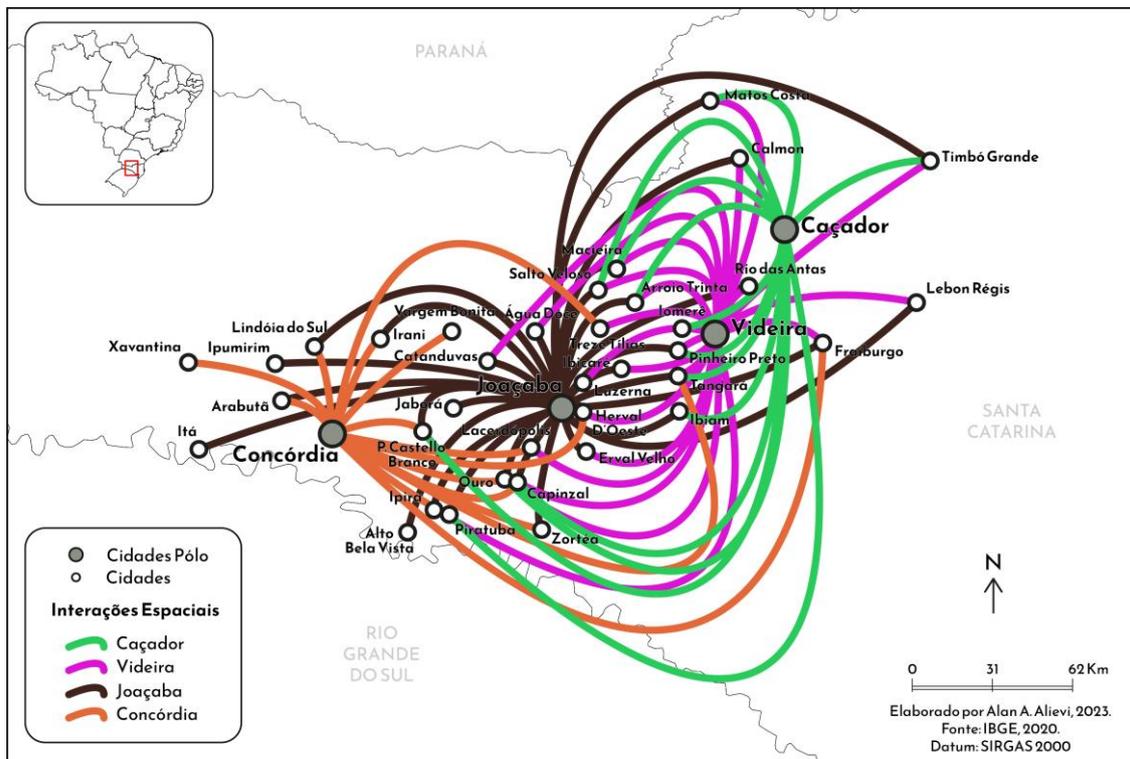
Estes nós de rede identificados na região do vale do Rio do Peixe em Santa Catarina fizeram e ainda continuam fazendo parte de uma seletividade por parte do poder público no sentido de investimentos em infraestruturas e logística para atender à demanda de grandes empresas voltadas ao melhoramento da matéria-prima (madeira e da carne suína e ave). Esses investimentos do Estado, ao longo das últimas décadas, deram condições para a formação de centros urbanos intermediários na região, sobretudo com suporte para atender aquilo que Corrêa (1994) pontua sobre elementos

externos e internos da criação, apropriação e circulação do valor excedente e a articulação e rearticulação intra e inter-regional. Estes centros urbanos absorvem maior quantidade da mão de obra e do valor excedente, então emergiram lugares para a implementação de tecnologias capazes de transformá-los em localidades centrais ou nós de rede.

A revolução nos meios de transportes e na comunicação foram grandes aliados para a região do vale do Rio do Peixe uma vez que facilitou a interação econômica com outras regiões do país e do mundo. A circulação de mercadorias e de capital teve aumento de velocidade exponencial. Isso resultou “na criação de necessidades associadas ao consumo de bens não elaborados no circuito produtivo” (Sposito, 2008, p. 36). Este cenário de revolução logística que impactou diretamente as interações econômicas entre cidades trouxe um novo panorama capaz de demonstrar que a inserção de tecnologia nas relações socioeconômicas ganhou um novo impulso entre as localidades, independentemente do seu tamanho. É possível visualizar este cenário de interações nos diversos municípios, quando, em pequenos locais, as relações econômicas acontecem no mercado interno e externo, como discutido no capítulo anterior sobre exportações.

Antes de destacar as interações externas do vale do Rio do Peixe no território nacional, no mapa 15 é possível visualizar as relações internas regionais, em que se buscou entender as ligações entre os municípios em relação às principais cidades-polo: Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira.

Mapa 15 - Interações espaciais na região do vale do rio do Peixe para as principais cidades-polo – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2020).

Essas ligações internas referem-se, segundo o IBGE (2020, p. 5), aos “fluxos de acesso a serviços, fluxos agropecuários de produtos determinados, ligações entre sede e filiais de empresas ou ainda jurisdições de órgãos públicos”. Nesse sentido, a cidade de Joaçaba corresponde a 78,5% dos fluxos direcionados para seu território, o que diz respeito à quantidade de bens e serviços especializados que esta cidade oferece em relação às demais cidades-polo. Outro ponto que corrobora sobre a direção desses fluxos são os dados do Valor Adicionado Bruto (VAB). Nesse item, vários anos Joaçaba tem o setor de serviços em destaque. Na sequência dos principais destinos dos fluxos vem Videira com 57,1%; Concórdia com 38% e Caçador com 35,7%.

Registre-se que Joaçaba, como já citado anteriormente, é o município que tem a menor população, 30.146 habitantes (51.870 juntando-se com Herval d’Oeste como área conurbada) (IBGE, 2022) em relação aos principais municípios da região. Não obstante, o que define um lugar central é a

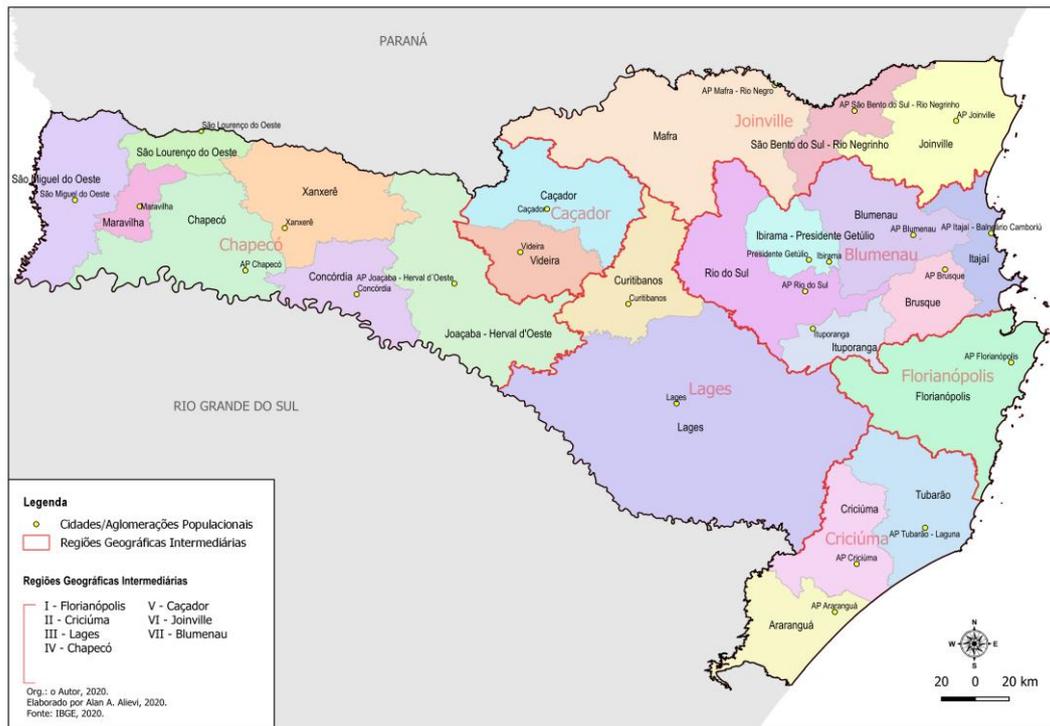
capacidade de ofertar bens e serviços que outras cidades não conseguem. Isso resulta na principal cidade polarizadora da região.

É preciso destacar que muitos municípios que compõem a região não têm vultosas estruturas capazes de apropriar do valor excedente, bem como absorver grande quantidade de mão de obra e gerar volumes significativos de circulação de mercadorias e pessoas. Sposito (2008) explica que existem lugares centrais destinados a garantir o bom funcionamento da globalização, ou seja, territórios que respondem pelo gerenciamento e controle das operações. Sassen (1996) diz que estes lugares são nós estratégicos, havendo uma hiperconcentração de determinados meios que permitem ser considerados lugares centrais e que influenciam e interagem com outras localidades de regiões distantes. Corroborando com Sassen (1996), Corrêa (2006, p. 295) complementa ao reforçar que, nestas localidades centrais, "combinadas com a multidirecionalidade das interações, evidenciam a elevada posição de um dado centro na hierarquia urbana ou em uma economia muito complexa".

Em relação às multidirecionais cidades das interações na região do vale do Rio do Peixe, destacaram-se em primeiro momento as cidades-polo. Ademais é possível visualizar em mapas suas interações a nível estadual e nacional. Os mapas destacados na sequência foram elaborados com base na Região de Influência das Cidades (IBGE, 2020).

Segue o mapa 16 com as regiões imediatas e intermediárias de Santa Catarina.

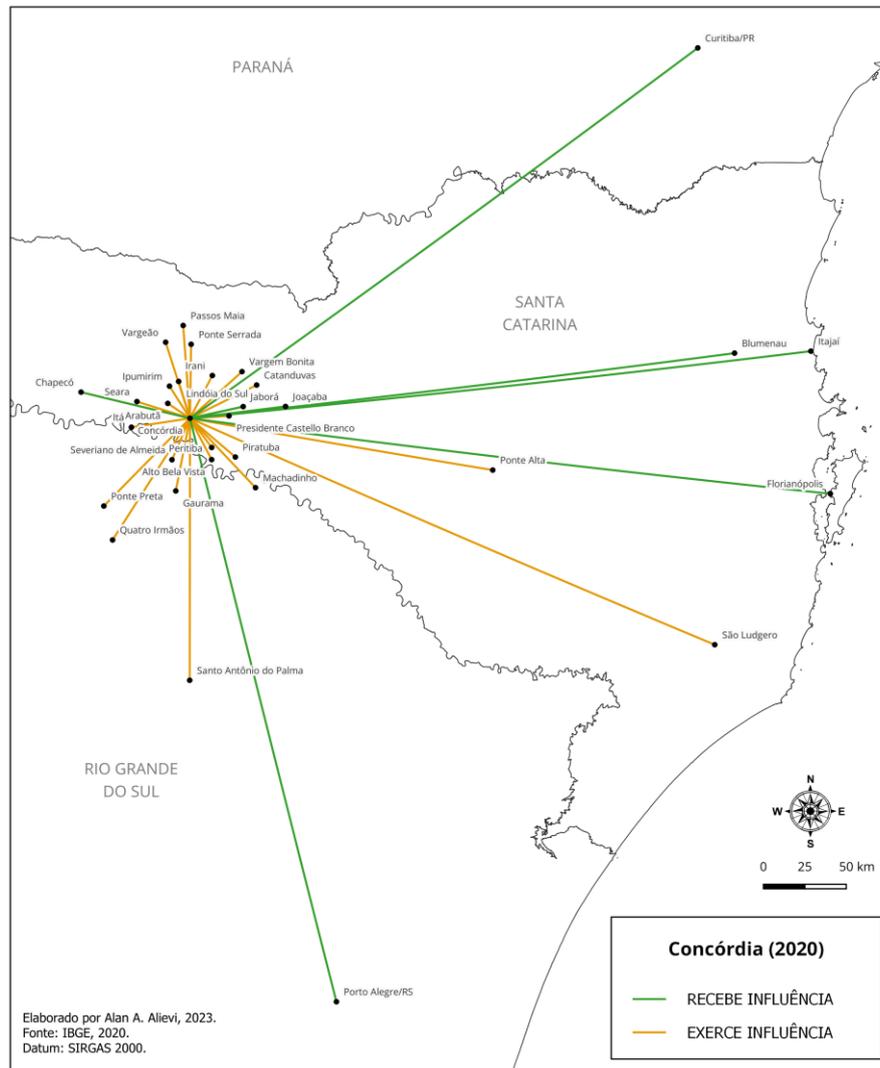
Mapa 16 - Regiões Imediatas e Intermediárias de Santa Catarina – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan Alves Alievi (2020).

Para fins de análise nesta pesquisa serão estudadas as regiões imediatas de Concórdia, Joaçaba (inseridas na região intermediária de Chapecó) e Videira (inserida na região intermediária de Caçador). Esta última, objeto de análise neste estudo. No mapa 17, destacam-se as influências de Concórdia no século XXI.

Mapa 17 - Interações espaciais do município de Concórdia – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Ao analisar as interações espaciais do município de Concórdia que, segundo IBGE (2020), acontece por meio rodoviário, é possível identificar quais municípios são influenciados e quais recebem influência. Nota-se que, em relação aos estudos anteriores da REGIC, praticamente não houve alterações das principais metrópoles que influenciam Concórdia (Porto Alegre, Curitiba e Florianópolis). Inadequado seria esquecer que apenas em 2020 o IBGE elevou o município de Florianópolis como metrópole.

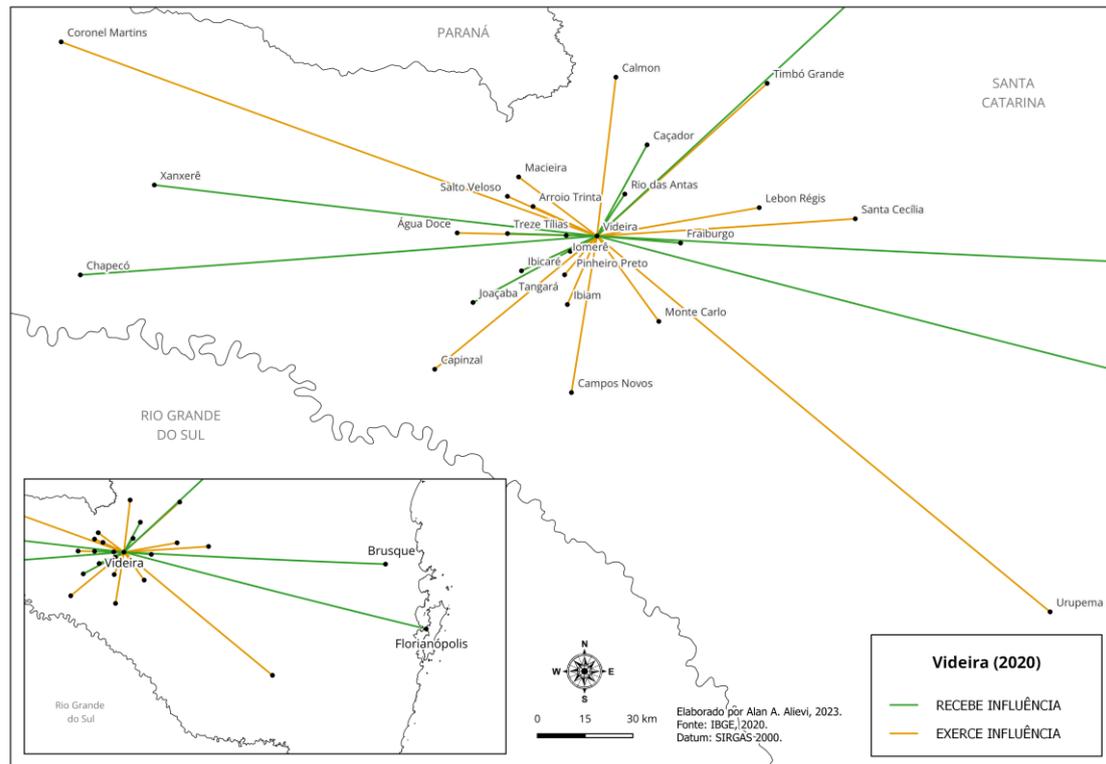
Dentro da classificação da hierarquia urbana, Concórdia é classificada como Centro Sub-Regional B que, segundo IBGE (2018, p. 11), são cidades que “possuem atividades de gestão menos complexas, com áreas de influência

de menor extensão que as das Capitais Regionais”. Observando o mapa 18, no que diz respeito às cidades que Concórdia exerce influência, grande parte delas fica próxima da matriz de sua ligação. No contexto geral de interações espaciais, o município extrapola a região do vale do Rio do Peixe e mantém ligações com municípios do norte do Rio Grande do Sul e com o sudeste, leste e nordeste de Santa Catarina, principalmente com as 3 capitais da região Sul do país.

Vale destacar que, na hierarquia urbana catarinense, tem-se a seguinte classificação: Florianópolis (Metrópole 1C); Chapecó (Capital Regional B) e Concórdia (Centro Sub-Regional B). Concórdia tem vinculação imediata com Chapecó, ou seja, esta última influencia toda a região em que Concórdia exerce influência direta. Embora em 2023 seja o município com maior número de habitantes na região, não conseguiu subir de classificação na hierarquia urbana, pois os dados sobre a economia local reportam uma ascensão a partir dos anos 2000, quando o PIB municipal ultrapassou o de Caçador.

O mapa 18 representa as interações de Videira apresentadas pelo IBGE 2020.

Mapa 18 - Interações espaciais do município de Videira – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Videira é classificada como Centro Sub-Regional A, mantém a mesma classificação de Concórdia. Mas é diferenciada, segundo IBGE (2020), pelo número de habitantes. Isso não se aplica aos municípios analisados, visto que Videira tem uma população inferior à de Concórdia. Um fato interessante a destacar nas interações espaciais é que este município deixou de receber influências de Porto Alegre depois de muitos anos, mas manteve com Curitiba e Florianópolis. Destaca a pequena área de influência que Videira exerce: para oeste do estado catarinense (Coronel Martins) e para sudeste (Urupema). Conforme o estudo do (IBGE, 2020), Videira está submetida a múltiplas subordinações: a de Caçador e a de Joaçaba. Estes são os dois municípios que influenciam diretamente Videira.

Destaca-se que, até início dos anos 2000, a cidade era sede da Perdigão S/A e, ao passo que a empresa precisava manter relações comerciais com vários países, o setor administrativo foi descentralizado e em 2009 houve

a fusão com a Sadia. Sobre esta questão da inserção do Brasil na economia mundial e os resultados em Santa Catarina, Silveira (2016), aborda que:

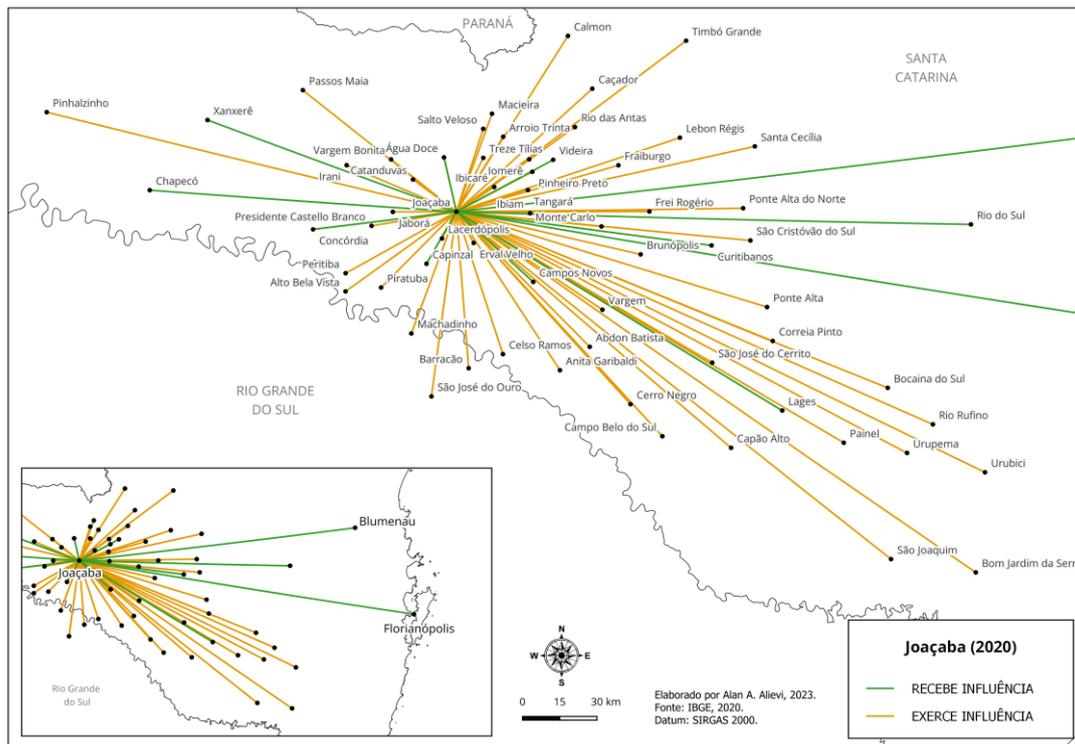
Alguns setores produtivos e indústrias conseguiram acompanhar e resistir a reorganização produtiva, mas outros nem tanto, resultando em falências, fusões, aquisições, desnacionalização, mobilidade geográfica das plantas produtivas e dos centros de comando corporativo, dos investimentos externos diretos, além do surgimento de novas empresas fora das localizações tradicionais (nos denominados eixo de desenvolvimento e territórios que se tornaram economicamente mais atrativos). Apesar da forte resistência que as empresas familiares originadas da pequena produção mercantil apresentam, as maiores empresas catarinenses passaram por profundas renovações, como a Perdigão, a Sadia, a Tigre, a Tupy, a Hering, a Seara, a Weg, entre outras (Silveira, 2016, p. 30).

Com isso, ocorreu a descentralização da produção. A unidade de Videira se especializou na produção de salsichas e a segunda unidade na produção de ração para abastecimento das granjas. Ao longo da década de 1990 e nas primeiras décadas de 2000, outras empresas surgiram na cidade de Videira (o caso da Sulita em 1994, do setor alimentício), atuante principalmente na cadeia do agronegócio.

Enquanto Videira tem sua principal atividade voltada para a agroindústria, Joaçaba tem maior diversificação industrial. Isso já acontece desde as décadas de 1940.

No mapa 19, identificam-se as relações econômicas de Joaçaba.

Mapa 19 - Interações espaciais do município de Joaçaba – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

No que se refere ao município de Joaçaba, sua classificação na hierarquia urbana é de Capital Regional C, ou seja, “são os centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as Metrôpoles” (IBGE, 2020, p. 11).

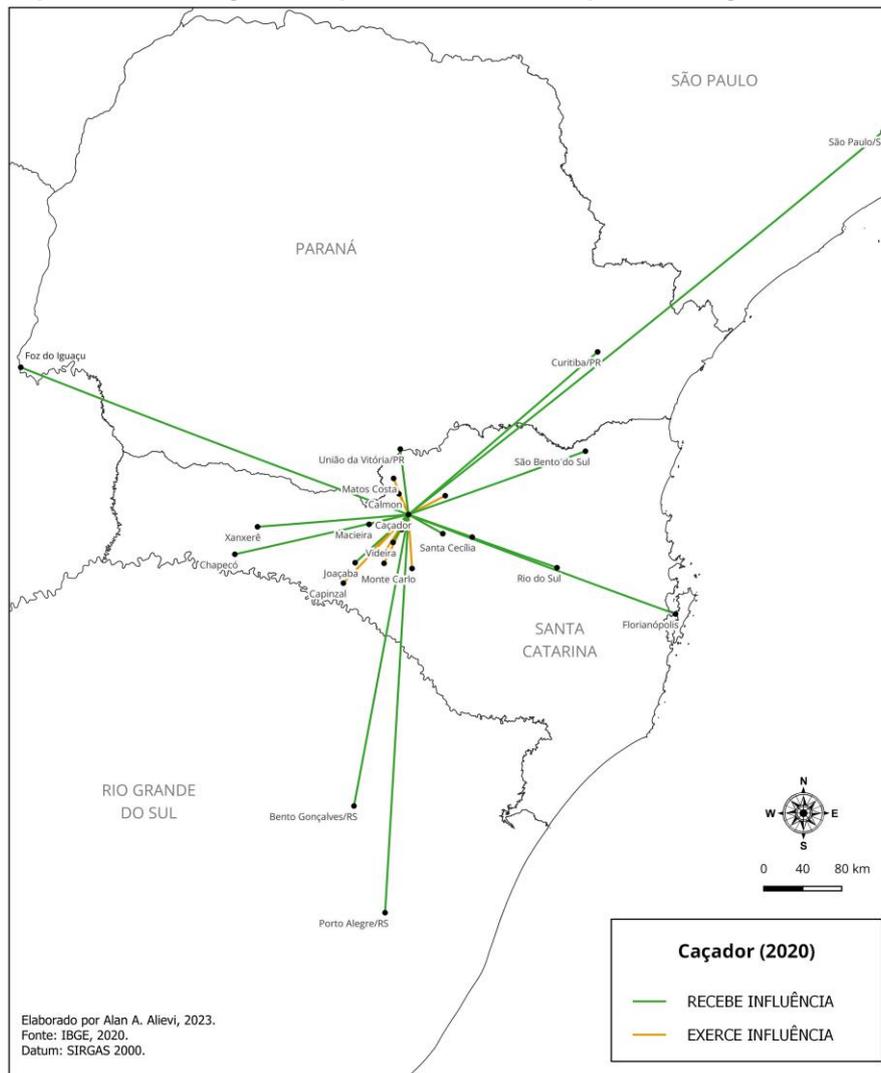
No estudo do (IBGE, 2020), Joaçaba está vinculada à região de influência de Chapecó (Capital Regional B). Diferente de Videira que faz parte de duas subordinações, Joaçaba está subordinada apenas a uma – de Chapecó. Embora a região de influência seja reduzida em relação às metrópoles, as interações econômicas acontecem com um número maior de municípios, como é possível visualizar no mapa 19. Mas há que se atentar às influências recebidas das capitais da região Sul do Brasil que, até o estudo anterior da REGIC (2008), tanto Curitiba e Porto Alegre influenciavam Joaçaba que passou a receber apenas influência de Florianópolis.

As principais interações espaciais que ocorrem entre Joaçaba e outros municípios estão relacionadas: à compra de vestuários, calçados de móveis e eletroeletrônicos; à saúde de baixa, média e alta complexidade; às atividades

culturais; ao ensino superior; ao transporte e aos serviços relacionados à aquisição de insumos agrícolas, bem como aquisição de maquinários e implementos voltados para produção agropecuária (IBGE, 2020). Essas interações são realizadas via sistema rodoviário.

Diferente de Joaçaba, que tem uma interação espacial com vários municípios do estado catarinense, Caçador, embora com uma população e PIB maiores, tem uma reduzida interação espacial no estado. Não obstante, alcança outras localidades no território nacional. Isso será possível observar no mapa 20, que representa as interações espaciais de Caçador.

Mapa 20 - Interações espaciais do município de Caçador – 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020). Elaborado por: Alan A. Alievi (2023).

Interessante destacar no município de Caçador a mudança na classificação da hierarquia urbana, pois, até 2008, era classificado como Centro Sub-regional. Atualmente, elevou-se para Centro Regional C, igualmente à Joaçaba. Em relação à região de influência a que Caçador está vinculada, o estudo da REGIC (2020) menciona Florianópolis (Metrópole 1C). Vale salientar que em Caçador a indústria da madeira é uma das principais atividades econômicas locais e influencia a região no fornecimento de matéria-prima. O crescimento da população demonstrado nos últimos censos demográficos, ocupando o segundo lugar em relação ao PIB municipal na região do Rio do Peixe, Caçador tem uma dinâmica econômica pautada no

setor industrial, que corresponde com 48,75% em 2022. Assim ocupa o posto de principal município exportador na região.

Diferente dos outros municípios citados, Caçador tem interação espacial para além da região em questão e do estado catarinense. Ao analisar o mapa 20, observa-se que essas interações alcançam cidades como São Paulo, Foz do Iguaçu e Porto Alegre, bem como Florianópolis. O estudo da REGIC (2018) revela quais tipos de interações espaciais as cidades têm entre si. No caso de Caçador, em relação à capital do estado de Santa Catarina (Florianópolis), suas interações espaciais remetem em: a) ensino superior e; b) atividades culturais que são as mais procuradas pela população do município de Caçador na capital do estado catarinense.

Com a cidade de São Paulo, a única interação é para o destino de produção agropecuária; Curitiba para serviços de saúde de alta complexidade, ensino superior, aeroporto e produção agropecuária; Foz do Iguaçu para produção agropecuária; Chapecó para aeroporto; Joaçaba para saúde de baixa e média complexidade e rede de televisão ligada à cidade; Rio do Sul para compra de vestuário e calçados; Videira para vestuário e calçado, compra de móveis e eletroeletrônicos, para saúde de baixa e média complexidades, atividades culturais, atividades esportivas, transporte público, aquisição de maquinários e implementos para a produção agropecuária e destino da produção agropecuária; Bento Gonçalves/RS como destino da produção agropecuária e Porto Alegre /RS para atividade esportiva. Como nos outros municípios, o modal mais utilizado para escoamento de mercadoria e fluxos de pessoas é o sistema rodoviário.

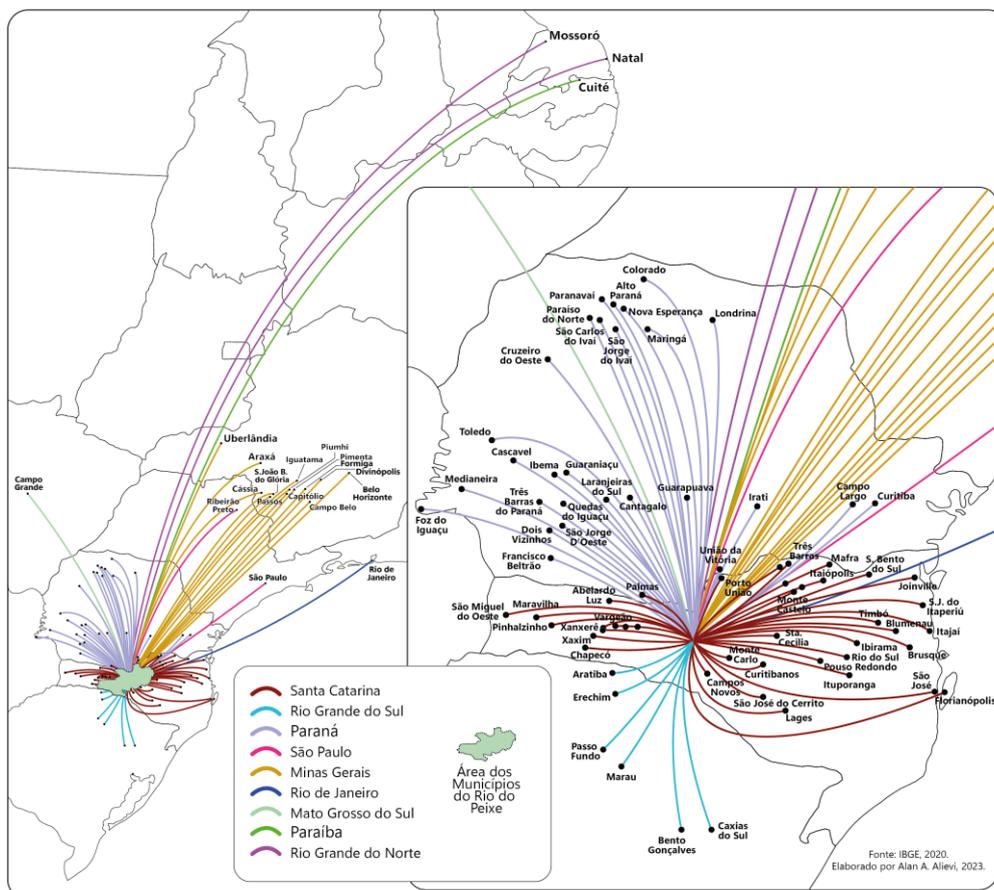
Destacaram-se assim os principais municípios que mantêm interações espaciais com Caçador, ou seja, ligação entre eles pela prestação de bens e serviços. Nos municípios menores, Caçador exerce uma influência que se traduz na prestação de serviços relacionados à saúde, ao lazer, à cultura e ao transporte.

Ao analisar as principais cidades-polo da região do vale do Rio do Peixe separadamente, depreendeu-se quais as principais interações espaciais dentro do estado catarinense e no Brasil, sobretudo a dimensão em escala estadual ou nacional desses principais municípios da região. Mas, como a

região em questão não é formada apenas por quatro municípios, é preciso analisar todo o vale do Rio do Peixe em relação ao território estadual e nacional para que haja melhor compreensão da dimensão dessas interações.

No mapa 21, destacam-se as interações espaciais da região do vale do Rio do Peixe com o território nacional ao apontar as principais cidades com que a região mantém algum tipo de relação.

Mapa 21 - Interações espaciais do vale do rio do Peixe com o território nacional - 2018



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020)

Estas ligações entre sedes municipais remetem a uma série de fluxos que podem ser caracterizados como ligação e que podem decorrer de uma série de motivos. Segundo IBGE (2018, p. 5), podem ser: “fluxos e acesso a serviços, fluxos agropecuários de produtos determinados, ligações entre sedes e filiais de empresas ou ainda jurisdições de órgãos públicos”. Nota-se que a região do vale do Rio do Peixe mantém interações espaciais com municípios dos estados de Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Norte e Paraíba. Essas relações

extrapolam os limites político-administrativos da região. Nesse sentido, as interações espaciais:

[...] constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidade (Corrêa, 1997, p. 279).

As interações espaciais são desiguais mediante o conjunto de infraestruturas dos lugares. Isso gera diferentes intensidades nas dinâmicas dos fluxos de mercadorias e pessoas, pois quanto maior for o desenvolvimento técnico que determinada localidade tem para participar na produção, circulação e consumo, maior capacidade de absorver o valor excedente local e regional e, conseqüentemente, ampliar as interações espaciais.

Analisando as interações de maneira nacional, o vale do Rio do Peixe ampliou suas interações espaciais para além das capitais do Sul e Sudeste no século XXI. Alcançou localidades no interior do país e isso demonstra que os fluxos de mercadorias/pessoas e a procura de bens e serviços em outras cidades do país foram possíveis em razão do avanço dos meios técnicos entre os municípios.

3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO

Este capítulo teve como objetivo analisar a dinâmica da rede urbana no século XXI, procurando destacar alguns pontos importantes para a análise, como: as atividades econômicas; a influência das cidades-polo e as interações espaciais recentes da região.

Para tanto, os estudos da Regiões de Influência das Cidades publicado pelo IBGE em 2008 e 2020 foram relevantes para visualizar e compreender as mudanças nas áreas de influências das cidades-polo. Foi possível notar uma diminuição na área de influência apenas de Videira. Por outro lado, houve aumento na região de influência de Joaçaba. Este município representa o que mais exerce influência regional, mesmo havendo um aumento significativo da centralidade de Caçador. Isso significa que uma quantidade maior de pessoas procura bens e serviços em Joaçaba e depois em Caçador.

O estudo da REGIC permite entender a capacidade de centralização destes municípios dentro da região do vale do Rio do Peixe, bem como visualizar as influências externas, principalmente das capitais do Sul do país na região em pauta.

Para entender a dinâmica recente da rede urbana na região, foi necessário pesquisar sobre as atividades econômicas vigentes nas cidades-polo. Atualmente, os setores da indústria alimentícia (processamento de carnes e bebidas), melhoramento da madeira; papel e celulose, máquinas e equipamentos são as principais atividades econômicas na região. Destaque maior para processamento de carne de ave e suína, que vai impactar na exportação (carnes, madeira, bebidas e soja).

Essas atividades econômicas nas cidades maiores da região exercem influência nos demais municípios na produção da matéria-prima e destino para um centro maior mais próximo ou na própria mão de obra absorvida por esses centros urbanos maiores.

E, quando há um centro maior próximo de cidades menores, há uma tendência de centralidade regional que resulta em interações na mesma região no deslocamento de pessoas e mercadorias e interações para além dos limites da região. Interessante destacar que, em uma análise de todo o vale do Rio do Peixe, conclui-se que a região mantém relação com 8 estados brasileiros e com 97 municípios, incluindo os de Santa Catarina. Na escala internacional, as interações acontecem com os países situados nos continentes da América, Europa, Ásia e África.

Portanto, a rede urbana do vale do Rio do Peixe e sua dinâmica econômica regional tem como principais cidades-polo Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira, que disputam áreas de influência regional. Ademais, cada uma tem delimitada a região de polarização. Ao longo do século XX e XXI, estas regiões foram alteradas mediante o fortalecimento econômico e o aumento na complexidade na prestação de bens e serviços tanto de cidades como Chapecó quanto da capital do estado, Florianópolis. Isso impactou na procura de bens e serviços especializados para além dos limites da região.

Outra questão é a influência da capital paranaense, Curitiba, na região, que impede possível ampliação na influência de cidades fora dos limites

regionais, pois a Oeste está Chapecó e a Leste Florianópolis. Nesse sentido, a dinâmica urbana, sobretudo no que diz respeito à região de influência, tende a manter as mesmas características da área de influência das cidades-polo da região.

CONCLUSÃO

O capitalismo tem como característica provocar mudanças de cunho econômico e social em diversas escalas, sobretudo quando o avanço tecnológico é uma realidade em diversos segmentos sociais. Essas transformações, aceleradas pela globalização nos últimos anos, trouxeram diferentes resultados socioeconômicos para países e regiões. Nesse sentido, ao analisar a formação da rede urbana na região do vale do Rio do Peixe, a presente pesquisa buscou entender tanto a gênese da formação social e econômica quanto os novos elementos introduzidos na região para dar condições de exploração natural, atração de pessoas e condicionamento para uma reestruturação econômica espacial.

Quando mencionada a reestruturação econômica, é preciso retomar o passado. Pensar a região em estudo é pensar em todo o processo transformador para a formação da rede urbana regional. É nesse sentido que os capítulos foram desenvolvidos a fim de esboçar os principais elementos condicionantes das mudanças que culminaram na formação da rede urbana. Ao compreender que o objeto de estudo era a região do vale do Rio do Peixe em Santa Catarina, procurou-se entender como se deu a formação desta região no estado, a partir da análise de mapas e de trabalhos acadêmicos que pudessem dar suporte para estudar os municípios componentes do vale.

Em Santa Catarina, no que se refere à formação das regiões, foi possível observar uma série de regionalizações ao longo do século XX. Não obstante, para delimitar a região sobre a qual a pesquisa foi desenvolvida, pautou-se pelo mapa das Zonas Fisiográficas, em que havia nove grandes zonas. Assim, optou-se pela Zona do Rio do Peixe, pois abrangia as principais cidades-polo.

Em seguida, o estado foi regionalizado em microrregiões homogêneas, porém permaneceu a mesma área da anterior. Na década de 1960, surgiram as associações de municípios que visavam a ter as exigências dos municípios melhor atendidas pelo governo do estado. Nessa década, a Associação dos Municípios do Meio-Oeste Catarinense (AMMOC) era a que abrangia toda a região do vale do Rio do Peixe. Foi a pioneira no estado catarinense.

Entre os anos de 1960 a 2002, muitas associações foram surgindo e isso proporcionou uma realocação de municípios para determinada associação. Em 2001, a nova regionalização do estado dividiu em Meso e Microrregiões Geográficas, subdividindo a Zona do Rio do Peixe em duas microrregiões: de Joaçaba e de Concórdia. Já, em 2002, pensando em associações de municípios, a região do vale do rio do Peixe tem a AMMOC (Associação dos Municípios do Meio Oeste Catarinense); AMARP (Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe) e AMAUC (Associação dos Municípios do Alto Uruguai Catarinense).

Dito isso, a formação social e econômica da região do vale do Rio do Peixe remonta, como vimos, ao século XIX, quando os tropeiros, com destino às feiras da então província de São Paulo, passavam pela região em determinados locais e se deslocavam para seguir viagem. Em muitos desses lugares de descanso de tropas, formavam-se pequenas vilas que mais tarde se tornaram centros urbanos e municípios. Mas o processo de ocupação mais acentuado aconteceu a partir das primeiras décadas do século XX, quando descendentes de origem europeia começaram a ocupar a região vindos do Rio Grande do Sul, Paraná e leste de Santa Catarina.

Antes da intensificação do movimento migratório para a região do vale do Rio do Peixe e de todo o Oeste catarinense, houve a Guerra do Contestado, que durou quatro anos (1912-1916). O conflito resultou da disputa territorial entre Brasil e Argentina no século XIX, depois com Paraná. Também da implantação da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, inaugurada em 1910, que desalojou milhares de posseiros e camponeses sem títulos de propriedade.

Em Santa Catarina, a ferrovia foi mais utilizada como meio de passagem de mercadorias até final da década de 1910, quando iniciou a emancipação de municípios estratégicos na região, como Cruzeiro, atual Joaçaba e, mais a oeste, Chapecó. Ambos de 1917.

Foi a partir do surgimento dos primeiros municípios que muitas colonizadoras começaram a atuar na região do vale do Rio do Peixe, loteando as terras em pequenas áreas, para vender aos descendentes de origem europeia que já não encontravam mais lotes no Rio Grande do Sul pelo

aumento populacional. Associado à intensa ocupação no norte do estado gaúcho e com as intensas propagandas de solos férteis em Santa Catarina, iniciou-se forte migração para o vale do Rio do Peixe e, mais tarde, para o Oeste catarinense.

Esse movimento de migração trouxe uma série de transformações de cunho social e econômico. Iniciou-se, assim, um novo sistema de produção com a pequena produção mercantil muito presente regionalmente, responsável pela acumulação de capital que, associado ao apoio do governo federal e estadual, deram condições financeiras para o surgimento de grandes indústrias do ramo madeireiro e de processamento de alimentos.

Pensando na base natural do vale, destaca-se a grande área de Floresta Ombrófila Mista, com presença da araucária, vegetação típica de regiões com temperaturas baixas e com índice de umidade elevada. A grande quantidade e sua ótima qualidade promoveram a exploração intensiva. Dentro da floresta de araucária, a exploração de erva-mate já era bem conhecida. Concomitantemente, a criação de animais e o abate de suínos e aves acontecia nas pequenas propriedades. Essas atividades aumentaram significativamente a partir do momento em que se iniciou o processamento da carne e da madeira durante o século XX.

Demonstrar a base natural do vale do rio do Peixe, bem como os impactos da EFSPRG no processo econômico e urbano na região foi o objetivo do primeiro capítulo desta pesquisa. Isso se fez necessário para entender as etapas da consolidação das principais atividades econômicas, bem como a dinâmica urbana na região. Estas análises colaboraram para visualizar cada etapa das mudanças socioeconômicas que tiveram uma série de repercussões ao longo do século XX: surgimento dos municípios, fortalecimento das atividades econômicas, infraestruturas de transporte e prestação de serviços – concentradas nas principais cidades da região.

É possível afirmar que, a partir do momento em que houve exploração dos recursos naturais destinados para outros países (principalmente a erva-mate), a região do vale do Rio do Peixe participava da divisão internacional do trabalho, visto que o beneficiamento da erva-mate era feito em outros países como o Reino Unido. Esse recurso, por muitos anos, foi a principal fonte de

receita do estado catarinense nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Depois foi substituído pela madeira e por produtos alimentares derivados do suíno/ave.

Com o fortalecimento destas estruturas econômicas e sociais nas principais cidades e o surgimento de novos municípios na região, o segundo capítulo se ateve na conceituação de rede urbana. Fez-se indispensável a definição por entender que as cidades não são e não estavam isoladas do restante do estado e do país, haja vista que muitos produtos industrializados vindos de outras regiões do Brasil eram comercializados nas pequenas vendas locais e os produtos locais eram destinados para outros centros urbanos mais distantes.

Singer (1979), em sua análise sobre rede urbana, destaca a relação entre campo e cidade. Saliente-se que esta última não consegue produzir seu alimento sozinha e o campo absorve os produtos acabados para serem utilizados na sua produção. Em cidades como Videira e Concórdia, Joaçaba, Caçador, Seara, Fraiburgo, Capinzal, Salto Veloso, que têm planta industrial voltada ao beneficiamento de matéria-prima, suas economias urbanas dependem em grande parte da produção do campo, área que extrapola os limites municipais, como Singer (1979) pontuou.

Corrêa (1994) vai abordar a rede urbana como um reflexo e uma condição para a divisão territorial do trabalho. Ademais, o autor insere nesta discussão as vantagens locacionais e as especializações funcionais que vão definir uma hierarquia urbana e a tipologia dos centros urbanos. Estes elementos nortearam o segundo capítulo no qual se verificou um conjunto de centros urbanos articulados entre si que permitiram três fatores cruciais em qualquer centro urbano com uma posição elevada na hierarquia: criação, apropriação e circulação do valor excedente.

Ao passo que a região do vale do Rio do Peixe começou a ter uma diversificação produtiva e se especializou nas atividades econômicas, verificou-se aquilo que Lago (1978) apontou sobre as condições para evolução da rede urbana. A região em pauta, semelhante às outras no estado de Santa Catarina, mantinha relações diretas com outras regiões do país, especialmente o Sudeste. Dessa forma, deixa de interagir em primeira instância com a capital

do estado, Florianópolis. Essa multipolarização, em que cada região tinha um centro urbano economicamente forte que atendia às demandas de toda área influenciada, não limitou a interligação entre as regiões do estado.

Ao longo do século XX, o surgimento de novos municípios continuou até a década de 1990, totalizando 42 municípios na região do vale do Rio do Peixe. Nesse sentido, a região é formada por pequenas e médias cidades em que existe uma diferença de população que varia de 81.646 a 1.689 habitantes. Assim, 73,8% estão abaixo dos 10.000 habitantes; 9,5% entre 10.000 a 20.000 habitantes; 4,7% entre 20.000 a 30.000; 4,7% entre 30.000 a 40.000 e; 7,1% entre 50.000 a 90.000.

Dentre todos esses municípios, destacaram-se os principais centros urbanos com capacidade de exercer centralidade na região imediata, no seu entorno (Joaçaba, Concórdia e Videira) e intermediária. Eles exercem influência não somente no seu entorno imediato, mas abrangem uma área maior, como é o caso de Caçador.

Vale ressaltar que, ao longo do desenvolvimento do segundo capítulo, observou-se a variação na área de influência das principais cidades desde o primeiro estudo da REGIC (1966), publicado em 1972. Nessa época, Joaçaba exercia ampla influência diretamente em toda a região do vale do Rio do Peixe, chegando a Xanxerê e ao seu entorno. Destaca-se nesta década que Caçador, Videira e Concórdia já influenciavam seu entorno imediato. Cumpre lembrar ainda que Videira fazia parte da região de influência de Caçador e que a região recebia influência de Curitiba e Porto Alegre.

No estudo da REGIC, publicado em 1987, ano-base 1978, algumas mudanças foram notadas em relação à área de influência de Joaçaba, posto que deixou de exercer influência direta na região de Concórdia e de Xanxerê, pois se tornaram área de influência de Chapecó.

Outra mudança foi o aumento da área de influência de Videira sobre a região de Caçador, ambas ainda sob influência direta de Joaçaba. Já, em 1993, a principal mudança foi a influência indireta de Florianópolis na região em estudo que consistia apenas na região de Concórdia. Outra mudança foi a volta da influência de Caçador sobre a região de Videira que também recebia influência de Joaçaba.

Ao passo que aconteciam os melhoramentos em infraestruturas na região, bem como o advento tecnológico nos meios de transporte e comunicação, a hierarquia urbana regional passou por diversas mudanças. Isso possibilitou que a pequena cidade também pudesse interligar-se com outras regiões do país e do mundo.

Como bem pontuou Corrêa (1994), quanto mais intensa for a divisão territorial do trabalho em determinada localidade, maior será a capacidade de produção, circulação e absorção do valor excedente. Isso resulta em localidades que oferecem maior quantidade de bens e serviços para a população de regiões próximas e distantes. Esse contexto está relacionado à posição hierárquica da cidade.

Contudo, observou-se que a hierarquia das principais cidades da região em estudo pouco se alterou, mas as áreas de influência sim. No final da década de 1990 e início dos anos 2000, Concórdia e Caçador tiveram grande crescimento populacional e diversificação produtiva em sua base econômica, por isso são cidades que exercem polarização na região do vale do Rio do Peixe.

No século XXI, as atividades econômicas que mais absorveram mão de obra foi a indústria de transformação, diretamente ligadas às agroindústrias (processamento da carne e o melhoramento da madeira), sobretudo nas principais cidades-polo da região – Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira. Essas cidades se destacam pela quantidade de indústrias em seus limites territoriais e pela capacidade de polarizar o seu entorno imediato.

É nesse cenário que o terceiro capítulo se ateve. Na análise das principais atividades econômicas nas cidades-polo, bem como o dinamismo que estas fomentam na região e as interações espaciais com outras regiões do país. Embora a região do vale do Rio do Peixe tenha, em sua maioria, atividades econômicas girando em torno da agroindústria e no melhoramento da madeira, destaca-se a presença de outras atividades que distanciam do agronegócio regional. Citam-se o aumento nos serviços especializados tanto na saúde como na educação; atacadistas não especializados; vestuário e acessórios; fabricação de peças para aeronaves; máquinas para fiação; transformadores elétricos; máquinas para terraplanagem; entre outros.

Esta diversificação produtiva regional reflete na elevação do PIB Municipal, na maior absorção de mão de obra nas cidades que apresentam maior divisão territorial do trabalho, na exportação e sobretudo na interação espacial regional e nacional. Quando se trata de exportação, observou-se que são poucos os municípios que exportam e, quando isso acontece, os primeiros lugares da lista são ocupados por produtos do agronegócio (carnes suínas e de aves processadas, madeiras e móveis, óleo de soja, farelo de soja e suco de frutas), ou seja, a produção agroindustrial é muito forte regionalmente.

A dinâmica econômica regional é influenciada pelas principais cidades-polo por absorver a mão de obra das cidades menores para trabalhar nas indústrias, no comércio, em estabelecimentos educacionais e de saúde. Também existe forte relação entre campo e cidade no que se refere ao envio da matérias-primas para as cidades que têm plantas industriais voltadas para o abate de suínos e aves e melhoramento da madeira.

Pertile (2008) apontou as principais cidades que recebem matéria-prima de outros municípios para as unidades frigoríficas do vale do Rio do Peixe: Salto Veloso, Videira, Joaçaba, Herval d'Oeste, Capinzal e Seara. No que se refere ao fluxo de mão de obra regional para trabalhar nos frigoríficos das principais cidades que possuem planta industrial são: Salto Veloso, Videira Herval, Capinzal, Concórdia e Seara.

Esses fluxos de mercadoria e de mão de obra corroboram com os dados discutidos no terceiro capítulo. Eles demonstram que a maior quantidade de mão de obra está relacionada à indústria de transformação (alimentar), influenciando diretamente na dinâmica econômica regional.

É preciso destacar outro fluxo que acontece na região desde o século XX e no XXI: o deslocamento de pessoas em busca de serviços especializados em saúde, educação e bancário. Contudo, constatou-se que, nas principais cidades-polo, estes tipos de serviços são melhor distribuídos. Isso resulta na centralização de atividades funcionais abordadas por Corrêa (1994).

Nesse sentido, a região do vale do Rio do Peixe passou por diversas mudanças econômicas, sociais e culturais desde o início do século XX, quando as disputas territoriais entre Brasil e Argentina e, posteriormente, entre Santa Catarina e Paraná movimentaram o cenário político regional. Não se limitando

a esse fato histórico, é preciso apontar o quanto a região recebeu influência política e econômica a nível federal e estadual, uma vez que foi concedida, por parte do governo federal, o direito para término das obras do trecho da EFSPRG ao capital internacional. Posteriormente, como forma de pagamento, a obtenção exorbitante de lucros pela exploração natural e venda da terra pela empresa *Brazil Railway Company*, do empresário norte-americano Percival Farquhar. Esta ferrovia, atendendo aos interesses do capital, impôs profundas mudanças regionais que vão desde os conflitos com os caboclos até, posteriormente, a chegada de descendentes de origem europeia.

No cenário dessas transformações econômicas, sociais e políticas, alguns municípios foram surgindo ao longo da região do vale do Rio do Peixe e se destacando na centralização da produção e da infraestrutura em seus territórios. Até a década de 1940, os principais municípios já estavam emancipados e exercendo influência nas pequenas vilas no seu entorno imediato, ou seja, toda a produção de grãos, erva-mate, madeira, produtos alimentares era destinada para cidades que apresentavam melhores estruturas de armazenamento, beneficiamento e transporte (via estação ferroviária). Sobressaiam as cidades como Joaçaba, Concórdia, Caçador e Videira.

É nesse sentido que a formação da rede urbana contribuiu para discussão e entendimento desta pesquisa. Demonstraram-se as principais características de rede e de hierarquia urbana que esta região apresentou desde o primeiro estudo da REGIC (1972). Nesse momento já era possível visualizar a presença de localidades centrais que influenciavam a região no entorno e que, à medida que novos municípios iam surgindo, eram classificados pelo IBGE em categorias inferiores.

A região do vale do Rio do Peixe é formada por 42 municípios que recebem influência direta das principais cidades-polo (IBGE, 2020). Desses, 87% são classificados como Centro de Zona que mantêm relações de proximidade entre municípios (IBGE,2020). Portanto, não exercem influência em outros municípios da região.

Tenha-se presente também que a hierarquia urbana regional tem apenas duas Capitais Regionais C (Joaçaba e Caçador), por oferecerem maior quantidade de bens e serviços; um Centro Sub-regional A (Videira); dois

Centros Sub-regionais B (Concórdia e Fraiburgo); 37 municípios Centro de Zona e um Centro de Zona A (Campos Novos) que recebe influência direta de Joaçaba.

Portanto, a região do vale do rio do Peixe, em Santa Catarina, tem uma dinâmica econômica e urbana que se traduz diretamente pela influência das principais cidades-polo no dinamismo regional, isto é, as que mais apresentam capacidade de produção, de circulação e de absorção do valor excedente. Isso foi resultado de maior quantidade de indústrias, bens e serviços e infraestrutura de transporte. Nesse sentido os nós da rede urbana regional são cidades que detêm a gestão do território, ou seja, que têm grandes empresas e órgãos do governo federal e estadual capazes de tomar decisões que influenciam diretamente e indiretamente o maior número de pessoas e instituições.

As interações espaciais com outras regiões do Brasil extrapolam o limite político-administrativo do vale do Rio do Peixe. Constatou-se que essas interações ocorrem intra e inter-regional, facilitadas pelo advento da tecnologia nos meios de transportes e nas infraestruturas que dão condições necessárias para o fluxo de mercadorias e pessoas. Ademais, verificou-se que pequenos municípios da região, utilizando-se do meio técnico-científico-informacional, conseguiram manter interações com outras regiões do país e do mundo por meio da exportação dos principais produtos fabricados regionalmente.

Importante destacar as interações espaciais com outros países do mundo, sobretudo com os continentes da Europa, África, Ásia e América. Evidencia-se que diversos municípios pequenos em população e com pouca diversidade econômica também participam das relações comerciais internacionais, como: Água Doce; Pinheiro Preto; Luzerna; Salto Veloso; entre outros. Isso demonstra que indicadores como população ou tamanho da cidade não implicam problemas para as interações com o exterior. Ao contrário, revela como a transformação do meio natural para o meio-técnico-científico-informacional proporcionou uma interligação regional, nacional e global independente de fatores de localidade ou tamanho da cidade.

Com advento das infraestruturas de escoamento de mercadoria e de pessoas, bem como o acesso aos meios de comunicação, as interações espaciais foram, de certa maneira, facilitadas mesmo havendo intensidades

diferentes de uma região para outra no que tange à presença desses meios técnicos e, conseqüentemente, de sua utilização.

Ainda, analisando os estudos da Regiões de Influências das Cidades elaborados pelo IBGE desde 1966 em relação à região do vale do Rio do Peixe, no que concerne às transformações quanto à polarização e à hierarquia urbana, é possível fazer algumas projeções com base nos estudos anteriores.

Ponderando acerca do próximo censo em 2030 e analisando alguns indicadores (população, PIB, bens e serviços, instituições públicas e privadas, centralidade de gestão do território, entre outros), estima-se que os municípios de Caçador e Joaçaba irão elevar o nível na classificação da hierarquia urbana. Passarão de Capital Regional C para Capital Regional B. Isso ocorrerá pelos vínculos (dinamismo econômico) com outras cidades próximas.

Quando há cidades que suprem as demandas econômicas e ofertas de bens e serviços especializados em determinada região, as cidades próximas passam a estar dentro de uma região intermediária de uma cidade de nível hierárquico maior. Um exemplo é Caçador, cuja influência chega a adentrar a região imediata de Videira. Ocorre a seguinte dinâmica na rede urbana: Videira influencia seu entorno imediato, chamado de região imediata de Videira, a qual está dentro de uma região maior sob influência de Caçador, chamada de região intermediária de Caçador, que abrange uma área maior, polarizando mais municípios em relação a Videira.

Ao longo dos últimos estudos da REGIC, observou-se que Joaçaba perdeu centralidade regional, tanto pelo desenvolvimento mais rápido de Chapecó, quanto pela disputa de centralidade com Concórdia – com aumento do PIB e populacional ao longo dos últimos censos. Videira e Caçador apresentaram crescimento do PIB e da populacional, atração de instituições públicas e privados para seu território. Igualmente aproximação com outras cidades do Rio Grande do Sul, como Erechim e Passo Fundo, a partir da década de 1970, quando ambas as cidades alcançam a classificação de Capitais Regionais.

Inobstante, analisando entre as principais cidades-polo do vale do Rio do Peixe, observou-se, nos dois últimos estudos (IBGE 2007;2018), uma disputa de centralidade entre Caçador e Joaçaba, as principais cidades que

mais oferecem bens e serviços. Para o próximo estudo da REGIC em 2030, é possível a mudança apenas na quantidade de municípios que cada uma das cidades irá influenciar. Também poucas alterações na área de influência, visto que Joaçaba está inserida na região intermediária de Chapecó. Há pequenas possibilidades de ascensão na hierarquia urbana. O mesmo vale para Concórdia, também inserida na região intermediária de Chapecó.

Ainda, se a tendência de crescimento urbano se mantiver nas cidades-polo, as mais populosas serão Concórdia e Caçador, seguidas por Videira. E, por último, Joaçaba. Para os próximos estudos da REGIC, fazendo uma projeção, Videira e Concórdia deverão manter a mesma classificação: Centro Sub-regional A e Centro Sub-regional B, respectivamente.

Por fim, se as relações políticas não se alterarem, se as atividades econômicas não se diversificarem e se não houver grandes melhorias nos modais de transportes regional, poucas serão as mudanças na hierarquia urbana bem como no desenvolvimento dos indicadores socioeconômicos das cidades da região. Manter-se-á praticamente a mesma formatação de hierarquia urbana nas próximas décadas do século XXI.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas**. Disponível em < <https://consultapublica.antt.gov.br/Site/ConsultaRNTRC.aspx#>>. Acesso em: 10 out. 2023.

ALBA, Rosa Salete *et al.* Dinâmica populacional no Oeste catarinense: indicadores de crescimento populacional dos maiores municípios. *In*: BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson (Orgs.). **Oeste de Santa Catarina: ambiente e paisagem**. São Carlos: Pedro & João Editores; Chapecó, 2015.

AMANHÃ. **BRF investe na fábrica de Concórdia**. 2020. Disponível em: <https://amanha.com.br/categoria/empresa/brf-investe-r-40-milhoes-em-fabrica-deconcordia#:~:text=Ao%20inaugurar%20a%20planta%20de,e%20emblem%203%20da%20companhia%20catarinense>. Acesso em: 05 set. 2023.

ANJOS, Franciso dos. O sistema urbano multipolarizado de Santa Catarina. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

AIRES DE CASAL, Manoel de. Corografia brasílica ou relação histórico geográfica do Reino do Brazil. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/me003003.pdf>>. Acesso em: 5 maio. 2010.

AURAS, Marli. **Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla**. 5. ed. ver. – Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

BERNARDES, Nilo. A Colonização Europeia no Sul o Brasil. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, v. 10, n. 106, p. 89-102, jan./fev. 1952.

BESSA, Kelly. Estudos sobre a rede urbana: os precursores das teorias das localidades centrais. **Revista GeoTextos**, vol. 8, n. 1, p. 147-165, jul. 2012.

BOSSLE, Ondina Pereira. **História da Industrialização Catarinense: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro**. Florianópolis: Editora Graf, 1988.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. – 2 ed. – Campinas: Editora da Unicamp, 2007.

BRANDT, Marlon. Criação de porcos "à solta" na Floresta Ombrófila Mista de Santa Catarina: paisagem e uso comum da terra. **História**, São Paulo, v.34, p. 303-322, 2015.

BRANDT, M.; SILVA, N. S. A coleta da erva-mate pela população cabocla do Vale do Rio do Peixe e Oeste de Santa Catarina: apropriação privada da terra e

rupturas (décadas de 1900 a 1940). *Sociedade & Natureza*, [S. l.], v. 26, n. 3, 2014.

BRASIL. **Decreto – Lei nº. 311, de 02 de março de 1938**, Dispõe sobre a divisão territorial do país e dá outras providências.

BRASIL. Conselho Nacional de Transporte. **Planos de viação: Evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro, 1974.

CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE. **Datasus**. Disponível em <CnesWeb - Cadastro de Estabelecimentos de Saúde (datasus.gov.br)>. Acesso em: 15 de set. 2023.

CAMPOS, Indio. **Os Colonos do Rio Uruguai: relações entre pequena produção e agroindústrias no Oeste catarinense**. 1987. 373 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal da Paraíba, Campina Grande, 1987.

CAMPOS, Nazerano José de. **Terras de uso comum no Brasil: abordagem histórico-socioespacial**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2011.

CARIO, Silvio. A. F.; FERNANDES, R. L. Indústria em Santa Catarina: processo de desindustrialização relativa e perda de dinamismo setorial. In: MATTEI, Lauro.; LINS, Hoyedo. N. (Org.) **A Socioeconomia catarinense: cenários e perspectivas no início do século XXI**, Chapecó: Argos 2010. p.197-246.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. – São Paulo: Contexto, 1992.

CARVALHO, Carlos Miguel Delgado. **O Brasil Meridional: estudo econômico sobre os estados do sul**. São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio grande do Sul. Tradução de Ana Gallotti Mamigonian. – Florianópolis: Instituto Ignacio Rangel, 2016.

CARVALHO, Tarcísio Motta de. **Coerção e consenso na Primeira República: a Guerra do Contestado (1912-1916)**. 2009. 214 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História. Niterói, 2009.

CASTRO, Antônio Barros de Castro. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. – 2. ed. – Rio de Janeiro: Editora Ática, 1994.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP – Espaço e tempo**, São Paulo, n. 30, p. 05-12, 2011.

_____. **Trajetórias geográficas**. – 7. ed., - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

_____. **Cidades médias e rede urbana**. In: SILVA, William Ribeiro da; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **Perspectivas da urbanização: reestruturação urbana e das cidades**. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017. p. 29-38.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in southern Germany**. Tradução do alemão por Carlisle W. Baskin. Englewood Cliffs, Prentice-Hall 1966.

DEMATTEIS, G. Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Um contributo geográfico all'interpretazione delle dinamiche urbane, in C.S. Bertuglia e A. La Bella (ed.), **I Sistemi Urbani**, Franco Angeli, Milão, 417-441, 1991.

ELIAS, Denise. Fronteira em mutação no Brasil agrícola. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana (Orgs.). **O urbano e o rural no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador: EDUFBA, 2007. p. 135-151.

ESPÍNDOLA, Carlos José. **As agroindústrias da carne do Sul do Brasil**. 2002. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

ESPÍNDOLA, Carlos José. **As Agroindústrias do Oeste Catarinense: o caso Sádia**. 1996. 309 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1996.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA (FIESC). **Indicadores**. Florianópolis, SC. 2023. Disponível em: <<https://observatorio.fiesc.com.br/indicadores>>. Acesso em: 20 set. 2022.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE BANCOS (FEBRABAN). **Busca Banco**. São Paulo, 2023. Disponível em: < <https://www.buscabanco.org.br/>>. Acesso em: 15 de out. 2023.

FUJITA, Camila. Dinâmica urbana e regional no Oeste catarinense uma análise do papel de Chapecó e outras cinco cidades influentes na rede urbana. In: BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson (Orgs.). **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem**. São Carlos: Pedro & João Editores; Chapecó, UFFS, 2015. p. 71-96.

FRAGA, Nilson Cesar. **Mudanças e permanências na rede viária do Contestado: uma abordagem acerca da formação territorial no sul do Brasil**. 2006. Tese (Doutoramento em Meio Ambiente e Desenvolvimento) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

_____. **Vale da Morte**: o Contestado visto e sentido. Blumenau: Editora Hemisfério Sul, 2010.

_____. **Contestado**: redes no geográfico. Florianópolis: Insular, 2017.

FRESCA, Tânia Maria. O papel das pequenas cidaes na rede urbana paranaense. *In*: BOVO, Marcos Clair. **Estudos urbanos em perspectivas: reflexões, escalas e desafios**. Campo Mourão: Editora da Fecilcam, 2013. p. 13-26.

GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. **Lei de Terras (1850) e a abolição da escravidão**: ca-pitalismo e força de trabalho no Brasil do século XIX. *Revista História*, jan/jul de 1989: 153-162.

GAULD, Charles. **Farquhar o último titã**. São Paulo: Editora Cultura, 2006.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: CBPE/INEP, 1963.

GEMELLI, Diane Daniela. **Onde planta o Pinus não dá mais nada**: degradação da natureza e do trabalho no Contestado e a necessidade da reunificação homem/mulher natureza (terra-trabalho). 2018. 266 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista - UNESP, Presidente Prudente, 2018

GERHARDT, Marcos. **História Ambiental da erva-mate**. 2013. 290 f. Tese (Doutorado em História). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

GOULARTI FILHO, Alcides. A formação econômica de Santa Catarina. **Ensaio**, Porto Alegre, v. 23, n. 2, p. 977-1007, 2002.

_____. A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, v. 24, n. 48, p. 103-128, jul./dez., 2009.

_____. **Formação econômica de Santa Catarina**. 3. ed., ver. – Florianópolis: Ed. da UFSC, 2016.

_____. **Caminhos, estradas e rodovias em Santa Catarina**. 1. ed. – São Paulo: Hucitec, 2022.

GROSS, Cristina Buratto. **Os "escolhidos e os escorraçados", os povos tradicionais e a formação sócio-espacial de Santa Catarina**: rompimentos das invisibilidades de caboclos e caboclas do Contestado na Serra Acima, pescadores e pescadoras do litoral na Serra Abaixo. 2019. 156f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina, 2019.

HEINSFELD, Adelar. **Fronteira e ocupação do espaço**: a questão de Palmas com a Argentina e a colonização do vale do rio do Peixe-SC. São Paulo: Perse, 2014.

INSTITUTO FEDERAL DE SANTA CATARINA (IFSC). **Câmpus**. Disponível em: <<https://www.ifsc.edu.br/campus>>. Acesso em: 25 out. 2023.

INSTITUTO FEDERAL CATARINENSE (IFC). **Nossos Campi**. Disponível em: <<https://ifc.edu.br/>>. Acesso em: 25 out. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Anuário Estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro, 1908.

_____. **Esvoço preliminar de divisão do Brasil em espaços polarizados**. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

_____. **Divisão do Brasil em microrregiões homogêneas 1968**. Rio de Janeiro, 1970.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: Bblioteca do IBGE, 1972.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

_____. **Regiões de Influência das Cidades. Base de referência de distâncias rodoviárias, hidroviárias e aéreas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

_____. **Divisão urbano-regional do Brasil**. Coordenação de Geografia. – 2. ed. – Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: redes urbanas regionais – Sul. 1 reimpr., v.6. Brasília, 2000.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social**: a Guerra Sertaneja do Contestado, 1912-1916. 3. ed. – São Paulo: Ática, 1981.

KLEIN, Roberto M. O aspecto dinâmico do pinheiro brasileiro. **Sellowia**, Anais Botânico do Herbário Barbosa Rodrigues, n. 12, ano 12, p. 17-44, 15 maio. 1960.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960**. 1975. 141 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1975.

LAGO, Paulo F. **Gente da terra catarinense - desenvolvimento e educação ambiental**. Florianópolis: UFSC/FCC/Lunardelli/UDESC, 1988.

LAGO, Paulo Fernando. **Santa Catarina a terra o homem e a economia**. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1965.

_____. **Santa Catarina: dimensões e perspectivas**. Florianópolis: Ed. UFSC, 1978.

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. – 1. ed., 3. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

MACHADO, Thiago Adriano. *Da formação social em Marx à formação socioespacial em Milton Santos: uma categoria geográfica para interpretar o Brasil?* **GEOgraphia**, Ano. 18, Nº38, p. 71-98, 2016

MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz. Colonização. *In: Atlas Nacional do Brasil*. IBGE. CNG. Rio de Janeiro, 1966.

MAMIGONIAN, Armen. Vida regional em Santa Catarina. **Revista Orientação**, n. 2, p. 35-39, 1969.

_____. Gênese Atuais da Geografia. **Geosul**, v.14, n.28, p. 171-178, jul./dez. 1999.

_____. Teorias sobre a Industrialização Brasileira. **Cadernos Geográficos**. n. 2. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, mai. 2000.

MATOS, R; BRAGA, F. Urbanização no Brasil contemporâneo, população e a rede de localidades centrais em evolução. *In: ENCONTRO NACIONAL*, 11., Salvador. **Anais [...]**. Salvador: ANPUR, 2005.

MARCHESAN, Jairo. **A questão ambiental na produção agrícola: um estudo sócio-histórico-cultural no município de Concórdia (SC)**. – Ijuí: Ed. Unijuí, 2003.

MARCON, Maria Teresinha de Resenes. **A Trajetória dos Processos de Regionalização em Santa Catarina: Escalas Geográficas e Atores Sociais**. 2009. 422 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

MARQUES, Valesca Manezes. **As Associações de Municípios e a Regionalização do Estado de Santa Catarina**. 2003. 185 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.

MARSANGO, Davi. Entrevista realizada com Davi Marsango. Ponte Serrada, Santa Catarina, em 15 de novembro de 1996. Acervo do Centro de Memória do Oeste de Santa Catarina (CEOM), Chapecó, 1996.

MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo: LECH, 1981.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Expressão popular, 2008.

MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858. Esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, 2011.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MATTEI, Lauro. **Panorama do Desenvolvimento Socioeconômico Catarinense**. Textos para discussão. Florianópolis, 2017.

MEIRINHO, Bruno Cesar Deschamps. Contestado, a modernização incompleta. In: FRAGA, Nilson Cesar. (Org.) **Contestado em Guerra**: 100 anos do massacre insepulto do Brasil – 1912-2019. Florianópolis: Insular. 2012. p. 27-44.

MIOTO, Beatriz Tamaso. **Integração Econômica e Rede Urbana em Santa Catarina**: transformações no período da desconcentração produtiva regional (1970-2005). 2011. 153 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. Geomorfologia. In: DUARTE, Aluizio Capdeville. **Grande Região Sul**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1968. v. IV Tomo I, p. 9-73.

MORAES, Cristina de. **Uma velha moldura habitada por silêncios, um fundo territorial e seis verbos para integrar**: a formação territorial do Oeste catarinense (1880/1940). 2018. 368 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2018.

NASCIMENTO, Ederson, et al. **Atlas socioespacial do Oeste de Santa Catarina**. Curitiba: CRV, 2021.

PELUSO JR, Victor Antônio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: FFC/EDUFSC, 1991.

PELUSO JR, Victor Antônio. Aspectos da População e da Imigração no Estado de Santa Catarina. In: **Fundamentos da Cultura Catarinense**. Florianópolis: SEC/UDESC, 1970.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral; VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus. Gênese da formação econômica e social. In: Santa Catarina. Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável. Atlas Geográfico de Santa Catarina: **população** – fascículo 3. 2. ed. Diretoria de Desenvolvimento Urbano; Isa de Oliveira Roha (Org.) – Florianópolis: Ed. da UDESC, 2019.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina: gênese e transformações recentes. **Geosul**, Florianópolis, v. 18 n. 35, p. 99-129, jan./jun. 2003.

PERTILE, NOELI. **A formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina: o processo de produção de carnes no Oeste catarinense**. 2008. 322 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Florianópolis, 2008.

PIAZZA, Walter Fernando. **Santa Catarina – História**. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

_____, Walter Fernando. **A Colonização de Santa Catarina**. Porto Alegre: Editora Pallotti, 1982.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. **A Estrutura Espacial da Microrregião Colonial do Rio do Peixe**. 1984. 143 f. Tese (Doutorado em Engenharia da Produção) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1984.

PIRES, Mônica de Moura; *et al.* **Economia urbana e regional: território, cidade e desenvolvimento**. Ilhéus: Editus, 2018.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. 3. ed. – São Paulo: Ática, 1981.

Messianismo e conflito social: a Guerra Sertaneja do Contestado.

QUEIROZ, Alexandre Muniz de. **Álbum Comemorativo do Cinquentenário do Município de Joaçaba**. Joaçaba, 1967.

RANGEL, Ignácio. **Dualidade Básica da Economia Brasileira**. Rio de Janeiro: Textos Brasileiros de Economia, 1957.

_____. Intermediação financeira e crise. **Revista Ensaios**. Porto Alegre, p. 57-64, 1985.

_____. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1986.

REGO, José Márcio. Precursores da teoria da dependência. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **O pensamento de Ignácio Rangel**. Florianópolis: PPGG/UFSC, 1997. p. 49-58.

RENK, Arlene. **A luta da erva: um ofício étnico da nação brasileira no oeste catarinense**. 2. ed. ver. – Chapecó: Argos, 2006.

RIBEIRO, M. R. A. Abordagens analíticas das redes geográficas. **Boletim Goiano de Geografia**, n. 20, v. 1-2, p. 77-105, jan./dez. 2000.

RIZZI, Aldair T. **Mudanças tecnológicas e reestruturação da indústria alimentar: o caso da indústria de frangos no Brasil**. Tese de doutorando, Campinas. 1993.

ROCHA, Isa de Oliveira. **O Dinamismo Industrial e Exportador de Santa Catarina**. 2004. 416 f. Tese (Doutorando em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

ROMARIZ, Dora de Amarante. Vegetação. *In*: DUARTE, Aluizio Capdeville. **Grande Região Sul**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora IBGE, 1968. v. IV Tomo I, p. 167-187.

SAINT-HILLAIRE, Auguste. **Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina**. Belo Horizonte: Itatiaia/ São Paulo: Ed. da USP, 1978.

SALLES, Colombo Machado. Integração Micro e Macrorregional. *In*: **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico, 2000.

SANTA CATARINA. **Mensagem do governador apresentada ao Congresso Representativo/Assembleia Legislativa**. Florianópolis: Livraria Moderna, 1916.

SANTOS, M. **Geography, Marxism and Underdevelopment**. *Antipode*, vol. VI, n. 3, 1974.

_____. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n.54, p.81-100, jun. 1977.

_____. **Espaço e sociedade (ensaios)**. Petrópolis: ed. Vozes, 1982a.

_____. **Sociedade e espaço**: a formação social como teoria e como método *In*: SANTOS, M. Espaço e sociedade. Petrópolis: Vozes, 1982b.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Metamorfose do Espaço Habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. – 6. ed. – São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

_____. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **O Espaço Dividido**: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. – 2. ed., 1. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Por uma Geografia Nova**: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. – 6. ed., 2. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Da totalidade ao Lugar**. – 1. ed., 3. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____. **Espaço e Método**. – 5. ed., 3. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Nobel, 1996.

SCOTT, A. J. **CityRegions: economic motors and political actors on the global stage**. Los Angeles: UCLA Department of Public Policy and Department of Geography. 2005.

SECRETARIA DE ESTADO DA EDUCAÇÃO. **Portal da Educação Institucional**. Disponível em: <<http://serieweb.sed.sc.gov.br/cadueportal.aspx>>. Acesso em: 18 out. 2023.

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO. **Censo da Educação Básica Santa Catarina**. Disponível em: <<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaNGJlZTIIYjUtN2RIOS00ODQ2LWYyMTEzNjVjNzEwZW50LWZlZC16ImExN2QwM2ZjLTJlYWMtNGI2OC1iZDY4LWUzOTYzYTJlYzRlNiJ9&pageName=ReportSectionc1d504e795a617710910>>. Acesso em: 30 set. 2023.

SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Valor adicionado bruto por município**. 2010. Disponível em: http://www.sef.sc.gov.br/servicos/servico/92/Valor_adicionado_por_município_e_atividade. Acesso em: 10 set. 2023.

SEYFERTH, Giralda. Colonização, imigração e a questão racial no Brasil. **Revista USP**, São Paulo, n.53, p. 117-149, 2002.

SIEBERT, Claudia. **Estrutura e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: Editora FURB, 1996.

SILVA, ETIENNE. LUIZ. **Desenvolvimento econômico periférico e formação da rede urbana de Santa Catarina**. 1978. 155f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Porto Alegre, 1978.

SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da *et al.* Policentrismo, Áreas Urbanas Funcionais (FUAs) e Dinâmica Territorial: Um estado exploratório desde a região do Vale do Rio Parto –RS Brasil. **Redes**, Santa Cruz do Sul, v.22, n. 1, p. 184-217, jan-abr, 2017.

SILVA, Fernando João. Evolução da Divisão Político-Administrativa. *In*: ROCHA, Isa de Oliveira (org.). **Atlas geográfico de Santa Catarina: estado e território**. – 2. ed. – Florianópolis: Ed. da UDESC, 2016.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. 454f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, UNESP, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte e Logística em Santa Catarina: tipologia e topologia dos principais espaços de circulação e desenvolvimento. *In*: SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, Transporte e Logística no Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 2016. p. 19-67.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. – 6. ed., - São Paulo: Editora Brasiliense, 1979.

SOUZA, Marcelo Lopez de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 11. Ed., - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. Infraestrutura de Transporte e Comércio Exterior de Santa Catarina: evolução e fluidez territorial. *In*: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transporte e logística no Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 2016. p. 245-274.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP., 2008.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no contestado**. – 2. ed. – Florianópolis: Lunardelli, 1983.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). **Polos Regionais**. Disponível em: <<https://unasus.ufsc.br/saudedafamilia/polos-regionais/>>. Acesso em: 10 out. 2023.

UNIÃO DOS VERIADORES DE SANTA CATARINA (UVESC). **Associações Regionais**. Disponível em: <https://uvesc.org.br/associacoes_municipais/>. Acesso em: 10 out. 2023.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do contestado: 1906-1916**. 301 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS. Porto Alegre, 2009.

VALENTINI, Delmir José. Aspectos históricos e socioculturais da Bacia do Rio do Peixe (1906-1916). *In*: TREVISOL, Joviles Vítório; SCHEIBE, Luiz Fernando (org). **Bacia Hidrográfica do Rio do Peixe: natureza e sociedade**. Joaçaba: Unoesc, 2011. p. 129-163.

VALENTINI, D. J.; RODRIGUES, Rogério R. (Org.). **Contestado: fronteiras, colonização e conflitos (1912-2014)**. 1. ed. Porto Alegre RS / Chapecó SC: Letra e Vida / UFFS, v. 500. 392p, 2015.

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus. Notas sobre a Gênese da Formação Sócioespacial do Planalto Catarinense. *In*: XII Encontro Nacional de Geógrafo (ENG). 2002, João Pessoa. **Anais [...]**. João Pessoa: UFPB, 2002. P. 1-12.

VIEIRA, Maria Graciana E. de Deus; PEREIRA, Raquel M. Fontes do A. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil: O caso do Brasil subtropical. *In*: **Revista Geografia Econômica**. Florianópolis:UFSC, n. 2, jan. 2009.

VON DENTZ, Eduardo. **A dinâmica geoeconômica da mesorregião Oeste catarinense**: dos agronegócios à complexidade econômica regional. 484 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Florianópolis, 2022.

VON DENTZ, Eduardo; ESPÍNDOLA, Carlos José. **Configurações da estrutura produtiva do município de Concórdia (SC) pós anos 2000**. *In*: XVI Encontro de Economia Catarinense – Blumenau-SC, 2023.

WAIBEL, Leo. **Capítulos de Geografia Tropical e do Brasil**. - 2. ed. coment. – Rio de Janeiro: IBGE, 1979.

WELTER, Tânia. **O profeta São João Maria continua encantando no meio do povo**: Um estudo sobre os discursos contemporâneos a respeito de João Maria em Santa Catarina. 2007. 338 p. Tese (tese de doutorado), Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

WERLANG, Alceu Antônio. **Disputas e ocupação do espaço no oeste catarinense**. Chapecó: Argos, 2006.

ZATTA, Angela. **Videira**: uma trajetória em construção. Videira: Editora Êxito e Comunicação, 2021.