

LEONARDO BEZ

**INSERÇÃO ECONÔMICA DAS CIDADES DO ALTO VALE DO RIO DO
PEIXE NA REDE URBANA DE SANTA CATARINA**

Florianópolis

2008

**Universidade Federal de Santa Catarina
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Geografia**

Leonardo Bez

**Inserção Econômica das Cidades do Alto Vale do Rio do Peixe na Rede Urbana
de Santa Catarina**

Orientador: Prof. Dr. José Messias Bastos

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional e Urbano

Florianópolis/SC, junho de 2008

Inserção Econômica das Cidades do Alto Vale do Rio do Peixe na Rede Urbana de Santa Catarina

Leonardo Bez

Coordenador: Prof. Dr. Carlos José Espíndola

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração Desenvolvimento Regional e Urbano, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.

Presidente: _____
Prof. Dr. José Messias Bastos (UFSC)

Membro: _____
Prof. Dr. Armen Mamigonian (UFSC)

Membro: _____
Prof. Dr. Marcos Aurélio da Silva (UFSC)

Membro: _____
Prof. Dr. Fábio Napoleão (UDESC)

Florianópolis, 10 de junho de 2008

Dedico este trabalho à minha esposa
Patricia e aos meus filhos João e Pedro.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pelo apoio e acompanhamento prestados ao longo de minha caminhada, principalmente, nos estudos.

Felizmente, uma boa caminhada não é feita sozinha. Agradeço, portanto, a minha esposa, Patricia Bez, minha companheira, por esse esforço gigantesco em acompanhar minhas oscilações de humor ao longo desses anos; além disso, pelo carinho, amor e atenção dedicados.

Por fim, devo mencionar meu amigo e orientador, Prof. José Messias Bastos: obrigado pela oportunidade de trabalhar com você.

A todos aqueles que embora não citados contribuíram na execução deste trabalho (direta ou indiretamente), meu muito obrigado.

RESUMO

A presente dissertação tem por objetivo compreender a inserção econômica das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe, especificamente das cidades de Videira, Iomerê, Rio das Antas e Pinheiro Preto, na rede urbana de Santa Catarina. Metodologicamente, propõe uma alternativa aos modelos baseados na Teoria das Localidades Centrais e modelos gravitacionais de investigação, apoiando-se na interpretação da origem e do desenvolvimento articulado das cidades mencionadas dentro da formação sócio-espacial baseada na pequena produção mercantil. Nesse sentido, a identificação de características particulares quanto ao comportamento do setor terciário nas regiões economicamente vinculadas à exploração agropecuária, direcionou a pesquisa à investigação dos fluxos econômicos derivados dos complexos industriais regionais (dentro das relações de produção, circulação, distribuição e consumo), em duas grandes divisões, complexo regional agroindustrial e complexo madeireiro. Os resultados obtidos indicam a necessidade de revisão das definições de centro sub-regional limitado a rede urbana de Santa Catarina aplicadas às cidades de Videira e Caçador, tendo em vista, quanto à primeira, a ampla área de articulação produtiva exercida pelo complexo agroindustrial dentro da região Centro-Sul (Goiás, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), e, pela segunda, na forte articulação regional aos mercados internacionais (América do Norte e Europa).

PALAVRAS-CHAVE

Rede Urbana; Complexo Industrial Regional; Formação Sócio-Espacial.

ABSTRACT

This dissertation aims to understand the economic integration of the towns of Alto Vale do Rio do Peixe, specifically the cities of Videira, Iomerê, Rio das Antas and Pinheiro Preto, in the urban network of Santa Catarina. Methodologically, proposes an alternative to models based on the Theory of Central Places and gravitational models of research, based on interpretation of the origin and development of cities articles mentioned within the socio-spatial formation based small production market. Accordingly, the identification of particular characteristics on the behavior of the tertiary sector in regions linked to the agricultural operation, directed the research to research the economic flows derived from the regional industrial complex (in the relations of production, circulation, distribution and consumption) in two major divisions, and complex regional agroindustrial complex timber. The results indicate the need to revise the definitions of sub-regional center limited to the urban network of Santa Catarina applied Videira and the towns of Hunter, in order, as the first, the broad area of joint production exerted by agroindustrial complex in the Center-South region (Goiás, Paraná, Santa Catarina and Rio Grande do Sul), and the second, the strong link to regional markets (North America and Europe).

KEYWORDS

Urban Network; Regional Industrial Complex; Socio-Spatial Formation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráficos e Figuras:

Gráfico 1 - Principais produtos exportados por Santa Catarina - 1854-1886.....	81
Figura 1 - Panorâmica da Vila de Perdizes, ao fundo, e Vitória, a montante, em 1938.	89
Fluxograma 1 - Estrutura do processo produtivo de beneficiamento de suínos e aves	112
Figura 2 - Formas de ocupação do território urbano na cidade de Videira.....	126
Figura 3 – Panorâmica de Videira, 1996.	128
Figura 4 - Expansão de empreendimentos nos limites do perímetro urbano e na hirterlândia municipal - Videira.....	130
Figura 5 - Equipamentos - Serraria Mariani	132
Figura 6 - Equipamento - Ind. Mad. Iomerê	132
Figura 7 - Aspectos da estrutura intra-urbana de Iomerê	134
Figura 8 - Estrutura intra-urbana e localização industrial - Rio das Antas.....	136

Mapas:

ANEXO I - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA REGIÃO DE ESTUDO	50
ANEXO II - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1940-50)	98
ANEXO III - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1960-70) - 1 .	115
ANEXO IV - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1960-70) - 2.	116
ANEXO V - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - RIO DAS ANTAS (2000) - 1	138
ANEXO VI - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - RIO DAS ANTAS (2000) - 2	139
ANEXO VII - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - PINHEIRO PRETO (2000)	142

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabelas:

Tabela 1 - População Urbana e Pessoal Ocupado por Setores - Alto Vale do Rio do Peixe - 1970	103
Tabela 2 - Estrutura produtiva industrial, por gêneros - Alto Vale do Rio do Peixe - 1970	104
Tabela 3 - Insumos - Volume de Compras e Origem - Ind. Mad. Iomerê e Vimasa	108
Tabela 4 - Equipamento - Idade Média e Origem - Ind. Mad. Iomerê e Vimasa	109
Tabela 5 - Crescimento da População Urbana - 1991 - 2000	119
Tabela 6 - População Urbana Relativa em 1996 - 2000	120
Tabela 7 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1985	121
Tabela 8 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1991	123
Tabela 9 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1996	123
Tabela 10 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 2000	124
Tabela 11 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 2005	125

Quadros:

Quadro 1 – Periodização da produção geográfica brasileira segundo o tema redes, hierarquias e hinterlândias proposto por Corrêa (1989)	21
Quadro 2 – Periodização preliminar do desenvolvimento dos complexos madeireiro e agroindustrial no Alto Vale do Rio do Peixe (SC)	80

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I – REFLEXÕES SOBRE A NOÇÃO DE REDE URBANA NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL.....	20
1.1. Introdução	20
1.2. Uma discussão sobre a periodização da produção geográfica brasileira acerca do tema rede urbana	20
1.3. Sobre as noções de rede e função urbana	26
1.3.1. Sobre a “metáfora biológica” e a estruturação dos trabalhos sobre o fenômeno urbano na Escola Francesa de Geografia.....	29
1.3.2. A Geografia Urbana na Escola Francesa: a cidade como organismo único	30
1.3.3. O método hipotético-dedutivo na Escola Anglo-Saxônica e a noção de rede urbana como referencial teórico-metodológico	33
1.4. Demarcando os principais estudos sobre a rede urbana de Santa Catarina	34
1.5. Mudança de paradigma e o sentido dos estudos sobre rede urbana.....	37
1.6. Em busca de novas possibilidades de investigação: a formação sócio-espacial como referencial teórico no estudo da rede urbana	40
1.7. Investigação dos complexos industriais como referencial metodológico no estudo da rede urbana	42
CAPÍTULO II – GÊNESE DAS CIDADES DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE E FORMAÇÃO DA REDE URBANA DE SANTA CATARINA: ELEMENTOS PARA DISCUSSÃO	51
2.1. Introdução	51
2.2. Primórdios da ocupação do território catarinense: dos embriões das primeiras vilas catarinenses aos princípios do tropeirismo	51
2.3. O ciclo da mineração e seus reflexos sobre a organização da atividade tropeira na Região Sul: expansão do Planalto Serrano Catarinense	60
2.4 - O processo de ocupação do meio-oeste catarinense.....	64

CAPÍTULO III - INSERÇÃO ECONÔMICA DAS CIDADES DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE NA REDE URBANA DE SANTA CATARINA	79
3.1. Introdução	79
3.2. Panorama da rede urbana do Alto Vale do Rio do Peixe no início do século XX: formação e integração dos complexos industriais regionais	80
a) Videira:	86
b) Iomerê:	90
c) Rio das Antas	92
d) Pinheiro Preto.....	94
e) Análise Regional (décadas de 1940 e 1950)	95
3.3. Expansão dos complexos industriais regionais e integração à rede urbana (1950-1970).....	99
a) Análise Regional (décadas de 1960 e 1970)	113
3.4. Diversificação Produtiva e Reestruturação da rede urbana regional (1980-2000)	117
a) Videira:	125
b) Iomerê	130
c) Rio das Antas	135
d) Pinheiro Preto.....	140
CONSIDERAÇÕES FINAIS	143
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	147

INTRODUÇÃO

Atualmente as cidades do Alto Vale do Rio do Peixe (SC) são marcadas pelo crescimento urbano descontínuo. Embora possuindo uma mesma raiz histórica em suas gêneses, a formação de complexos industriais regionais distintos, a partir dos quais se desencadeiam variados fluxos de mão-de-obra, produtos, capital e informações, têm estruturado relações econômicas que promovem a inserção desigual das cidades em foco no contexto da rede urbana catarinense. De tal inserção diferenciada, derivam formas de reprodução do espaço urbano estreitamente relacionadas ao movimento dos complexos industriais sobre a vida de relações regionais. Enquanto algumas cidades, como por exemplo, Videira e Caçador, constituem focos de convergência desses fluxos, cujos reflexos imediatos são notados na expansão horizontal e vertical urbana, na expansão dos bairros proletários nas periferias urbanas, no crescimento das atividades comerciais e de serviços nas áreas centrais, derivados do encadeamento de outros setores industriais sob a diretriz das cadeias produtivas agroindustrial e madeireira, por outro lado, cidades como Iomerê e Monte Carlo passam por um verdadeiro processo de “congelamento” urbano. O que explica essa dinâmica?

Nas cidades pólo, a forte concentração de mão-de-obra no interior da cidade e sua influência sobre a atração da população dos municípios adjacentes conferem as mesmas, sobre a ótica desse fluxo particular, importante papel na rede urbana regional e nacional. No entanto, a reestruturação pós-1990 da cadeia produtiva agroindustrial, e a crise do setor madeireiro, estimuladas pela abertura comercial, e acirramento da competitividade nos mercados nacional e internacional, esgotamento de reservas (caso madeireiro), entre outros fatores, conduziram modificações importantes tanto na natureza das relações de fluxo de mão-de-obra, quanto de capital, bens, serviços e informações. A venda do controle acionário da empresa Perdigão S/A, por exemplo, contando ainda com o deslocamento da administração da empresa para Itajaí (SC), junto ao porto, e a conversão de Videira em Centro de Distribuição dentro da cadeia logística, entre outras medidas, não apenas têm contribuído para o reposicionamento dessa cidade, em particular, dentro da rede urbana regional, bem como produzido importantes modificações em seu espaço urbano, com a proliferação de loteamentos irregulares e impactos ambientais de

toda ordem. Em Caçador, a crise madeireira vinculada, em parte, ao esgotamento das reservas florestais tem favorecido processos simultâneos de verticalização da produção (do reflorestamento à distribuição de produtos beneficiados), e do deslocamento de capital para as indústrias dinâmicas do setor de papel, papelão, celulose e pasta mecânica, ambos com reflexos diferenciados sobre atração e aproveitamento de mão-de-obra¹. Quais os reflexos diretos desses rearranjos produtivos sobre o desenvolvimento urbano regional? São algumas das questões avaliadas nesta pesquisa.

Partindo dos referenciais teóricos que privilegiaram a investigação sobre o tema da rede urbana, em Santa Catarina, a presente pesquisa visa lançar luzes sobre o problema do desenvolvimento urbano regional por meio de uma proposta que procura compreender a gênese e dinâmica da inserção das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe na rede urbana catarinense a partir das formações sócio-espaciais da região Sul do Brasil, já verificadas anteriormente². Para tanto, afasta-se dos modelos gravitacionais e estatísticos³ tradicionalmente empregados na investigação da rede urbana, utilizando diretamente, como recurso metodológico, a análise dos fluxos econômicos derivados dos complexos industriais regionais (dentro das relações de produção, circulação, distribuição e consumo), enquanto agentes modeladores das relações interurbanas (diretas ou indiretas), sendo assim tomado como fator chave na compreensão do desenvolvimento urbano e regional.

Se, por um lado, objetiva-se aqui, de modo geral, compreender as formas de inserção econômica das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe (SC) na rede urbana de Santa Catarina, a partir das relações estabelecidas dentro e fora dos complexos industriais regionais, historicamente construídas na formação sócio-espacial da pequena propriedade mercantil, por outro lado, pelos limites impostos (tempo e recursos), certas demarcações tiveram de ser efetuadas. A primeira demarcação diz respeito à região estudada. Nesse sentido, a denominação regional "Alto Vale do Rio do Peixe" não corresponde aqui, nem à regionalização da AMARP (Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe), tampouco ao da Microrregião de Joaçaba,

¹ Os processos citados foram desencadeados, na região, desde a década o final da década de 40, e ampliados ao final da década de 70, e novamente, ao final da década de 90. Sobre o assunto, consultar, entre outros, SED (1974), EDUARDO (1974) e GOULARTI FILHO (2002).

² Ver BERNARDES (1962).

³ Quanto à crítica aos modelos matemáticos hipotéticos e o emprego de recursos estatísticos em estudos geográficos, sem se considerar o contexto em que tais dados se inserem e como se inserem, entre os inúmeros trabalhos, ver, quanto à interpretação da pobreza urbana, SANTOS (1979), quanto à interpretação de problemas econômicos (FURTADO, 1965).

ou ainda, ao da Microrregião Polarizada do Alto Vale do Rio do Peixe. Em uma regionalização particular, procurou-se compreender aqui, para cada período histórico-econômico, os conjuntos articulados de cidades em torno da elaboração dos complexos madeireiro e agroindustrial, dentro dos eixos Caçador-Videira e Fraiburgo-Joaçaba. Por outro lado, a segunda demarcação refere-se a uma maior atenção direcionada para as dinâmicas econômicas urbanas das cidades de Videira, Rio das Antas, Iomerê e Pinheiro Preto. Justificam-se as demarcações acima pelo próprio enfoque do trabalho, mais preocupado com a dinâmica relacional interurbana do que propriamente com uma regionalização mais rigorosa⁴.

E, nesse sentido, de modo específico, objetiva-se aqui:

- Analisar a origem e o crescimento urbano das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe (SC) no contexto das formações sócio-espaciais regionais.
- Investigar a origem, desenvolvimento e influência dos complexos industriais regionais sobre a estruturação das relações econômicas travadas ao nível interurbano, procurando demarcar os fluxos produtivos associados e significativos à compreensão dos processos de formação de uma rede urbana regional articulada a outras escalas.
- Determinar as relações econômicas que caracterizam os fluxos de produtos/serviços, mão-de-obra, capital e informação entre as cidades do Alto Vale do Rio do Peixe (SC) aos níveis regional e estadual, considerando as causas dos processos polarização, hierarquização e de gênese e estruturação da rede urbana.
- Mapear os fluxos investigados em perfis históricos que retratem as transformações econômico-produtivas regionais, traduzidas nas relações interurbanas.

Partindo dos objetivos acima, faz-se necessário demarcar, entre os vários significados atribuídos à noção de rede urbana, aquele que se pretende empregar

⁴ Isso, por outro lado, não quer afirmar uma regionalização relapsa. As transformações nas relações de produção, sentidas na formação sócio-espacial regional, ao longo de seu desenvolvimento, conferiram dinâmicas diferenciadas aos fixos geografizados. As mudanças nos ciclos econômicos juglarianos, ao mesmo tempo em que favoreceram o fortalecimento de relações entre determinadas cidades, diminuiu a participação de outras, e nesse sentido, "a região se definiria, assim, como o resultado das possibilidades ligadas a uma certa presença, nela, de capitais fixos exercendo determinado papel ou determinadas funções técnicas e das condições do seu funcionamento econômico, dadas pela rede de relações acima indicadas" (SANTOS, 1997, p.67). Ver SANTOS (1997, p.65-70)

no presente trabalho, além de apontar as possibilidades e limites teórico-metodológicos da mesma.

O primeiro referencial teórico definidor da noção de rede urbana é o da Teoria das Localidades Centrais, elaborado por Christaller, em 1933. Nessa obra, a rede urbana é entendida como produto da interrelação entre as cidades e campo, que em condições geográficas ideais quanto ao sítio, resultaria em um modelo espacial de distribuição urbana baseado no arranjo locacional centralizado dos centros de fornecimento de serviços e de comércio, contendo ao seu redor cidades hierarquicamente menores, numa estrutura semelhante aos favos de uma colméia.

Num contexto filosófico positivista, os estudos sobre a rede urbana foram rapidamente difundidos nos continentes europeu e americano, já no período entre guerras mundiais, sendo amplamente empregados, dentro de uma linha pragmática, ao planejamento urbano e regional.

Entre a primeira formulação de um conceito para rede urbana, com Christaller (1933) e, talvez a proposição mais aceita para o mesmo tema, como aquela enunciada por Roberto Lobato Corrêa (1989), no âmbito da produção geográfica brasileira, e adotadas nesse trabalho⁵, transcorreram pelo menos sete décadas. Nesse longo percurso, os estudos sobre rede urbana foram tema de variados debates e críticas, no entanto, com uma sensível diminuição a partir da década de 90, como reação aos estudos de caráter pragmático e não crítico.

Considera-se que o aspecto mais marcante dessa trajetória traduz-se na passagem da concepção de rede como “realidade concreta” (perspectiva que denominaremos de “metáfora biológica”) para rede como expressão de um “modus operandi” de um dado sistema econômico. Nesse sentido, a rede deixou, ao longo da história do pensamento geográfico, de ser considerada “objeto” para ser tratada como “método” de investigação ou ainda “representação” do espaço geográfico, e, dentro de uma mudança de paradigma operado pela superação do positivismo hipotético-dedutivo pelo materialismo histórico-dialético, a rede urbana torna-se expressão do modo de produção dominante, capaz de revelar a divisão territorial do trabalho e seus desdobramentos na organização do espaço geográfico.

⁵ Embora sejam aceitas as condições mínimas para existência da rede urbana, conforme aponta Corrêa, nossa proposta de trabalho é desenvolvida sobre a idéia de que uma rede urbana só pode ser compreendida e investigada dentro do movimento da formação sócio-espacial de que faz parte, e do movimento econômico global. Esse fato foi observado por Corrêa somente mais tarde, e ainda é pouco desenvolvido (CORRÊA, 2006, p.275-290).

Para Corrêa (1989, p.14), a rede urbana existe quando no mínimo três requisitos são satisfeitos: 1) economia de mercado que pressupõe divisão territorial do trabalho; 2) fixos, que concentram as atividades econômicas terciárias, funcionando como intermediários dos fluxos econômicos, políticos e ideológicos (geograficamente concentrados nas cidades), e; 3) articulação entre cidades. No entanto, deve-se considerar para além desse quadro descritivo, outras questões fundamentais:

1ª - Como e de que modo tais fluxos (econômicos, políticos e ideológicos) operam na articulação dos fixos (cidades), partindo de sua construção histórica, das relações concretas e geograficamente específicas de produção, que governaram seu surgimento e desenvolvimento, e que conferiram (e conferem) sentido interpretativo aos mesmos?

2ª - Dentro de uma região governada por relações econômicas fundamentalmente ligadas a produção agrícola, qual o papel das cidades como centros articuladores?⁶

As questões acima formuladas tornam imperativa uma profunda reflexão sobre as possibilidades de interpretação de rede urbana, para além das preocupações quanto as manifestações do "epifenômeno", ou seja, das externalidades da lógica das relações econômico-produtivas que, de fato, governam o fenômeno. Lembre-se aqui dos estudos sobre redes urbanas, mais interessados em compreender a centralidade das cidades por meio do alcance das linhas de ônibus, distribuição de telefones, simples concentração de atividades terciárias, etc., sem qualquer tipo de reflexão sobre a lógica regional que precede tais atributos.

Diante desse quadro de transição entre os significados e empregos da noção de rede urbana, as principais críticas estiveram voltadas, ora para seu caráter teórico (objeto x método, pressuposto de não-contradição da realidade), ora para seu sentido prático (políticas desenvolvimentistas). Tais críticas podem ser estendidas à produção geográfica centrada na investigação da rede urbana catarinense.

⁶ Acerca desse tema, deve-se observar a reflexão empreendida por Milton Santos, ao questionar a organização espacial das cidades a partir da condição regional (determinada aqui pela configuração espacial das relações econômicas de produção - urbanas e agrícolas) em que as mesmas estão inseridas. Nesse sentido, em regiões agrícolas poder-se-ia falar em uma urbanização vinculada à produção agrícola. Embora seja uma reflexão importante, pode-se ir mais longe, ao afirmar que para cada formação sócio-espacial há uma combinação de relações de produção específicas que respondem por um (também específico) processo de urbanização e de organização da rede urbana. Ver SANTOS (2005), CORRÊA (2006), MAMIGONIAN (1988).

Entre os trabalhos mais expressivos sobre a rede urbana de Santa Catarina podem ser relacionados os de Lago (1965), Magnanini (1971), Peluso Júnior (1974), Etienne Luiz da Silva (1978) e IPEA (2002). Além deles, a revisão de Siebert (1996) sobre as funções urbanas das cidades do Vale do Itajaí, e Pompílio (1987), preocupada com a hierarquia urbana de Santa Catarina a partir da investigação das redes de transportes intermunicipais.

De modo geral, os trabalhos citados trazem em sua base as idéias formuladas no quadro da Teoria das Localidades Centrais, no entanto, empreendendo avanços do ponto de vista dos recursos metodológicos, e, em outros, inclusive, trazendo aportes conceituais fundamentais na definição da rede urbana. Nesse último sentido, os estudos de Magnanini (1971) e Peluso (1974) voltaram-se para a classificação funcional urbanas, trazendo a tona o importante conceito básico/não-básico, dentro da Economia Urbana, no cerne da Teoria da Base Econômica. O principal avanço conceitual desses trabalhos é considerar a cidade, em suas relações econômicas com a região, discernindo entre a produção e circulação econômicas que atendem as necessidades da população citadina local (não-básica) e àquela que serve às trocas entre cidades, captando recursos exteriores (básica) (ALEXANDER, 1954). Sendo assim, não bastaria a compreensão da estrutura empresarial dentro dos setores econômicos e sua composição em termos de mão-de-obra, mas o quanto essas mesmas forças se relacionariam com a região. Por seu turno, o trabalho de Etienne Luiz Silva (1978), responde pelo esforço de interpretação da constituição e desenvolvimento da rede urbana catarinense em sua participação nacional, tendo ao centro da discussão a Teoria da Dependência. Por outro lado, avanços semelhantes não podem ser identificados em Maria José Pompílio (1987), cujo mérito reside mais no caráter exploratório da pesquisa, do que propriamente na explicação, o mesmo podendo ser dito do trabalho de Siebert. Por fim, os estudos empreendidos pelo IPEA (2002), apresentam uma singularidade: do ponto de vista da teorização do processo de urbanização brasileira, nota-se importante síntese ao nível nacional, no entanto, metodologicamente, as técnicas estatísticas empregadas estão dissociadas dos fundamentos teóricos que lhes conferem os próprios princípios, resultando em um trabalho que comparado aos anteriores representa um retrocesso.

Diante das lacunas interpretativas deixadas ao longo da produção geográfica sobre a rede urbana catarinense, deriva a necessidade de se repensar a rede urbana do ponto de vista teórico-metodológico. Nesse sentido, o que se propõe aqui

é a abordagem das relações econômicas que caracterizam fluxos particulares entre as cidades, tendo por base a investigação de como as mesmas são historicamente construídas (Formação Sócio-Espacial) e de como foram e estão estruturadas (Complexos Industriais). Se, por um lado, a formação sócio-espacial, enquanto categoria de análise, permite a compreensão da “sociedade concreta”, espacialmente localizada, em contraposição à noção de sociedade geral, por outro lado, a opção pelo estudo das relações econômicas derivadas do complexo industrial serve aqui como recurso metodológico, na identificação e investigação dos fluxos produtivos que sustentam as relações interurbanas.

Enfim, diante do esforço aqui empreendido na busca de novas soluções interpretativas ao estudo da rede urbana catarinense, deve-se considerar que a inexistência de estudos predecessores que partem da perspectiva exposta, impõe aqui uma difícil tarefa de metodologia de pesquisa. Nesse sentido, a fim de alcançar os objetivos firmados, partiu-se da investigação da origem dos núcleos urbanos regionais, dentro das transformações conjunturais e estruturais sócio-espaciais brasileiras, e, nesse contexto, da compreensão das relações sócio-econômicas regionais que prescindiram a formação das cidades. Na vida de relações regionais mapeadas, a atenção da pesquisa esteve voltada para a configuração espacial dos complexos industriais regionais (madeira e agroindústria), extraindo desse referencial os possíveis encadeamentos industriais a montante e a jusante da cadeia produtiva principal. Logicamente, dada a preocupação particular com as interfaces intersetoriais e das relações interurbanas estabelecidas, não se perseguiu aqui a compreensão exaustiva dos processos produtivos, inovações, aporte tecnológico e estruturas administrativas dentro dos complexos industriais, mas sim daquelas relações que direta ou indiretamente exerceram ou exercem funções relevantes na configuração daquelas primeiras relações. Sendo assim, de modo mais geral, produção, circulação, distribuição e consumo constituíram as funções investigadas ao nível de complexo industrial, em seu papel de articulação interurbana. Obviamente, muitas particularidades na organização espacial regional tornaram-se evidentes, fato que acarretou ainda, a necessidade de investigar, por exemplo, algumas estruturas intra-urbanas associadas a ação produtiva/comercial.

Desse tortuoso caminho, a estrutura da presente dissertação, tece em seus dois primeiros capítulos as necessárias considerações aos estudos sobre redes urbanas ao nível nacional e catarinense, procurando identificar as principais

propostas de investigação e as lacunas interpretativas deixadas. Nessa perspectiva, apresenta-se a perspectiva metodológica adotada ao final do capítulo II. Já, no Capítulo III, o tema em pauta diz respeito a origem das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe, dentro da formação sócio-espacial da pequena propriedade mercantil, sendo a abertura necessária a análise da inserção das mesmas na rede urbana de Santa Catarina, no Capítulo IV, efetuada a partir da periodização do desenvolvimento econômicos dos complexos industriais da madeira e da agroindústria. Por fim, os Capítulos V e VI, trazem em suas linhas um esboço das particularidades da inserção econômica das cidades de Videira e Iomerê no contexto da rede urbana catarinense, apresentando "fluxos longos", conjugados com reflexos específicos sobre a organização intra-urbana, derivando daí as principais conclusões do trabalho. Certamente, muitos aspectos teórico-metodológicos podem ser redimensionados, inclusive quanto à investigação de campo. Intenta-se aqui, no entanto, uma primeira aproximação.

CAPÍTULO I – REFLEXÕES SOBRE A NOÇÃO DE REDE URBANA NO CONTEXTO DA FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

1.1. Introdução

A compreensão da origem e atual articulação das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe no contexto da rede de cidades catarinenses torna obrigatória a reflexão sobre as diversas concepções de rede urbana. Ao longo das últimas quatro décadas pelo menos, no Brasil, muitas críticas foram dirigidas a essa abordagem teórico-metodológica ao analisar os problemas da urbanização e do desenvolvimento regional. Tal fato requer tanto uma avaliação dos limites e possibilidades do emprego desse referencial, quanto, por outro lado, deve desdobrar-se em possíveis caminhos de investigação.

Tendo em vista a amplitude do tema em pauta procedeu-se a estruturação do presente capítulo em alguns níveis de análise que não somente permite melhor entendimento, como procura dar o devido valor aos subtemas relevantes ao estudo da rede urbana. Esses níveis são: a) uma discussão sobre a noção de rede, hierarquia e função urbana; b) uma análise sobre métodos de investigação da rede urbana e as críticas que derivaram daí; c) uma exposição sobre as possíveis perspectivas sobre os estudos de rede urbana, dentre as quais, direcionaremos esse estudo para as abordagens de natureza geoeconômica. Por fim, pretende-se responder – ou ao menos indicar uma direção de resposta – à seguinte questão: qual o significado de se investigar a formação e dinâmica da rede urbana no contexto da formação sócio-espacial? Aceitamos aqui esse complexo desafio.

1.2. Uma discussão sobre a periodização da produção geográfica brasileira acerca do tema rede urbana

Independente da matriz teórica que fundamentou as variadas reflexões sobre a rede urbana, todas concordaram em um ponto: os elementos centrais que sustentam todas as análises são as cidades e suas (inter)relações. Mas, de onde partir, tendo em vista a vasta bibliografia que explora essa forma (a cidade)?

Considerando que o objetivo do presente trabalho não é a cidade em si (como morfologia e estruturação intra-urbana), mas a constituição e dinâmica das redes de cidades, o que deve ser pensado como uma dimensão do processo de urbanização, partimos de algumas contribuições sobre o tema.

Em 1989, Roberto Lobato Corrêa, dando continuidade aos trabalhos editados sobre rede urbana, publicou importante artigo na Revista Brasileira de Geografia, intitulado “Hinterlândias, Hierarquias e Redes: Uma Avaliação da Produção Geográfica Brasileira”. Nele o autor situa as principais abordagens ao estudo da rede urbana, que são didaticamente complementadas por “Rede Urbana”, livro editado também em 1989, juntamente com “O Espaço Urbano”. Na primeira obra citada, o autor procura avaliar a produção bibliográfica sobre o tema proposto, partindo do levantamento bibliográfico em periódicos no âmbito da Ciência Geográfica, de circulação nacional, e de outras obras que se propuseram a isso, tais como os de Corrêa (1967), Müller (1969), Corrêa (1978), Fredrich (1978) e Mamigonian (1978).

De que modo é possível sintetizar as principais correntes de investigação sobre a rede urbana? Apresentamos a seguir um esquema básico, elaborado com base no artigo de Corrêa (1989).

Quadro 1 – Periodização da produção geográfica brasileira segundo o tema redes, hierarquias e hinterlândias proposto por Corrêa (1989)

Período	Abordagem Relativa aos Estudos Urbanos
Séc.XVIII – 1933	Fase não acadêmica e não institucionalizada da geografia.
1934 – 1955	Os primeiros estudos urbanos que aparecem na literatura são orientados para os aspectos intra-urbanos.
1956 – 1967	A geografia passa por um processo de renovação, tendo em vista o contato com geógrafos como Jean Tricart, Pierre George e Michel Rochefort sendo introduzidos os estudos sobre redes, hierarquias e hinterlândias na literatura geográfica brasileira.
1968 – 1977	Período correspondente à denomina Geografia Quantitativa em âmbito nacional condicionada pelas política desenvolvimentistas dos governos militares. A temática das redes, hierarquias e hinterlândias é vertiginosamente ampliada utilizando-se do emprego de técnicas matemáticas avançadas.
1978 – 1989 (hoje?)	A interpretação do tema passa a ser fundamentado no materialismo histórico-dialético, embora a geografia urbana brasileira passe a privilegiar os estudos intra-urbanos.

Fonte: Adaptado a partir de PAVIANI (1978) e CORRÊA (1989).

Embora autores como Pedro de Almeida Vasconcelos (1999) e Maurício de Almeida Abreu (1994) tenham recentemente empreendido importantes revisões

bibliográficas, no âmbito da produção mundial e nacional, ambos limitam suas pesquisas à produção relativa aos estudos de natureza intra-urbana, deixando os problemas urbanos de cunho regional de lado. Mesmo assim há importantes contribuições desses autores em suas obras, das quais trataremos oportunamente.

A primeira observação que pode ser feita sobre a periodização proposta por Corrêa é de que um trabalho clássico no estudo de redes urbanas, o “Die zentralen Orte in Süddeutschland”, de Walter Christaller, escrito em 1933, introduziu a teoria do lugar central e da rede de cidades, influenciando amplamente os estudos produzidos nessa área. Embora sua repercussão maior tenha se dado na Europa e EUA, naquele momento, fato por sinal condizente com toda a política de reconstrução européia no pós-2ª Guerra Mundial, é importante ressaltar que essa linha de investigação ganhou feição pragmática, com importantes reflexos sobre a produção geográfica brasileira no período subsequente, tal qual proposto por Corrêa (1989).

A noção de rede urbana encontra-se historicamente vinculada à Teoria das Localidades Centrais. Essa idéia está fundamentada na distribuição e interrelação entre cidades, e dessas com o campo, considerando um espaço plano e uniforme em toda sua extensão, que promoveria, sob iguais condições de fluxo entre cada cidade, a localização central dos centros de fornecimento de serviços, comércio, profissionais liberais etc., e a distribuição de cidades hierarquicamente menores ao seu redor, numa estrutura semelhante aos favos de uma colméia. Em Christaller “(...) o conceito de cidade, ou das cidades, em senso mais estrito, [é] derivado da respectiva função da cidade” (BONETTI, s.d.). A Teoria do Lugar Central, enquanto modelo lógico de organização da rede urbana difundiu-se rapidamente nos EUA, através de Edward Ullman, nas décadas de 40 e 50, auxiliado pelo economista Augusto Lösch (PAVIANI, 1978). As contribuições de Isard, Berry, Garrison e Zipf, foram significativas para o refinamento de alguns conceitos da teoria de Christaller, como nas noções de “limiar” e de “alcance”, além da associação com a regra tamanho-posição. No entanto, de modo geral, as pesquisas estiveram baseadas na análise do emprego urbano, da estrutura econômica citadina (distribuição das atividades econômicas nos setores secundário - quando urbano - e terciário - comércio e serviços), na distribuição de equipamentos públicos, resultando daí propostas de modelagem espacial da rede urbana, deixando a desejar quanto as bases teóricas para interpretação do fenômeno urbano. As muitas formas de

operacionalização da Teoria do Lugar Central e igualmente das classificações funcionais das cidades da rede urbana foram analisadas de modo amplo e brilhante pelo próprio Roberto Lobato Corrêa em vários momentos. Essa amplitude de difusão demonstrada pela Teoria do Lugar Central põe em questão qual seria o momento exato desse contato entre a produção internacional sobre o assunto e a produção brasileira. Parece-nos pelo menos tardia essa suposta constatação pelos geógrafos brasileiros de toda relevância assumida pelos estudos sobre redes urbanas no contexto da reconstrução européia e do planejamento urbano norte-americano.

Sendo assim, no mínimo, dever-se-ia considerar o período de 1934-1955 como de uma fase de difusão da temática em questão, no mundo, e que, progressivamente, alcançou a produção geográfica brasileira.

Por outro lado, pensamos que a vertente mais pragmática e de cunho quantitativo, que passou a incorporar a teoria de sistemas, resultante do avanço das investigações que tinham por alicerce a Teoria do Lugar Central, se estruturou, no Brasil, a partir do contato de Faissol com Berry, delineando a principal frente de investigação da rede urbana no Brasil, durante as décadas de 70 e 80⁷. Isso teria se dado, de acordo com Aldo Paviani, em 1978, a partir da tradução por Faisol do artigo de Berry intitulado “Cidades como sistemas em sistemas de cidades”, em 1975.

Por essa interpretação uma nova questão deveria ter lugar no quadro proposto: paralelamente à introdução do materialismo histórico-dialético (como matriz dominante) nos estudos sobre redes, a produção científica fundada no paradigma positivista ainda se manteve. No contexto de políticas desenvolvimentistas do Estado-Nação brasileiro vigente nesse período, sob forte restrição às liberdades individuais e coletivas e expansão da população urbana (e dos problemas correlatos), tais idéias vieram ao encontro do planejamento urbano-regional, articulando-se a um forte caráter pragmático e quantitativo. Entre meados da década de 80 e início da década de 90, com o processo de redemocratização brasileira, a hegemonia dos estudos dessa ordem vão progressivamente desaparecendo (e não diretamente por volta de 1978). No entanto, ainda que o desenvolvimentismo e instrumentalismo da Geografia Quantitativa tenham entrado em crise, algumas das variáveis e proposições acerca da organização da rede

⁷ Torna-se digno de nota observar que as principais linhas de investigação sobre essa temática, nos Estados Unidos e Canadá, ainda hoje, persistem na investigação dos modelos gravitacionais e econométricos de análise da rede urbana. Ver, por exemplo, BUTING & FILION. **Canadian cities in transition**. Ontario: Oxford University Press, 2000.

urbana se mantiveram como no caso da regra tamanho-posição e mesmo da Teoria do Lugar Central. Essa última, por exemplo, constituiu o principal eixo metodológico do amplo estudo sobre redes urbanas do Brasil desenvolvido pelas equipes do IPEA, do IBGE e da UNICAMP, em 2002.

Ao mesmo tempo deve-se notar que as linhas de pesquisa sobre rede urbana iniciadas com Geiger (1963) e Santos (1967) acerca do impacto da industrialização sobre as funções e hierarquia urbana avançaram sobre o estudo da divisão territorial do trabalho e dos circuitos superior e inferior da economia⁸, segundo nos informa Corrêa (1989). Ou seja, trabalhos que já aspiravam a uma interpretação sustentada no materialismo histórico-dialético, estiveram presentes na geografia brasileira antes mesmo de seu denominado “período quantitativo”. Isso, no entanto, requer alguns esclarecimentos sobre os diferentes momentos e sentidos em que os conceitos de função e rede foram incorporados ao vocabulário da Geografia Urbana, uma vez que os mesmos não estão mutuamente implicados. Trataremos desse assunto mais adiante.

Por fim, não é possível considerar matrizes teóricas diferentes como a do positivismo e do materialismo histórico-dialético numa sucessão linear e “natural”. Essa perspectiva deixaria de lado qualquer vinculação, ainda que evidente, entre política e ciência⁹.

Essa não linearidade se torna bastante evidente, por exemplo, ao tratarmos paralelamente os requisitos para existência da rede urbana, definidos por Corrêa (1989) em seu livro “A Rede Urbana” e o processo de urbanização e sua investigação ao nível nacional, tratados por Goulart Reis Filho (1968) em seu livro “Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)”.

Para Corrêa (1989, p. 14) a rede urbana existe quando:

(...) ao menos, são satisfeitas as seguintes condições. Primeiramente haver uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra que não é produzida local ou regionalmente. Esta condição tem como pressuposto um grau mínimo de divisão territorial do

⁸ A propósito do tema, ver "O espaço dividido" (1979) e "Pobreza Urbana" (1979), de Milton Santos.

⁹ Nesse caso em particular, a emergência das tecnologias de informação e comunicação, o sucesso alçado pela teoria geral de sistemas, o pragmatismo e o utilitarismo como formas de validação da produção do conhecimento científico, o contexto político autoritarista, a aspiração brasileira a grande potência, entre variados fatores que passeiam, não apenas pela ordem política e científica, mas econômica e social, evidenciam claramente os verdadeiros vínculos da ciência para além da falsa neutralidade e objetividade sustentadas em suas máscaras, o que rende uma questão interessante para aprofundamento. Ver Bruno Latour (2000), "Ciência em Ação".

trabalho. Em segundo lugar verificar-se a existência de pontos fixos no território onde os negócios acima referidos são realizados, ainda que com certa periodicidade e não de modo contínuo. Tais pontos tendem a concentrar outras atividades vinculadas a esses negócios, inclusive aquelas de controle político-administrativo e ideológico, transformando-se assim em núcleos de povoamento dotados, mas não exclusivamente, de atividades diferentes daquelas da produção agropecuária e do extrativismo vegetal: comércio, serviços e atividades de produção industrial.

A terceira condição refere-se ao fato da existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente referidos, articulação que se verifica no âmbito da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada realize-se plenamente, atingindo os mercados consumidores.

Essa terceira condição, segundo o autor, por sua ação desigual sobre a rede de cidades e o território conduziria a estruturação desigual dos núcleos urbanos, implicando assim numa hierarquização e funcionalização desses últimos.

O autor, na obra citada, propõe ainda quatro abordagens para o problema da rede urbana: o da divisão territorial do trabalho, o dos ciclos de exploração, o da relação entre rede urbana e forma urbana, e, finalmente uma proposta de periodização da rede urbana, apoiado no caso amazônico.

Por outro lado, Goulart Reis Filho (1968) aos tratar dos fundamentos metodológicos de sua obra procura explorar os princípios da urbanização e seus métodos de investigação regional/nacional. Para ele:

Em primeiro lugar, consideramos a urbanização como um processo social. Seu desenvolvimento provoca o aparecimento e a transformação dos núcleos, como conseqüência das interações humanas em que implica. Ocorre um processo de urbanização quando em uma sociedade existe uma divisão social do trabalho, em caráter permanente, de sorte que uma parcela ponderável da população deixa de se dedicar à produção de alimentos e passa a depender, para a sua subsistência, dos produtos do trabalho a outra parcela, aos quais tem acesso por meio de troca ou por apropriação direta. A urbanização se dá com o aparecimento de uma "economia urbana" como a define Weber, portanto, com o estabelecimento do mercado urbano. Cada sistema econômico, pelo volume e natureza de trocas urbano-rurais, que estabelece, corresponde a um determinado índice de urbanização. (...) Contribuindo para a concentração de indivíduos, as atividades religiosas, educacionais, militares, etc., favorecem o aparecimento de um mercado urbano e a instauração, portanto, de um processo de urbanização, ou a inclusão da área num processo já existente. (p.18-19) (grifo nosso)

Nesse sentido, a investigação de um núcleo urbano isoladamente e de um conjunto de núcleos urbanos articulados implica em diferentes métodos:

b) O processo de urbanização, em escala nacional, corresponde não ao centro urbano, mas a um nível organizatório mais complexo, que é a

rede urbana. Desse modo, são enfrentadas todas as formas de aglomeração urbana em um país, como um conjunto, ao nível do processo. Normalmente a urbanização, como na Mesopotâmia e no vale do Indus, adquire rapidamente um sentido regional e nacional. No mundo moderno, no qual se inserem o descobrimento e a colonização do Brasil, as relações da economia urbana e o processo de urbanização ultrapassaram as fronteiras das nações pra assumir um caráter internacional.

c) O processo de urbanização atingindo um complexo urbano, e não apenas um núcleo, permite explicar como se encontram, muitas vezes, centros numericamente reduzidos, com todas as características secundárias de centros urbanos ou centros manufatureiros em localidades rurais, fatos que, tomados isoladamente, carecem de sentido.(p.19) (grifo nosso)

O significado dado por Goulart Reis Filho (1968), freqüentemente referenciado em Weber, no que concerne ao estudo da rede urbana, põe em evidência a necessária articulação entre as várias escalas geográficas na explicação dos fenômenos de urbanização, muito embora esse autor trate os regimes históricos em termos de “mecanismos de evolução urbana”. Isso, no entanto, não torna inválida a análise desse autor sobre a estruturação histórica dos núcleos urbanos e da rede urbana brasileira, em seus primeiros séculos de formação. Sobretudo por colocar em evidência o caráter processual e relacional (do ponto de vista dos núcleos urbanos) da urbanização brasileira, ainda que não compartilhe uma matriz histórico-dialética, mas positivista-evolucionista.

Ao mesmo tempo, para demonstrar a anacronia entre as vertentes positivistas e aquelas do materialismo histórico-dialético, não se pode deixar de mencionar o hiato na produção geográfica sobre redes urbanas elaborado por Pedro Pinchas Geiger, em 1963, intitulada “Evolução da rede urbana brasileira”. Nesse trabalho brilhante, Geiger procura a compreensão da rede urbana brasileira com base em sua formação histórica, resolvendo a partir daí sua classificação, com os exemplos de Porto Alegre, Salvador, Belém, Brasília, entre outros, de modo diferente dos trabalhos desenvolvidos por outras linhas, que, em geral, procuram a abordagem generalizada das funções e da hierarquia urbana, sem maiores preocupações com sua formação propriamente dita.

1.3. Sobre as noções de rede e função urbana

Entre a primeira formulação de um conceito para rede urbana, com Christaller (1933) e, talvez a proposição mais aceita para o mesmo tema, como aquelas enunciadas por Roberto Lobato Corrêa (1989), citadas anteriormente, transcorreram

pelo menos cinco décadas, sem contar as décadas que separam 1989 de nossos dias. Entre as variadas enunciações já empreendidas consideramos, no entanto, como aspecto mais marcante dessa trajetória a passagem da concepção de rede como “realidade concreta” (perspectiva que denominaremos de “metáfora biológica”) para rede como expressão de uma “modus operandi” de um dado sistema econômico, relacionando-se à divisão territorial do trabalho e suas articulações. Nesse sentido, a rede deixou, ao longo da história do pensamento geográfico, de ser considerada “objeto” para ser tratada como “método” de investigação.

A evidência dessa trajetória pode ser verificada na transição entre as matrizes teóricas, ou paradigmas, que sustentaram essas duas formas de compreensão da rede urbana. No entanto, embora a noção de rede seja mais antiga que a filosofia positivista, foi nessa matriz que o sentido de rede que nos interessa (a urbana) ganhou forma e passou a ser incorporada pela Geografia à época de sua institucionalização. Portanto, partiremos da análise do sentido de rede nessa matriz, e para evitar as repetições, também da origem e sentido de função e hierarquia.

Como ensina Dias (2003, p.03) em seu trabalho “Os sentidos da rede: notas para discussão”, ainda que com o intuito de investigar as redes técnicas em especial, “a palavra rede provém do latim *retis* e aparece no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós.”

Segundo a autora, na Antigüidade, embora não existisse tal conceito, a idéia fundamental por trás de rede era compreendida metaforicamente na forma da tecelagem e inspirada na própria natureza. Essa noção permaneceu na idéia de organismo enquanto rede (sistema circulatório, sistema nervoso), que, por sua vez, atravessou os séculos. Na segunda metade do século XVIII esse conceito é transformado.

Essas formalizações da ordem reticular com base numa visão geométrica e matemática do espaço foram o prelúdio necessário à formação do conceito de rede que se torna logo operacional, como artefato fabricado pelos engenheiros para cobrir o território (MUSSO, 2001). (...)

O conceito moderno de rede se forma na filosofia de Saint-Simon (MUSSO, 2001, 2003; OFFNER, 1993). (p.04)

Em analogia ao funcionamento do corpo humano, baseado no sistema circulatório, Saint-Simon propõe a organização do Estado Francês,

(...) que consistiria em traçar sobre o seu corpo, ou seja, sobre seu território (organismo), as redes observadas sobre o corpo humano para assegurar a circulação de todos os fluxos, enriquecendo o país e levando à melhoria das condições de vida, incluindo as classes mais pobres da população. (DIAS, 2003, p.05)

Tendo em vista essa longa raiz epistemológica da noção de rede deve-se questionar: por que a mesma não é incorporada aos estudos geográficos já a época da institucionalização dessa ciência?

Embora de difícil resposta procuraremos sustentar aqui uma tese sobre essa questão, apoiada inicialmente sobre duas premissas. A premissa maior dessa tese afirma que partindo da matriz teórica e dos métodos de investigação do fenômeno urbano, a partir dos pioneiros da escola alemã e francesa, ao final do século XIX e início do século XX, com uma abordagem sistêmico-organicista que se estabelece a partir do método indutivo, o caráter hipotético-dedutivo da noção de rede não encontraria berço para se desenvolver. A premissa menor é de que a incorporação da matemática como linguagem universal dentro do positivismo, o que dará margem a ampliação e difusão dos métodos de caráter hipotético-dedutivo, favoreceram a absorção da noção de rede na Geografia, com sua introdução na Alemanha (Christaller) e amplo desenvolvimento nos Estados Unidos, pela denominada Escola Anglo-Saxônica, durante as décadas de 1930-40. Por fim, a conclusão que buscamos sustentar é que os estudos de Geografia Urbana, durante o século XX, exclusivamente dentro da matriz teórica tradicional, permaneceu dividida entre as abordagens sistêmico-organicistas com métodos indutivos (ênfase no caráter único das cidades, em que problema de pesquisa recai sobre o intra-urbano) e, por outro lado, com métodos hipotético-dedutivos (ênfase no caráter da rede de cidades, em que o problema recai sobre o regional empregando modelos matemáticos de explicação). Embora essa dualidade, que exclui a introdução da matriz do materialismo histórico-dialético nas investigações de Geografia Urbana, empregue métodos diferentes, nelas permanece a abordagem sistêmico-organicista e, conseqüentemente, da teoria do equilíbrio entre as partes do todo, em analogia a noção de organismo, ou seja, a metáfora biológica. Para sustentar tal tese,

princípios pela exposição de como a metáfora biológica ganha forma e se estende a Geografia ainda em sua fase inicial. Concomitantemente, procuraremos demonstrar a introdução do método hipotético-dedutivo e no conflito travado entre a Escola Anglo-Saxônica e a Escola Francesa, a fim de definir a influência de ambas sobre a produção geográfica brasileira do ponto de vista dos estudos urbanos. Por fim, trataremos da mudança de paradigma em Geografia Urbana, que passa de uma matriz positivista para a matriz histórico-dialética, para daí pensar nas possibilidades de investigação da rede urbana nesse novo contexto.

1.3.1. Sobre a “metáfora biológica” e a estruturação dos trabalhos sobre o fenômeno urbano na Escola Francesa de Geografia

Pensamos que com Spencer a metáfora biológica extrapola o nível de organização do indivíduo para atingir o fenômeno social. O pensamento de Spencer é bem traduzido por Fernando Vela, em “Abreviatura de Princípios de Sociologia”, e a tese acima torna-se evidente já na primeira parte desse trabalho, no qual são enunciados as “três classes de evolução” (p.15):

Hay tres clases de evoluciones. La inorgánica comprende la astrogenia y la geogenia. La orgánica os fenómenos físicos psíquicos de los “agregados vivientes”. La evolución superorgánica los agregados sociales.

Spencer aprimora essa classificação até atingir a definição de sociedade, empregando para isso a analogia com os organismos.

Puesto que consideramos la sociedad como una entidad, una cosa, pero no la percibimos por los sentidos como las cosas, la única relación entre una sociedad y una cosa es la analogia de los principios que regulan el ajuste de las partes constitutivas. Pero hay dos clases de agregados con los que se puede comparar el agregado social: los inorgánicos y los orgánicos. La sociedad cuyas partes son vivientes no puede tener analogia com una cosa sin vida; em cambio existe analogia entre una sociedad y un organismo, como vamos ver. (p.144) (grifo nosso)

Uma vez definida a analogia com os organismos, o que designamos por “metáfora biológica”, Spencer procurou sintetizar as partes desses organismos, segundo os aparatos sociais necessários para existência e manutenção de uma sociedade, bem como propõe uma caracterização dos principais tipos de agregados

sociais, segundo as funções internas que cada organização possui. Para ela, os níveis mais gerais de organizações sociais são as simples, as compostas e as duplamente compostas, de acordo com a apresentação ou não de funções internas do tipo produção, distribuição e regulação. Chama atenção, nesse contexto um dos capítulos da obra citada, denominado “Metamorfosis Sociales”, dedicado à compreensão das funções de adaptação e estabilidade social em contraponto à precariedade dos níveis organizatórios e a desagregação social. Nele torna-se evidente que as sociedades com maior tempo de manutenção de sua própria estrutura interna revelam maior grau de organização e atinge uma escala mais avançada dentro da evolução social. Nesse sentido, para Spencer as sociedades em nenhum momento apresentam caráter contraditório, mas sempre associativo, o que poderia conduzir ao raciocínio, segundo a metáfora biológica, que uma sociedade em conflito é antes de tudo um organismo doente, muito embora o próprio Spencer não estenda a analogia a esse ponto.

1.3.2. A Geografia Urbana na Escola Francesa: a cidade como organismo único

Embora não haja nessa obra de Spencer qualquer referência à noção de rede, há, por outro lado, um importante indício da constituição de uma metáfora biológica, na qual a noção de organismo, como dito antes, extrapola o nível de organização individual para tornar-se nível de organização social. Nesse sentido, toda sociedade estaria baseada em uma estrutura composta por partes funcionalmente articuladas. Ainda que daí não se possa derivar uma influência direta sobre o modo de se conceber a organização do espaço geográfico, pode-se ao menos no sentido da metáfora biológica, perceber uma certa relação no trabalho de alguns autores contemporâneos ou sucedâneos de Spencer, na Geografia, como no caso de Pierre Monbeig, cujo pensamento e obras influenciaram significativamente a primeira parte da produção geográfica brasileira, a partir da década de 1930. Uma das abordagens que nos parece melhor embasada sobre esse assunto é a de Silvio Carlos Bray, “O pensamento e o método na obra de Pierre Monbeig – análise dos trabalhos produzidos no Brasil nas décadas de 30 e 40”, publicada em 1983. Nesse trabalho, o autor explora o sentido do modelo organicista na Escola Francesa de Geografia, revelando seu íntimo relacionamento com a ideologia liberal, para a qual seria necessário se afastar de qualquer modelo que buscasse evidenciar o caráter

contraditório da sociedade. Além disso, Bray aponta a incorporação da metáfora biológica na geografia de Ratzel.

A geografia moderna – que teve início nos fins do século XVIII e primeiras décadas do século XIX – é produto do estado burguês e dos ideais do liberalismo. O pensamento liberal com a organização do estado burguês apresentou-se em dois níveis: o primeiro, através do liberalismo político, e o segundo com liberalismo econômico.

O liberalismo político apóia-se no modelo orgânico, onde a diversidade dos elementos que compõem o sistema organicista, mesmo sendo diferenciados e exercendo funções diferentes, constituem uma unidade orgânica. Com o liberalismo político, tornou-se possível os ideais da democracia burguesa. Os ideais da democracia burguesa e do liberalismo político inspiraram o positivismo nas primeiras décadas do século XIX, através da nova ordem orgânica-social e sistêmica-organicista. No pensamento liberal-político e positivista, as idéias políticas e os interesses das classes sociais podem ser o mais diferenciados sem contudo alterar o sistema, que se encontra regido por uma Constituição burguesa.

Por outro lado, inspirado no naturalismo de base competitiva e no capitalismo concorrencial, e mais tarde – segunda metade do século XIX – reforçado pelas concepções darwinistas, temos o liberalismo econômico *laissez-faire*. Nas concepções do liberalismo econômico predomina a teoria de conflito e a concorrência entre os elementos do sistema; contrapondo-se com o modelo de equilíbrio do liberalismo político. (...)

Os ideais do liberalismo político e do liberalismo econômico acompanharam o pensamento geográfico desde o século XIX até os dias atuais.

As concepções do darwinismo social de Spencer e Gobineau, incorporadas na geografia por Ratzel – na segunda metade do século XIX – vão de encontro aos interesses das teorias de competição e conflito do liberalismo econômico e do imperialismo. Por outro lado, as teses positivistas-funcionalistas e culturalistas que nortearam o pensamento e o método Lablanchiano, não só criticaram o darwinismo social na geografia como também as teses do liberalismo econômico, e se inspiraram no liberalismo político. Portanto, o pensamento da “escola francesa” no Brasil que teve em Pierre Monbeig um ilustre e competente representante, incorporou o positivismo como método, o liberalismo político como doutrina, e a abordagem sistêmica-organicista como prática; predominando a teoria do equilíbrio entre o homem-natureza e dos homens entre si, através da geografia da solidariedade.

A Escola Francesa influenciou significativamente a produção sobre Geografia Urbana no Brasil a partir da década de 40¹⁰, sobretudo a partir do trabalho de Monbeig “O Estudo Geográfico das Cidades”, de 1943. Conforme CORRÊA (1989, p. 114):

¹⁰ Embora Bray haja pensado coerentemente o contexto político-econômico à época da obra de Monbeig, justiça deve ser feita ao papel desse e de outros geógrafos que, na primeira metade do século XX, lançaram as bases das pesquisas sustentadas em uma visão holística do espaço, inclusive de uma primeira aproximação entre formação social e cidade. Certamente, deve-se ao trabalho de geógrafos como Monbeig, Tricart e outros, os fundamentos dos brilhantes trabalhos desenvolvidos posteriormente por Geiger, Ab'Saber, Santos e Mamigonian, na segunda metade do século XX.

Segundo a orientação dada, os estudos urbanos realizados nos anos 40 privilegiaram a cidade considerada isoladamente, abordando, em muitos casos, exclusivamente o seu espaço interno; em outros, adicionalmente, consideraram-se a posição e as funções urbanas.

Essa influência, no entanto, concorre com a emergência da temática da rede urbana, que, dentro de uma abordagem nomotética, se estabelece paralelamente à monografia urbana durante as décadas de 50 até meados da década de 70. Isso se torna evidente ao comparar-se as constatações de Corrêa (1989) com as de Abreu (1994).

Para Abreu (1994, p. 34):

(...) As Assembléias Gerais da AGB tiveram papel bastante importante na estruturação sobre a cidade no período em apreço [1946-1970]. Inicialmente este papel foi direto, fruto da prática do trabalho de campo durante as reuniões, que acabaram por consagrar a monografia urbana como estudo-padrão dos geógrafos sobre a cidade. (...)

A década de 50 foi, efetivamente, a década da monografia urbana. Ela apareceu sob variadas formas, seja como efetuado durante as Assembléias Gerais, seja por iniciativa própria de pesquisadores isolados (que seguiam, entretanto, o mesmo método monbeigniano), seja ainda como capítulo específico de estudos regionais.

A partir daí, Abreu (1994, p. 35) lista e discute um grande número de trabalhos cujo enfoque metodológico era a monografia urbana, produzidos até 1974, no caso, com o estudo de Barcelos (1974) sobre a cidade de Belém.

Já para Corrêa (1989, p.115):

A partir da década de 50, especialmente de sua segunda metade, os estudos sobre a hinterlândia de uma dada cidade foram sobrepujados por aqueles dedicados às redes urbanas.

A partir dessa afirmação, Corrêa (1989) apresenta igualmente uma longa lista de estudos que privilegiaram esse enfoque desde a década de 1950.

Na verdade, o que se pode constatar pela análise das obras sobre a cidade e o urbano pelos dois geógrafos acima é uma interpenetração das abordagens metodológicas que partem da monografia urbana e da rede urbana no período, concordando com o apontamento de Aldo Paviani (1978, p. 10):

Nosso argumento volta-se, agora, para uma constatação: não há uma clara separação, no tempo, entre os enfoques tradicionais e modernos nos estudos urbanos. Há uma interpenetração temporal das abordagens, estando muitas vezes ambas presente até num mesmo livro – a exemplo do readings – ou num mesmo periódico. Assim, tanto numa faixa de tempo antes do último conflito mundial, como após, a Geografia Urbana idiográfica conviveu com a abordagem nomotética.

1.3.3. O método hipotético-dedutivo na Escola Anglo-Saxônica e a noção de rede urbana como referencial teórico-metodológico

Embora a introdução dos estudos sobre rede urbana tenha, segundo Corrêa (1989), partido da Escola Francesa por volta de 1956, com Jean Tricart e Michel Rochefort, durante o Congresso da União Geográfica Internacional, o mesmo autor destaca a forte influência exercida pela Escola Anglo-Saxônica nas décadas subseqüentes. Essa nova proposta de abordagem da cidade e do urbano encontrou, no Brasil, durante esse período, campo fértil, tendo em vista as transformações econômicas e políticas então em gestação.

A década de 50 caracterizou-se, na realidade, por uma retomada da expansão capitalista que implicou, entre outros aspectos, a expansão da produção industrial e do consumo, e em uma nova divisão territorial do trabalho. Isto afetou a rede de cidades, alterando-a em termos de tamanho, forma, conteúdo social e função dos centros. No caso brasileiro incluiu adicionalmente a ampliação do território sob a égide do capitalismo monopolista e a criação de novos núcleos urbanos, práticas que seriam, a partir de então, efetivadas em larga escala. Estamos na segunda metade da década de 50, em pleno período desenvolvimentista JK, a versão brasileira da expansão capitalista, período de significativos impactos em diversos setores da vida nacional, entre eles a rede de cidades e a produção geográfica.

A rede urbana brasileira aparece então como uma temática extremamente relevante, tendo em vista que reflete e atua no processo de desenvolvimento do capitalismo. (CORRÊA, 1989, p. 115)

Enquanto Michel Rochefort tratava da questão da dimensão do setor terciário como indicador da posição de um núcleo urbano na hierarquia da rede de cidades, entre o final da década de 50 e início da década de 60, simultaneamente geógrafos ingleses, no caso, Green (1950) e Carruthers (1967) aplicavam modelos de hierarquia baseados na circulação intermunicipal de ônibus (CORRÊA, 1989).

1.4. Demarcando os principais estudos sobre a rede urbana de Santa Catarina

Entre os trabalhos mais expressivos sobre a rede urbana de Santa Catarina destacam-se no âmbito da ciência geográfica os Lago (1965), de Magnanini (1971), Peluso Júnior (1974) e Etienne Luiz da Silva (1978). Além deles, o IPEA (2002) publicou recentemente uma ampla pesquisa sobre o tema, investigando as redes urbanas de todos os Estados Federados brasileiros, a partir de uma análise regional segundo as Grandes Regiões do IBGE. Além dos trabalhos citados, outros abordaram o mesmo tema ora para uma região do Estado, como na revisão de Siebert (1996) sobre as funções urbanas das cidades do Vale do Itajaí, ora partindo do Estado privilegiando uma ou mais variáveis para análise, como por exemplo, buscando compreender a rede e hierarquia urbana de Santa Catarina a partir da investigação das redes de transportes intermunicipais, como em Pompílio (1987).

O trabalho de Paulo Fernando Lago (1965), "Contribuição ao Estudo da Rede Urbana de Santa Catarina", definido como "notas preliminares", a despeito de outros trabalhos na área, demonstra grande brilhantismo tanto na abordagem dos centros urbanos, a partir de uma caracterização da rede urbana, pelo autor compreendida como apresentando ausência de uma metrópole regional. Nessa perspectiva, Lago analisa cada uma das regiões geoeconômicas estaduais enfatizando aspectos relevantes tanto em suas configurações atuais (para aquele momento), quanto dos aspectos relacionados as suas formações históricas. Nesse sentido, o mesmo hiato com que tratamos Geiger (1963) se aplica aqui a Lago (1965), dado seu esforço em compreender as funções urbanas a partir de relações historicamente construídas.

Por outro lado, os estudos sobre a classificação funcional das cidades de Magnanini (1971) e Peluso (1974) estiveram baseados no desdobramento das tipologias funcionais urbanas segundo o conceito básico/não-básico, no cerne da Teoria da Base Econômica. Enquanto o primeiro trabalho permitiu a análise das funções urbanas de 80 cidades catarinenses, em 1960, com o objetivo de experimentação do método, o segundo, tratou de avaliar os resultados da pesquisa anterior, e elaborar uma evolução funcional das cidades, em série temporal decenal, de 1940 à 1970, além de um prognóstico para a década de 80. Sobre a perspectiva de investigação acima exposta concordamos com as observações de Corrêa (1989, p.12):

Em relação a esta abordagem há numerosas críticas sobre a natureza dos dados utilizados, que são aqueles disponíveis, os conceitos e as técnicas estatísticas empregadas, bem como sobre a falta de objetivos geográficos definidos. No caso do Brasil os dados do Censo Demográfico são incapazes de revelar algumas funções importantes das cidades brasileiras, como aquelas ligadas à drenagem da renda fundiária. Contudo, tais estudos colocam em evidência, com maior ou menor acurácia, a divisão territorial do trabalho no âmbito da rede urbana. Podem assim suscitar numerosos questionamentos, incitando novas pesquisas sobre a rede urbana.

O trabalho de Etienne Luiz Silva (1978), “O desenvolvimento econômico periférico e a formação da rede urbana de Santa Catarina”, procurou abordar a constituição e evolução da rede urbana catarinense a partir do desenvolvimento econômico nacional cujo centro seria São Paulo e a periferia (entre outros), Santa Catarina. Trata-se de uma análise sustentada claramente na Teoria da Dependência (Mamigonian, 2000). Nesse sentido, vale observar a crítica de Alcides Goularti Filho (2002, p.53):

Afirmar que Santa Catarina é a periferia do sistema nacional não significa subestimar a dinamicidade do seu parque industrial, a capacidade interna de conquistar mercados e a competitividade de alguns grupos econômicos de origem local. (...) Etienne Luiz Silva erra ao alegar que há em Santa Catarina uma relação de dependência e inferioridade em relação à Região Sudeste. Segundo o autor, no período de 1930 a 1950, ‘os condicionantes históricos e o processo de desenvolvimento, impulsionados pelos requerimentos externos, particularmente do centro do país, conduzem à especialização regional voltada para fora, reforçando a desintegração econômica’(p.81). (...) suas conclusões se aproximam das famosas teses difundidas nos anos 50 e 60 do ‘imperialismo paulista sanguessuga’(p.32), e que já foram criticadas por Cano (1985).

Maria José Pompílio (1987), em seu artigo “Hierarquia Urbana e Áreas Espaciais de Influência do Estado de Santa Catarina, procura “(...) conhecer a organização urbana do Estado de Santa Catarina, analisada pela circulação de ônibus intermunicipais (...)”(p.08), cuja base teórica é a Teoria da Localização de Christaller, incluindo desenvolvimentos teóricos e metodológicos posteriores. Nessa mesma linha, embora contando com uma ampla revisão bibliográfica, pode-se situar o trabalho desenvolvido pelo IPEA (2002). Esse último, foi construído segundo uma ordem dada a partir de cinco volumes que abordam desde uma ampla análise dos resultados finais, tratando da configuração atual e tendências da rede urbana do Brasil, até espriar-se pelas análises regionais dos volumes seguintes. No entanto,

seu núcleo metodológico continua sendo a Teoria das Localidades Centrais (volume II), evidentemente rediscutida teoricamente (embora sejam empregadas as mesmas técnicas estatísticas de outrora). Ora, se as técnicas estatísticas não podem ser dissociadas dos fundamentos teóricos que lhes conferem os próprios princípios, como podem os resultados a partir delas gerados demonstrar algo diferente daquilo que os princípios teóricos da Teoria das Localidades Centrais pode oferecer? Certamente que os resultados podem ser interpretados, mas como interpretar a atuação transescalar dos agentes econômicos ou perceber a nova hierarquia urbana já anunciada em outros lugares (Santos, 1997, p.55-57) a partir de sua metodologia?

Portanto, para concluir esse tópico, é preciso fazer ainda algumas considerações:

- a) O ponto de partida da compreensão da realidade é a lógica matemática pelo menos em Magnanini (1971), Peluso Júnior (1974) e Pompílio (1987), estruturada na forma de modelos normativos. Dados da realidade são dispostos no modelo lógico que gera resultados sobre essa mesma “realidade”. Aquilo que foge ao modelo é considerado espúrio, isso porque não é a realidade que sustenta o modelo, mas o modelo que sustenta a realidade. A Teoria das Localidades Centrais tal qual desenvolvida por Christaller e Lösch encontram-se nesse grupo.
- b) A preocupação com a formação e estruturação das funções das cidades ou é ignorada ou apoiada em interpretações parciais ou limitadas por preocupações cujo substrato é puramente ideológico – como em Silva (1978).
- c) Além disso, a despeito dos avanços teóricos empreendidos nesse campo, sobretudo por Roberto Lobato Corrêa, Milton Santos e Armém Mamigonian, os aspectos demográficos e de estatística de pessoal ocupado têm sido empregados indiscriminadamente na caracterização funcional das cidades evidenciando uma preocupação maior com a forma do que propriamente com a formação – para usar uma expressão citada por Santos (1978) –, como no caso do trabalho recentemente desenvolvido pelo IPEA (2002).

Finalmente, uma proposta de investigação da rede urbana de Santa Catarina deve levar em conta (em seu núcleo teórico) que a mesma é simultaneamente condição e expressão da divisão territorial do trabalho e, nesse sentido, a noção de

função urbana exprime a divisão territorial do trabalho, ou seja, a especialização e diferenciação das cidades entre si segundo a uma lógica capitalista (Corrêa, 1989).

Igualmente, a divisão territorial do trabalho pressupõe articulações específicas das instâncias produtivas. Produção, circulação, distribuição e consumo se dão de modo especializado e diferenciado entre as cidades que constituem a rede urbana. Ao mesmo tempo, a compreensão da diferenciação e especialização funcional das cidades deve ser entendida como um processo de divisão territorial do trabalho, materialmente realizadas pelas formas que a rede urbana assume ao longo do tempo, como reflexo e condição de uma dada estrutura social (Santos, 1997).

1.5. Mudança de paradigma e o sentido dos estudos sobre rede urbana

O vento das mudanças na forma de pensar e conceber a rede urbana passou a atingir a produção geográfica brasileira hegemônica somente ao final da década de 70. Como bem sintetiza Corrêa (1989, p. 116):

Os estudos sobre hierarquia e área de influência das cidades foram, em primeiro lugar, influenciados pelos geógrafos franceses. De 1956 a 1968 a influência deles foi marcante, ainda que não exclusiva. É através deles que a teoria das localidades centrais de Christaller é, em seus traços mais significativos, introduzida no país. Em segundo lugar foram, e mais intensamente, influenciados pelos geógrafos anglo-saxões, fazendo-se sentir a influência deles ainda ao final da década de 80. Entretanto, desde o Congresso de Fortaleza, realizado pela Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB, em 1978, novos vetores de interpretação foram introduzidos, influenciados inclusive por geógrafos brasileiros.

Quanto à crítica sobre os estudos de rede urbana, esclarece Corrêa (1989, p.47-48):

Em realidade as abordagens consideradas são, com raras exceções, caracteristicamente de natureza positivista e funcionalista. A cidade – e, por extensão, a rede urbana – é vista como se fosse uma coisa, destituída de vida social e, portanto, de interesses antagônicos, de conflito: é a assim passível de um tratamento marcado por uma postura pretensamente neutra. As interpretações calcadas nas ciências naturais estão presentes nos estudos de redes urbanas, estas sendo concebidas como engrenagens manipuladas por agentes, não especificados, muitas vezes por processos aleatórios. A história é colocada de lado, não havendo preocupação com a gênese e a dinâmica da rede urbana: o tempo constitui uma abstração em que têm existência mecanismos que originam uma seqüência evolutiva marcada por equilíbrio-desequilíbrio-equilíbrio. O caráter idealista de algumas abordagens aparece quando se considera como normativos alguns modelos sobre estrutura espacial da rede urbana ou de sua evolução.

Costumeiramente, e também ideologicamente, resolveu-se tratar o período denominado Geografia Quantitativa como de cunho positivista. No entanto, desde seu nascimento até a rivalização com outras matrizes teóricas alternativas, que não se limita apenas ao materialismo histórico-dialético, a Geografia variadas vezes demonstrou um caráter positivista, com a única diferença de pender ora para o “indutivismo organicista”, ora para o “dedutivismo matemático”, exceção feita aos estudos clássicos de Monbeig e Tricart, entre outros mencionados,.

Ao nível institucional, por meio do IBGE, a primeira demonstração do caráter pragmático das pesquisas relacionadas a rede urbana, são formulada por volta de 1966. Nesse trabalho, inserido na produção bibliográfica do IBGE sobre o tema, parte-se de uma matriz teórico-metodológica que tem como postulados:

A linha metodológica do trabalho partiu da concepção de que a cidade não é apenas uma forma, mas uma estrutura. Esta estrutura é dada pela existência de uma economia básica urbana, capaz de estabelecer laços econômicos entre as cidades e suas regiões.

O conceito de dicotomia econômica da cidade (setores básico-não básico) foi amplamente explorado pelos geógrafos americanos em pesquisas realizadas com diferentes objetivos.¹¹

Se a economia urbana básica estrutura a cidade, os fluxos e relacionamentos têm importância fundamental na organização da região funcional urbana. Parte-se, assim, na elaboração deste modelo da hipótese de que pontos (cidades) e linhas (fluxos) tem capacidade de organizar uma estruturação específica do espaço.

Os vínculos e relacionamentos urbanos se ampliam em termos de intensidade e frequência na proporção as distâncias, da divisão de funções e da distribuição de renda. (IBGE: 1966, p.10)

Do ponto de vista metodológico, a proposta da equipe do IBGE foi de investigar os fluxos a partir dos chamados “movimentos de massas” sobre a rede viária e a idéia do central-place (lugar central), cuja formulação original foi efetuada por Christaller, contando, no âmbito do trabalho do IBGE, com os aportes de Berry, Alexander e Ullmann & Dacey.

Nesse sentido, é importante avaliar o pequeno avanço teórico-metodológico dessa instituição diante de todas as críticas e constatações aferidas sobre a rede urbana. Não é por coincidência que tal descompasso revela-se uma constante ao se traçar um paralelo com a obra anteriormente citada e a produzida em 2002. Por outro lado, uma das contribuições que podem ser tidas como de grande serviço ao

¹¹ Consultar Haggett e Chorley. *Sócio-Economic Models in Geography*. University Paperbacks, London, 1967. Os autores citam o trabalho de Ullman e Dacey.

estudo da rede urbana, devemos mencionar o conceito de economia urbana básica e não-básica, que preliminarmente fora anunciada por Arousseau, em 1921. Partindo dessa idéia, Alexander, desenvolveu o conceito, sobretudo, por uma lacuna importante deixada pelos trabalhos preocupados em classificar as cidades segundo sua estrutura de ocupação da mão-de-obra: o fato de que muitas das atividades econômicas desenvolvidas prestarem-se tão somente ao atendimento das necessidades locais, não exercendo para esse fim, um papel determinante na relação com um conjunto de cidades, na rede urbana. Nesse sentido, aquelas atividades econômicas que implicam em transações produtivas ou comerciais com outras cidades são tidas como de caráter básico, contribuindo diretamente na integração e desenvolvimento regional, referindo-se, por fim, ao crescimento urbano articulado. Por outro lado, as atividades caracterizadas como não-básicas, derivam das atividades econômicas cujas relações de produção e consumo estão encerradas dentro da própria cidade, não sendo influenciando diretamente nas relações interurbanas. Os métodos estatísticos para determinar o caráter de uma atividade econômica e do pessoal ocupado nas mesmas, resultou, por exemplo, nas estimativas das necessidades mínimas de consumo da população citadina, formuladas por Ullmann & Dacey, entre outros. No entanto, mais do que os métodos estatísticos empregados, tal avaliação pode ser melhor caracterizada quanto prescindida de uma análise conjuntural, na qual se toma como referência o modo como tais atividades surgiram e como se desenvolveram. A observação mais atenta do quadro em que tais atividades emergem, embora não alcançando o nível de detalhamento dos métodos estatísticos empregados para esse fim, oferecem, em contrapartida, algumas vantagens importantes. A primeira delas diz respeito a possibilidade de se pensar o desenvolvimento econômico de uma cidade, e dessa com a rede urbana, a partir de uma visão de conjunto. Muitas vezes, determinados segmentos industriais que exercem atividades de caráter básico estão encadeados com funções prestadas por subfornecedores, onde esses últimos podem, a primeira vista, serem tomados como participantes da economia não-básica. Um bom exemplo disso são os pequenos produtores de *pallets*. Frequentemente, empregando pequena mão-de-obra e enquadradas como micro ou pequenas empresas, com sua linha de produção totalmente voltada ao fornecimento para uma única indústria (por exemplo, a agroindústria Perdigão S/A), tais firmas participam indiretamente da economia básica da cidade. No entanto, tais encadeamentos encontram-se

presentes em muitos outros exemplos, inclusive dentro das relações entre a produção agrícola e as linhas de produção de empresas situadas nas áreas urbanas. A segunda vantagem, diz respeito a perspectiva histórica, da própria formação dessas redes de relações. Quando analisada de modo estático, a classificação funcional de uma cidade pode conduzir a erros graves, inclusive de não perceber as perspectivas de transformação econômica e por consequência espacial, por exemplo, ao não identificar os estrangulamentos setoriais e a ociosidade do capital, que ciclicamente são levados a transitar entre setores¹². Por fim, pensamos que o primeiro passo no sentido de se avançar nas pesquisas sobre os papéis desempenhados pelas cidades (funções urbanas) dentro das relações econômicas travadas com outras cidades, deve necessariamente começar pela investigação da origem dessas relações dentro da formação sócio-espacial em que as mesmas estão inseridas.

1.6. Em busca de novas possibilidades de investigação: a formação sócio-espacial como referencial teórico no estudo da rede urbana

A categoria marxista de Formação Econômica e Social, trazida à Geografia por Milton Santos, em 1977, trata do conhecimento da sociedade "concreta" em sua totalidade estruturada. É dentro dessa perspectiva que estão inseridas as relações intra e interurbanas.

A noção de Formação Econômica e Social é indissociável do concreto representado por uma sociedade historicamente determinada. Defini-la é produzir uma definição sintética da natureza exata da diversidade e da natureza específica das relações econômicas e sociais que caracterizam uma sociedade numa época determinada (SANTOS, 1982, p.13).

Nesse sentido, a idéia central empregada aqui, diferente dos trabalhos sobre a geografia das redes urbanas desenvolvidos nas últimas décadas e que em muito se afastaram da noção de totalidade, é de entender que os elementos da vida social se apresentam em suas relações de interdependência e de contexto. Isso se torna tão mais evidente no atual estágio de globalização do modo de produção capitalista.

¹² Ver RANGEL (1980) "Recursos ociosos e política econômica" e MAMIGONIAN (1991) "A crise econômica, o Estado e o urbano no Brasil".

Todos os aspectos da vida social são importantes, nenhum deles, em si mesmo, tendo primazia sobre os outros. Isso é uma garantia contra uma epistemologia dogmática e imóvel, que não tome em consideração a totalidade e os seus movimentos. Isso também nos proíbe de considerar cada elemento da 'sociedade total' como se ele guardasse a mesma significação no correr do tempo. Devemos considerá-los como o que são, isto é, *variáveis*, cujo valor, a cada momento, é dado pela nova totalidade criada pelo movimento da totalidade social preexistente e sua transformação; a noção de tempo empírico, isto é, o tempo da história real de seres concretos: homens, coisas, ações. (SANTOS: 2004, p. 237)

Partindo daí, a categoria de formação sócio-espacial torna-se de fundamental importância, tendo em vista que o que se pretende conhecer não é uma sociedade "total", mas uma sociedade específica. Daí a referência ao modo de produção como gênero, e da formação econômico-social como espécie (SANTOS: 1982, p.13), até porque o estágio evolutivo de uma formação sócio-espacial implica na superação, combinação e superposição, em determinadas formas de transição, de modos de produção diversos que guardam as suas especificidades de desenvolvimento.

Partindo do pressuposto de que a noção de formação social está ligada à evolução de uma dada sociedade em sua totalidade histórico-concreta, Milton Santos demonstra que ela não pode ser tratada sem a noção de espaço geográfico, afinal este aparece tanto como produto quanto como uma condição da (re)produção social. Assim é que a noção adquire o status de formações históricas e geograficamente localizadas, isto é, formações sócio-espaciais (ESPÍNDOLA & SILVA, 1997, p.61-62).

Para Santos (2004), citando a reedição de sua obra "Por uma Geografia Nova", o emprego dessa categoria torna-se essencial na investigação do objeto de pesquisa que ora apresentamos:

Tudo isso explica porque o estudo das Formações Econômicas e Sociais constitui o melhor ponto de partida para um tal enfoque [baseado na noção de totalidade], pois sendo, como são, uma categoria teórica, as F.E.S. somente existem, no entanto, por causa dos seus aspectos concretos que permitem levar em conta a especificidade de cada sociedade (sua evolução particular, sua situação atual, suas relações internas e externas) tomada como uma realidade historicamente determinada, fundada sobre uma base territorial. (SANTOS: 2004, p. 237-238)

Por essa perspectiva, a produção do espaço urbano é uma das dimensões da produção da existência material da sociedade ao longo de sua história. Inscrito dentro da produção da existência material, o espaço se alia a instância econômica, política, jurídica e ideológica. Deriva daí a idéia de que a rede urbana configura-se como uma das manifestações e como forma de compreensão do movimento

dialético do espaço urbano por meio de suas relações econômicas que partem dessa sociedade concreta e espacialmente definida.

Um conceito básico é que o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Conseqüentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço.

Para expressá-lo em termos mais concretos, sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas. Todavia, se examinarmos apenas uma fatia de tempo homogêneo, careceremos de um contexto em que possamos basear nossas observações, uma vez que a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos¹³. (SANTOS, 1997, p.49)

Mas, se por um lado, tomamos a formação sócio-espacial como referencial teórico, é necessário, por outro lado, conceber formas de operacionalização conceitual para essa árdua tarefa a que nos predispomos. Sendo assim, do ponto de vista metodológico, exploraremos aqui as possibilidades de investigação das relações econômicas interurbanas, a partir das relações travadas dentro dos complexos industriais, atentando para os fluxos derivados dos mesmos, em seu processo histórico de formação.

1.7. Investigação dos complexos industriais como referencial metodológico no estudo da rede urbana

Milton Santos (1988), em seu livro “Metamorfoses do Espaço Habitado”, já atentava para a necessidade de reformulação de algumas categorias tradicionais de análise em Geografia. Nesse sentido, tendo em vista as drásticas transformações nas relações econômicas mundiais e regionais e de sua forte integração mediada pelo Estado, o autor questionara lá o emprego da clássica noção de rede urbana no estudo regional, apontando não só os avanços das relações transescalares, bem como modificações no clássico esquema da hierarquia urbana e nas relações

¹³ Grifo nosso.

cidade/campo e cidade/cidade. Para tanto, seria necessária uma nova elaboração categórica para os estudos regionais, e, nesse contexto, o autor sugere o emprego do que denominou circuitos espaciais de produção.

Hoje, a noção de região inclui-se num contexto maior, onde, também, não podemos mais falar da clássica noção de rede urbana; assim também como não podemos mais referir-nos às clássicas noções de relação cidade-campo. Não é que não existam ainda hoje estas relações, mas mudaram de conteúdo e de forma. Hoje, uma cidade pode não manter intercâmbio importante com sua vizinha imediata e, no entanto, manter relações intensas com outras muito distantes, mesmo fora de seu país. (...)

O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global. Não podemos mais falar de circuitos regionais de produção. Com a crescente especialização regional, com inúmeros fluxos de todos os tipos, intensidades e direções, temos que falar de circuitos espaciais da produção. (SANTOS, 1997, p. 49)

Embora Milton Santos não faça menção ao emprego de circuitos espaciais de produção como substituto ou mesmo como metodologia de investigação da rede urbana, há de se convir que, pelo menos do ponto de vista econômico – o que nos interessa nesse trabalho – as relações interurbanas não podem ser apreendidas sem se considerar a circulação, distribuição, produção e consumo ao nível das relações estabelecidas a partir dos referidos circuitos espaciais. Isso porque os fluxos de capital, pessoas, informações, bens e serviços, dentro de uma ordem econômica, não se dão aleatoriamente, mas vinculados a um sentido produtivo/comercial, que dentro de uma lógica de reprodução do capital, encadeia múltiplos processos produtivos e por conseqüência, atua na organização do espaço geográfico. O estudo desses fluxos, em sentido restrito, traria como desdobramento metodológico a adoção da categoria de circuitos espaciais de produção. "Estes seriam as diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final" (SANTOS: 1997, p. 49).

É importante salientar que o estudo dos fixos e fluxos, também discutido no livro citado, poderia ser igualmente empregado no estudo das relações travadas no âmbito da rede de cidades. Como afirma Santos (1997, p. 77):

O espaço é, também e sempre, formado por fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessa coisas fixas, fluxos que chegam a essa coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço.

Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos do trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar o trabalho, não são idênticos e o rendimento por eles

obtido está em relação com a adequação dos objetos ao processo imediato de trabalho. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas, isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo, podem ser estudados através desses dois elementos: fixos e fluxos.

Ora, tal como enunciado, o emprego dos fixos e fluxos como categoria de investigação das relações interurbanas, no caso desse trabalho, no entanto, se daria de modo demasiadamente amplo; quer dizer, não compreenderia apenas as relações de ordem econômico-produtiva, mas se aplicaria em sentido geral na investigação do espaço banal. Nesse sentido, como procuramos entender a configuração dos fixos e os fluxos derivados de uma ordem econômica, que animariam as relações interurbanas, seria necessário delimitar um sentido específico de investigação. Assim, a categoria mais próxima ao sentido investigativo proposto ainda seria a dos circuitos espaciais de produção.

Em economia, o conceito próximo de circuito espacial de produção é o de cadeia produtiva ou *filière*, amplamente elaboradas e reelaboradas por vários autores.

Segundo Fensterseifer (1995, p.23):

A cadeia produtiva pode ser entendida como a rede de inter-relações entre os vários atores de um sistema industrial, que permite a identificação do fluxo de bens e serviços através dos setores diretamente envolvidos, desde as fontes de matérias-primas até o consumidor final do produto objeto da análise.

Ambas as categorias (cadeias produtivas e circuitos espaciais de produção) trazem uma dimensão interna e externa importante para essa pesquisa. Além de abordar as instâncias produtivas citadas ao nível organizacional e, nesse sentido, aproximar a análise dos fluxos/fixos e da prática da divisão territorial do trabalho empreendida pelos agentes econômicos em questão, possibilita ainda articular a organização e sua existência e operação concreta às múltiplas escalas de sua ação e em suas imbricações com as instâncias política e jurídica.

Sendo assim, essas categorias articulariam partes das instâncias produtivas que formam o espaço, segundo determinado fim (que é essencialmente econômico, porém não estritamente). Uma das vantagens do emprego das mesmas é manter a unidade analítica, como já afirmado em situações de ação transescalar dos agentes econômicos – por exemplo, na redução do emprego direto numa unidade local

operando em uma pequena cidade em função de um estrangulamento logístico num centro de distribuição. Ao mesmo tempo em que as funções produtivas se realizam no âmbito de uma determinada cadeia produtiva/circuito espacial, daí são derivadas formas que respondem materialmente pelos mesmos (fábricas, lojas, frotas de veículos, etc.), bem como pressupõem uma dimensão temporal (processo) num determinado contexto social e econômico (estrutura). Por outro lado, é preciso considerar que o estudo isolado de uma cadeia produtiva/circuito espacial raramente consegue dar conta da totalidade das relações travadas entre as cidades. É nesse sentido que se procura aqui compreender o papel da interligação entre cadeias produtivas/circuitos espaciais no processo de divisão territorial do trabalho ao invés de privilegiar a análise isolada de alguma delas, ou ainda tomá-las como formas paralelas e não interligadas. Isso coloca um problema ao estudo das cadeias produtivas e dos circuitos espaciais de produção, tendo em vista que no sentido acima, a investigação das relações interurbanas, da perspectiva econômica, estaria relacionada ao sistema formado pelas categorias acima ao constar-se que em geral uma cadeia produtiva/circuito espacial não articula sozinho os fluxos interurbanos. A origem e desenvolvimento de uma cadeia produtiva ou circuito espacial determinados implicariam na articulação de mais de uma cadeia/circuito que atuam de modo interdependente, como, por exemplo, na articulação entre uma cadeia agroindustrial com cadeia metal-mecânica (fabricação de bens de capital), construção civil, etc.

Uma proposta de resolução desse problema, em economia, ganhou contorno com a introdução do conceito de cadeias produtivas tecnologicamente ligadas. A propósito desse conceito esclarece Fabre (1999):

(...) a utilização da noção de cadeia produtiva como ferramenta de apoio à análise estratégica deve-se à possibilidade que se abre de analisar não somente o setor principal de interesse (...) e suas relações para a frente (a jusante) e para trás (a montante), dentro da cadeia produtiva, mas também suas relações com indústrias ou atividades pertencentes a outras cadeias produtivas com as quais a cadeia estudada interage (chamadas cadeias tecnologicamente ligadas), como é o caso dos fornecedores de insumos, máquinas, equipamentos e serviços.

A denominação empregada por Fabre (1999), no entanto, oferece ainda alguns problemas analíticos. Isso porque as relações das quais derivam as interligações entre cadeias produtivas complementares vão muito além de uma

interface técnica. Haguénaur et al. (1984, pp.02-03) torna evidente essa diferença ao introduzir o conceito de Complexo Industrial no trabalho “Os Complexos Industriais na Economia Brasileira”:

O processo de produção industrial é um processo de transformação através do qual se alteram as características das matérias envolvidas. Neste contexto, a designação “cadeia produtiva” pode ser atribuída à seqüência de estágios sucessivos assumidos pelas diversas matérias neste processo de transformação. Toda uma cadeia produtiva pode se constituir em um espaço unificado de geração e apropriação de lucro e de acumulação e capital. Neste caso, uma firma, como produtora, pode abarcar toda uma cadeia produtiva. Por outro lado, em cada ponto em que uma firma/um produtor a interrompe, a cadeia produtiva dá origem a uma mercadoria, logo, a um mercado e a uma indústria. O mercado aparece, neste contexto, como elo entre segmentos de uma cadeia produtiva e como elemento de articulação entre núcleos distintos de geração e apropriação de lucro e de acumulação de capital. Destaque-se, no entanto, que um mercado não está necessariamente associado a uma única cadeia produtiva, podendo também representar um ponto em que desembocam distintas cadeias e do qual emergem outras tantas.

(...) Isso implica que a articulação determinada pelo mercado é uma relação transitiva e que, através dela, é possível reconstituir toda uma cadeia produtiva. Contudo, ao reatar segmentos partidos, o mercado não reconstrói apenas uma cadeia produtiva como definida pela lógica da técnica; mais do que isso, o mercado também articula a outras cadeias produtivas que, como ela, desembocam neste mercado ou que, como ela, dele emergem. Neste sentido, a articulação do mercado define um espaço novo – mais amplo do que a indústria, mais amplo mesmo que a cadeia produtiva. O complexo industrial é exatamente este espaço novo, criado a partir da articulação do mercado.

Nesse sentido, preferimos aqui, pela possibilidade de representação integral do fenômeno investigado, o conceito de complexo industrial ao de cadeias produtivas tecnologicamente ligadas ou ainda de circuitos espaciais de produção/cadeias produtivas, por entender que os encadeamentos interempresariais são de fundamental importância na compreensão das relações econômicas básicas mantidas pelas cidades. Melhor seria ainda arriscar uma nova definição, a de complexos espaciais de produção, enquanto circuitos espaciais de produção encadeados. Aguardaremos, no entanto, um momento oportuno para tal elaboração.

Esse desdobramento metodológico traz pelo menos duas implicações e uma ressalva. A primeira implicação diz respeito ao modo de analisar o problema colocado. É na análise conjunta dos “nós” formados pelos elos entre cadeias produtivas de um complexo industrial e a sobreposição das mesmas nos espaços urbanos que se pode compreender a estruturação do emprego urbano, expressão da divisão territorial do trabalho, a partir da qual se poderá determinar a inserção dos

núcleos urbanos dentro da malha de relações da rede urbana catarinense. É importante notar que a variável estrutura do emprego urbano é destacada por seu papel na evidenciação da divisão territorial do trabalho, porém a sua própria manifestação é tida como reflexo da ação das cadeias produtivas em um complexo industrial, esse sim, principal responsável pela divisão territorial do trabalho e estruturação das “funções urbanas” de uma cidade. Isso se torna mais evidente, no caso da análise da rede urbana de Santa Catarina, ao tentarmos um esboço da ação concreta desses complexos.

Ao levarmos em consideração os diferentes processo de industrialização em território catarinense, segundo as formações sócio-espaciais do Sul do Brasil, construídos ao longo de seu território e do tempo, percebe-se a formação de grandes empresas, mesmo diante dos atuais processos de flexibilização produtiva, mantendo, essas últimas, como base da “espinha dorsal”¹⁴ dos complexos industriais, quando se trata, por exemplo, da formação de valor adicionado¹⁵ no PIB municipal, estadual e nacional, ou pela organização geral do processo produtivo, ou mesmo pelo “comando” de processos mais amplos de urbanização junto aos municípios onde se localizam suas unidades produtivas/administrativas.

Em Santa Catarina, diante da ausência de uma metrópole regional, a concentração urbana em torno de algumas cidades, como Joinville, Blumenau, Criciúma, Tubarão, Chapecó, Concórdia, etc., está diretamente associada à localização especializada de atividades industriais marcadamente oligopolizadas por grandes empresas, simultaneamente envolvidas por aglomerações industriais do tipo cluster¹⁶ (em algumas regiões), tendência mais sentida a partir das décadas de 60 e 70. Como exemplos: no setor elétrico e metal-mecânico (WEG, KOLBACH, TUPY, EMBRACO, CONSUL, etc.), no nordeste catarinense; no agroindustrial (SADIA, PERDIGÃO, etc.) no meio-oeste e oeste; no porcelanato, metal-mecânico e plástico (CECRISA, ELIANE, etc.) no sul; no têxtil (HERING, TEKA, etc.), no Vale do Itajaí; no setor de madeira, papel, papelão e celulose (SOPASTA, ADAMI, IRANI, IGUAÇU, etc.), no Planalto de Lages e Planalto “Norte” (eixo Rio Negrinho-Porto

¹⁴ Tal expressão foi retirada de FABRE (1999, p.131), quando da avaliação da ação das empresas do setor cerâmico na região sul: “A cadeia produtiva do revestimento cerâmico forma a espinha dorsal do complexo em torno do qual todos os agentes se articulam.” (grifo nosso)

¹⁵ O valor adicionado corresponde a diferença entre o valor da produção e o consumo intermediário realizado no processo de produção (SHAPIRO, 1985, p.34).

¹⁶ Trabalhos recentes têm sido desenvolvidos nessa linha de investigação como os de FABRE (1999), GONÇALVES (2000), ANDRADE (2002), SUFFI (2002), entre outros.

União, aproximadamente) entre outros – MAMIGONIAN (1966a), GOULARTI (1997 e 2002), FABRE (1999), ANDRADE (2002), SANTOS (2001). Obviamente, os complexos industriais daí derivados são fundamentais na geografia dos fluxos interurbanos.

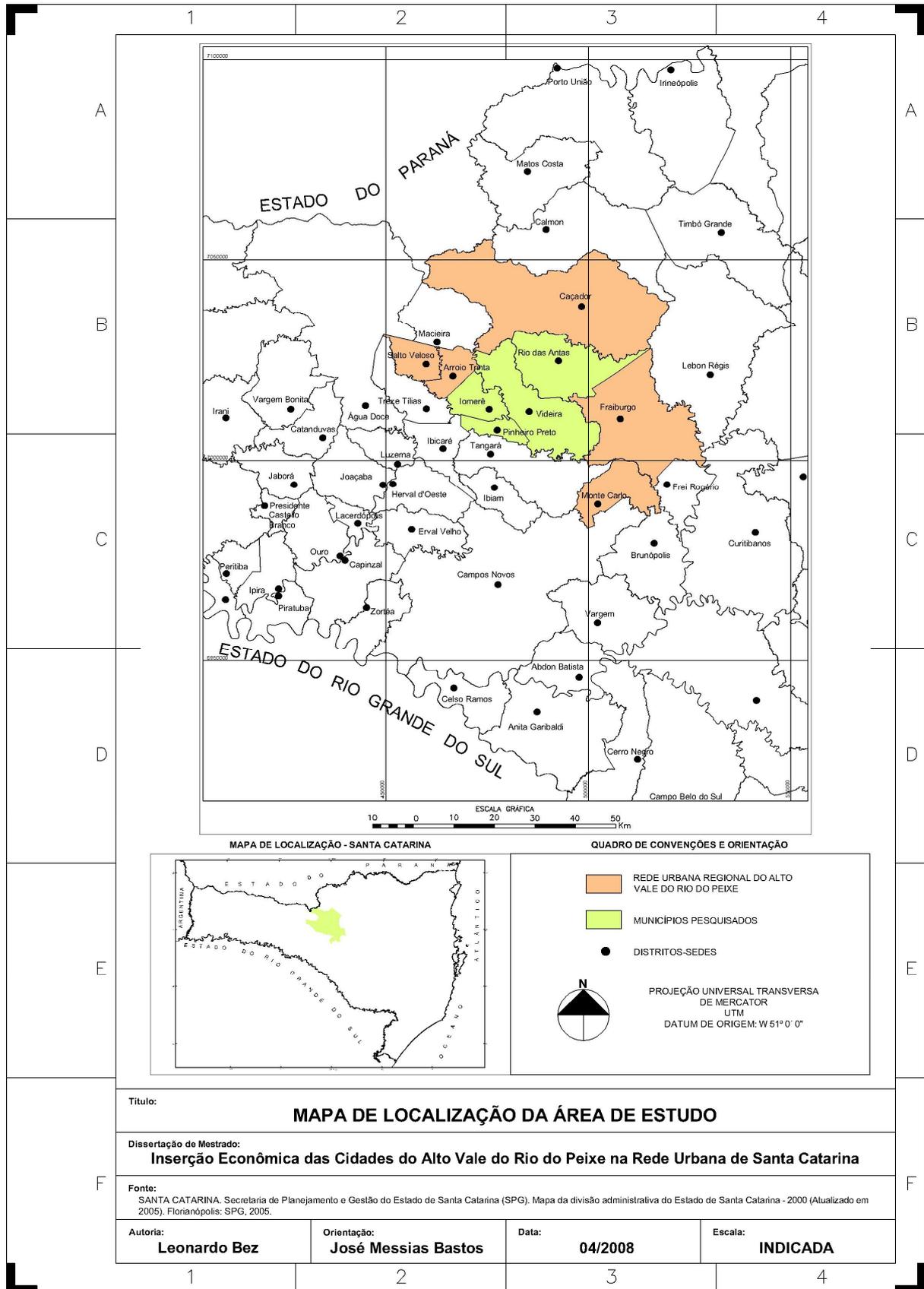
A segunda implicação refere-se à preocupação em interpretar as funções dos núcleos urbanos em sua totalidade. Isso não é possível tomando uma cadeia produtiva isoladamente ou sem conexão com as demais cadeias que respondem pelo papel de determinada cidade na divisão territorial do trabalho na rede urbana. Essa indivisibilidade do espaço total sobre o qual o trabalho analítico opera categorizações deve ser perseguida. “A análise apenas efetua uma separação lógica, a fim de permitir um melhor conhecimento do real. O espaço, como realidade, é uno e total” (SANTOS, 1997, p.64). Por fim, a ressalva que se faz diz respeito à possível crítica de que uma análise sustentada nas cadeias produtivas de um complexo industrial tenderia a desconsiderar ou mesmo eliminar o papel do Estado (política) e de outras instâncias da sociedade (ideológica ou cultural, por exemplo) ao tratar da reestruturadora funcional das cidades. Evidentemente, não é o caso dessa pesquisa. Ao analisar a origem de uma dada cadeia produtiva ou mesmo do processo de acumulação de capital através da mesma, por exemplo, não é possível negligenciar a ação do Estado. Nesse sentido, concordamos com Mamigonian (1991, p.02):

O capital estatal e o capital privado são faces da mesma moeda: a acumulação capitalista, sendo ilusória a tese das esquerdas de desprivatizar o Estado. O Estado intervém sob pressão dos interesses privados participando: 1) de setores que requerem muito capital, em relação à capacidade conjuntural do setor privado; 2) de setores de maturação lenta dos investimentos (retornos a longo prazo); 3) nas áreas em que o capital privado fracassa (queda da lucratividade), como nas aquisições de ferrovias nas décadas de 50-60. [grifos do autor]

Por fim, resta apresentar o caminho trilhado na presente investigação. Como tal, partiu-se nessa dissertação da investigação inicial da gênese das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe (SC), dentro do movimento global da formação sócio-espacial. Partindo do estabelecimento desse quadro geral, a origem e estruturação do capital local sobre a dinâmica das atividades econômicas locais foi perseguido, dentro de uma perspectiva de periodização estabelecida para o século XX, ao nível

regional, levando em consideração as transformação nacionais e internacionais. Nessa perspectiva, a partir da demarcação das relações mantidas ao nível dos complexos industriais de produção, procurou-se a compreensão daquelas particularidades advindas das relações de produção, circulação, distribuição e consumo de caráter regional, com especial enfoque sobre as cidades de Videira, Iomerê, Rio das Antas e Pinheiro Preto.

ANEXO I - MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA REGIÃO DE ESTUDO



CAPÍTULO II – GÊNESE DAS CIDADES DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE E FORMAÇÃO DA REDE URBANA DE SANTA CATARINA: ELEMENTOS PARA DISCUSSÃO

2.1. Introdução

O presente capítulo presta-se a situar a formação das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe, atentando para os primórdios da ocupação do território catarinense, com as ocupações litorâneas, com especial ênfase ao tropeirismo e a constituição do "Caminho do Sul", onde as primeiras definições das relações de produção da região em questão passaram a ser definidas. Por fim, ao final do século XIX, com a construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul, momento de intensos conflitos regionais (Guerra do Contestado), redefinição de limites e ocupação territorial por imigrantes, que basearam suas relações econômicas na pequena produção mercantil, esse capítulo demarca as principais condições e possibilidades de estruturação dos complexos regionais explorados no Capítulo III.

2.2. Primórdios da ocupação do território catarinense: dos embriões das primeiras vilas catarinenses aos princípios do tropeirismo

O primeiro período relacionado à ocupação do atual território catarinense tem início no século XVI e se estende até a metade do século XIX. Tal período compreendeu as primeiras expedições de reconhecimento do litoral sul brasileiro, culminando, em 1738, com a criação da Capitania de Santa Catarina, subordinada ao Governo-Geral do Rio de Janeiro, a partir da qual se tornam manifestas as iniciativas para fundação de vilas e povoados e sua efetiva ocupação, não apenas na orla litorânea, mas também no interior, a partir da disputa com a Capitania de São Paulo pela incorporação do distrito de Lages. Dentro desse período cabe destacar dois momentos diferentes: o primeiro, que vai de 1504 até metade do século XVII, marcado pelas relações de escambo com a formação de entrepostos de abastecimento (vilarejos), terminando pelo acelerado apresamento indígena e a destruição dos primeiros vilarejos indígena-portugueses; e, o segundo, que se

estende desse último marco até 1738, no qual novos processos de ocupação territorial foram postos em prática.

Antes, porém, de analisar propriamente a gênese dessas primeiras vilas, é preciso atentar para o fato de que o Brasil colonial, de modo geral, manteve sua dinâmica centrada no extrativismo e na agricultura, ou seja, sua força principal provinha do campo. A cidade, nesse período, nas palavras de Milton Santos (2005, p.19), “era bem mais uma emanção do poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante”. Ao tratar ainda dos primórdios da urbanização brasileira, completa Milton Santos (2005, p.20), citando Goulart Reis Filho:

Goulart Reis Filho (1968) inclui, como elementos explicativos da urbanização no que chama de ‘sistema social da Colônia’, os seguintes elementos: a organização político-administrativa, considerados, de um lado, as capitanias e o governo-geral e, de outro, a organização municipal; as atividades econômicas rurais (agricultura de exportação e de subsistência) e as camadas sociais correspondentes, a começar pelos proprietários rurais; as atividades econômicas urbanas e seus atores (comércio, ofícios mecânicos, funcionalismo, mineração).

Logo, dentro dessa lógica global percebida ao nível do Brasil-Colônia, a região meridional apresentou especificidades ainda pouco exploradas quanto à sua ocupação tendo em vista os diversos motivos de exploração tentados pela metrópole portuguesa, além das diversas incursões espanholas. Portanto, um maior detalhamento desse período em diferentes escalas geográficas de análise é imprescindível.

O contexto da história do domínio e ocupação brasileira dá-se na fase de expansão do capitalismo mercantil europeu, notadamente, de Portugal e Espanha, nos séculos XV e XVI. No entanto, como assinala Ignácio Rangel (1981), esse mesmo capitalismo mercantil, sendo o modo de produção dominante, sustentado em sua instância econômica pela exploração comercial, ao mesmo tempo, constituía ao nível das instâncias jurídica e político-religiosa, uma “carapaça” herdada do modo de produção feudal, característica das formações sociais dos países citados. Em Portugal, mais especificamente, a aliança entre a burguesia e o rei proporcionava as condições econômicas favoráveis aos projetos expansionistas, em que cabe destacar a revolução técnica baseada na caravela, no emprego da bússola e do astrolábio, na imprensa e no uso da pólvora na artilharia naval. Ao mesmo tempo, a herança feudal em outra aliança, a do rei com a igreja, determinava a condição de

domínio político-jurídico sobre as novas terras conquistadas. Somente pela condição dessa última instância é que se tornou realizável a apropriação das novas terras ainda não ocupadas. Segundo Rangel, o direito feudal, no que tange o domínio fundiário, envolvia dois dispositivos. O primeiro dispositivo conferia ao rei todas as terras sobre sua soberania. O segundo dispositivo exigia “(...) que toda a terra tenha um titular do seu domínio útil, integrado na classe dominante, inclusive o próprio rei. ‘All land is king’s land’ e ‘Nulle terre sans seigneur’” (RANGEL: 1981, p.06). Se, na história do feudalismo europeu, mais freqüente se tornou a construção do direito à propriedade pelo segundo princípio, ou seja, pelo domínio útil, no caso brasileiro, a regência da ocupação territorial se deu pelo primeiro dispositivo, e isso não poderia se dar em outra conjuntura se não naquela que nutre a aliança feudal político-jurídica entre o rei e a igreja. E assim, como explica Piazza (1994, p.19):

Desse relacionamento, surgem as bulas pontifícias que asseguravam o exclusivismo português nas terras a descobrir. Mas, tal exclusivismo tinha suas raízes na instituição da Ordem de Cristo, como sucessora da Ordem do Templo, em Portugal, com base na bula de João XXII, “Ad ea ex quibus”, de 4 de março de 1310.

(...)

E como as empresas portuguesas, de acordo com o pensamento de D. João I eram “do serviço de Deus”, o papa Martinho V, pela bula “Sane charissimus” de 04 de abril de 1418, declarou que seriam do Rei de Portugal todas as praças tomadas aos sarracenos, e, da mesma forma o fez o papa Eugênio IV, pela “Rex Regum”, e 08 de setembro de 1436, e, sempre, daí por diante, alcançam os reis portugueses graças espirituais e providências tendentes a facilitar a realização de novas conquistas, ou a conservação daquelas concluídas.

No processo de conquistas das novas terras da América a situação não será diferente. A determinação da Bula Intercoetera, em 1492, retificada a pedido de D. João II, pelo então novo acordo celebrado pelo Tratado de Tordesilhas, em 1494, caracterizava a divisão das novas terras ocidentais a 370 léguas a partir das ilhas de Cabo Verde, pertencendo, respectivamente, aquelas situadas a oeste do meridiano fixado, o domínio português, e a leste, o domínio espanhol.

Inicia-se aí a intensificação das incursões no território do Brasil Colonial, a partir do ano de 1500, derivando, nesse sentido, as primeiras fundações de exploração litorâneas. No entanto, é preciso discernir na base econômica da exploração colonial, dois sentidos diferentes do contexto geográfico da divisão das terras brasileiras em Capitânicas Hereditárias. O primeiro abrangeu a orla litorânea que se estendeu, aproximadamente, da Capitania de São Vicente às Capitânicas do

Rio Grande ao Maranhão, cujo território foi marcado pela exploração do pau-brasil, num ciclo curto de mais ou menos 30 anos, e que, precocemente, se inseriu na produção açucareira de exportação, em cuja base figuraram as relações de produção escravista, em latifúndios. O segundo contexto geográfico, por sua vez, abrangeu as Capitanias de Santo Amaro a Santana, que durante os séculos XVI e XVII estiveram relacionadas ao trânsito de embarcações interessadas na exploração de ouro e prata que se servia da navegação pelo Rio da Prata. Esse contexto foi marcado num primeiro momento pela imbricação de relações sociais, em sua gênese, de modos de produção distintos (primitivo e capitalista), porém ainda não conflitantes, e que, secundariamente, com a emergência conjuntural do apresamento indígena, culminou no arrasamento de muitas aldeias ribeirinhas a partir do qual se formaram as primeiras cidades do litoral catarinense.

A primeira incursão em território catarinense se deu no ano de 1504, na baía de São Francisco, com Binot Paulmier de Gonneville, da França, ao qual se seguiram muitas outras entre os séculos XVI e XVII.

Ao contrário das intensas incursões portuguesas no litoral nordeste e sudeste brasileiro, as principais investidas em território catarinense nesse primeiro período partiram da Coroa Espanhola, visto que, os navegadores dirigiam-se principalmente à Foz do Prata ou destinavam-se a circunavegação do continente americano, rumo as Índias, como por exemplo, no primeiro caso, a expedição de João Dias Solis, em 1512, que manteve contato com Carijós em São Francisco (por ele designada, Ilha do Prata) e na Ilha de Santa Catarina (a Baía de los Perdidos) (PIAZZA: 1994, p. 23-24).

No território catarinense do século XVI, três importantes grupos indígenas ocupavam diferentes áreas: os Carijós, no litoral, os Kaingáng, principalmente no planalto sul-brasileiro, e os Xokleng, nas áreas de Mata Atlântica densa, próximo as escarpas das serras, e bordas do planalto. O contato do europeu deu-se primeiramente com o grupo denominado Cario ou Carijós que viviam na faixa litorânea entre o atual município de São Francisco do Sul e o Norte do Rio Grande do Sul.

Conforme nos informa Rodrigo Lavina (2004, p. 76):

O contato dos Cario com os navegadores europeus será intermitente durante a primeira metade do século XVI. O litoral catarinense é o ponto mais meridional que oferece portos praticáveis para os navios dos primeiros

exploradores realizarem reabastecimento e aguada, principalmente em São Francisco do Sul, Ilha de Santa Catarina, Imbituba e Laguna. Devido a isso, os navios que vinham realizar missões de reconhecimento ou patrulhamento da costa, necessitavam abastecer com os Cario para chegar até o próximo porto praticável, na foz do Rio da Prata.

Os Carijós eram sedentários, não trabalhavam metais, praticavam uma agricultura rudimentar¹⁷, da mandioca, do milho, entre outros, caçavam e pescavam, além de abastecerem-se mediante a extração de frutos e mel. Suas habitações, de pau-a-pique, estavam estabelecidas próximo às fozes dos rios litorâneos, reunidas em aldeias¹⁸.

Este fato acabará por criar um comércio de escambo entre os navegadores europeus e os Cario. Estes forneciam víveres (milho, farinha de mandioca, mel, caça e peixes, entre outros) em troca de adornos e, principalmente, objetos de metal, entre os quais os machados de ferro eram extremamente valorizados. Este sistema de troca pode explicar, ao menos em parte, os primeiros relatos a respeito dos Cario, que os descrevem como pacíficos. O fato é que as ferramentas de metal, para uma determinada aldeia, importava em nítida vantagem tecnológica diante de outras aldeias, favorecendo assim o estabelecimento de alianças e a superioridade numérica em situação de conflito com os outros grupos. (...) Estes buscavam também unir os exploradores com mulheres da aldeia para, desta maneira, fortalecer os vínculos com os estrangeiros e assim garantir o suprimento das ferramentas, logo vistas como indispensáveis. (LAVINA: 2004, p. 76)

O estabelecimento de naufragos, desterrados e desertores e seu acolhimento nas aldeias litorâneas de São Francisco, Tijucas, Ilha de Santa Catarina, Garopaba, Imbituba, Laguna e foz do Rio Araranguá, provavelmente, engendraram pequenos vilarejos onde além do abastecimento, podiam-se encontrar práticos para navegação e fazer reparos em embarcações (PIAZZA: 1994, p. 26). Deve-se imaginar ainda que a presença espanhola e portuguesa entre a população indígena, provavelmente conduziu a duas questões importantes: a primeira, diz respeito a garantia do domínio português sobre seu território; a segunda, que sendo rota freqüentada pelos espanhóis, os vilarejos de abastecimento e aguada, as informações e práticos

¹⁷ A cultura de mandioca, com o posterior povoamento açoriano, terá importante papel na pauta de exportações de Desterro nos séculos XVIII e XIX.

¹⁸ Nas notas da expedição de Gonville, as aldeias descritas em São Francisco do Sul reuniam entre 30 e 80 habitações, o que sugere uma população expressiva para a época, sobretudo quando notamos a seguinte referência relacionada, já na segunda metade do século XVII, ao tráfico de escravos indígenas: "Da ilha passaram os padres à Laguna, que era o principal ponto do comércio dos escravos, achando no seu porto 62 embarcações, sendo 15 navios de alto bordo e os restantes grandes canoas, ocupadas no infame negócio. Pelo porte das embarcações e mantimentos que levavam, esperavam os escravagistas levar dali mais de 12 mil Carijós" (CABRAL: 1994, p. 20).

habitados ao caminho do Prata só teriam a facilitar a expansão territorial rumo ao sul.

Ainda que houvesse sido reconhecida a Capitania de Santana, doada em 1534 pelo rei de Portugal ao vassalo Pero Lopes de Souza, antes da metade do século XVI, o sistema de capitanias hereditárias apontava ao fracasso iminente. Determinando Portugal a instauração dos Governos-Gerais (1549-1572), visava-se pôr em prática os planos de controle do território e ampliação da exploração colonial, com a introdução da produção açucareira. É desse período que datam as elevações das primeiras cidades brasileiras.

A produção açucareira foi organizada no período dos Governos-Gerais em duas regiões importantes da costa brasileira. A primeira situou-se na Zona da Mata, no litoral nordestino, no arco Olinda-Salvador, enquanto a segunda esteve localizada no litoral sudeste brasileiro, até a altura de São Vicente.

Na medida em que o primeiro Governo-Geral (1549-1553), de Tomé de Souza, organizava a produção canavieira no território brasileiro, aportavam em Salvador as primeiras levas de escravos africanos da costa nigeriana, angolana, entre outras praças de tráfico. No entanto, o rápido desenvolvimento da atividade canavieira não se deu homoganeamente nas ilhas de produção anteriormente citadas. Enquanto os latifúndios pernambucanos e baianos expandiam continuamente sua produção e exigiam cada vez mais mão-de-obra escrava na lavoura, a incipiente produção de São Vicente não conheceu o mesmo sucesso por variadas razões, que se tornou progressivamente decadente no início do século XVII.

Cabe mencionar ainda um aspecto importante dos Governos-Gerais: a vinda de jesuítas ao Brasil, que se tornaram responsáveis pela organização dos primeiros redutos catequizadores. Variadas expedições de reconhecimento jesuíta e formadoras de aldeamentos - redutos de catequese - foram realizadas no território catarinense. O intento de catequizar apresentava um propósito que se pode considerar bem definido: a conversão dos gentios em "almas", que doutrinados dentro dos princípios de obediência ao rei e aceitando as fórmulas coloniais de exploração pudessem contribuir na posse útil da metrópole. Contraditoriamente, aos apresadores vicentistas interessava o elemento indígena como mercadoria ao comércio escravista, cuja resolução, dentro da conjuntura de transição entre os

séculos XVI e XVII termina por inverter o processo de aumento populacional e formação de vilas então conhecidas no litoral nordestino.

A conjuntura que marcou o período da União Ibérica (1580-1640), numa escala global, a partir dos antecedentes citados, foi de fundamental importância no processo de despovoamento do litoral catarinense, que ao contrário das áreas de produção canavieira, servia de entreposto ao abastecimento de víveres e aguada na rota do Rio da Prata, ainda que houvessem ocorrido tentativas de instalação daquela atividade, cujo intento não obteve sucesso¹⁹. Na conjuntura citada, a união dos reinos de Portugal e Espanha possibilitava um controle completo sobre o tráfico de escravos africanos e sobre as várias etapas da produção de açúcar, incluindo o transporte, o refino e sua comercialização. Isso se dava pelo fato de que a região dos Países Baixos ter-se mantido sobre o domínio espanhol até 1648, embora as guerras por sua independência tenham se iniciado por volta de 1572. Durante esse período, sob organização da Holanda, os Países Baixos organizaram companhias a fim de combater o domínio agora exercido pela União Ibérica, daí derivando as Companhias das Índias Orientais (1602) e Ocidentais (1621). Rapidamente as Companhias passaram a dominar as principais praças do tráfico negreiro na costa africana, e também, a importante área de produção açucareira de Pernambuco, no eixo Olinda-Recife, por meio das invasões holandesas, na primeira metade do século XVII. O resultado efetivo dessa conjuntura político-econômica traduziu-se, na base da economia colonial, pela diminuição substantiva dos fluxos de mão-de-obra escrava africana, resultando no aumento dos preços do escravo. Vivendo São Vicente uma crise econômica que precocemente lançou seus negociantes ao apresamento indígena já na primeira metade do século XVI, nessa nova conjuntura, a caça e a comercialização do escravo indígena tornou-se extremamente ampliada, resultando daí a involução do povoamento litorâneo catarinense.

Já na metade do século XVII, o extermínio dos povoados era quase completo. Como relata Cabral (1994, p.38):

Em 1644, o Procurador Geral da Companhia de Jesus, Pe. Tomás de Urenã, dirigiu ao Ten. General das Províncias do Rio da Prata, D. Luiz Aresti, uma petição da qual constava uma "Informação da Vitória contra os Portugueses". Narrava Urenã que, em 1641, cerca de 400 portugueses,

¹⁹ Cabral cita nesse caso a tentativa frustrada de Jaime Resquin, a mando do Rei Felipe II, por volta de 1557, designado para fundar duas povoações no litoral sul brasileiro, além de "(...) cuidar e trazer o necessário para a instalação de engenhos de açúcar" (CABRAL: 1994, p. 29-30).

com 300 guerreiros indígenas, todos armados, haviam surgido, tendo havido luta com os aborígenes do sul, verificando-se uma verdadeira hecatombe. Depois de fazer referências a outros pontos da costa, descreve a situação do litoral sulino, contando que estivera em Santos, Itanhaém, Iguape, Cananéia, Paranaguá, São Francisco e outros portos, encontrando vestígios de cenas horríveis. Em São Francisco, onde encontrou apenas 7 ou 8 moradores, soube que a 100 léguas para o interior havia um posto de paulistas, guarnecido de brancos e indígenas. Partindo para o sul, penetrou a barra do Rio Grande e, percorrendo a zona das aldeias missioneiras, não havia muito atacada pelos paulistas, encontrara as suas ruínas cercadas de ossos e caveiras dos selvagens sacrificados.

Tem fim, nesse ínterim, o primeiro momento do período que precede a criação das primeiras vilas de Santa Catarina.

É importante ressaltar ainda o papel desempenhado pelas várias bandeiras de apressamento que desde o século XVI desbravaram o território oeste do Brasil, na tentativa de alcançar o Rio da Prata por via terrestre. Passando pelo litoral catarinense, por exemplo, em 1542, Cabeza de Vaca atravessou o Rio Itapocu alcançando o Iguaçu, e, seguindo mata adentro atingiu Assunção do Paraguai. O contato entre os vicentistas e indígenas incorporaram nativos que, conhecedores das picadas e trilhas do interior, sedimentaram as conquistas intracontinentais.

O segundo momento do primeiro período de ocupação do território catarinense dá-se entre a metade do século XVII até o ano de 1738.

Com o fim da União Ibérica, no ano de 1640, passou a ser latente a necessidade de dar posse efetiva ao litoral sul brasileiro, sobretudo quando se tinha em vista que os aldeamentos que serviam como entrepostos haviam sido completamente destruídos, o que, em outra conjuntura, poderiam ter constituído a base da ocupação territorial pretendida.

Diante desse novo quadro, a Coroa Portuguesa, a partir da política do “uti possidetis, ita possideatis” (quem possui de fato, deve possuir de direito), encaminhará expedições de reconhecimento a fim de fundar os primeiros povoados oficiais no litoral catarinense e fixar seus limites administrativos, na forma de vilas. Com as novas condições colocadas nessa conjuntura, principalmente a da necessidade de controle efetivo sobre o território meridional, nesse caso, e da iminência de políticas de povoamento, mudanças significativas serão processadas, culminando na criação da Capitania de Santa Catarina e dos alicerces das primeiras fundações litorâneas. Sendo assim, foram fundadas as povoadas de São Francisco, Laguna e Desterro. As primeiras datas dos processos de ocupação são: em São Francisco, por volta de 1658, embora uma capela já houvesse no local

desde 1642; Desterro, iniciada em 1678 (com o pedido formal de sesmarias na Ilha de Santa Catarina), e; Laguna (Santo Antônio dos Anjos da Laguna), em 1684.

Embora sendo o mais antigo, e no momento de sua fundação, o mais estável povoamento do litoral catarinense, São Francisco não conheceu o mesmo desenvolvimento econômico de Laguna, ainda que essa última tenha apresentado tal característica muito modestamente e não comparável ao povoamento produzido pela indústria canavieira. Igual definição se pode aplicar a Desterro da segunda metade do século XVII e início do século XVIII, principalmente, pela manutenção de uma posição tangente aos principais circuitos de produção e, mesmo ao que se refere ao abastecimento dos mercados consumidores e centros de comercialização, concluiu na estagnação dessas fundações, que basicamente subsistiram, como nos primeiros tempos, sendo portos de aguada e abastecimento das embarcações que se dirigiam ao Rio da Prata. Nesse contexto, o escambo era a relação comercial dominante nessas póvoas cuja produção era de subsistência.

Se, por outro lado, São Francisco, que fora elevada a categoria de vila ainda no século XVII, e Desterro, permaneciam numa situação de estagnação (contando com não mais que 130 habitantes e 27 casas), o mesmo não ocorrera com Laguna, que embora contanto com um efetivo populacional de “(...) cerca de 50 casais brancos, assistidos pelo seu vigário, gente que vivia da pesca e da agricultura rudimentar e cujas fontes econômicas reduziam-se aos proventos da exportação de peixe seco e carnes salgadas para Santos e Rio de Janeiro” (CABRAL: 1994, p. 43), fora elevada à vila em 1714 e já nesse momento iniciava a exploração dos Campos de Viamão, constituindo aí as primeiras estâncias de criação de gado gaúchas. Na mesma condição, a povoação de Imbituba, engajava-se, ainda que de modo muito limitado, num circuito de abastecimento de alimentos não conhecido por São Francisco e Desterro, fato atestado pelos relatos de Manoel Gonçalves de Aguiar também nesse ano, e narrado aqui por Cabral (1994: p. 44-45):

[Manoel Gonçalves de Aguiar] Explorou a sua barra, examinou os seus campos, próprios para a criação [referindo-se aqui a Laguna], e visitou Imbituba. Achou ser a terra capaz de comportar muitos milhares de moradores e que seria conveniente povoá-la. A sua lagoa era tão abundante de pescado que, contando a vila tão poucos moradores, anualmente saíam dela 3 a 4 embarcações carregadas de peixe salgado. Os seus contornos estavam inteiramente despovoados, até mesmo de gentio, sendo a vila habitada por uns 30 casais (...).

2.3. O ciclo da mineração e seus reflexos sobre a organização da atividade tropeira na Região Sul: expansão do Planalto Serrano Catarinense

O contexto econômico do Brasil-Colônia na segunda metade do século XVII era de crise do setor açucareiro, sobretudo pela forte concorrência holandesa que após a expulsão da área invadida na costa nordeste do Brasil, implantou nas Antilhas o mesmo sistema produtivo outrora existente no território brasileiro. O domínio do refino e o abatimento dos preços de comercialização diminuam os preços ao consumidor e reduziam concomitantemente o processo de acumulação do capital dos latifundiários escravistas do litoral nordeste brasileiro.

(...) Durante sua permanência no Brasil, os holandeses adquiriram o conhecimento de todos os aspectos técnicos e organizacionais da indústria açucareira. Esses conhecimentos vão constituir a base para a implantação e desenvolvimento de uma indústria concorrente, de grande escala, na região do Caribe. A partir desse momento, estaria perdido o monopólio, que nos três quartos de século anteriores se assentara na identidade de interesse entre os produtores portugueses e os grupos financeiros holandeses que controlavam o comércio europeu. No terceiro quartel do século XVII os preços do açúcar estarão reduzidos à metade e persistirão nesse nível relativamente baixo durante todo o século seguinte (FURTADO: 1975, p. 16-17).

Simultaneamente, a expansão territorial brasileira, proporcionada pelo avanço de entradas e bandeiras para oeste, baseadas na exploração de minerais preciosos e caça aos índios, durante o século XVII e XVIII, assistiu a constituição de inúmeras vilas e povoados. Como assinala Geiger (1963, p.74-75):

A mineração não só foi um ciclo povoador de imensas áreas brasileiras, como fomentou a aparição de numerosas cidades.

(...)

O ciclo do gado também foi fator de abertura de caminhos pelo interior do continente. Tanto sobre os caminhos de gado, como sobre as linhas de circulação de viajantes e mercadorias, surgiram inúmeras localidades interioranas. Os pontos de pouso deram origem a localidades que, às vezes, revelam esta origem no próprio nome – Pouso Alegre, Passa Quatro, Passo Fundo. Outros centros se denominam Registro, porque eram postos de cobrança de taxas, sobre os caminhos.

(...)

No tocante à criação do gado, cidades há que surgiram da evolução de sedes de fazendas; outras, nasceram ao longo dos caminhos de boiadas: Malhadas, Rodeio, Curral del-Rei.

Partindo de São Vicente, centro irradiador das bandeiras, esse importante núcleo urbano, que embora tenha sido pioneiro na produção de açúcar, fracassou rapidamente frente à consolidação da produção nordestina, derivando daí o fundamento dos fluxos populacionais do ciclo do ouro e diamante e do conseqüente crescimento demográfico, da região mineira da época, compreendida entre Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais, tanto pelas migrações internas quanto pela imigração portuguesa.

Nesse momento, na esfera política, a Coroa Portuguesa constituía e ampliava os impostos sobre a exploração mineral, ação reativamente implementada devido à deterioração dos termos de troca entre Portugal e Inglaterra (Tratado de Methuen). Por sua vez, no campo social, a ampliação das atividades de comércio, artesanato e prestação de serviços, constituíram uma classe média que responderá pela ruptura com Portugal. Finalmente, do ponto de vista econômico é importante salientar que:

Aos poucos, formou-se na área mineradora uma economia dinâmica, voltada para o mercado interno, irradiando-se pelas áreas que a circundavam. Nas terras onde antes existia uma lavoura de subsistência passou a haver uma produção voltada para as necessidades da zona mineradora. Essas áreas foram valorizadas e incorporadas definitivamente ao território brasileiro. A produção especializada em gêneros agrícolas estabeleceu-se principalmente no vale do Paraíba, em São Paulo, no sul de Minas Gerais e na Baixada Fluminense, no Rio de Janeiro, que se tornou um importante centro abastecedor da região das minas. O eixo econômico colonial, que antes se localizava no Nordeste, muda-se para a região Centro-Sul. (COSTA & MELLO: 1991, p. 74)

Nesse ínterim, a atividade pecuária, com a criação de gado que se expandia para o interior de Pernambuco, alcançando o Maranhão, e, por outro lado, a descoberta de gado selvagem nos campos de Viamão e em boa parte do Brasil Meridional, consubstanciada ainda com o consumo das fazendas de açúcar e a atividade mineradora no quadrilátero mineiro, criaram as condições necessárias ao desenvolvimento de um mercado interno centralizado²⁰ que dirigiu a dinâmica da criação de povoados e vilas entre o século XVIII e início do século XIX. O término do primeiro período no fato da instalação da Capitania de Santa Catarina encontra suporte na nova dinâmica de ocupação territorial implantada a partir daí:

²⁰ “A população que afluía em busca de ouro era cada vez maior, acabando por gerar sérios problemas de abastecimento. De 300.000 habitantes, em 1700, chegava a 3.300.000, em 1800, a maior parte concentrada nas regiões de minas” (COSTA & MELLO: 1991, p. 74).

A partir da fundação das póvoas de São Francisco, Desterro e Laguna, vai se processar uma mais intensa ocupação do litoral catarinense, com a concessão de sesmarias e a fixação de sesmeiros, com seus estabelecimentos agrícolas e pastoris.

Nesse ínterim, em 1680, havia sido fundada, na margem setentrional do rio da Prata, a colônia do Sacramento.

Entretanto, esta ocupação do espaço geográfico vazio, relacionada à ponta-de-lança da Colônia do Sacramento, leva a Corte de Lisboa a pensar, seriamente, na conquista do Brasil sul pela política do “uti possidetis”, e para amparo estratégico desta ação político-administrativa nada mais eficaz que a criação da capitania de Santa Catarina, desincorporada da administração dos Capitães-Generais de São Paulo e sujeita, daí em diante, à jurisdição dos Capitães-Generais sediados no Rio de Janeiro, por força da Provisão Régia de 11 de agosto de 1738. (PIAZZA: 1994, p.34)

Ora, no contexto de subordinação da Capitania de Santa Catarina ao Governo da Capitania do Rio de Janeiro e da criação do Caminho do Sul, é importante avaliar aqui a integração econômica das vilas e povoados localizados em solo catarinense, com o mercado consumidor nacional, e, suas implicações territoriais sobre a embrionária rede urbana brasileira.

O primeiro ponto a ser salientado envolve, de um lado, as atividades econômicas de corte, salga e transporte de carne bovina por Laguna destinada ao abastecimento de São Vicente, e, de outro lado, a instalação de fazendas de criação e funções de pouso desempenhadas por Lages, ocupando (essa última) papel de importante entreposto comercial entre os Campos de Viamão e a Feira de Sorocaba, pelo Caminho do Sul. Em ambos os casos, o que estava em jogo era o fortalecimento dos núcleos pela incorporação das funções de entreposto comercial na rede econômica que então se estabelecia no eixo Centro-Sul brasileiro.

Nesse sentido, enquanto a política de colonização do litoral expandia-se, a partir dos séculos XVIII e XIX, com a fundação das colônias de imigrantes, sobretudo alemães e italianos, que consignavam nova dinâmica econômica regional, por outro lado, e, concomitantemente, a abertura do caminho de Viamão inaugurava uma nova fase na ocupação do território catarinense, sobretudo do meio-oeste, região que mais nos interessa neste trabalho.

A organização territorial catarinense, ainda hoje marcada por relativa ruptura entre litoral e planalto, consigna a esse momento histórico, importantes condicionantes quanto ao papel das redes de transporte e comunicação, além, da participação no principal mercado consumidor nacional, das quais irá derivar a articulação entre os núcleos urbanos/rurais até então constituídos.

Um dos pontos críticos que determinaram essa nova fase está estreitamente relacionado a antieconomia no emprego do transporte marítimo no tocante ao abastecimento do mercado de São Vicente/Sorocaba com carne bovina. Embora o transporte marítimo fosse a mais moderna tecnologia de transporte, naquela época, a relação entre a capacidade de acomodamento de carga e o alto custo do transporte, comparada às vantagens do transporte terrestre, capaz de conduzir imensos rebanhos que compensava a demora no traslado, foi de fundamental importância para a constituição do Caminho de Viamão e, conseqüentemente, na elaboração do processo de ocupação do planalto e sua irradiação ao meio oeste catarinense. Possivelmente, a adoção do transporte marítimo, em caso de inovações tecnológicas capazes de suplantar a capacidade de acomodamento de carga viva da época, conferiria outra sorte ao desenvolvimento de Laguna, que contaria com uma rota favorável partindo dos campos de Viamão, rumo a Estrada dos Conventos, para então seguir pela Estrada do Tubarão, até o porto de Laguna. Nessa suposição, é provável que o reforço do comércio litorâneo desencadearia um processo de intensificação da ocupação, criando as condições para emergência de cidades de grande porte no litoral, para o contexto urbano da época, em detrimento da ocupação do planalto e oeste do Estado.

Mas tal fato não seria passível de compreensão se não se levasse em conta as relações políticas regionais da época. Do ponto de vista político e administrativo, enquanto a Capitania de Santa Catarina (instituída em 1738), que então englobava os três maiores núcleos litorâneos (São Francisco, Desterro e Laguna), encontrava-se subordinada ao Governo da Capitania do Rio de Janeiro, por outro lado, o entreposto de Lages e outros recém-fundados núcleos do planalto, estavam sujeitos ao Governo da Capitania de São Paulo. Esse fator é fundamental à compreensão de um território dividido, como atesta a citação abaixo:

De outra parte, “Lages e seu termo” vão se tornar catarinenses, somente em 1820, pela sua incorporação à então Província, mas, mesmo assim, com fraco intercâmbio entre o litoral e o planalto, prendendo-se, até 1840, no campo religioso-eclesiástico ao Bispado de São Paulo, e a sua dependência econômica está relacionada à feira de Sorocaba, até 1850. (PIAZZA: 1994, p.80)

Nesse contexto político regional é de capital importância refletir sobre o papel administrativo dos governos de capitania, sobretudo quanto à coleta de impostos e

sua destinação, e as disputas territoriais implicadas. Supondo os concomitantes interesses sobre a coleta de impostos, parece lógico crer que as ações políticas destinadas a instalação de um caminho capaz de ligar São Paulo aos Campos de Viamão, evidenciaram-se de especial interesse ao Governo da Capitania de São Paulo, ao mesmo tempo que conflitava com os interesses da Capitania de Santa Catarina e Rio de Janeiro. Processa-se a partir daí uma nítida ruptura entre litoral e planalto, com profundos reflexos sobre o processo de organização da ainda embrionária rede urbana catarinense, além dos primeiros elementos para compreensão da emergência das cidades do meio-oeste catarinense, cujas relações econômicas vão se inclinar precocemente ao mercado paulista.

Em uma perspectiva atual, é possível constatar que a base das relações econômicas atuais entre as cidades do meio-oeste e as cidades paulistas e paranaenses estão em muito associadas a herança histórico-geográfica que responderam pela materialização das principais vias de comunicação que apoiaram os fluxos econômicos regionais da época, dentro do contexto político administrativo de subordinação a São Paulo e, antes de 1916, ao Paraná.

As colônias do planalto fundadas no Século XIX foram todas criadas quando o território ainda se encontrava sob a jurisdição de São Paulo e, depois de 1853, do Paraná.

No Século XX, depois de celebrado o Acordo de 1916, que colocou fim à disputa limítrofe entre os dois Estados, o território entregue a Santa Catarina pode ser mais intensamente povoado, estabelecendo-se empresas e companhias concessionárias de serviços de colonização, que transportaram para a região numerosos imigrantes principalmente oriundos do Rio Grande do Sul, que acorreram às terras desbravadas e por desbravar, imigrantes de várias etnias, predominantemente alemães e italianos. (CABRAL: 1994, p. 246)

2.4 - O processo de ocupação do meio-oeste catarinense

A ocupação do meio-oeste catarinense inicia-se a partir da opção pela rota do planalto e o espraiamento de tropeiros/fazendeiros que ocupavam as terras ao oeste de Santa Catarina, embora a situação de seu “pertencimento” só fosse formalmente definida no início do século XX, com a resolução da “Questão do Contestado”.

A primeira sesmaria concedida, na região então denominada “Campos de Palmas” e que compreenderia desde o atual meio oeste catarinense ao extremo

oeste, data de 1725, englobando uma ampla faixa territorial. Posteriormente, nova sesmaria é concedida em 1784 (PIAZZA: 1994, p. 207).

Apesar do início da ocupação dos Campos de Palmas ter se dado já no século XVIII, é no século XIX em que a intensificação desse processo leva a pulverização de várias fazendas de criação, cujo número exato não é possível precisar, tampouco sua exata demarcação espacial, como indica o desenho abaixo.

As cidades do meio-oeste catarinense consideradas em nossa pesquisa (Videira, Iomerê, Rio das Antas e Pinheiro Preto), tiveram origem, no contexto territorial dessa época, nas antigas fazendas de Rio das Pedras, Rio das Antas, Rio Preto, Procópio Luiz da Costa e 25 de novembro, informações essas oriundas do mapeamento efetuado pela Brasil Development e Colonization Co., em 1916, para fins de desapropriação. No entanto, a formação propriamente dita dos núcleos urbanos só se dará ao longo do século XX, com as ações empreendidas pelas companhias colonizadoras. O importante é perceber que as bases econômicas que responderam pela elaboração precípua das redes de transporte terrestre, com exceção óbvia da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, tiveram início anterior, desde a ocupação pastoril do século XVIII, dentro da dinâmica da formação sócio-espacial do planalto catarinense. A economia do gado, respondeu pela organização da vida de relações sociais locais:

E, finalmente, uma observação de ordem conjuntural: o processo civilizador dessa “frente pastoril” ultrapassa, na economia do Brasil Meridional, o “ciclo das tropas”, porquanto, desde 1860, perdera seu prestígio e sua razão de ser a “feira de Sorocaba”.

Entre o final do século XVIII e início do século XIX, as estruturas políticas e econômicas brasileiras passaram por intensas transformações, condicionadas, de modo simplificado:

- a) ao nível internacional, pela emergência das relações de produção baseadas no capitalismo industrial, trazendo profundos rearranjos nas relações internacionais, que responderam, por exemplo, pela vinda da família real para o Brasil em 1808, e a posterior independência brasileira, em 1822;
- b) ao nível nacional, com a consolidação de um governo imperial que primou pelo fortalecimento de uma aristocracia rural, e cujas ações trouxeram

importantes implicações na inserção do país na divisão internacional do trabalho, como, por exemplo, com a abertura os portos,

No entanto, enquanto tais transformações eram processadas, a economia regional do oeste catarinense “engajava-se”, dentro da divisão regional do trabalho, como região de produção rudimentar de rebanhos bovinos e suínos, e, de erva mate, destinados ao abastecimento do mercado paulista, dentro de relações de produção que pertenciam a ordem da “economia natural”, desconhecendo a produção de excedentes e relações capitalistas propriamente ditas de produção. Ou seja, o engajamento a que nos referimos merece ressalvas, uma vez que os estancieiros/tropeiros não integravam a aristocracia rural brasileira. Com a brusca modificação da conjuntura nacional de expansão e consolidação de fronteiras entre o final do século XIX e início do século XX, dentro da região do Contestado, esses traços praticamente feudais de produção serão eliminados, perdurando no entanto as rugosidades²¹ espaciais que responderam pela organização da circulação geral no território, como afirmamos acima. Até então, a estagnação regional é relatada por CABRAL (1994, p. 297):

A região contestada pelo Paraná, alcançando o planalto longínquo, que ia desde onde terminava a jurisdição de Campos Novos, Curitiba e Lages, com fronteiras de três Estados, permaneceu longo tempo à margem de todo e qualquer progresso.

Não havia justiça e os criminosos que delinqüiam num Estado, passavam as linhas mal definidas da sua jurisdição e se acolhiam no outro, onde as autoridades, nas rivalidades que a questão de limites suscitava, os acoitavam.

Não havia instrução, não havia sequer assistência religiosa. Nenhum dos Estados constestantes se animavam em promover o adiantamento da região que, de uma hora para outra, poderia passar a integrar o território da parte oposta.

As populações eram escassas – quase todas egressas dos núcleos pastoris, despedidos os peões que não poderiam permanecer no latifúndio, depois das sucessões que retalhavam as grandes propriedades e as empobreciam. Iam então com seus poucos haveres, instalar-se nessas terras de ninguém, escondendo a sua miséria nas canchadas das serras, onde viviam da caça, das pequenas roças cuidadas em geral pelas mulheres, do corte da congonha que iam vender aos hervateiros e seus intermediários e de outras atividades menores que lhes davam um parco e

²¹ “O que, na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos rugosidade ao 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. As rugosidades apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho”. (SANTOS, 1997, p. 113)

insuficiente ganho, que empregavam no sal, na pólvora, no querosene ou em uma ou outra utilidade imprescindível. Assim, viam nascer e muitas vezes morrer os filhos, esquecidos e abandonados, segregados, reunindo-se, de longe em longe, em alguma povoação insignificante, nalguma festa religiosa ou nalgum encontro, quando iam vender ou comprar.

Ainda, nesse sentido, é importante ressaltar que o ciclo econômico do tropeirismo, especificamente na região do meio-oeste catarinense, não respondeu por qualquer processo particular de urbanização, até o início do século XX. Numa região marcada pela produção natural, em que, as atividades do homem do campo estavam presas às rotinas cotidianas de criação, abate, corte, cultivo agrícola, e outras atividades das quais derivam a maior parte do consumo de seu tempo, constituindo por sua vez, muitas vezes, a renda indireta (derivada da venda de produtos agrícolas ou de gado), a parcela mínima de sua renda efetiva, confere ao seu trabalho pouca produtividade, derivando daí sua condição de pobreza (do ponto de vista das relações concretas de trabalho nos países subdesenvolvidos) (RANGEL, 2005). Na mesma perspectiva, cabe salientar, dentro da formação sócio-espacial do planalto meridional brasileiro, a condição específica do modo de produção regional dominante naquela época. Embora as relações de produção no perímetro da vida regional do meio-oeste catarinense tenham se caracterizado pelas trocas comerciais, internamente, não há qualquer evidência de que haja uma acumulação primitiva de capital do tipo capitalista. Em verdade, tanto nos modos de produção capitalista, quanto em outros modos de produção, as relações comerciais não necessariamente responderam por qualquer transformação social interna, e muito menos seriam suficientes para caracterizar um modo de produção, isoladamente (SWEEZY et al., 1989). Em verdade, a condição específica das relações internas combina elementos de modos de produção distintos, conferindo a formação socio-espacial local, tanto um revestimento jurídico quanto relações de produção de caráter predominantemente feudal, ainda que não seja idêntico ao “feudalismo clássico”.

O reforço de uma aristocracia rural pode responder, aliada a decadência do ciclo de mineração, pela estagnação do meio-oeste catarinense, tendo em vista a complementariedade que até então havia entre essa região e São Paulo-Minas Gerais.

Analisando a observação de Geiger²² quanto a revitalização das cidades durante os sucessivos ciclos econômicos, podemos considerar que, na esfera econômica, as formas e funções sociais de produção locais não acompanharam o ciclo subsequente, como afirmado, do fortalecimento de uma aristocracia rural, cuja base produtiva volta-se para o café, orientadas aos mercados externos. A estagnação, o declínio regional, no entanto, será bruscamente sobreposto espacialmente por outro processo de ocupação, dirigido pelo sistema de loteamento “capitalista” produtivo, governado pelos imigrantes das “colônias velhas”, do Rio Grande do Sul, no início do século XX. Não é à toa que tal ruptura abrupta culminaria na Guerra do Contestado.

Diante desse quadro de estagnação local-regional, o Brasil passava por importantes transformações internas e também externas, quando pensadas as conjunturas internacionais e nacionais desencadeadoras desses processos.

O primeiro ponto a ser destacado diz respeito a expansão industrial nos países do centro do sistema capitalista, notadamente, da Inglaterra. A consequência mais direta desse processo residiu na abertura comercial dos países periféricos e da conquista e ampliação de novos mercados consumidores. A pressão sobre a extinção do tráfico negreiro, foi uma das medidas mais visíveis nesse panorama, cujos marcos fundamentais encontram-se, internamente, na promulgação da Lei Eusébio de Queirós (em 1850) e Lei Áurea (em 1888), a primeira extinguindo o tráfico e a segunda promovendo a abolição da escravatura. Simultaneamente, a necessidade de mão-de-obra para as lavouras de café, sob o controle da aristocracia rural, e da implementação de estruturas de transportes capazes de viabilizar a integração entre essas regiões produtoras e os portos marítimos; os problemas relacionados a efetivação da clara demarcação territorial (conflito Brasil x Argentina), e mesmo do “projeto de embranquecimento populacional”, estimularam, a adoção paralela de políticas de transportes ferroviários e de colonização. Quanto a isso, explica Geiger (1963, p. 79):

²² “Assim, diversas cidades fundadas no período colonial se vinculavam a um determinado ciclo econômico, mas muitas vezes eram aproveitadas pelo ciclo que se seguia. Naturalmente, as grandes cidades deste período seriam aquelas que melhor conseguissem sintetizar as diferentes fases da evolução econômica da Colônia; aquelas que não dependessem apenas da área circunvizinha, mas que integrassem um território mais vasto, regiões econômicas diversas. Deste modo, tenderiam a se tornar metrópoles, o que, na estrutura colonial, deve ter ocorrido com os portos marítimos.” (GEIGER: 1963, p. 77)

O século XIX assistiu uma série de transformações econômicas que tiveram influência na evolução da rede urbana. Logo no início, a Abertura dos Portos marca a entrada do País na esfera da dependência direta das potências industriais; nos seus meados, a abolição do tráfico significou a libertação de capitais para as inversões em “negócios”, ou seja, em atividades relacionadas com o progresso urbano, com o seu mercado; por fim, quase ao encerrar-se o século, a Abolição da Escravatura, que ativou o mercado de trabalho.

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. Entre 1850 e 1860, fundaram-se 62 empresas industriais, 14 Bancos, 3 Caixas Econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transporte urbano, 2 de gás e finalmente 8 estradas de ferro!

Entre os projetos ferroviários do final do século XIX e início do século XX, deve-se destacar como de especial interesse para este trabalho, o da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande do Sul, que permitiu, ao mesmo tempo, conciliar a necessidade de integração da economia pecuarista do Brasil meridional, com a aspiração à colonização e defesa territorial.

Embora o projeto ferroviarista no Brasil tenha sido iniciado já em 1854, o aporte maior de capital estrangeiro empenhado em investir em estradas de ferro só alçou maior vulto nas últimas décadas do século XIX, com a instituição de subvenções à quantidade de quilômetros construídos, além de juros da ordem de 5% a 6% ao ano, durante prazos de até trinta anos, além do direito as áreas marginais às ferrovias, inicialmente, definidas como de trinta quilômetros para cada lado, sendo posteriormente reduzidas para quinze quilômetros, na retificação do contrato de concessão, em 1890 (THOMÉ, 1983, p. 44), inclusive quanto à obrigatoriedade de colonização. Sendo concedida a autorização de estudo e construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em 1889, é importante notar, quanto à concessão de desapropriação, que no quadro regional de estagnação do meio-oeste, e de seu particular sistema de ocupação (posseiros) e de relações de produção, os trabalhos de desapropriação conduziram a formação de massas populacionais errantes que rapidamente se integraram aos grupos de jagunços na Guerra do Contestado. Ainda hoje, a persistência de poucos remanescentes desses grupos pode ser percebida as margens de rodovias e em pequenas propriedades no interior das matas, entregue a mais completa miséria humana.

O contexto original da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul coincide com a história da implantação de uma série de redes sócio-técnicas sobre o território brasileiro, entre o final do século XIX e início do século XX. Antes mesmo da construção da ferrovia citada, o grupo de investidores estrangeiros liderados por Percival Farquhar, já respondia por outros projetos reticulares no Brasil, como assinala Thomé (1983, p. 72-73):

A entrada de Percival Farquhar no Brasil está associada à criação da Companhia Light and Power do Rio de Janeiro, fundada em Toronto no ano de 1904, sob a tolerante legislação do Estado do Maine, com concessão para explorar o fornecimento e a distribuição de energia elétrica à então Capital Federal, e a seguir, à fundação da The São Paulo Railway Light and Power Company Limited (depois The S. Paulo Tramway Light and Power C. Ltd.), autorizada para explorar os serviços públicos de iluminação e de transporte urbano em São Paulo, que até este ano eram explorados por uma companhia inglesa.

Entre 1889 e 1906, foram produzidos os estudos e levantamentos de campo, com o objetivo de estabelecer o traçado básico da ferrovia, bem como a construção inicial de 559 Km de ferrovia, que efetivamente será construída a partir dessa última data pelo grupo de Farquhar, completando o trajeto de Itararé, em São Paulo (do terminal da Estrada de Ferro Sorocabana) até Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

Do ponto de vista da formação dos primeiros núcleos coloniais, cabe destacar que enquanto alguns serão constituídos nas adjacências das estações ferroviárias (como Caçador, Rio das Antas, Videira e Pinheiro Preto), por seu turno, outros núcleos serão derivados das ações das empresas colonizadoras atuantes na região do meio-oeste catarinense (Iomerê, Arroio Trinta, Fraiburgo, por exemplo).

Quanto a articulação desses núcleos que serão constituídos é importante observar que diferente dos sistemas ferroviários encontrados nos países do centro do sistema capitalista, em que as interligações formam estruturas complexas de integração, no caso brasileiro, a organização do sistema ferroviário tinha por característica a irradiação dos trilhos a partir das zonas portuárias em direção ao interior, junto às áreas produtivas, não colaborando na integração entre as várias zonas produtivas, mas apenas para a articulação linear zona de produção e zona de exportação, refletindo-se, conseqüentemente, na formação de redes urbanas dendríticas, marca fundamental na organização territorial dos países de economia dependente.

Cabe ainda mencionar que a introdução dessas redes técnica dirigidas agora por uma dinâmica econômica nacional permitiu um primeiro avanço no sentido de se superar a condição de uma organização espacial baseada em arquipélagos regionais, onde a escassez de relações não conduziram ao processo de interdependência. Nas palavras de Milton Santos, quanto a ruptura com essa condição anterior, merece nota:

Esse quadro é relativamente quebrado a partir da segunda metade do século XIX, quando, a partir da produção de café, o estado de São Paulo se torna o pólo dinâmico de vasta área que abrange os estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Ainda aqui, a explicação pode ser buscada nas mudanças ocorridas tanto nos sistemas de engenharia (materialidade), quanto no sistema social. De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribuem uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí também onde se instalam, sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. (SANTOS: 2005, p. 29)

Quanto aos dois aspectos implicados na transformação referida por Milton Santos, pode-se apontar, na implantação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul, tanto a criação de uma condição de uma nova e mais dinâmica fluidez espacial entre o meio-oeste catarinense e o mercado paulista, quanto, paralelamente, a implantação de um sistema de colonização de base capitalista.

Os reflexos sobre a fluidez espacial derivada da construção da ferrovia, em um primeiro momento, esteve intimamente relacionada a exploração das áreas de mata de pinhais nas margens da ferrovia, numa faixa de 15 quilômetros para cada lado. A medida que o consórcio Brazil Railway Company, avançava na construção da ferrovia em território catarinense, paralelamente, era constituída a subsidiária Southern Brazil Lumber and Colonization Company, em 1909, com o objetivo de organizar o empreendimento de colonização ao longo da ferrovia e exploração das matas de pinhais, conforme acordado em 1907. A planejada escolha de terras para exploração de araucárias e a implantação da serraria da Lumber, em Três Barras (SC), maior da América Latina no início do século, deu origem ao movimento de exploração madeireira, cujos principais destinos de produção foram São Paulo, no mercado interno, e países como Inglaterra, Argentina e EUA, no mercado externo, além do uso próprio na produção de dormentes para ferrovia. A dimensão do projeto pode ser vislumbrada com a observação de Thomé (1983, p. 124):

O território que passou à propriedade da Lumber era maior do que o dobro de toda a área atual do Município de Caçador (SC), e nela existiam, segundo levantamentos, cerca de quatro milhões de pinheiros e dois milhões de imbuías e cedros, árvores que atingiam 30 metros de altura e mais de um metro de diâmetro.

Quanto a estrutura industrial utilizada na época, é digno de nota o aporte tecnológico, que de modo diacrônico instalava em uma região marcada pela estagnação de quase um século, o conceito técnico de beneficiamento de madeiras oriundo do centro do sistema capitalista, no auge de uma Segunda Revolução Industrial. Não é de se estranhar, que mesmo com o gigantesco empreendimento, não haja se constituído, no caso de Três Barras, uma cidade-indústria (o que seria compreensível se o sistema de produção adotado mantivesse os padrões tradicionais), mas ao contrário a inversão na composição orgânica do capital permitia a operação desse grande empreendimento com cerca de 800 pessoas, constituídas, em geral, por imigrantes²³. Do ponto de vista do desenvolvimento econômico regional, a fraca ou inexistente integração com subfornecedores locais não resultou em processos de constituição e ampliação do sistema produtivo local, além do que, os baixos contingentes populacionais, ainda que com a instalação de negócios relacionados aos pequenos ofícios, a alimentação, etc., não foram capazes de engendrar um processo de urbanização propriamente dita. Ao mesmo tempo, a constituição dos primórdios da cadeia produtiva madeireira passa a embutir os primeiros traços da integração regional: produção especializada e relações econômicas inter-regionais e mesmo internacionais. Quanto a última escala, deve-se considerar o contexto da época, em que o acirramento da divisão internacional do trabalho predisponha os países subdesenvolvidos ao aumento e exportação de produtos primários.

²³ "Ali no local conhecido por Três Barras (hoje também cidade) a Lumber instalou o maior complexo industrial de exploração madeireira da América do Sul, nunca igualado em toda a história, com equipamento trazido diretamente da Europa e dos Estados Unidos, e importando tecnologia canadense.

(...)

Em Três Barras, montou-se uma grande serraria, abrigada em diversos pavilhões, com várias serras-fitas circulares, automatizadas, que tinham capacidade para serrar, num período normal de 10 horas de trabalho por dia, cerca de 300 metros cúbicos de madeira, obtendo um rendimento médio de 19 táboas de 12 polegadas or 5,60 metros de comprimento, mais o aproveitamento, totalizando mil dúzias de madeiras diversas. Esta quase inacreditável produção era obtida em vista da rara e primorosa técnica empregada, através de apenas 800 empregados, na maioria imigrantes ou descendentes destes, sendo que para obter produção idêntica, se fosse o caso, pelos meios habituais da época seria necessário um mínimo de cinco mil homens." (THOMÉ: 1983, p. 125).

Um segundo aspecto importante a ser considerado, diz respeito ao sistema de colonização implantado no meio-oeste catarinense e da própria condição social e histórica de sua ocorrência. A ocupação territorial baseada na divisão das terras devolutas sob controle da companhia colonizadora da Lumber, posteriormente, retransmitida a empresas como a Selbach, garantiram um processo de divisão e venda de lotes e, conseqüentemente, a abertura para o uso da terra nos moldes tipicamente capitalistas de produção, sobretudo quando se leva em conta o processo de ocupação territorial. Waibel (1979), ao caracterizar os sistemas produtivos agrícolas, chama atenção para a sucessão de estágios, que no caso da região em questão, oferece um importante campo de reflexão. Segundo esse autor, a colonização do Brasil meridional conheceu três estágios de desenvolvimento dos sistemas agrícolas: o de rotação de terras primitiva, o de rotação de terras melhorada e o de rotação de culturas combinada. No caso do meio-oeste catarinense, os estágios empregados são predominantemente os de segundo e terceiro estágios.

Considerando que a ocupação territorial do meio-oeste deriva dos loteamentos marginais à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, tem-se que os primeiros colonos a ocuparem a região foram provenientes das antigas colônias do Rio Grande do Sul, onde já praticavam a agricultura e pecuária orientada para o mercado. Nessas antigas colônias, o sistema agrícola empregado era o de rotação de terras melhoradas, assim definido por Waibel (1979, p. 248):

Depois que a maior parte das matas é devastada, que a densidade da população aumentou e que são construídas estradas utilizáveis pelas carroças de quatro rodas dos colonos, as técnicas e as condições econômicas melhoram consideravelmente. Com estas condições, nos cruzamentos de estradas, desenvolvem-se pequenos centros comerciais de população, onde se vão estabelecer várias espécies de moinhos, na maioria, pelas famílias dos antigos vendeiros. Nesses moinhos, o colono prepara e processa a remessa dos seus produtos para o mercado, em maior quantidade e por preço mais barato do que o poderia fazer na colônia. Daí resulta que aumenta sua produção de antigas culturas indígenas de subsistência, e introduz plantas européias como produtos comerciais. Além de porco, passa a criar também algum gado. É esta razão por que denominei este tipo de agricultura de sistema de rotação de terras “melhorada”.

Logo, o sistema predominante apontado por Waibel, característico das colônias antigas do Rio Grande do Sul até o início do século XX, determinou o rápido crescimento populacional e intensificação da divisão de terras, ao mesmo

tempo em que concretizou o rápido esgotamento de solos dessa região. Com a oferta de novas terras no meio-oeste catarinense, muitos colonos migraram para as novas áreas pioneiras, lá reproduzindo o sistema agrícola então empregado nas antigas colônias. O reflexo de tal processo migratório resultou, primariamente, em uma nova organização produtiva dentro do meio-oeste catarinense, baseada num regime de pequenas propriedades comerciais, e, num segundo momento, da integração regional ao mercado paulista, como atesta Waibel (1979, p. 238):

A expansão do povoamento para o norte através do rio Uruguai e da fronteira 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 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 a jusante, com o avanço da estrada de ferro; os alemães de novo preferiram 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.

A combinação entre a experiência produtiva anterior com um sistema agrícola melhorado, além dos fatores de mercado, como da grande demanda de banha e outros derivados de suíno em São Paulo, incluindo os avanços empreendidos pela introdução da rotação de culturas em campos arados e adubados com a criação de gado suíno, permitiu o desenvolvimento de uma rede de relações que se processaram entre os pequenos núcleos urbanos regionais e cidades do Paraná e São Paulo, configurada a partir do então primário circuito produtivo agroindustrial. A descrição dada por Waibel é bem característica desses pequenos núcleos que passam a ser instalados no Alto Vale do Rio do Peixe e que respondem pela “ponte” entre as zonas rurais produtoras e os mercados consumidores:

Os “povoados aglomerados” estão localizados a distâncias de 8 a 10 quilômetros, geralmente em cruzamentos de estradas. As casas se distribuem em volta de uma igreja e um cemitério, a escola e uma ou duas lojas e bares. Há freqüentemente um moinho, um ferreiro ou um fabricante de rodas. Em outras palavras, esses núcleos aglomerados são centros culturais, sociais e comerciais, muito características das áreas coloniais; são inteiramente desconhecidos nas regiões habitadas por luso-brasileiros e ocupadas pelo sistema de latifúndios. (WAIBEL: 1979, p.259)

Finalmente, diante do quadro de ocupação esboçado para a região do Alto Vale do Rio do Peixe, vale atentar para algumas considerações finais:

- a) A organização territorial regional, do ponto de vista da evolução do meio técnico-científico, conheceu pelos menos três fases bem distintas. A primeira está ligada ao período de abertura de vias de circulação a partir das atividades econômicas inseridas no ciclo do gado, entre os séculos XVIII e XIX, e que resultou na predefinição dos principais eixos viários que serão reaproveitados, a partir da segunda metade do século XX. A segunda, por sua vez, diz respeito ao corte abrupto do território pela superposição da estrada de ferro que selou a constituição e a integração regional baseada no perfilamento dendrítico dos circuitos espaciais de produção madeireiro e agroindustrial, aos mercados paranaenses e paulistas, estrutura por fim “abandonada” nas décadas de 60/70. A terceira, por fim, é caracterizada pela implantação de um sistema de transporte rodoviário concomitante ao plano nacional de desenvolvimento inaugurado na década de 60, e que predomina até os dias atuais, em que os antigos traçados executados pelos tropeiros são parcialmente reaproveitados, estendendo as relações de produção/circulação/distribuição e consumo, a uma rede mais ampla de cidades (como, por exemplo, pelas relações de distribuição, com Paranaguá, Itajaí, Santos, etc.), com o esboço de padrões mais complexos.

- b) Do ponto de vista da integração econômica das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe à rede urbana catarinense, deve-se notar que a estruturação da vida econômica regional em torno da madeira e da agroindústria não resultou na formação de grandes aglomerados populacionais, até porque as funções de produção além de ter contado com um processo de rápida e ampla incorporação tecnológica, nem sempre estiveram localizadas dentro das cidades, cabendo a essas últimas muito mais o papel de centralização de funções administrativas-financeiras e de serviços de

transporte/distribuição do que propriamente de produção (exceção feita a Videira, Caçador e Fraiburgo). Nesse sentido, o que em geral se percebe é a predominância de funções que, pelo viés econômico, complementam e integram os circuitos produtivos, com origem nas zonas agrícolas, à rede de cidades mais ampla, por intermédio das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe. Quanto à rede urbana catarinense, dentro do período abordado nesse capítulo, é mesmo difícil empregar tal termo, considerando a insipiência dos núcleos urbanos recém formados no Alto Vale do Rio do Peixe. Mas é correto afirmar que a integração econômica se dará mais diretamente com a rede urbana do Rio Grande do Sul, paranaense e paulista, do que com a própria “rede urbana catarinense”, seja pelas funções de consumo, seja pelas funções de circulação/distribuição.

- c) Sobre a natureza do processo de urbanização, é preciso levar em conta a importante distinção elaborada por Milton Santos entre as regiões agrícolas e urbanas brasileiras, no sentido da urbanização, e, conseqüentemente, dos papéis exercidos pelas cidades em cada uma dessas regiões. Embora o autor mencionado considere essa reflexão como parte de uma organização territorial brasileira contemporânea, é correto considerar, de modo geral que “teríamos, desse modo, no primeiro caso, áreas agrícolas contendo cidades adaptadas às suas demandas e, no segundo caso, áreas rurais adaptadas a demandas urbanas” (SANTOS: 2005, p.74). Ou seja, indo mais além, o sentido da definição da região agrícola caberia ao complexo econômico ditado pelas dinâmicas dos circuitos espaciais de produção agroindustriais/madeireiros (no caso do meio-oeste), dentro dos quais a rede urbana participa como articuladora²⁴. Nesse sentido, é possível arriscar a compreensão da descrição das condições de urbanismo do meio-oeste catarinense, empreendida

²⁴ “Mas, nas regiões agrícolas, é o campo que, sobretudo, comanda a vida econômica e social do sistema urbano (sobretudo nos níveis inferiores da escala), enquanto nas regiões urbanas são as atividades secundárias e terciárias que têm esse papel”. (SANTOS, 2005, p. 76)

por Paulo Lago²⁵, na década de 60, ao pensarmos na urbanização das cidades da região agrícola em voga como propensa a realização das funções acionadas pelas cadeias produtivas agroindustrial e da madeira (em especial das infraestruturas de transporte, armazenamento e distribuição), e não pelas funções detonadas pelo setor terciário.

- d) Por fim, cabe uma reflexão sobre os padrões de rede urbana dentro das formações sócio-espaciais assinaladas por Roberto Lobato Corrêa. Segundo a tese de Corrêa, é possível dimensionar pelo menos três formações espaciais²⁶ associadas a redes urbanas específica, na virada entre o século XX e XXI, resultado da complexa organização histórica do território brasileiro: uma formação espacial fundada na grande propriedade rural, uma formação espacial fundada na pequena propriedade rural dos imigrantes europeus e, por fim, uma formação espacial de fronteira. Dentro de cada uma dessas formações espaciais ter-se-iam redes urbanas específicas, que são ao mesmo tempo reflexo e condição em relação à própria formação sócio-espacial. Pois bem, na caracterização dessas formações espaciais, trabalho, diga-se de passagem, árduo, Corrêa (2006, p.281) considera que:

É lícito supor que não apenas os modos de produção nos quais o urbano emerge, mas as suas diversas formações espaciais, apresentem a sua típica rede urbana. Cada sociedade tem a sua própria geografia, que inclui, na maioria dos casos, a sua rede urbana particular. A rede solar, por exemplo, está associada às formações vinculadas ao modo de produção asiático, mas também aos pequenos países de origem colonial dotados de uma metrópole primaz, como se exemplifica com o caso do Uruguai. A rede dendrítica, por sua vez, parece estar geneticamente vinculada a uma formação espacial periférica de base colonial, marcada por um específico padrão de circulação. Já as redes de múltiplos circuitos, ao que tudo indica, associam-se às formações espaciais dos países centrais, refletindo e condicionando a complexidade de suas organizações espaciais. A questão das relações entre a forma e as funções da rede urbana e a natureza da

²⁵ “Entretanto, as condições do urbanismo das principais cidades do Meio-Oeste são ainda extremamente precárias. Ausência de redes de esgotos, deficiência no setor da energia elétrica, níveis educacionais baixos, padrões habitacionais precários, em contraste com o elevado índice per capita de veículos, e de padrões dietéticos relativamente altos”. (LAGO, 1965, p. 33)

²⁶ Nesse esforço de compreensão da tipologia da rede urbana regional consideraremos tão somente as duas primeiras formações sócio-espaciais.

formação espacial, da qual aquela é parte, é, em realidade, muito complexa e necessita de muitas reflexões e estudos empíricos.

Para Corrêa, a rede urbana da formação sócio-espacial baseada na grande propriedade rural caracteriza-se por um padrão de organização espacial composto por menor densidade de centros, ao mesmo tempo, com maior espaçamento entre si, nas quais a liberação do fazendeiro das atividades rurais conduz a fixação de residência urbana, em torno da qual um comércio suntuoso e serviços especializados e de qualidade serão estruturados em torno da cidade. Em contrapartida, a rede urbana da formação sócio-espacial baseada na pequena propriedade do imigrante apresenta uma hierarquia mais visível de centros, com demanda e oferta mais equilibradas das funções comerciais e de serviços, operando o espaço urbano, por vezes, como espaço de concentração da força de trabalho do mundo agrícola.

No contexto da organização espacial do território catarinense, ao se considerar os padrões de rede urbana apresentados por CORRÊA, é possível falar em duas formas de organização distintas, derivadas tanto de uma formação sócio-espacial baseada nas grandes propriedades (planalto de Lages) quanto nas pequenas propriedades de imigrantes (meio-oeste e oeste catarinense, e, litoral e vales litorâneos), condição já explorada por Nilo Bernardes (1962) para a rede urbana do Rio Grande do Sul. De fato, como se verá no Capítulo III, da presente dissertação, o padrão de rede urbana do meio-oeste catarinense não conhecerá a emergência de grandes centros polarizadores, mas de médios e pequenos centros com funções do setor terciário distribuídas de modo mais equilibrado, atendendo, ora as funções industriais instaladas dentro das cidades, ora intermediando as relações comerciais entre a zona agrícola e outras cidades da rede urbana.

CAPÍTULO III - INSERÇÃO ECONÔMICA DAS CIDADES DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE NA REDE URBANA DE SANTA CATARINA

3.1. Introdução

Partindo dos raciocínios apresentados no capítulo anterior, quanto à ocupação territorial e à estruturação preliminar de dois eixos econômicos significativos na economia regional do Alto Vale do Rio do Peixe, quais sejam, da madeira e da agroindústria, procura-se aqui compreender o desenvolvimento da rede urbana no Alto Vale do Rio do Peixe, em articulação à rede urbana de Santa Catarina.

Ainda que a rede urbana de Santa Catarina apresente especificidades quanto às duas formações sócio-espaciais que atravessam seu território, manteve-se aqui o referencial analítico centrado ao nível estadual dada as conjunturas políticas, econômicas e sociais específicas.

Os principais apontamento alcançados no presente capítulo indicam que a ampliação dos segmentos de beneficiamento de madeira e da agroindústria, apresentam regimes de tempo diferenciados e seu desenvolvimento desigual conduziu a processos de inserção na rede urbana distintos. A própria constituição dos complexos industriais regionais por parte do setor madeireiro e agroindustrial mostraram formas de articulações intersetoriais diferenciadas: enquanto o primeiro tendeu a especialização produtiva precoce apontando para poucas relações a jusante e a montante da cadeia produtiva principal, o segundo apresentou um importante momento de diversificação produtiva até meados da década de 80, que com o processo de reestruturação industrial da década de 1990, permitiu variadas conexões entre a agroindústria e outros setores produtivos (produção de equipamentos, transportes, construção civil, etc.). A representação desses diferentes regimes de tempo, cuja análise não pode ser despreendida dos ciclos longos de Kondratieff e dos ciclos médios juglarianos, é apresentada abaixo, conjugada a proposta de Espíndola (2002), para as agroindústrias do Brasil. As análises do presente capítulo estão relacionadas aos perfis elaborados para cada período citado.

Quadro 2 – Periodização preliminar do desenvolvimento dos complexos madeireiro e agroindustrial no Alto Vale do Rio do Peixe (SC)

Período	Complexo Madeireiro	Complexo Agroindustrial
Século XIX até a década de 1940	Início da exploração madeireira no Meio Oeste Catarinense, com a instalação de grandes companhias madeireiras lado a lado com as pequenas serrarias. A produção cresce progressivamente sofrendo as retrações após a 1ª Guerra Mundial (1921) até o final do 3º Kondratief (1948), com oscilações de mercado e produção.	Período marcado pela “instalação de moinhos de trigo, indústrias de óleos vegetais, frigoríficos e usinas de açúcar.” (ESPÍNDOLA, 1996, p. 14)
Década de 1940 até 1970	O setor madeireiro se consolida no início do período com a criação do INP (Instituto Nacional do Pinho) dentro do governo Vargas como forma de conter a superprodução. O setor se expande e diversifica, apresentando transferência de capitais do setor tradicional para o setor dinâmico.	Período “quando se estabeleceram frigoríficos no Brasil Central pecuário (Mamigonian, 1976), agroindústrias de suínos e aves no Sul e a entrada de grandes agroindústrias multinacionais (Anderson, Clayton, Pepsi Co. etc.).” (ESPÍNDOLA, 1996, p. 14)
1970 até 1990 (e que se estende aos dias atuais)	Acirramento da crise do setor acenada já ao final da década de 1960, momento em que o esgotamento de reservas torna-se evidente e o novo Código Florestal passa a regular severamente a exploração madeireira. O aumento dos preços da madeira e a avaliação de viabilidade das empresas em função de suas reservas florestais, bem como a entrada de grandes multinacionais no setor, detonam uma longa crise que se arrasta até os dias atuais.	Período marcado pela “expansão das agroindústrias do Sul do Brasil, via modernização tecnológica, diversificação produtiva (inserção nos setores de bovinos e soja) e centralização do capital reestruturação agroindustrial devido à mudança dos hábitos alimentares e à emergência de um conjunto de tecnologia (microeletrônica, biotecnologia, etc.).” (ESPÍNDOLA, 1996, p. 14)

Elaboração: Leonardo Bez

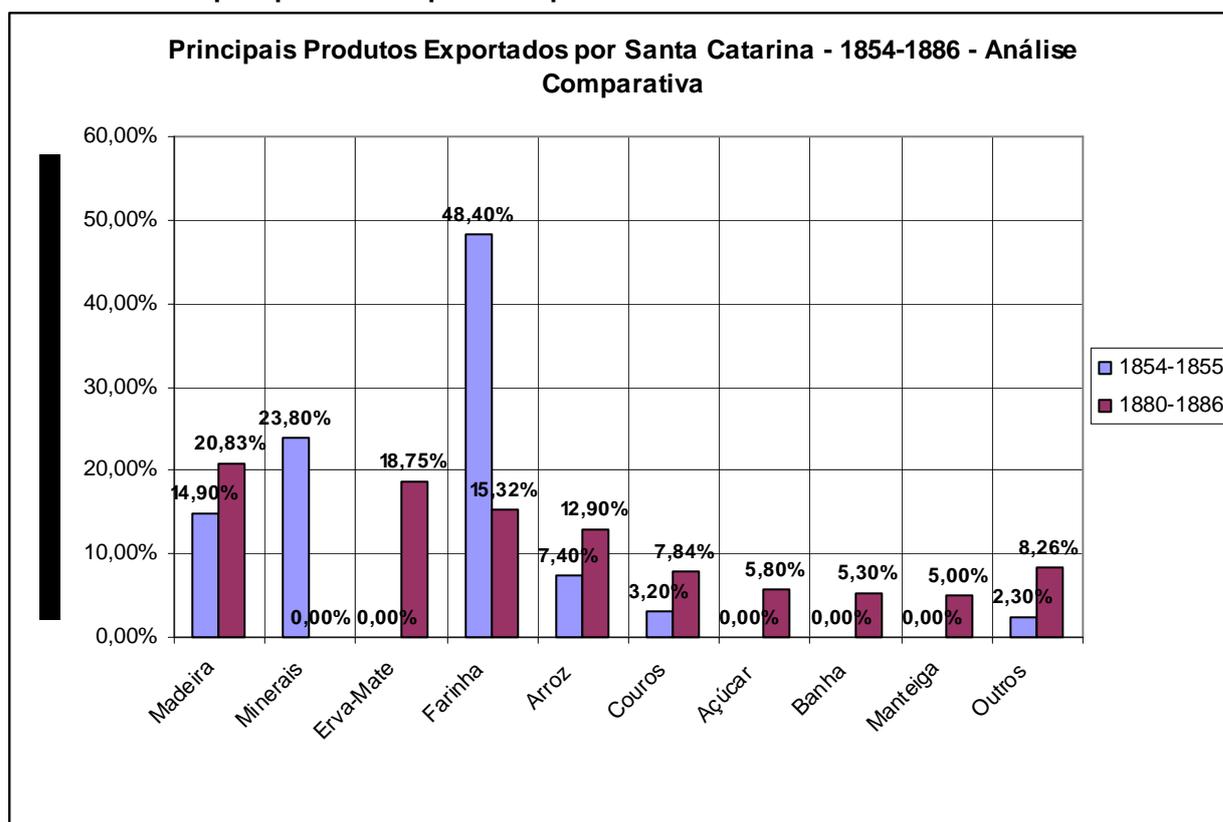
Fontes: ESPÍNDOLA (1996); EDUARDO (1974). FREY (2003).

3.2. Panorama da rede urbana do Alto Vale do Rio do Peixe no início do século XX: formação e integração dos complexos industriais regionais

Enquanto o Brasil atravessa importantes transformações políticas e econômicas, entre o final do século XIX e início do século XX, com o fim do regime imperial e a ascensão progressiva das oligarquias rurais ligadas ao ciclo do café, durante o período denominado República Velha (1889-1930), a formação da rede urbana do Alto Vale do Rio do Peixe era gestada. Nesse período, uma vez promulgada a Constituição de 1891, os Estados foram instituídos, e, nomeados seus respectivos interventores, momento decisivo na organização territorial de Santa Catarina, tanto pelos conflitos internos (contestação de limites entre Paraná e Santa

Catarina) quanto pelos externos (contestação de limites entre Argentina e Brasil), que engendraram intensos desequilíbrios políticos regionais. Em contraste com o Alto Vale do Rio do Peixe, a economia litorânea catarinense rapidamente se integrara a economia nacional, figurando nas pautas de exportação, conforme o quadro adaptado abaixo. O desenvolvimento regional desigual merece especial relevo, uma vez que, embora a região dos vales litorâneos e do meio-oeste catarinense partisse de formações sócio-espaciais baseadas na pequena propriedade de imigrantes, seus processos de constituição e de participação na divisão territorial do trabalho implicaram em redes urbanas com características acentuadamente diferentes.

Gráfico 1 - Principais produtos exportados por Santa Catarina - 1854-1886



Fonte: Tabela adaptada a partir de BOSSLE, O.P. História da industrialização catarinense: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. Florianópolis: FIESC, 1988, p.26.

A partir de 1880, a participação estadual na economia nacional se dá sobretudo pela exploração da madeira, principalmente nos vales litorâneos de imigração italiana e alemã, suplantando a produção da farinha de mandioca, das

regiões de ocupação açoriana, essas últimas, diga-se de passagem, alçando bom desempenho na conjuntura econômica nacional somente diante da "incapacidade de outros mercados fornecedores"²⁷. Paralelamente, com a atuação dos imigrantes alemães e italianos dos vales litorâneos, há a instalação, entre 1880 e 1889, de 86 estabelecimentos industriais em Santa Catarina, alcançando, em 1914, cerca de 392 estabelecimentos, instalados predominantemente na região citada, e integrados aos circuitos de escoamento de produtos via os Portos de São Francisco e Itajaí, e diversificando a pauta de exportações no final do século XIX.

Com a eclosão da I Guerra Mundial (1914-1918) os processos de substituição de importações e aumento das exportações nacionais garantiram um significativo aumento do setor produtivo interno. Nesse sentido, embora alguns autores apoiem a idéia de uma industrialização baseada na exclusiva transferência de capital dos latifúndios cafeicultores para o setor secundário da economia, o papel dos imigrantes nesse processo merece destaque, sobretudo na região Sul, onde, como se enfatizou anteriormente, a constituição de estabelecimentos industriais já se faziam presentes desde o último quartel do século XIX e cresceu em ritmo acelerado, acima da média brasileira²⁸.

Comparativamente, as colônias dos vales fluviais atlânticos como se nota, já gozavam relativo êxito e integração com a economia nacional, por volta de 1914, momento em que o processo de colonização por imigrantes italianos e alemães, provenientes do Rio Grande do Sul, tem início no Alto Vale do Rio do Peixe. Quanto à dinâmica econômica regional instaurada nessa nova fase, vale lembrar:

Estimulados pelos excedentes populacionais das velhas colônias italianas e alemãs do Rio Grande do Sul formaram-se grandes companhias colonizadoras que lotearam o 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. Assim, comerciantes provenientes do Rio Grande do Sul, como Saulle Pagnoncelli S/A, produzem banha e carnes frigorificadas (suínos), farinha de trigo, beneficiam madeiras, além do importante comércio de abastecimento regional.²⁹

²⁷ BOSSLE, p.27

²⁸ MAMIGONIAN. Notas sobre o processo de industrialização do Brasil.

²⁹ Mamigonian. Atlas Gaplan. p. 36.

Ao lado da introdução das atividades agroindustriais de caráter bastante rudimentar pelos colonos do Vale do Rio do Peixe, a exploração madeireira de grande porte figurava como a mais importante atividade regional, com grandes escalas de produção voltadas ao abastecimento do mercado interno do Sudeste e internacional, e com abundância de recursos florestais, embora o foco produtivo estivesse centrado, principalmente, em Três Barras e Calmon. Nesse sentido, o impulso econômico regional, no Alto Vale do Rio do Peixe, deu-se pela ligação precoce de comerciantes e produtores ao mercado nacional interno, encontrando sentido no aproveitamento comum da mesma infra-estrutura de transporte ferroviário.

Durante a primeira metade do século XX, a madeira despontou como principal produto na balança de exportações catarinenses. O resultado direto desse fato revela-se no aumento significativo de serrarias na região, ampliando a participação da região na ampliação da divisão territorial do trabalho, e intensificando, localmente, a divisão social do trabalho. No caso de Caçador, em que a densidade do complexo madeireiro é a maior da região, havendo no município 87 serrarias, em 1936, 75 serrarias, em 1937, e, 92 serrarias em 1944³⁰.

Paralelamente, os colonos das pequenas propriedades mercantis inseriram-se nesse processo. Juntamente com a exploração extensiva promovida pelas grandes madeiras, pequenos colonos que se instalavam as margens da ferrovia instalavam pequenas serrarias. Segundo Alcides Goularti Filho (2002, p.93-4):

(...) As primeiras pequenas serrarias foram de propriedade dos colonos imigrantes, que inicialmente se instalaram como comerciantes e que se transformaram em industriais. Esses comerciantes compravam a madeira de outros colonos e a revendiam serrada. Até meados dos anos 30, 'metade da madeira produzida em Caçador era vendida à Lumber que, por trem, a transportava para Três Barras e, daí, a exportava (Thomé, 1995, p. 105). É a subordinação da pequena propriedade extrativista ao grande capital, comandada pela Lumber.

Nesse ponto é importante esclarecer que, ao contrário da interpretação de um regime de acumulação baseado na pequena propriedade subordinada ao grande capital enfatizada por Goularti Filho (2002), há sim uma nítida distinção entre dois regimes de acumulação baseados ora na pequena produção mercantil e ora no

³⁰ GOULART FILHO, p. 12.

grande latifúndio extrativista/pecuarista. Nesse segundo regime de acumulação, destaca-se a própria Lumber que em poucos meses de funcionamento veio a concentrar 3.248 Km² de terras, dentro da faixa de 15 Km as margens da ferrovia e outras que continham reservas significativas de araucárias e madeiras de lei. Segundo Thomé (1983, p. 124):

O território que passou à propriedade da Lumber era maior do que o dobro de toda a área atual do Município de Caçador (SC), e nela existiam, segundo levantamentos, cerca de quatro milhões de pinheiros e dois milhões de imbuías e cedros, árvores que atingiam 30 metros de altura e mais de um metro de diâmetro.

A exploração de gigantescas áreas adquiridas por força da instalação da EFSPRG combinava-se, no entanto, com a exploração dos latifúndios pecuaristas que compreende o eixo Caçador – Curitiba, cujos desdobramentos para rede urbana regional será analisado mais a frente. Colabora para essa constatação a nota de Thomé (1983, p.125), ainda nas primeiras décadas do século XX:

Nesta área existiam instaladas muitas fazendas, de criação de gado, de culturas diversas, e engenhos de erva-mate de propriedade de muitos coronéis da Guarda Nacional, ricos fazendeiros e influentes políticos, e haviam muitos quilômetros quadrados de terras devolutas, ocupadas por posseiros avulsos, sem títulos plenos de posse e domínio. A Lumber escolheu as melhores porções de mata, sendo que, além de adquirir terras cobertas suficientes para a exploração, firmou diversos contratos com fazendeiros locais, pelos quais se comprometia a serrar e tirar os pinheiros dos campos, para 'limpá-los das grimpas, favorecendo as pastagens'.

Por outro lado, no eixo Salto Veloso – Fraiburgo, compreendendo aí o município de Iomerê e Videira, a exploração de madeira se deu em pequenas propriedades, dentro de um regime de acumulação diferenciado, que entre outros aspectos estimulou o reflorestamento precoce, favorecendo a proliferação dos pequenos negócios.

Além disso, há combinação contraditória entre a pequena produção representada pelas pequenas serrarias e a grande indústria madeireira, no que tange o uso das infra-estruturas de transporte. Nesse sentido, aquilo que pode parecer uma subordinação óbvia esconde na verdade uma dimensão concorrencial.

Os pequenos 'engenhos de serrar' que existiam na mesma região, eram prejudicados pela Lumber, pois a Estrada de Ferro lhe concedia desconto especial nas tarifas e lhe dava preferência de vagões, em favores

clandestinos somente mais tarde corrigidos pelo governo. (THOMÉ: 1983, p. 135-6)

Outra observação importante diz respeito ao crescimento articulado da região à São Paulo. Se por um lado parte da produção madeireira da região atendia desde a década de 1930, ao ascendente mercado da construção civil paulistano, outra parte, tão significativa quanto a anterior, era destinada aos mercados argentino, inglês e a alemão. Isso explica o declínio da madeira na participação das exportações catarinenses durante o ciclo depressivo internacional que se inicia no pós 1ª Guerra Mundial, por volta de 1921 (LAGO: 1965). Ou seja, a cadeia produtiva da madeira nasce e cresce fortemente integrada tanto à economia nacional quanto à internacional, o que não implicaria necessariamente num exclusivo crescimento articulado à região paulista recém industrializada. De modo diferente, somente dentro de uma conjuntura de substituição de importações devida a crise mencionada é que se costumam as ações políticas necessárias para incentivar a produção de madeiras para o mercado interno. Por fim, as interpretações baseadas na influência paulista sobre o desenvolvimento regional catarinense merecem cuidados especiais ao se considerar as escalas geográficas de produção e consumo.

É importante notar que enquanto o crescimento populacional se fazia a partir das várias levas de imigrantes que se estabeleciam na região, economicamente a estruturação de duas cadeias produtivas era significativa para o desenvolvimento local. Por um lado, a cadeia madeireira voltava-se para a exploração e beneficiamento dos produtos do extrativismo vegetal cujo mercado consumidor encontrava-se fora da região. Por conta da rentabilidade dessa atividade econômica, e da própria abundância de recursos, a colonização da região ganhava constantes impulsos, o que favorecia a proliferação de pequenos negócios e criava demandas internas de consumo. Dentro dessa demanda interna, a banha e a carne impulsionaram a formação de um pequeno abatedouro, fundamental na origem da atual empresa Perdigão S/A. Em seus primórdios a Ponzoni, Brandalise & Cia., tal como era denominada em 1934, mantinha o setor de abate e beneficiamento de suínos voltado para dentro da cidade e, externamente, mantinha-se como fornecedor de insumos (basicamente porcos) para os frigoríficos de São Paulo, cuja comercialização estava baseada num capital mercantil previamente consolidado pela rede comercial estabelecida por Ponzoni. Posteriormente, com a ampliação e

diversificação das atividades da empresa, sobretudo durante as décadas de 1950 e 1960, São Paulo passará à condição de mercado consumidor final (e não mais intermediário), absorvendo significativa parte dos produtos industrializados em solo catarinense (banha, miúdos, sabão, etc). A ampliação da atividade agroindustrial na cidade marca o início do processo de polarização regional da mão-de-obra.

A formação de loteamentos urbanos em que se concentraram as atividades comerciais e também industriais favoreceram a concentração populacional no entorno das fábricas, que por um processo de diferenciação social na base da pequena produção mercantil formaram os primeiros quadros de assalariados.

Essa concentração, não se deve desconsiderar, esteve relacionada ao importante papel exercido pela ferrovia na centralização dos fluxos produtivos regionais. Até sua desativação, a EFRSA agregava ao seu redor uma gama significativa de pequenos comércios e prestadores de serviço (como hotéis) que se alimentaram da circulação de passageiros, além do recebimento e despacho de mercadorias. Além disso, a circulação de informação entre os grandes centros e os núcleos regionais se fazia também por essa via.

Levando em consideração as cidades do Alto Vale do Rio do Peixe pesquisadas neste trabalho apresenta-se, abaixo, algumas informações relativas aos seus particulares processos de ocupação, desenvolvimento econômico e inserção na rede urbana regional e catarinense, durante a primeira metade do século XX:

a) Videira:

A cidade de Videira deve sua formação urbana primordialmente ligada à instalação da Estação Ferroviária de Rio das Pedras, no entorno da qual foi fixada a chamada "Terceira Residência": um grande "canteiro" destinado à locação de pequenas casas, galpões de alojamentos e de refeitório, armazém para abastecimento dos empregados, Igreja e cemitério, onde, entre 1909 e 1911, cerca de 1.800 trabalhadores ficaram instalados com suas famílias. Embora a Terceira Residência tenha sido demolida, em 1911, a importância estratégica dessa nova Estação em face de sua localização intermediária no trecho catarinense da ferrovia, fez com que ela atraísse maiores fluxos de imigrantes com a intenção de se estabelecer na região. A propósito desse interesse, antes mesmo do início das obras, fazendeiros locais e antigos moradores afluíram para a área mencionada a

fim de obter títulos de posse das terras adjacentes a ferrovia, interessados no possível desenvolvimento da emergente cidade. Esses fazendeiros locais, em geral, remanescentes do regime tropeiro, já atuavam com a criação extensiva de rebanhos bovinos e suínos (com alimentação abundante dada pelos pinhões e sementes de imbuia), além de praticarem as culturas de milho, trigo, feijão e arroz. A combinação entre o interesse pela posse de terras adjacentes ao provável traçado da ferrovia, a disponibilidade de terras para cultivo, a farta alimentação para os rebanhos, além dos estoques abundantes de madeira, atraíram outros fazendeiros que os se instalarem em Rio das Pedras, formaram um pequeno arraial, que mantinha relações econômicas importantes com Lages.

Entre a concessão de construção da ferrovia e o tempo fixado para colonização local, em 1911, o tempo de demarcação territorial e venda de lotes havia encurtado bastante, considerando que tal prazo expiraria em 1940, quando as terras não ocupadas pela concessionária em projetos de loteamento seriam devolvidas à União. Nesse sentido, em 1912, passa a operar regularmente, no Brasil, a Brazil Development and Colonization Co., subsidiária da Brazil Railway, e incumbida de dar cabo da tarefa de colonização, amplamente dificultada pelos inúmeros problemas derivados da questão do Contestado, até 1916. Entre os primeiros residentes imigrantes, encontram-se alguns dos ex-funcionários da ferrovia, seguidos de outros imigrantes de origem italiana, provenientes do Rio Grande do Sul, Urussanga (SC) e também da própria Itália.

Entre as primeiras atividades desenvolvidas, entre 1910 e 1915, estão a instalação de uma bodega e um armazém (em 1910), um rancho de exploração de erva-mate (em 1911) um vinhedo (em 1913), um moinho (em 1914) e uma pensão com dez leitos (em 1914), todos estabelecimentos de pequeno porte, e não concentradas espacialmente, conferindo um aspecto particular ao local: "ao contrário de formar uma pequena vila com casas agrupadas, o lugarejo se apresentava com o casario bastante espalhado e a maioria encoberta pela floresta que vestia toda a paisagem" (SCAPIN, s/d). Em geral, os primeiros imigrantes ocupavam a margem esquerda do Rio do Peixe, em geral, descendentes de italianos, que com maior frequência passaram a ocupar essa área, entre 1915 e 1918. Dentro desse período, mais de 21 famílias de origem italo-brasileira ocuparam a referida área, inclusive se estabelecendo em Iomerê, e conferiram novo impulso a proliferação do pequeno comércio, da prestação de serviços (como de comercialização de terras) e de

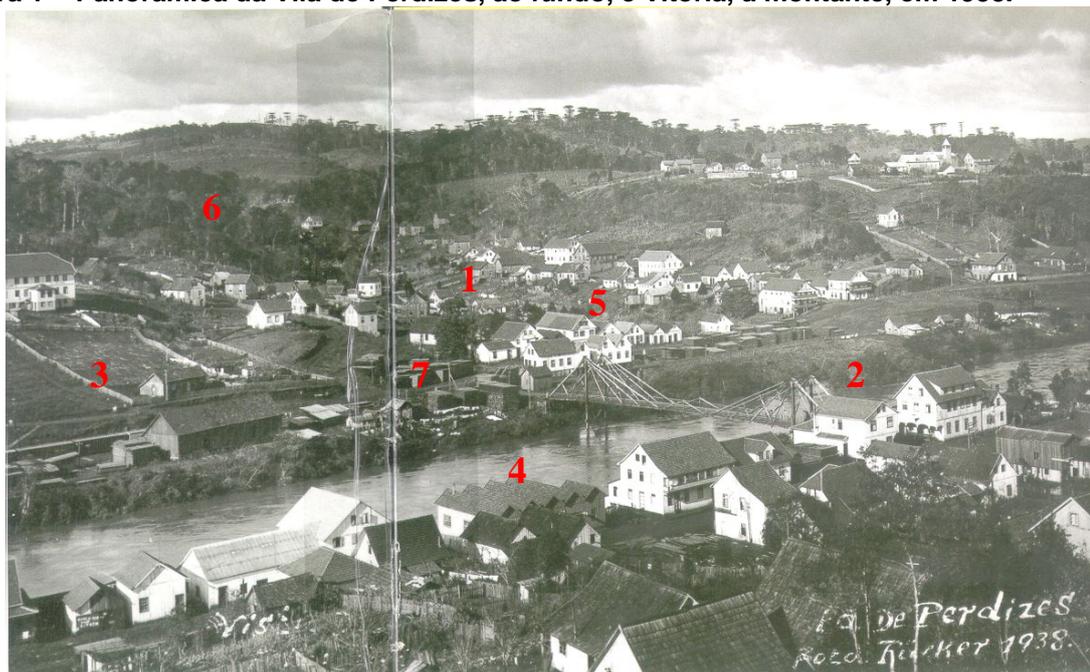
atividades industriais. Entre essas atividades destacam-se o moinho de Ricardo Brandalise, o Hotel Familiar, uma serraria e um cortume. Juntamente com o estabelecimento da Estação Fiscal de Exportação Serafim de Oliveira, tem-se aí os primeiros indícios do desenvolvimento de uma economia "urbana" básica, que além da exportação de excedentes para regiões próximas (Lages, Curitibanos, Campos Novos), ao que tudo indica, passava a fornecer produtos para os emergentes mercados do Centro-Sul brasileiro.

Nesse momento, a difícil tarefa de colonizar a área se mantinha, resultando na transferência desses serviços para empresas de colonização com origem entre os próprios imigrantes. Entre essas empresas destacam-se a Colonizadora Alberto Schimidt (posteriormente, Alice Schineider Etzberger) Selbach, Matte, Opermann & Cia..

A partir de 1921, a chegada de imigrantes alemães, com mais de 18 famílias, dá início a colonização da margem direita do Rio do Peixe, na denominada Colônia 15 de Novembro. A fixação desses novos colonos, refugiados de uma Alemanha destruída pela I Guerra Mundial, colaborou na implantação de novas atividades produtivas com as inovações trazidas de seu país de origem. Nesse sentido, entre 1921 e 1935, variadas atividades comerciais e industriais foram estabelecidas na região, entre elas um abatedouro (de Max Wolff, mais tarde adquirido pela família Brandalise, dando início a empresa Perdigão), uma casa de carnes, um açougue, uma fábrica de móveis, uma fábrica de aberturas, uma carpintaria e uma ferraria e fábrica de carroças. A intensificação da ocupação territorial do sítio urbano da atual Videira contava já, em 1935, com mais de 400 edificações em sua área central, onde funcionavam variados empreendimentos comerciais e industriais.

A paisagem urbana das vilas de Perdizes e Vitória, em 1938, que em 1944 serão unificadas na cidade de Videira, afigura na foto abaixo (SCAPIN & TASSARA, 1996, 34-35).

Figura 1 - Panorâmica da Vila de Perdizes, ao fundo, e Vitória, a montante, em 1938.



As Vilas de Vitória e de Perdizes, separadas pelo Rio do Peixe, 1938.

Fonte: SCAPIN (1996)

Sendo cortada pelo Rio do Peixe, a cidade de Videira irradia-se a partir de suas margens. O rio disseca o planalto basáltico formado à época do rifteamento entre os continentes africano e americano, com intensa atividade tectônica e vulcanismos fissurais, que responderam pela formação de camadas basálticas, típicas da grande Bacia do Paraná. A dissecação do planalto no sentido leste-oeste sofreu diferenciações importantes entre os domínios de rochas básicas e ácidas. Nesse processo, a região foi morfologicamente moldada em basicamente dois domínios: os derrames basálticos (mais antigos) e os depósitos sedimentares (mais recentes). Os segundos são representados, sobretudo, pelas planícies aluviais e coluviais, de alta fertilidade e preferidas para o desenvolvimento das atividades agrícolas dos primeiros colonos alemães e italianos que ali se fixaram, primariamente, orientada para a produção de trigo e milho. No entanto, essas planícies desenvolvem-se mais ao longo do rio, sendo estreitas, e conferindo a cidade um aspecto mais linear (LAGO, 1965, p. 19)

Pode-se notar na paisagem urbana pelo menos dois elementos representativos dessa dinâmica. A altura do número 6 percebe-se áreas então remanescentes da exploração madeireira, enquanto que em 3 e 7 é possível

constatar a disposição de barracões de uma antiga serraria que deu origem a atual Vimasa S/A, produtora de compensados para o mercado europeu, principalmente.

Antes disso, cabia aos próprios trabalhadores da ferrovia, então situados a esquerda do ponto 3, numa área já fora da paisagem, a extração de toras que serviam tanto para a formação dos dormentes da ferrovia quanto aos já referidos mercados nacionais e internacionais.

Seguido ao processo de exploração das reservas foi promovido o loteamento das áreas adjacentes a ferrovia. No entanto, o núcleo urbano que se vê na paisagem deriva de uma outra condição: a subdivisão da grande gleba que pertencia a José Vacariano, onde se situa o aglomerado de casas próximo a 1 até a margem do rio. Este atuava como chefe de turma, quando numa condição específica se viu envolvido em um assalto ao trem pagador. Tendo em vista seu desaparecendo após o episódio, sua propriedade foi administrada por uma pessoa de sua confiança que se encarregou de subdividi-la em pequenos lotes urbanos com compradores certos em função da ferrovia. Em um desses lotes, por volta de 1923, a família Brandalise irá se estabelecer próximo ao ponto 5, com um pequeno secos e molhados.

Igualmente, a direita do ponto 2, onde estava localizado o principal hotel da vila Vitória, na margem ocupada por alemães, encontra-se o abatedouro de Max Wolff, posteriormente adquirido pela sociedade Ponzoni, Brandalise e Cia., base da atual Perdigão. No início, orientada para o mercado local, a Perdigão, em sua origem efetuava a compra e venda de porcos para frigoríficos paulistas, atividade que persistiu até meados da década de 1960. Ao nível nacional, essa atividade inscrevia-se na urbanização da metrópole paulista.

Sua progressiva expansão irá se refletir na concentração de mão-de-obra e produção do espaço urbano de Videira.

b) Iomerê:

A origem da cidade de Iomerê está ligada aos fluxos migratórios do Rio Grande do Sul, constituído basicamente por indivíduos de origem italiana e ítalo-brasileira, a partir de 1910. Com a venda de lotes empreendida pela Companhia Selbach & Kröeff, em 1938, é estabelecida a planta do perímetro urbano de Iomerê, apresentando uma particularidade em sua organização. Ao mesmo tempo em que algumas famílias ocupavam os lotes do perímetro urbano, outras famílias ocupação áreas mais afastadas constituindo as "linhas", em geral, batizadas com os

sobrenomes das famílias ocupantes. A medida em que o pequeno comércio era estruturado, a exploração da madeira e da erva-mate, e os excedentes agrícolas, constituíam os principais recursos básicos da economia de Iomerê, em grande parte comercializada com a cidade de Videira e Pinheiro Preto. Os novos imigrantes que afluíam para o núcleo urbano recém-fundado durante as décadas de 20 e 30, o faziam por meio de desembarque no ponto ferroviário de Pinheiro Preto, fato que resultou num relacionamento mais estreito entre essas vilas. Dois fatos ilustram essas relações. O primeiro diz respeito aos excedentes produtivos originários, fundamentalmente, das culturas de milho, feijão, alfafa, trigo e outras, que eram comercializadas na Cooperativa Agrária de Consumo São Luiz Ltda, em 1936, em uma sociedade dos produtores locais sob a direção de João Reck, que além de intermediar as relações de trocas locais, atuava na venda da produção colonial para outras praças, incluindo Videira, Tangará e Pinheiro Preto, onde, nessa última vila, procedia a exportação para Curitiba e São Paulo, além de adquirir produtos provenientes de outras localidades para comercialização em Iomerê. Um segundo fato está relacionado a produção de trigo em Pinheiro Preto, produto que na época encontrava amplo mercado consumidor e estimulava a produção de excedentes locais. A venda e moagem dos excedentes de exportação eram realizados no moinho de João Reck, localizado em Iomerê, que inclusive instalou um moinho para produção de farinha de milho, dentro dos limites do atual município de Pinheiro Preto.

Importante é notar que desde 1944, com a criação e instalação do município de Videira, Iomerê manteve-se sob sua administração, até 1995, como distrito. A influência do deslomento de quadros da Igreja Católica para o núcleo urbano de Iomerê favoreceu significativamente no desenvolvimento local, com a instalação de um hospital e de escolas. No entanto, o comércio local, que entre as décadas de 40 e 50 contava com diversos estabelecimentos, como moinho, ferraria, selaria, olaria e serrarias, essas últimas de grande importância para a cidade, não alcançaram êxito, sobretudo, ao se considerar a migração de muitas atividades comerciais para Videira, a partir da metade da década de 40, e da forte concorrência exercida pelo comércio dessa última cidade sobre as atividades locais. Além disso, a insuficiência no fornecimento de energia elétrica, dificultando a instalação de empreendimentos de grande porte, e, da própria falta de interesse político por parte da administração

municipal em implementar infra-estruturas mais eficientes de transporte e comunicações colaboraram para um quadro geral de estagnação da cidade.

c) Rio das Antas

A história da cidade de Rio das Antas está, da mesma forma como as cidades de Videira e Iomerê, ligada a instalação da ferrovia, e da ocupação territorial devido a imigração italiana e alemã, originária do Rio Grande do Sul, iniciada por volta de 1911.

Deve-se notar, no entanto, duas condições históricas importantes na formação dessa cidade.

A primeira delas diz respeito a subordinação administrativa, primeiramente, a Campos Novos (até meados da década de 30), e, posteriormente, a Caçador, até 1958, data de sua emancipação. A cidade de Caçador, tendo-se desenvolvido historicamente sob o profícuo estabelecimento de atividades econômicas de toda ordem, dentro do sistema de colônia-venda, na base de sua formação sócio-espacial, semelhante aos processos de constituição das cidades do Vale do Rio do Peixe, outrora, destacou-se dos demais núcleos coloniais pela consolidação do extrativismo vegetal e beneficiamento da madeira, seu principal produto de exportação desde as primeiras décadas do século XX. Nesse sentido, a organização política local, orientada para o extrativismo, pautou suas atividades na consolidação desse complexo madeireiro, dentro do distrito-sede de Caçador, hoje tido como referência normativa e de regulação trabalhista por intermédio de seu influente sindicato do setor madeireiro, ao passo que muito pouco foi investido na consolidação de outros distritos sob sua administração, não havendo relatos de provimento de infra-estruturas adequadas à circulação entre Rio das Antas e Caçador. Enquanto o desenvolvimento da cidade de Videira intensificava-se na década de 40 e ampliavam-se as relações entre Videira e Caçador, a passagem pela cidade de Rio das Antas, efetuava-se através de uma ponte rudimentar construída pelos próprios colonos na década de 30, sem apoio do então poder público municipal de Campos Novos e do governo do Estado. Apresentando sinais de desgaste intenso e não suportando o rodado dos caminhões que por ali começavam a trafegar no início da década de 40, uma segunda ponte foi construída (já sob a falta de apoio de Caçador), em 1944, sendo interdida dois anos depois. O problema de circulação devido à falta de infra-estrutura forçava o desvio do trânsito

pelo distrito de Ipoméia (no município de Rio das Antas), o que curiosamente configurava progressivamente um município cujo distrito-sede encontra-se em nível de desenvolvimento das forças produtivas em patamar inferior ao do distrito anteriormente referido. A resolução do problema da ponte sobre o Rio do Peixe só é completamente resolvida a partir de 1973, com a intervenção do D.E.R em parceria com o governo local, agora autônomo município de Rio das Antas, obra essa liberada em 1975 para o tráfego. Nesse sentido, assim como na relação Iomerê-Videira, percebe-se aqui outro exemplo da precoce concorrência entre cidades como Rio das Antas e Caçador.

A segunda condição determinante sobre a história da cidade de Rio das Antas, e de grande importância sobre a forma de sua inserção na rede de relações econômicas regionais está relacionada a redefinição da locação da "Terceira Residência", por parte da administração da ferrovia. Considerando que o ponto médio do trajeto Porto União-Marcelino Ramos localizava-se no então incipiente sítio de Rio das Antas, determinou-se a instalação no local de todos os serviços ferroviários de manutenção e reparos, almoxarifado central, casas residenciais e alojamentos que atenderiam todo o trecho mencionado da ferravia. Inclusive, a primeira casa comercial de Rio das Antas já haveria de funcionar nos primeiros anos do século XX. No entanto, a intensificação dos ataques de sertanejos e jagunços as estações de Calmon e São João, forçaram a mudança de curso das intensões de manter ali as referidas estruturas administrativas ferroviárias, culminando em seu deslocamento para o sítio da cidade de Videira, em 1908. Além, do deslocamento da sede administrativa-operacional ferroviária, o ataque desferido contra o povoado de Rio das Antas, em 1914, com a progressiva intensificação dos conflitos na Guerra do Contestado, implicaram na morte de oito pessoas, e na emigração de muitas famílias para outras colônias situadas no Paraná e em São Paulo. O quadro de estagnação precoce só demonstrou sinais de recuperação com o reestabelecimento dos fluxos imigratórios, por volta de 1923, com a transferência de terras do entorno do distrito-sede para comercialização por meio da Empresa Povoadora e Pastoral Theodore Capell & Irmão, em 1919, e, posteriormente revendidas a firma Fidencio Ribeiro & José Rigo, de colonos locais, que subdividiram a gleba em lotes. A primeira leva de imigrantes compreendeu um total de dez famílias alemãs, que passaram a ocupar a região e desenvolver uma agricultura que combinava os sistemas rudimentar e melhorado, dado a falta de instrumentos de trabalho, mas,

principalmente, pelas condições fisiográficas da região, como densa floresta, solos rasos e pedregosos, além da topografia intensamente acidentada condicionada pelo dissecamento abrupto dos vales fluviais. Além disso, as criações extensivas não cercadas de suínos e bovinos nas fazendas adjacentes.

A organização econômica da colônia de Rio das Antas, entre as décadas de 1930 e 1950, manteve-se estruturada entre a criação suínos, a extração madeireira e as culturas de milho, trigo, feijão, batata e mandioca. A incapacidade de engendrar formas espaciais de regulação e apoio à produção primária, a cidade de Rio das Antas permanecia a parte do processo de integração regional, servindo apenas como nó de interligação entre aos fluxos produtivos regionais da hinterlândia rural rumo aos centros regionais de Caçador e Videira, e mercados situados em outros Estados. Até a década de 50, a estrutura urbana de Rio das Antas comportava cinco casas comerciais, uma alfaiataria, duas serrarias, uma ferraria, três moinhos e uma granja, sendo essa última responsável por grande parte do fornecimento de aves para o segmento agroindustrial, com pólo situado em Videira.

d) Pinheiro Preto

A colonização processada por imigrantes, oriundos do Rio Grande do Sul, no sítio de Pinheiro Preto, foi a mais tardia em relação aos outros núcleos coloniais analisados, ocorrendo, efetivamente, a partir de 1921. A venda de lotes coloniais, empreendida pela União Colonizadora Sul Brasileira Kröeff, Selbach & Cia., sediada em Porto Alegre e com filial em Tangará, Colonizadora Petry, Colonizadora Müller e Colonizadora Piccoli & Caldoro, rapidamente encontrou compradores, tendo em vista a consolidação de alguns núcleos urbanos regionais, como Videira. No caso de Pinheiro Preto, a vantagem de dispor de um ponto de parada, elevado a categoria de Estação, em 1937, em torno da qual estavam distribuídos os lotes disponíveis para venda, serviu como forte atrativo para a imigração.

O estabelecimento dos colonos na localidade, assim como nos outras vilas, trouxe consigo a diversificação produtiva e a extração mineral na base da economia local. Um dos produtos característico de Pinheiro Preto, o vinho, tinha sua produção introduzida na década de 20, juntamente com outras culturas, como do feijão, do arroz, do milho, da alfafa e do trigo, sendo que, os três últimos produtos, encontravam amplo mercado consumidor regional e interestadual. Quanto à exploração madeireira, além do engajamento no setor de extração e beneficiamento

de toras de araucária, essas últimas destinadas aos mercados de São Paulo e Curitiba, e à produção de lenha para abastecimento das locomotivas constituía outro meio de comercialização para os pequenos produtores. Já, em 1924, dois hotéis eram construídos na vila de Pinheiro Preto, além de salões de baile, um armazém, e uma pequena casa de comércio, comprada posteriormente por Ângelo Ponzoni, sócio-comerciante de Brandalise, que juntos responderam pela constituição da empresa Perdigão, no segmento agroindustrial. A casa comercial atuava com ampla gama de produtos, no entanto, já concentrava, na época, a compra regional de suínos, em parte processados pelo frigorífico adquirido por Brandalise, em Videira, já na década de 30/40, e parte comercializado nas praças de Curitiba e São Paulo. Além disso, o estabelecimento de uma cooperativa em muito influenciou a comercialização dos produtos locais. Enquanto a maior parte da produção de milho era vendida em Tangará, a baixos preços, por outro lado, a alfafa e o trigo conheciam amplo mercado consumidor, tendo sido importante direcionador no uso do solo no entorno da vila.

Politicamente, Pinheiro Preto só teve reconhecida sua autonomia em 1962, momento em que parte dos territórios de Videira e Tangará foram cedidos para instalação do município. Do mesmo modo que Rio das Antas e Videira, a vila de Pinheiro Preto encontrava-se dividida entre o município de Campos Novos (margem esquerda) e de Cruzeiro (Joaçaba - margem direita), até 1934. Entre 1934 e 1944, permaneceu sob administração de Caçador, passando, a partir da criação do município de Videira, em 1944, a pertencer a esse município, assim como Iomerê. Mais uma vez, cabe destacar os parcos investimentos em infra-estruturas também sentidos em Pinheiro Preto, tanto quanto em Iomerê. Ao mesmo tempo em que, as sucessivas gestões de prefeitos de Videira dotavam a sede municipal de uma infraestrutura adequada a favorecer o desenvolvimento das forças produtivas locais, por outro lado, entregava ao mais completo abandono seus distritos, cuja única assistência consistia na drenagem de sua produção avicultora e suinocultora, para o complexo agroindustrial que se consolidava.

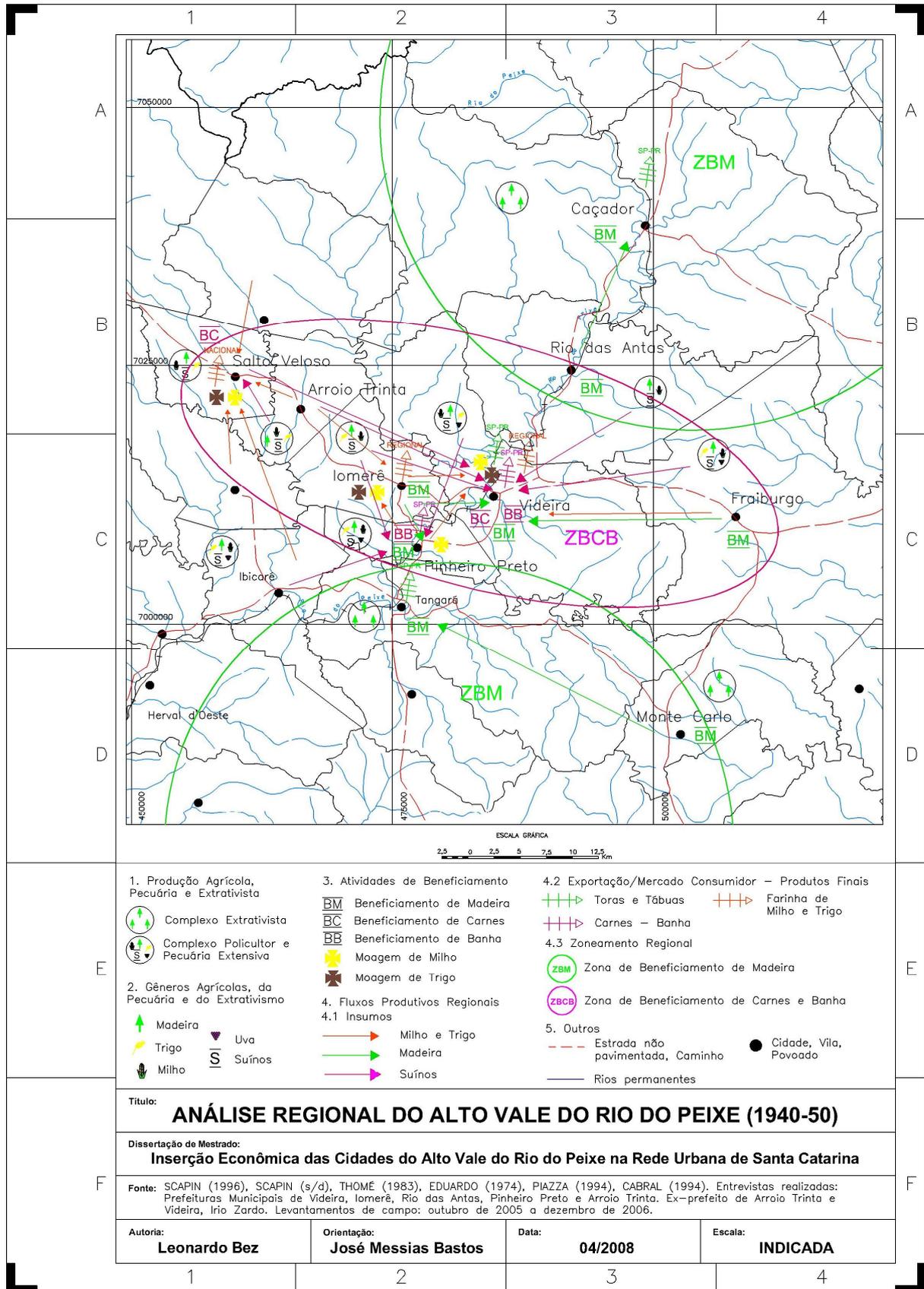
e) Análise Regional (décadas de 1940 e 1950)

O zoneamento regional - vide MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1940-50) - é definido a partir das atividades econômicas

predominantes e das funções de exportação (economia básica), segundo sua orientação para o complexo madeireiro ou para o complexo agroindustrial. Embora as atividades voltadas à exploração madeireira sejam encontradas em todo o Alto Vale do Rio do Peixe (AVRP) nas décadas de 40 e 50, há, ao final dessa última década, uma notável concentração de serrarias, fábricas de beneficiamento de madeira e de fabricação de móveis em torno dos pólos de Caçador e Campos Novos, definindo-os como centros de beneficiamento de madeira (BM) e exportação dentro da Zona de Beneficiamento de Madeira (ZBM). Esses centros polarizaram toda a zona rural predominantemente voltada ao extrativismo vegetal. Por seu turno, até o final da década de 50, o núcleo urbano de Videira exerceu a função de polarizador dos núcleos urbanos e da zona rural situados dentro da Zona de Beneficiamento de Carnes e Banha (ZBCB). Tendo em vista as características econômicas de pequena produção mercantil, baseada na policultura e extrativismo em pequenas propriedades, encontradas dentro da ZBCB, as relações de produção e circulação são mais complexas. Há três níveis fundamentais de fluxos produtivos e de exportação regionais na ZBCB, segundo os produtos explorados/ beneficiados: fluxos de cereais/farinha, fluxos de madeira/beneficiados e fluxos de suínos/carnes-banha. Ao primeiro nível, relativo aos fluxos de cereais, deve-se destacar a produção de trigo voltada à produção de farinha de trigo, ao nível regional (com pólos de moagem em Videira, Iomerê) e nacional (com pólo de moagem em Salto Veloso). A produção regional de milho, destinada sobretudo ao consumo regional (humano e de suínos/aves), tem pólos de moagem em Salto Veloso, Videira, Iomerê e Pinheiro Preto (nesses dois últimos núcleos, sob o mesmo capital). Ao segundo nível, dos fluxos de suínos, os centros de beneficiamento de carnes (BC) e de banha (BB) estiveram organizados em torno de Videira, Salto Veloso e Pinheiro Preto, todos com unidades de produção independentes da Perdigão S/A (com sede em Videira) até o final da década de 50. Ao terceiro nível, encontram-se os fluxos de madeira, baseados na exploração primária das pequenas propriedades (produção de lenha, para ferrovia, e toras, com exportação para SP e PR). Os principais centros de beneficiamento de madeira (BM), dentro da ZBCB mantiveram fluxos de exportação centralizados em Pinheiro Preto, Videira e Tangará. Por fim, até o final da década de 50, a hierarquia dos núcleos urbanos regionais alinharam-se, em primeira ordem, por seu papel como centro de exportação (definidos pelas estações ferroviárias) e pela concentração de unidades de beneficiamento (BM, BC, BB),

sendo eles, Caçador, Tangará e Campos Novos (ZBM), e, Videira e Pinheiro Preto (ZBCB). Na segunda ordem, aparecem os centros de beneficiamento especializados: Salto Veloso (moagem de cereais e BC), Iomerê (Moagem de Cereais) e Fraiburgo (BM). Na terceira ordem, estão as zonas de fornecimento de insumos, cujos núcleos urbanos participam dos circuitos produtivos regionais somente como apoio (serviços de transporte, atacados): Arroio Trinta, Rio das Antas.

ANEXO II - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1940-50)



3.3. Expansão dos complexos industriais regionais e integração à rede urbana (1950-1970)

A segunda metade do século XX encerra uma longa fase depressiva da economia internacional, detonada na década de 20 e só restaurada com as transformações do cenário internacional do pós-2ª Guerra Mundial, a partir de 1945. A reestruturação industrial europeia e a ampliação da capacidade produtiva norte-americana, hegemônica quanto ao controle cambial, e, impulsionada pelo consumo de massa, redefiniram o mapa mundial das relações econômicas, aprofundando a divisão internacional do trabalho. No caso brasileiro, a instalação de parques fabris automobilísticos, os investimentos estrangeiros, e a ampliação do consumo de bens primários e intermediários pelo centro do sistema capitalista, responderam pelas alterações políticas e econômicas internas formuladas entre as décadas de 1950 e 1970, sem, no entanto, alterar seu perfil de substituição de importações e diversificação produtiva³¹.

No contexto político nacional, o período compreendido entre a crise do segundo mandato do governo Vargas (1951-54) e a ascensão do governo Kubitschek (1956-1961), demarca claramente uma nova forma de administração pública, com a introdução do Plano de Metas, por esse último governo, baseado na captação de investimentos externos, emissão monetária (essas duas primeiras com amplas repercussões sobre o aumento galopante da dívida externa e da inflação), desenvolvimento industrial e implantação de amplas infra-estruturas de transporte.

Nessa mesma direção, entre os governos de Aderbal Ramos da Silva (1947-1951), assolado por graves crises internas (grandes enchentes, praga dos gafanhotos, peste suína) e o governo de Irineu Bornhausen (1951-1956), um primeiro sinal da transformação na administração pública é sinalizada com a edição do Plano de Obras e Equipamentos (POE), com previsão decenal (1955-1964), traduzido no início de importantes obras rodoviárias (rodovias São Francisco-Porto União, Itajaí-Curitibanos e Laguna-Tubarão-São Joaquim), além da criação das

³¹ "Esse movimento de substituição industrial de importações, contrariamente aos seus predecessores, não se interrompeu com o advento da fase expansiva do 4º Ciclo Longo (1948-73). (...)
(...)

Essa autonomia da economia brasileira, em relação aos impulsos partidos do centro mundial, esteve intimamente associada ao movimento de industrialização desencadeado nas condições da fase 'b' do 3º Kondratiev (1921-48), mas que, pelas razões apontadas, projetou-se para além dessa fase. O Brasil emergiu como uma das economias mais dinâmicas do mundo, provavelmente a mais dinâmica do mundo capitalista. (...)" RANGEL, Ignácio. Economia: milagre e anti-milagre. Rio de Janeiro: Zahar, p. 32-33.

Centrais Elétricas de Santa Catarina - CELESC. Nos governos subseqüentes (Jorge Lacerda e Heriberto Hülse), embora não mantendo fidelidade ao projeto original, muitas das obras planejadas foram bem sucedidas (rodovias e energia), em detrimento da eficácia das políticas sociais (educação, saúde). A inauguração da fase denominada Administração Planejada, do Estado de Santa Catarina, é definitivamente consolidada com os governos de Celso Ramos, Ivo Silveira e Colombo Machado Sales. Com a criação e implantação do PLAMEG, Plano de Metas do Governo (nas suas versões primeira e segunda, considerando os dois primeiros governadores do período), executou-se a implantação de inúmeras rodovias (entre elas, a conclusão da Porto União - São Francisco e Curitiba - Itajaí), a criação de instituições de fomento e crédito, como a ACARESC (Associação de Crédito e Assistência Rural de Santa Catarina), o FUNDESC (Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina), a Secretaria do Oeste, o BESC, a COTESC (mais tarde rebatizada TELESC), a COHAB (Companhia de Habitação de Santa Catarina) e a Caixa Econômica Estadual, além de políticas de incentivo fiscal, que permitiram aprimorar tanto o escoamento da produção, quanto promover a capitalização e modernização industrial, continuada por Sales com seu Projeto Catarinense de Desenvolvimento.

No entanto, a reestruturação político-administrativa não constituía propriamente uma ação pioneira na implementação necessária às infra-estrutura destinadas ao desenvolvimento regional, mas, ao contrário, uma ação reativa a transição progressiva do sistema colônia-venda, de base mercantil, para um sistema combinado, onde a junção entre capital comercial e capital industrial inauguravam uma nova fase no ciclo de desenvolvimento regional. No caso do Alto Vale do Rio do Peixe, tanto a expansão do parque agroindustrial, com a incorporação de novos equipamentos, ampliação das frotas de caminhões, intensificação da divisão social do trabalho (incluindo as práticas de integração rural), quanto a diversificação do complexo madeireiro, com reversão de investimentos para as áreas de produção de papelão, papel, celulose, pasta mecânica, compensados, aberturas, etc., tornaram evidentes as deficiências nos setores energético³² e de transportes, além da

³² Deve-se entender, no entanto, que o dinamismo econômico local constitui suas próprias infra-estruturas de abastecimento energético a partir de capitais locais. Um exemplo disso está na articulação de empresários de Salto Veloso, como das famílias Giacomini e Cantú, que das atividades desenvolvidas com serrarias, produção de suínos e moinhos (esse último, atendendo uma ampla região - de Ibicaré a Macieira -, constituiu a Indústria Salto Veloso, que além do fornecimento de

ausência de instituições de crédito e financiamento industrial. A partir da provisão de investimentos nesses setores, pode-se determinar a expansão do parque fabril regional, com forte atração de mão-de-obra para as cidades, influenciadas tanto pelo esgotamento dos solos e subdivisão das pequenas propriedades e o desabastecimento das reservas florestais, atuando como fatores de repulsão da zona rural, quanto pela própria demanda de mão-de-obra requerida pelas indústrias no chão-de-fábrica, atuando como força de atração para zona urbana. O reflexo direto na articulação da rede urbana torna-se evidente pelos incrementos populacionais nas zonas industriais, pela modificação no perfil da produção agropecuária e seu aumento relativo, além da diversificação e ampliação dos setores de comércio e serviços, notadamente, com a constituição das primeiras revendas de veículos³³ (principalmente caminhões), de empresas de distribuição (com a terceirização de frotas), e de oficinas mecânicas.

A diversificação no setor madeireiro deve ser analisado aqui, no entanto, com determinadas ressalvas³⁴. A primeira delas diz respeito ao descompasso havido entre as décadas de 30 e 40. Ao considerarmos, por um lado, a crise de 1929, ao nível internacional, e a revolução de 30, ao nível nacional, o cenário industrial madeireiro foi marcado, na década de 30, pelo fechamento dos mercados externos e pela dificuldade de escoamento da produção, resultando, portanto, na acumulação de estoques ao longo das ferrovias, queda do preço, com seus reflexos evidentes sobre a base da produção industrial (sobretudo das pequenas serrarias). Novamente, na década de 40, com a crise provocada pela 2ª Guerra Mundial, o mercado consumidor madeireiro internacional sofre nova retração, além da drástica queda de exportações para Argentina, e da crise na manutenção de ferrovias e rodovias dada pela crise na importação de peças e produtos para manutenção. Paralelamente, a criação do Serviço do Pinho, no Governo Vargas, posteriormente instituído por meio do INP (Instituto Nacional do Pinho), determinava-se uma série de condições de funcionamento de serrarias e medidas de controle na derrubada de

energia para o moinho, criou uma rede de distribuição para 40 residências, entre 1950 e 1967, quando então a rede pública foi acionada).

³³ É importante notar que tanto no sentido de ampliação das frotas particulares das indústrias madeireiras e agroindústrias, quanto na constituição de empresas concessionárias e, de modo geral, o incremento do setor de serviços em transporte, em muito significou a medida política adotada, ao nível nacional, de implementação da correção monetária, razão pela qual também o setor de habitação se expandiu rapidamente, contribuindo na intensificação dos processos de urbanização. Ver RANGEL (19??), op.cit., p. 43-49.

³⁴ Vide EDUARDO (1974).

pinheiros, a fim de evitar o esgotamento florestal e, sobretudo, não criar estoques gigantescos. O resultado final dessa conjuntura altamente desfavorável aos industriais do setor foi da transferência de capitais para ramos mais dinâmicos, como do papel, papelão, celulose e pasta mecânica, além de compensados e laminados. Essa transferência de capital engendrou uma espécie de "dualidade" dentro do setor. Enquanto as indústrias madeireiras tradicionais mantinham métodos de produção e equipamentos defasados, com baixa incorporação tecnológica, por outro lado, responderam por uma crescente incorporação de mão-de-obra com baixa qualificação, durante as décadas de 50, 60 e 70. Em contrapartida, as indústrias de papel, papelão e celulose, tenderam, no mesmo período, a incorporar equipamentos e tecnologia de ponta, mantendo estável e/ou reduzindo seu quadro funcional³⁵. Aí reside uma das possíveis explicações do impacto diferenciado da abertura comercial brasileira, já na década de 90, em relação a esses dois segmentos industriais.

Mesmo com a substituição do regime democrático pelo autoritarismo militarizado, a partir de 1964, as tendências de planejamento e de desenvolvimento industrial baseado na captação de recursos externos persistiu derivando daí os grandes projetos hidrelétricos, rodoviaristas e de constituição de grandes empresas estatais extrativistas e de bens de capital. Ao nível estadual, as políticas econômicas seguem a mesma linha, com um diferencial de consolidação dos sistemas de crédito aos produtores rurais e difusão de técnicas de modernização da produção agrícola. Sendo assim, o acesso ao crédito, a modernização tecnológica, o estreitamento de relacionamento com os mercados de insumos e a ampliação do mercado consumidor interno e externo, favoreceram a ampla expansão da capacidade produtiva e dos relacionamentos de mercados dos complexos agroindustrial e madeireiro.

Nesse sentido, o perfil da rede urbana do Alto Vale do Rio do Peixe e sua inserção econômica na rede urbana catarinense, entre as décadas de 60 e 70, podem ser avaliadas partindo das análises a seguir efetuadas.

Partindo da constituição da população urbana, com as devidas observações para os desmembramentos de Iomerê e Pinheiro Preto, a relação entre população urbana, pessoal ocupado, e pessoal ocupado por setores, pode ser observada na tabela a abaixo.

³⁵ EDUARDO, op. cit, p. 38.

Tabela 1 - População Urbana e Pessoal Ocupado por Setores - Alto Vale do Rio do Peixe - 1970

Município	População Urbana	Pessoal ocupado na zona urbana			% População Urbana Ocupada
		Secundário	Terciário	Total	
Caçador	18.128	2.409	3.266	5.675	31,3
Videira	9.823	902	2.283	3.185	32,4
Fraiburgo	3.678	494	525	1.019	27,7
Rio das Antas	1.071	127	323	450	42,0
Salto Veloso	852	92	163	255	29,9
Arroio Trinta	617	19	90	109	17,7

Fonte: FIBGE. Censo Industrial - SC - 1970. Rio de Janeiro: FIBGE, 1970.

Obviamente, os dados apontam para dois centros de concentração de população e mão-de-obra urbana, em torno das cidades de Caçador e Videira. As duas cidades juntas concentravam, em 1970, cerca de 81,8% da população urbana regional, e, 82,9% da força de trabalho urbana. Logicamente, é no entorno dos dois centros dos complexos industriais da madeira e da agroindústria em que se estruturam os bolsões populacionais urbanos. Quanto a isso, o primeiro ponto a ser levantado é de que pelo processo histórico de ocupação territorial (as margens da ferrovia, zona em que se definiu o sítio urbano), e pelo dinamismo das primeiras décadas do século XX (com a instalação de serrarias, moinhos, curtumes, abatedouros e frigoríficos), a maioria dos estabelecimentos industriais estão localizados, ou dentro, ou nos limites das zonas urbanas. Esse fato é tão notável que, para redefinir as infra-estruturas de escoamento, um dos problemas regionais enfrentados diz respeito à desapropriação de áreas para reposicionamento de fábricas. Um dos exemplos claros, está na criação do distrito industrial de Videira - ainda dentro do perímetro urbano - , que embora tenha permitido o deslocamento da unidade de processamento de ração da Perdigão S/A, instalação da Vimasa S/A, e de outras unidades industriais - VIDEPLAST, e, e de mecânica - CARBONI - não resultou no deslocamento da unidade principal de processamento de aves e suínos da Perdigão S/A, localizada exatamente no centro de Videira. O mesmo ocorre com Caçador, tendo nos limites de seu perímetro urbano grandes unidades de beneficiamento de madeira (SINCOL, ADAMI). O segundo ponto a ser analisado, diz respeito aos encadeamentos a montante e a jusante dentro de cada um dos complexos industriais citados, e seu desdobramento em termos de ocupação de

peçoal. Para isso, é necessário analisar o perfil dos estabelecimentos industriais por gênero e classe, conforme tabela abaixo.

Tabela 2 - Estrutura produtiva industrial, por gêneros - Alto Vale do Rio do Peixe - 1970

Gênero Industrial	Cidades do Alto Vale do Rio do Peixe					
	Caçador	Videira	Fraiburgo	Rio das Antas	Salto Veloso	Arroio Trinta
Minerais não-metálicos	3	5	1	1	0	0
Mecânica e Metalurgia	14	1	1	0	0	0
Material de transporte	3	3	0	0	0	0
Madeira	58	20	13	5	4	2
Mobiliário	10	13	4	1	1	2
Papel e Papelão	12	0	2	2	0	0
Couro, Peles e Similares	2	1	0	0	0	0
Química	1	0	1	0	0	0
Perfumaria, Sabões e Velas	0	2	0	0	0	0
Textil, Vestuário, Calçados	3	0	0	2	0	0
Produtos Alimentares	14	27	5	6	2	2
Diversas	8	25	3	1	1	0
TOTAL	128	97	30	18	8	6

Fonte: FIBGE. Censo Industrial - SC - 1970. Rio de Janeiro: FIBGE, 1970.

Começando pelo complexo madeireiro, deve-se entender que, dentro do segmento tradicional, com a pauta de produtos acabados gravitando em torno de toras, tábuas, aberturas e forros, o processo produtivo é relativamente simples. Dentro desse grupo de empresas, o processo de inicia pelo "abate" (derrubada) de árvores, como normalmente é definido, que pode ser efetuado de duas maneiras e em dois tipos de reservas diferentes. As duas maneiras são por pessoal próprio (do quadro da empresa) ou contratados. Em geral, o segundo método de abate é mais empregado, denominado trabalho por empreitada, onde o trabalhador é remunerado por hectare ou por árvore abatida. Essa particularidade permite a não contração de vínculo empregatício e a superexploração do trabalhador braçal, de baixa qualificação, e, muitas vezes, proveniente de outros lugares (oeste paranaense, noroeste do Rio Grande do Sul), em geral, atraído pelos empregos temporários nos períodos de colheitas de maçãs e de outros gêneros. Nesse sentido, também parte da população rural local, dispersa no entorno da hirterlândia urbana, despense parte de seu trabalho nas empreitadas, participando assim da economia básica urbana de

modo indireto, ao contrário do que se supõe nos modelos teóricos que trazem em seu cerne única e exclusivamente o trabalho urbano na definição da participação das cidades na rede urbana. Quanto ao tipo de reservas de insumos, os locais de abate são próprios ou de terceiros. Reside aí o problema do esgotamento de reservas florestais e da economia do pinheiro. Segundo a avaliação de Celso Bracher³⁶, a rápida degradação florestal na região percebida já nas décadas de 50 e 60, determinou um valor raridade às matas nativas ainda em pé. O esgotamento dos recursos naturais serviu como estímulo ao reflorestamento (também contrata os serviços de plantio por empreitada), que, por sua vez, serviu (e serve) como poupança ao pequeno produtor e, ao mesmo tempo, igualmente como reserva econômica para as grandes empresas e sinal de estabilidade de seus processos produtivos. Ao final da década de 70, a busca por novas reservas florestais conduziu ao abate em regiões cada vez mais distantes, ao mesmo tempo, que gerou importante reversão de capital para as áreas de reflorestamento. No caso particular, das empresas ligadas ao complexo madeireiro, no segmento "tradicional" (abate, perfilamento e acabamento em tábuas para revestimento de casas, aberturas e forros), em Iomerê e Videira (Serraria Mariani - Iomerê, Argenta - Videira, com filial em Fraiburgo), ambas fundadas na década de 70, as reservas florestais empregadas participaram dos dois processos acima descritos. Enquanto a Serraria Mariani³⁷ mantém reservas próprias de madeira, em Iomerê e Rio das Antas (nesse

³⁶ Engenheiro agrônomo da Prefeitura Municipal de Videira. Entrevista realizada em novembro de 2005.

³⁷ A Serraria Mariane Ltda. teve como fundador o Sr. Lino Mariani, pai do atual proprietário, Sr. Ivo Mariani. Lino Mariani emigrou de Caxias, Rio Grande do Sul, para se estabelecer em Iomerê durante a década de 1930. Dentro das propriedades adquiridas por Lino Mariani haviam árvores em abundância, incluindo erva-mate. Os pinheiros, imbuías, canelas e cedros eram abatidos naquele primeiro momento para produção de toras e tábuas, utilizadas para fabricação de granjas e na construção civil, atendendo as demandas locais e da família.

Em 1973, foi constituída a empresa, com capital próprio, e cerca de 4 ou 5 funcionários. Anteriormente, os Mariani já contavam com uma pequena serraria voltada para produção destinada ao consumo próprio e com a qual, além disso, prestavam serviços para a comunidade. Nesse caso, a relação fundamental de produção não combinava apenas comércio (com a compra de árvores de outros produtores) e indústria (com o beneficiamento das mesmas), mas incluía a prestação de serviços (serrar madeira bruta para terceiros).

O mercado consumidor era totalmente local, atendendo a dois públicos, os que consumiam madeiras nobres, como marceneiros, e aqueles que demandavam madeiras menos nobres, destinadas em geral para fabricação de galpões.

Os primeiros equipamentos empregados no processo de serragem eram nacionais, provenientes de Caçador, da fábrica de Fermino Carvalho, e alguns subsistem na linha de produção. De modo geral, os equipamentos apresentam idade média avançada – serra fita, multi-lâminas e serra circular possuem idades superiores há 15 anos.

primeiro, mantendo ainda uma "reserva técnica" com mais de 50 anos sem alterações, da ordem de 10 hectares), a segunda empresa, Argenta Ltda., compra seus estoque de terceiros, proveniente, sobretudo, de Tangará, Campos Novos e Caçador.

Ao nível regional, as reservas florestais de Caçador e Campos Novos são ainda muito representativas. Nesse sentido, dado os longos percursos entre insumos e fábricas, o encadeamento do setor de serviços de transporte é marcante, por sua vez, criando espaço para dois segmentos: mecânica e material de transporte. Os serviços de mecânica, como as da Carboni e de Evaldo Reicher (ATLAS), no âmbito da cidade de Videira, têm origem também na década de 70, atuando tanto no segmento de revenda de caminhões quanto de reparos mecânicos, prestando tanto apoio para as operações de transporte nas atividades do complexo madeireiro quanto do agroindustrial. Essa avaliação também pode ser percebida nos encadeamentos do gêneros industriais de metalurgia e metal-mecânica (FEZER - INDÚSTRIA MECÂNICA, FUNDIÇÃO GUARANI, ambas em Caçador), quanto no de material de transportes, como na fabricação de carrocerias.

Os processos gerais de beneficiamento da madeira incluem inicialmente o corte de toras, normalmente executado em campo, perfilamento (cortes secantes à circunferência da tora para retirada das cascas, em sentido longitudinal) e serragem de tábuas, incluindo ao final os processos de secagem. A segunda parte do processo produtivo, envolve atividades de acabamento, como aplainamento, lixação, serragem fina, furação, colagem, etc. Embora o processo geral pareça simples, os encadeamentos são múltiplos. O mais evidente, diz respeito ao maquinário envolvido. Nas grandes indústrias os circuitos de importação de equipamentos são mais longos (São Paulo, Rio Grande do Sul, Alemanha, EUA), enquanto que nas empresas menores, como no caso da Serraria Mariani e Argenta, envolvem circuitos mais curtos, ao nível nacional, com a aquisição de maquinário também usado (Caçador-Serraria Mariani, RS - Argenta), devendo-se observar aqui que a vida útil de tais equipamentos pode chegar até 30 anos, em média, ou mais, resultando daí uma alternativa de incorporação da oficina de reparos pelas próprias fábricas na

Em 1980, a empresa incorporou uma outra empresa de lomerê voltada para o beneficiamento de madeiras (serragem e aplainamento) destinadas ao mercado paulistano, a partir da qual completou seu processo produtivo, que dentro da cadeia produtiva da madeira, se estende do plantio, passando pelo abate, arraste, transporte, serragem de tábuas e produção de assoalhos, paredes e forros, além de maravalhas (vendidas para produtores de aves) e cavacos (empregados como combustível em caldeiras).

busca de menores custos de manutenção. Por outro lado, os insumos empregados no processo produtivo encadeiam-se com as indústrias químicas (cola, fungicidas, defensivos). No caso das empresas pesquisadas, os principais insumos são comprados de revendedores em Chapecó e Caçador (ao nível regional) e Curitiba (ao nível nacional). Não é por acaso que indústrias químicas, como a Bayer e Cia., mantenham filiais em Caçador. Por outro lado, as indústrias mais dinâmicas do setor madeireiro, como as de papel e papelão (Trombini - Fraiburgo, e outras 12, em Caçador), além daquelas de transformação mais particular, exemplo da Indústria de Madeiras Iomerê (fundada em 1973)³⁸, com a fabricação especializada de aberturas do tipo *flat jamb* (aberturas pré-moldadas para encaixe direto em casas pré-fabricadas, nos EUA e Canadá), e da Vimasa (fundada em 1944)³⁹, em Videira, com

³⁸ A Indústria de Madeiras Iomerê Ltda. teve origem em uma pequena serraria, entre 1945 e 1946, fruto de um empreendimento entre o avô e o pai do atual proprietário, Sr. João Raul Mariani. Em 1951, o avô de João Mariani se desfez da serraria em função do assassinato de seu filho. As atividades da empresa foram retomadas somente em 1971, agora no setor de transportes com a aquisição de alguns caminhões com os quais transportavam madeiras. Em 1976, reingressaram no setor industrial madeireiro, não mais com serraria, mas já com pré-cortados beneficiados destinados às indústrias de móveis, sobretudo estofados. A indústria comprava os pinus (em alguns casos até árvores em pé), solicitava o corte em serraria sob medida e beneficiava as madeiras para estofados. A rápida expansão, no entanto, foi freada por uma condição particular: a inadimplência de seus clientes do interior de São Paulo fez com que a empresa fechasse as portas em 1979. A partir daí, João Mariani voltou ao transporte de madeiras até 1982, momento em que se fez a reabertura dos barracões para beneficiamento de pinus serrado de 1a e 2a e a venda de toras de pinus de 3a e 4a para construção civil, diretamente em São Paulo, através de veículos próprios anteriormente incorporados pela empresa e alguns terceirizados totalizando uma frota de 10 a 12 caminhões. O processo combinado de beneficiamento de madeiras serradas e transportes persistiu até 1990/1992, quando a empresa passou por uma profunda reestruturação.

Um fato importante está relacionado à aquisição de matéria-prima pré-beneficiada, considerando o abate das árvores e serragem das toras. Em 1983, na área onde se situa o município de Água Doce, grandes florestas de pinheiros encontravam-se ainda intactas. Essas, por sua vez, estavam localizadas dentro de grandes latifúndios, como o da família Mendes. Esses latifundiários, no intuito de facilitar o abate e serragem de pinheiros, processo que além de agregar valor facilitava o escoamento da produção, realizavam as operações citadas em parceria com pequenas serrarias. Um desses parceiros era oriundo da família Ferreti. Enquanto os peões dos latifundiários abatiam, desganhavam e arrastavam os pinheiros para o transporte, os Ferreti serravam as toras e, por sua vez, essas últimas em tábuas, trabalhando por porcentagem, por exemplo, 40% para serraria e 60% para o latifundiário. Tendo em vista a necessidade de formar estoques de madeira, João Mariani adquiria árvores em pé dos latifundiários, normalmente a preço baixo, e efetuava o abate e serragem conforme a demanda de produtos, fator que garantiu importantes reservas de matéria-prima até 1986, quando a legislação ambiental passa a ser mais rigorosa e o extrativismo do pinheiro entra em quase completa extinção.

³⁹ A Vimasa tem origem em 1944, com o nome de Industrial Madeireira SA - IMASA, constituídas por Arnaldo e Evaristo Anghioni e Adão Palavicini, voltada inicialmente para a produção de camas e móveis. A fim de não depender de fornecedores de matéria-primas, já na década de 50, inicia a aquisição de matas em pé e o reflorestamento. Em 1972, Evaldo Reichert compra mais de 50% do capital da IMASA, adquirindo seu controle acionário. Em 1975, foi incorporada a Comercial Videirense, passando por profunda transformação produtiva na década de 90, voltando-se para a produção de compensados.

atuação no ramo de compensados, apresentam processos produtivos muito variados, com a incorporação de mais insumos e mais aporte tecnológico.

Tomando, como exemplo, as indústrias de Iomerê e Videira (Indústria de Madeiras Iomerê e Vimasa, respectivamente), após sua reestruturação produtiva, já na década de 90, na base do processo produtivo, apresentam aquisição de insumos bastante diferenciada espacialmente, conforme tabela abaixo.

Tabela 3 - Insumos - Volume de Compras e Origem - Ind. Mad. Iomerê e Vimasa

Ind. Mad. Iomerê		
Matéria-Prima	% Volume de Compras	Origem
Pinus serrado	95	Fraiburgo, Caçador, Santa Cecília, Lages, Iomerê, Monte Carlo, Lebon Régis, Paraná
Cola	< 5	São Roque (SP)
Total	100	

Vimasa		
Matéria-Prima	% Volume de Compras	Origem
Mudas	2	Videira
Defensivos	1	Videira
Lâminas	25	Mato Grosso, Rondônia
Resina	48	São Paulo, Paraná
Filme	20	São Paulo, Finlândia, Suécia, Malásia
Farinha de Trigo	4	Santa Catarina (várias regiões)
Total	100	

Fonte: Tabulação de resultados dos questionários aplicados em 2006 às empresas Vimasa e Indústria de Madeira Iomerê.

Conforme os dados apresentados, os principais encadeamentos, do ponto de vista dos insumos, gira em torno de toras de pinus, mudas e defensivos agrícolas, que já eram mantidos desde a década de 70. Por outro lado, ao atentarmos para a origem dos equipamentos, diferente da Serraria Mariani, e outras empresas desse segmento, tanto a vida útil quanto a origem espacial dos mesmos demonstra um perfil de rápida incorporação de inovações (isso já para a década de 90), e de ampla escala geográfica de importação de equipamentos.

Finalmente, do ponto de vista do mercado consumidor, desde a origem das indústrias do complexo madeireiro, até o final do período desta primeira análise (1970), seguindo mais adiante, até os dias atuais, é notável que a orientação dos fluxos se faça predominantemente para fora da região, alcançando tanto os mercados nacionais do Sudeste, quanto os mercados internacionais. No caso das três empresas pesquisadas em campo, somente a Serraria Mariani, do segmento "tradicional", atende os mercados regionais; as outras duas remetem 100% de sua produção para mercados internacionais (América do Norte, Europa, América do Sul e Norte da África).

Tabela 4 - Equipamento - Idade Média e Origem - Ind. Mad. Iomerê e Vimasa

Ind. Mad. Iomerê		
Equipamentos	Idade Média (anos)	Origem
Finjer Joint	8	Canadá, Alemanha
Plainas	5	Ibirama, Alemanha
Caldeira	3	Corupá
Lixadeira	5	São Bento do Sul, Curitiba
Média de Idade Geral	5,3	
Vimasa		
Matéria-Prima	% Volume de Compras	Origem
Caldeira	10	Agrolândia
Tornos	7	Irati
Secador	2	Caçador
Prensas	8	Curitiba
Calibradora/Lixadeira	8	Curitiba
Juntadeira de lâminas	2	Timbó
Média de Idade Geral	6,2	

Fonte: Tabulação de resultados dos questionários aplicados em 2006 às empresas Vimasa e Indústria de Madeira Iomerê.

Do mesmo modo o complexo agroindustrial, dentro de uma rede de processos produtivos muito mais complexos, conforme figura abaixo, revela encadeamentos tanto na captação de insumos (milho, aves, suínos), derivando daí relações com as indústrias químicas, quanto no que concerne a embalagens (indústrias de plástico) e pallets (madeiras), quanto no setor de serviços de transporte.

No caso do complexo agroindustrial, a principal articuladora regional da produção, circulação, distribuição e consumo é a empresa Perdigão S/A.

A empresa Perdigão S/A foi fundada pelas famílias Ponzoni e Brandalise na década de 1940, que transformou sua forma jurídica para sociedade anônima em 1945 (Ponzoni, Brandalise S/A Com. e Ind.) e, em 1958, alterou sua razão social para a atual Perdigão S.A Comércio e Indústria.

O início do empreendimento remonta ao ano de 1918, Ricardo Brandalise se estabeleceu na região com duas propriedades: uma delas em na vila de Rio Bonito (atual Tangará) e outra na localidade de São Roque, distrito de Perdizes (atual Videira). Segundo Scapin & Tassara (1996, p. 28):

Ali, os Brandalise começaram a cultivar cereais e uvas. Em pouco tempo, com a situação um pouco mais estabilizada, a família instalada e a produção sempre crescendo, o pai e os irmãos decidiram iniciar um novo negócio, mais lucrativo. Assim, em 1919, com os resultados das colheitas e com o dinheiro obtido com as vendas do terreno na vila de Rio Bonito e das terras deixadas no Rio Grande – em Guaporé, onde antes viviam – deram o primeiro passo nessa direção com a compra de um lote na localidade de Rio das Pedras (atual Santa Lúcia), interior do município que viria a se chamar Perdizes e, com a emancipação, Videira.

Logo no ano seguinte, nessa mesma localidade, os Brandalise colocaram em funcionamento um pequeno moinho de trigo – o primeiro naquelas paragens – que se aproveitava da força hidráulica do Rio das Pedras para movimentar engrenagens toscas e rudimentares. Rapidamente, a notícia sobre a atividade do moinho se espalhou e boa parte do trigo e do milho produzidos pelos colonos da região – cujo movimento e ocupação crescia dia a dia – começou a ser transformada em farinha no moinho de Rio das Pedras. Em poucos anos, o moinho passou a receber grandes carregamentos de cereais provenientes, até mesmo, de fazendas mais distantes, das regiões de Curitiba, Santa Cecília e Campos Novos, por exemplo.

Por volta de 1923, com os excedentes gerados pelas atividades do moinho, os Brandalise adquiriram um lote no centro da Vila de Perdizes, onde se estabeleceram com um pequeno comércio de secos e molhados.

Durante o mesmo período, na Vila de Vitória, na outra margem do Rio do Peixe, a colônia alemã prosperava.

Entre outras iniciativas, em Vitória, destacava-se o abatedouro de propriedade do alemão Max Wolff, cuja produção atendia, basicamente, às necessidades de consumo locais. Desde o início de suas atividades, no final dos anos 20, Max Wolff abatia, em média, de dois a quatro suínos por dia, adquiridos de criadores da região, ocasionalmente uma ou outra ovelha e, uma vez por semana, uma rês. O trabalho no abatedouro era realizado por apenas dois funcionários e supervisionado pelo próprio proprietário, que também se encarregava pessoalmente da fabricação de banha e de outros

derivados de carne, embutidos e defumados. (SCAPIN & TASSARA, 1996, p. 32)

A associação de de Brandalise com Ponzoni, esse último, comerciante que atuava regionalmente com a compra e venda de diversos produtos, entre eles suínos, resultou na formação do primeiro abatedouro e frigorífico da Perdigão, na década de 30.

A ampla expansão produtiva empreendida pela empresa na década de 70 Espíndola (1996, p.14), define um contorno produtivo próximo do descrito fluxograma 1. Os encadeamentos, embora específicos quanto a maquinaria e insumos (aves, suínos e milho), de captação regional (conforme mapa em anexo), apresenta a mesma característica econômica do ponto de vista do mercado consumidor (principais centros nacionais e internacionais).

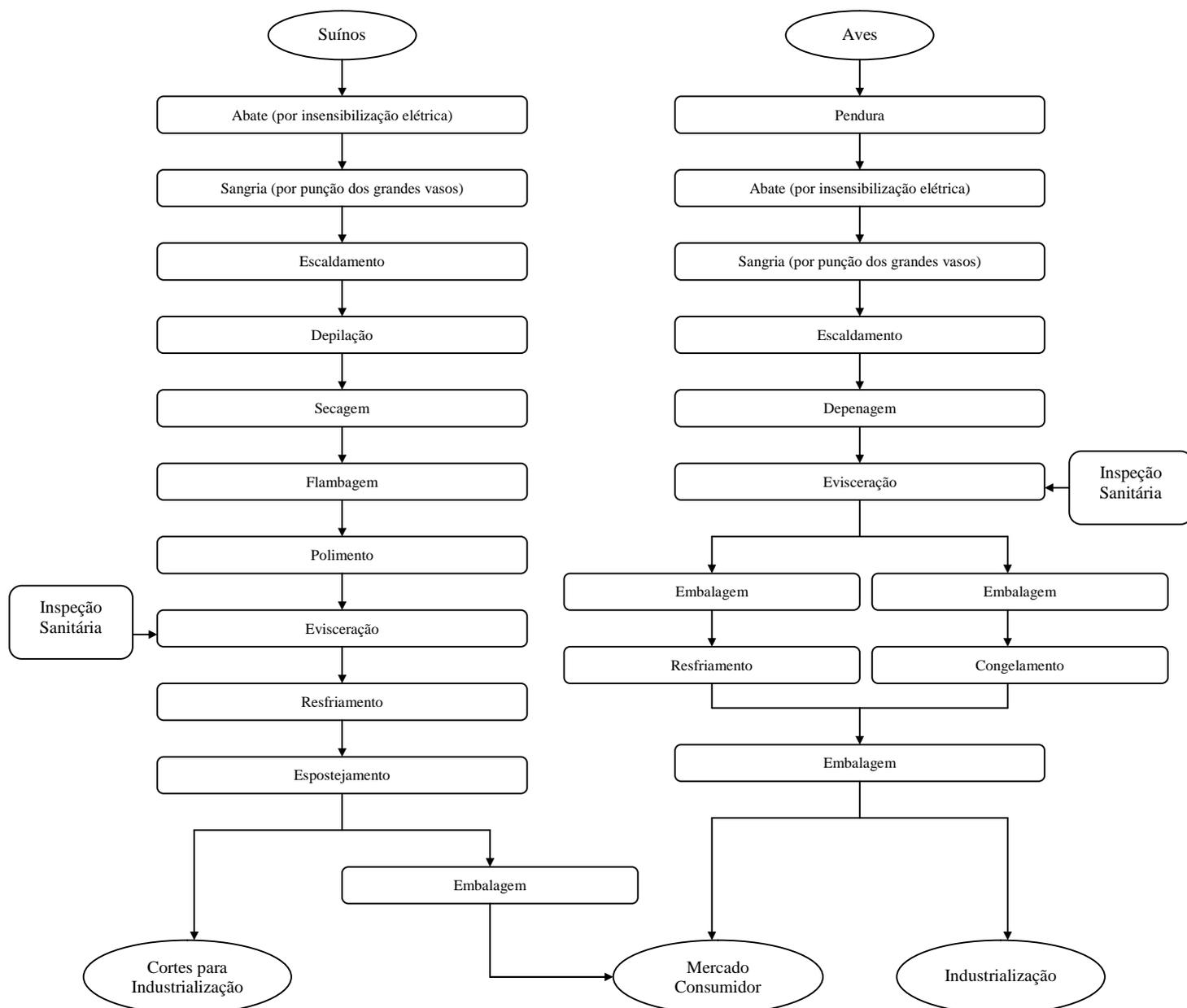
Como a cadeia é muito extensa, e requereria maior tempo de pesquisa para se concretizar, analisaremos aqui dois casos específicos que chamam atenção no quadro de gêneros industriais, da década de 70.

O primeiro deles está nos curtumes e fábrica de sabões, no caso, com respectivamente, uma e duas unidades em Videira, oriundas da diversificação produtiva da agroindústria Perdigão, principal articuladora do complexo agroindustrial regional. Tanto as fábricas de sabão quanto o curtume foram implantados a partir da vinda dos irmãos Castoldi⁴⁰ para Videira, na década de 50, operando por cerca de 30 anos.

Por outro lado, em um segmento diverso, chama a atenção em Rio das Antas, a unidade de calçados, que, aparentemente, não encontra amparo local para seu desenvolvimento ao se pensar no conjunto de atividades econômicas ali implantadas. Tal indústria, Fiola Calçados, foi implantada na região como terceirizada da indústria Sulca, de Caçador, entre o final da década de 70 e início de 80, com a fabricação de solas e costura de calçados, empregando, na época, cerca de 20 funcionários.

⁴⁰ Entrevistas realizadas com Dario Castoldi, em março e setembro de 2006.

Fluxograma 1 - Estrutura do processo produtivo de beneficiamento de suínos e aves



Fontes:

ESPÍNDOLA (1996)

BOVESPA. Informações de empresas. Disponível em: www.bovespa.com.br. Acesso em: 06/05/2005.

Elaboração: Leonardo Bez

Por fim, ao concluirmos, de modo mais geral, os encadeamentos regionais de produção, resta apresentar uma nota relativa aos "Termos de Referência para o Processo de Planejamento Microrregional", desenvolvido pela AMARP, em 1977. Trabalho que empregou o método gravitacional de Relly, além das análises de concentração de equipamentos urbanos (Rochefort) e de ligações por linhas de ônibus (Green e Carruthers) para estudo da rede urbana regional, sem maiores preocupações em correlacionar os encadeamentos constituídos dentro dos

complexos regionais. De modo muito interessante, os autores, após laboriosa apresentação estatística, fazem a seguinte observação quanto ao desenvolvimento econômico e urbano regional, após uma referência a indisponibilidade de dados sobre o setor terciário:

No entanto, pela reduzida participação do setor [terciário] de economia microrregional, infere-se que o crescimento do mesmo se processa por indução, isto é, por correlação e dependência do comportamento dos demais setores da economia.

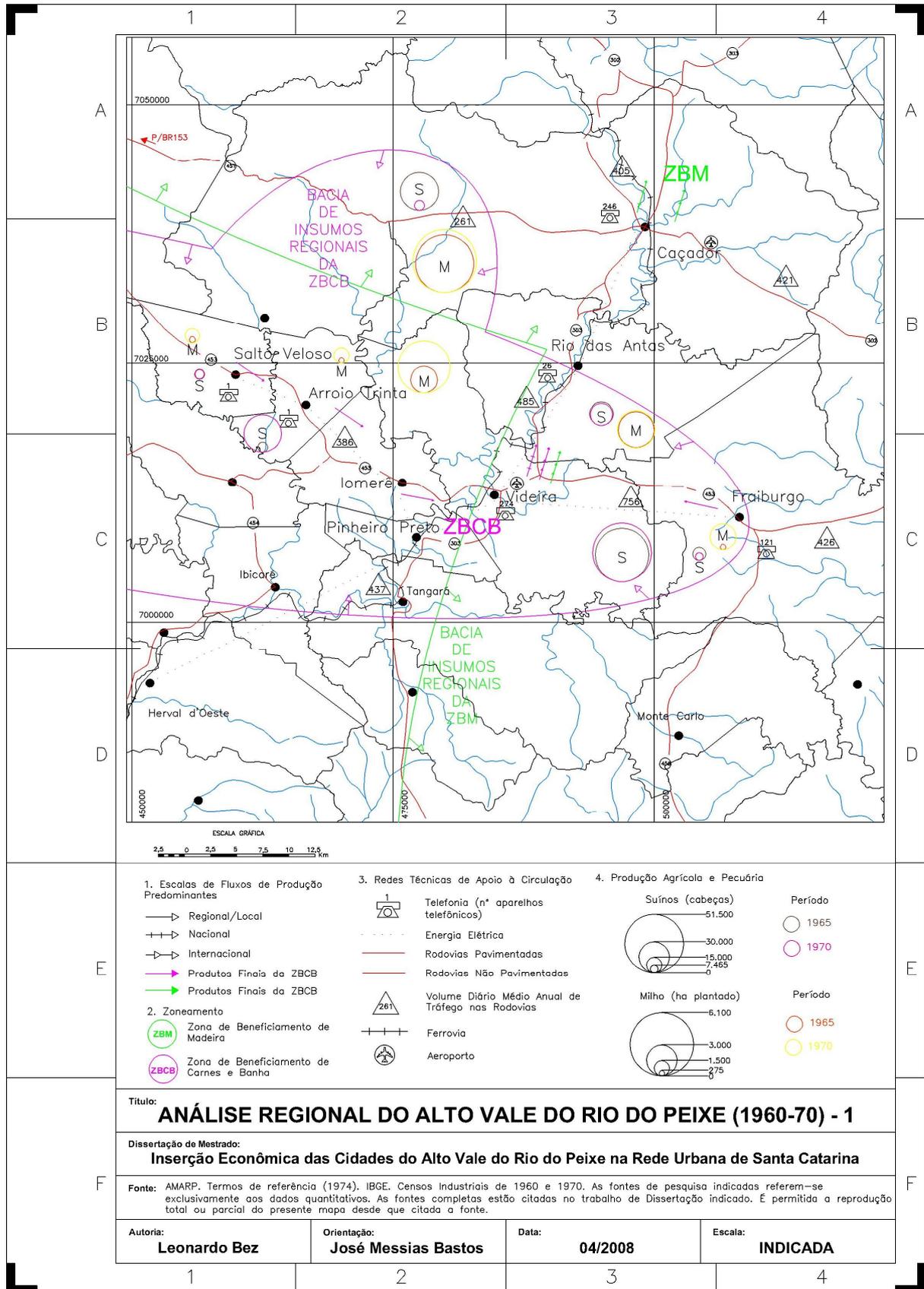
De outra parte, o elevado grau de concentração das atividades em torno de determinados ramos - abastecimento público, fornecimento de insumos, máquinas e ferramentas, serviços de apoio à produção, serviços pessoais e bancários - está a sugerir que o setor procura se organizar e estruturar para servir como elemento de apoio à comercialização de produtos originados pelos setores primário e secundário microrregionais. (AMARP: 1977, p. 65)

a) Análise Regional (décadas de 1960 e 1970)

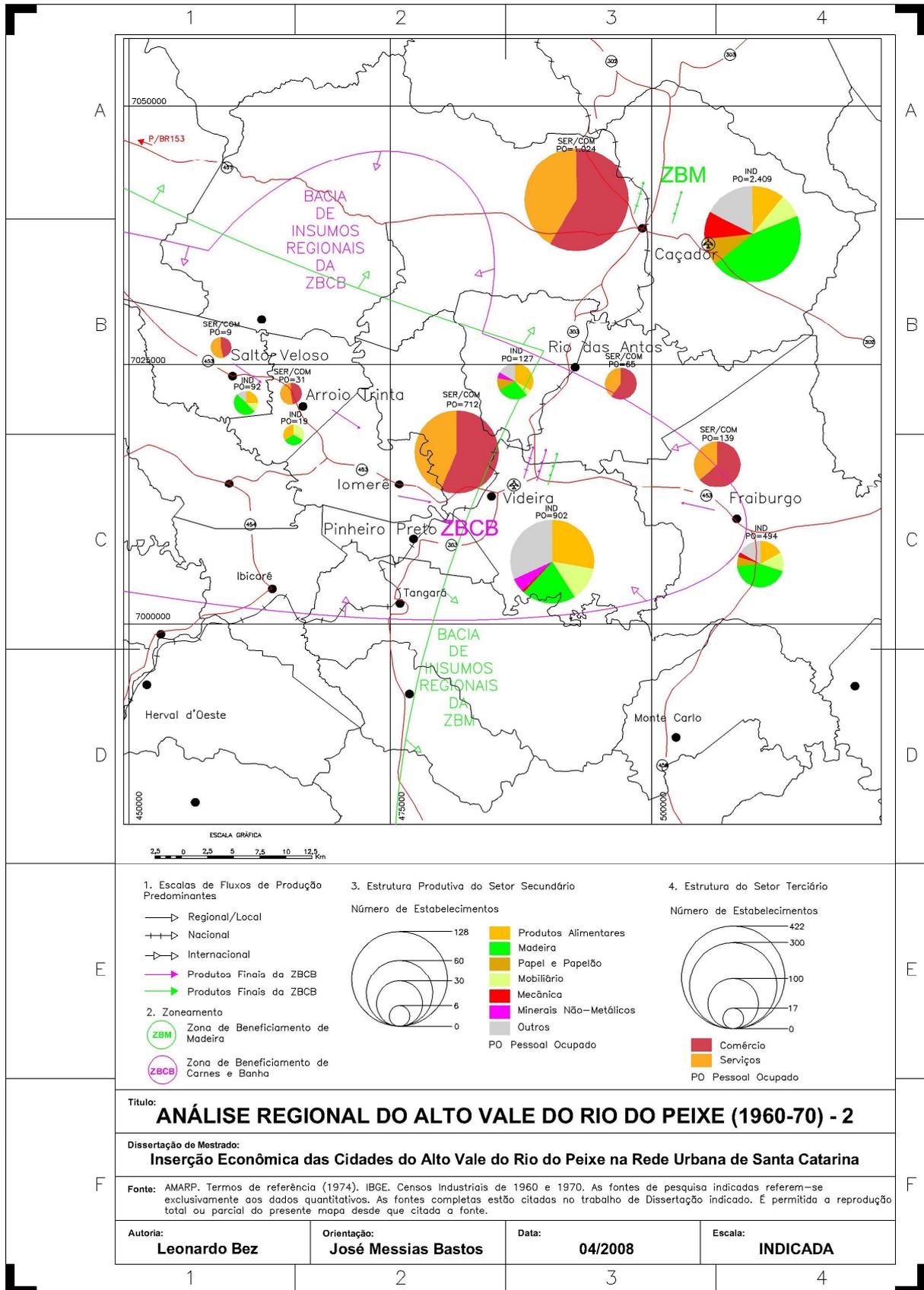
Ao longo das décadas de 60 e 70, tanto a Zona de Beneficiamento de Madeira (ZBM) quanto a Zona de Beneficiamento de Carne e Banha (ZBCB) passaram, ao nível regional, por processos de expansão associados ao aumento da capacidade produtiva e à ampliação dos mercados consumidores (nacionais e internacionais). Dentro da ZBCB, os fluxos de insumos representados pela produção de milho e suínos demonstraram uma retração do mercado suíno na hinterlândia de Caçador e Fraiburgo, com o deslocamento dos centros de abastecimento para as hinterlândias de Videira e Arroio Trinta. Tal dinamismo, acompanhado também pela expansão da criação e beneficiamento avícola, impulsionou a expansão regional da cultura do milho que, até o final da década de 70, já apresentava déficit, importando cereais de outras regiões catarinenses, do Paraná, do Rio Grande do Sul e da Argentina. Ao mesmo tempo em que há expansão dos centros de abastecimento exercendo uma polarização primária sobre o uso do solo regional, ao nível dos centros de produção da ZBCB, o eixo Videira e Fraiburgo consolida seu papel como polarizador de toda a região agroindustrial do Centro-Sul, estendendo sua influência desde o Rio Grande do Sul até São Paulo (juntamente com outros centros regionais de produção agroindustrial catarinense - Concórdia e Chapecó). Paralelamente, a ampliação da complexo agroindustrial impulsionou uma série de atividades correlatas (mecânica, química e plástico) como segmentos encadeados. Essas atividades correlatas desenvolveram-se em torno do eixo Videira-Fraiburgo. O setor

de serviços dos centros de abastecimento primário (Salto Veloso, Arroio Trinta e Rio das Antas) manteve-se basicamente orientado para o apoio ao escoamento de insumos para os centros de produção. Por outro lado, o setor de serviços nos centros de produção é diversificado, passando a incluir quadros de escritórios relacionados à exportação, reparos complexos em mecânica industrial, entre outros. Nesse mesmo sentido, dentro da ZBM, o centro de produção de Caçador consolida-se com a complexificação dos segmentos industriais dinâmicos de papel e papelão, passando a exercer influência direta sobre ampla área de estoques florestais regionais (de Água Doce a Campos Novos), com diversificação das indústrias coligadas (mecânica e metalúrgica). Embora não haja dados consistentes sobre a composição do valor adicionado bruto municipal, do ponto de vista da captação de mão-de-obra, a estrutura industrial foi, até a década de 80, a principal empregadora nas zonas urbanas. Os dados relativos ao pessoal ocupado indicam os efeitos concentradores de mão-de-obra exercidos pelos centros de produção em torno das atividades industriais (70% do PO em Caçador; 56% do PO em Videira). Nessa mesma direção, a organização das redes técnicas de telefonia, energia elétrica e sistema rodoviário acompanham esse processo de concentração e polarização regional, com destaque para os valores de VDM quanto ao dimensionamento dos fluxos no eixo Videira-Fraiburgo (orientados pela dinâmica produtiva), Salto Veloso-Videira (dinâmica de escoamento de insumos), e daqueles relativos à exportação via SC 303 (para BR 153), via SC 453 e 302 (para BR 116).

ANEXO III - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1960-70) - 1



ANEXO IV - MAPA DA ANÁLISE REGIONAL DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE (1960-70) - 2



3.4. Diversificação Produtiva e Reestruturação da rede urbana regional (1980-2000)

Entre as décadas de 80 e 90, o cenário econômico brasileiro passou por drásticas transformações. Ao nível nacional, o Brasil viveu uma conjuntura de crise na década de 80, com uma dívida externa galopante contraída ao longo da segunda metade do século XX, somada a recessão econômica, determinada por uma série de fatores, como, ao nível internacional, das crises no centro do sistema capitalista centradas na problemática energética (1973 e 1979), da retração das exportações brasileiras, e do congelamento do setor produtivo. A redemocratização e, junto a ela, as variadas tentativas de controle inflacionário e reativação do setor industrial, resultaram na adoção de drásticas medidas de abertura comercial, com o Plano Collor, em 1990. O choque concorrencial e de adequação da capacidade produtiva e de estratégias administrativas colocaram na ordem do dia a busca por soluções das empresas brasileiras, ou seja, de reestruturação (CASTRO, 2001).

Nesse ínterim, do ponto de vista microeconômico, muitas empresas aprenderam a conviver com ineficiências e desperdícios. Segundo CASTRO (2001, p. 07):

Existe um relativo consenso entre os analistas quanto ao fato de que na superação das ineficiências herdadas do ambiente dos anos 80 se encontram não só processos cirúrgicos de redefinição do alcance e perfil dos negócios, como também importantes esforços de reorganização produtiva. De fato, os processos de reestruturação perseguidos pelas empresas entre 1989 e 1994 incluíram não apenas o redimensionamento de quadros, o enxugamento do catálogo de vendas e o fechamento de instalações, como também, destacadamente, a adoção de novas práticas gerenciais tipicamente associadas à Gerência da Qualidade Total (TQM) e ao Just in Time (JIT).

Multiplicam-se, em suma, as experiências com mini-fábricas e 'células de produção', bem como soluções de tipo kan ban, visando 'puxar' a produção de acordo com a demanda (todas associadas a sistemas JIT). Destacam-se também as políticas do tipo TQM, como a difusão de práticas de identificação e o uso intensivo de indicadores operacionais de gestão. Há ainda a busca de certificação nas normas ISO, e consideráveis esforços visando o treinamento de pessoal.

As profundas transformações processadas politicamente ao nível de Estado-Nação, trouxeram importantes reflexos sobre a reorganização produtiva, como visto, com implicações diretas sobre a economia regional do Alto Vale do Rio do Peixe, e, por conseqüência, sobre a rede de relacionamentos interurbanos.

De modo geral, para o complexo agroindustrial, segundo Espíndola (1996), os processos de modernização tecnológica, do ponto de vista técnico-produtiva, estavam em marcha desde a década de 80, tendo continuidade na década seguinte. No entanto, tanto a focalização em determinados segmentos (aves e suínos) quanto a modernização das linhas de produção, com automação de processos, foram ampliadas nesse período. Por outro lado, do ponto de vista, da reestruturação organizacional, embora a eficiência de alguns grupos sob controle familiar (caso da Sadia), trouxe importantes modificações no controle acionário, com reflexos sobre a política de reordenação funcional e especialização produtiva de alguns centros de produção.

Os processos de reestruturação apontados na Perdigão S/A são compreendidos por Goularti (2001) dentro de um movimento mais amplo de desnacionalização do complexo agroindustrial catarinense. Esse movimento pode ser enfatizado na citação abaixo (GOULARTI, 2001, p.275-276):

A primeira grande mudança patrimonial ocorreu na Perdigão. Em setembro de 1994, a Perdigão saiu definitivamente das mãos da família Brandalise para ser administrada por fundos de pensões, pelo Bradesco, pela WEG e por outras instituições. Algumas unidades foram temporariamente desativadas, como as fábricas de ração da antiga Suely, outras fechadas por definitivo e outras vendidas, como a Perdigão Amazonas S.A, Utinga em Santo André (SP), Itapevi Agrícola – que atuava no plantio de maçã -, Hotel Videira e a fazenda em Catanduva. A unidade de abate de suínos em Lages já havia sido desativada em 1993, e foi readequada para produzir alimentos congelados, entrando em operação em 1997. Com a venda da Perdigão, a tão homenageada e cortejada família Brandalise abandonou completamente a cidade de Videira, demonstrando o real interesse e sentimento pela cidade, ou seja, exclusivamente econômico, sem nenhum laço de identidade local.

Entre os reflexos diretos dessa reestruturação pode-se citar a venda do controle acionário da empresa, o deslocamento da administração da empresa para Itajaí, junto ao porto, a conversão de Videira em Centro de Distribuição dentro da cadeia logística, entre outras medidas, que não apenas tem contribuído para o reposicionamento da cidade dentro da rede urbana regional, bem como produzido importantes modificações no espaço intra-urbano.

Do ponto de vista urbano-regional, pode-se inferir, preliminarmente, o quadro de crescimento da população urbana entre 1991 e 2000.

Tabela 5 - Crescimento da População Urbana - 1991 - 2000

Município	População Urbana		
	1991	1996	2000
Arroio Trinta	1531	1883	2097
Caçador	-	48023	55542
Fraiburgo	19698	24502	27623
Iomerê	-	-	683
Pinheiro Preto	-	826	1141
Rio das Antas	1831	2011	2226
Salto Veloso	2136	2562	2834
Videira	27501	30363	35787

Fonte: IBGE. Censo Demográfico (1991), IBGE. Contagem da População (1996), IBGE. Censo Demográfico (2000)

No quadro acima apresentado, pode-se concluir que o crescimento urbano passou por transformações mais profundas nas cidades que funcionam como centros de localização das grandes empresas dos complexos agroindustriais e da madeira, no caso, Caçador, Videira e Fraiburgo. Na última cidade, são as atividades ligadas aos setores de beneficiamento de maçãs (Renar) e, secundariamente, o setor de papel e papelão (Trombini) que dirigiram a dinâmica do incremento populacional. O que importa saber é que a ampliação da capacidade produtiva, mesmo implicada na migração rural-urbana, não se deu obviamente por esse único método. Ao considerarmos, a diminuição da população da zona rural entre 1996 e 2000, pode-se perceber, no caso dos centros citados, que ainda que toda a população oriunda da zona rural migrasse para as cidades dentro de seus municípios, ainda assim, uma significativa parcela da população necessariamente seria oriunda de outras cidades ou zonas rurais. Nesse sentido, tanto as migrações advindas dos períodos de colheita, quanto a captação de mão-de-obra pelas grandes indústrias, constituíram um quadro de absorção populacional pelas cidades.

Tabela 6 - População Urbana Relativa em 1996 - 2000

Município/Distrito	População Total em 1996	População Rural Absoluta em 1996	População Urbana Absoluta em 1996	População Urbana Relativa em 1996	População Total em 2000	População Rural Absoluta em 2000	População Urbana Absoluta em 2000	População Urbana Relativa em 2000
Arroio Trinta	3520	1637	1883	53,49%	3490	1393	2097	60,09%
Caçador	58620	10597	48023	81,92%	63322	7780	55542	87,71%
Fraiburgo	30265	5763	24502	80,96%	32948	5325	27623	83,84%
Iomerê	0	0	0	0,00%	2553	1870	683	26,75%
Pinheiro Preto	2680	1854	826	30,82%	2729	1588	1141	41,81%
Rio das Antas	5814	3803	2011	34,59%	6129	3903	2226	36,32%
Salto Veloso	3790	1228	2562	67,60%	3910	1076	2834	72,48%
Videira	39339	8976	30363	77,18%	41589	5802	35787	86,05%

Fonte: IBGE. Contagem da População (1996). IBGE. Censo Demográfico (2000)

Ao mesmo tempo, regionalmente, as duas unidades de processamento da Perdigão S/A, em Salto Veloso e Videira (nessa última, com mais uma fábrica de ração), empregavam diretamente, no final da década de 1990, cerca de 3.500 funcionários diretos.

A dinâmica dos encadeamentos promovidos pelos complexos industriais também foi ampliada. No caso mais específico do complexo agroindustrial, tem origem a VIDEPLAST, constituída em 1986, cuja atividade fim é produção de embalagens plásticas, filmes, etc. destinadas em mais de 90% para a empresa Perdigão S/A. Dentro desse segmento, a VIDEPLAST encadeou, por sua vez, indústrias locais no ramo de reciclagem de plásticos, principalmente, em Rio das Antas, no distrito de Ipoméia, que atualmente mantém cerca de 40% da população urbana do município.

A dinâmica dos fluxos regionais pode ser analisada no mapa em anexo, para o perfil 1990-2000, inclusive com a avaliação direta de estoques florestais.

A reestruturação produtiva pós-1990, no entanto, traz reflexos diferenciados sobre a região. A primeira delas diz respeito à diversificação produtiva, ao contrário da tese do acirramento da especialização regional (GOULARTI FILHO, 2002). A segunda refere-se a complexificação das relações a montante e a jusante dos complexos regionais, por um lado, e de novos encadeamentos gerados pelas indústrias novas (calçados, metal-mecânica e química). Para uma visualização mais completa dessas transformações, apresentamos abaixo as estruturas de pessoal ocupação, por município, entre 1985 e 2005, e sua participação relativa sobre a composição estrutural, por município.

Tabela 7 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1985

Subsetores Econômicos	Arroio Trinta	% Arroio Trinta	Caçador	% Caçador	Fraiburgo	% Fraiburgo	lomerê	% lomerê	Pinheiro Preto	% Pinheiro Preto	Rio das Antas	% Rio das Antas	Salto Veloso	% Salto Veloso	Videira	% Videira
EXTR MINERAL	0	0,0	33	0,3	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MIN NAO MET	0	0,0	55	0,5	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	3	0,9	31	0,4
IND METALURG	0	0,0	133	1,1	1	0,0	0	0	1	0,4	0	0,0	0	0,0	7	0,1
IND MECANICA	0	0,0	271	2,3	44	1,5	0	0	2	0,7	1	0,5	3	0,9	14	0,2
ELET E COMUN	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MAT TRANSP	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	0,1
MAD E MOBIL	41	25,5	3.640	31,2	293	9,8	0	0	51	19,1	32	14,5	76	22,0	322	4,6
PAPEL E GRAF	0	0,0	784	6,7	584	19,6	0	0	25	9,4	0	0,0	0	0,0	22	0,3
BOR FUM COUR	0	0,0	510	4,4	2	0,1	0	0	0	0,0	0	0,0	2	0,6	15	0,2
IND QUIMICA	0	0,0	104	0,9	1	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	0,2
IND TEXTIL	0	0,0	2	0,0	2	0,1	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14	0,2
IND CALCADOS	0	0,0	2.112	18,1	150	5,0	0	0	0	0,0	73	33,0	0	0,0	0	0,0
ALIM E BEB	3	1,9	203	1,7	119	4,0	0	0	84	31,5	4	1,8	109	31,6	2.563	37,0
SER UTIL PUB	3	1,9	42	0,4	9	0,3	0	0	2	0,7	2	0,9	3	0,9	205	3,0
CONSTR CIVIL	0	0,0	134	1,1	5	0,2	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	126	1,8
COM VAREJ	25	15,5	1.043	8,9	231	7,8	0	0	8	3,0	25	11,3	42	12,2	869	12,5
COM ATACAD	2	1,2	51	0,4	663	22,3	0	0	2	0,7	0	0,0	1	0,3	139	2,0
INST FINANC	11	6,8	279	2,4	64	2,1	0	0	10	3,7	14	6,3	11	3,2	294	4,2
ADM TEC PROF	2	1,2	346	3,0	316	10,6	0	0	12	4,5	0	0,0	29	8,4	1.090	15,7
TRAN E COMUN	7	4,3	540	4,6	78	2,6	0	0	13	4,9	1	0,5	4	1,2	127	1,8
ALOJ COMUNIC	29	18,0	711	6,1	164	5,5	0	0	4	1,5	18	8,1	29	8,4	434	6,3
MED ODON VET	0	0,0	98	0,8	32	1,1	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	41	0,6
ENSINO	0	0,0	2	0,0	4	0,1	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	0,1
ADM PUBLICA	38	23,6	589	5,0	215	7,2	0	0	53	19,9	51	23,1	33	9,6	593	8,6
Total	161	100	11682	100	2977	100	0	100	267	100	221	100	345	100	6935	100

Fonte: RAIS, 1985.

Em 1985, a estrutura do emprego municipal indica uma forte concentração de pessoal ocupado em torno dos eixos produtivos dos complexos industriais madeireiro (Madeira e Mobiliário, Papel e Papelão) - e agroindustrial (Alimentos e Bebidas), caracterizando a consolidação dos resultados diretos da expansão produtiva e comercial empreendidos na década de 70. Ao que tudo indica, no

entanto, a maior diferença implicada entre o primeiro eixo (que gravita em torno de Caçador) e do segundo eixo (que gravita em torno de Videira) citados, diz respeito a ampla diversificação do setor secundário, no caso do primeiro, com os encadeamentos do setor metal-mecânico, químico, etc., enquanto no segundo eixo, é perceptível a maior expansão do setor terciário, com menor dinamismo do setor secundário encadeado pelo complexo agroindustrial. Por outro lado, quanto às especificidades regionais devemos apontar, primeiramente, a constituição da Indústria Sulamericana de Calçados - SULCA, em 1975, e que assumiu, na década de 80, importante papel na captação de empregos dentro da cidade de Caçador (18,1%). A instalação de uma filial (atual FIOLA), em Rio das Antas, determinou um encadeamento direto entre essas duas cidades, representando, nessa última, 33% da estrutura de pessoal ocupado. Em segundo lugar, dentro do setor terciário, as atividades atacadistas, responsáveis diretas pela circulação e distribuição da produção agrícola e pecuária regional, são de importante significado na dinâmica econômica do eixo Salto Veloso - Fraiburgo. Em Fraiburgo, por exemplo, tal significado ultrapassa as dimensões de circulação e distribuição, refletindo-se diretamente sobre a estrutura do emprego, nesse caso, urbano (22,3%).

Em 1991, os mesmos eixos de estruturação do emprego municipal são mantidos (madeireiro e agroindustrial), com a diferença de que na cidade de Caçador, a falência da SULCA, derivada do acirramento da competitividade e de problemas de ordem administrativa, resultaram no completo estrangulamento do setor calçadista, com impactos diretos sobre a estrutura de emprego em Rio das Antas, que chega a se extinguir, em 1996. No entanto, a passagem da filial para as mãos dos próprios funcionários permite ainda uma abertura para o crescimento industrial local, após 1996, e sentido nos próximos anos, possibilitados pela terceirização de serviços.

A crise instaurada, entre 1991 e 1996, conduz a fracos crescimentos na estrutura de empregos, percebendo-se mesmo a redução em alguns municípios (Arroio Trinta e Fraiburgo). Em Caçador, a perda de dinamismo do setor de beneficiamento de madeira é somente em parte compensado pelo bom desempenho do setor de papel e papelão e incorporação de pessoal no setor terciário.

Tabela 8 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1991

Subsetores Econômicos	Arroio Trinta	% Arroio Trinta	Caçador	% Caçador	Fraiburgo	% Fraiburgo	Iomerê	% Iomerê	Pinheiro Preto	% Pinheiro Preto	Rio das Antas	% Rio das Antas	Salto Veloso	% Salto Veloso	Videira	% Videira
EXTR MINERAL	0	0,0	29	0,3	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MIN NAO MET	0	0,0	45	0,4	13	0,3	0	0	0	0,0	9	4,1	6	1,2	30	0,4
IND METALURG	1	0,4	62	0,6	4	0,1	0	0	3	1,2	0	0,0	0	0,0	4	0,1
IND MECANICA	0	0,0	279	2,5	52	1,4	0	0	0	0,0	4	1,8	5	1,0	23	0,3
ELET E COMUN	0	0,0	1	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MAT TRANSP	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	1	0,5	0	0,0	3	0,0
MAD E MOBIL	33	13,6	4.213	37,6	718	18,7	0	0	18	7,1	22	10,0	50	10,2	333	4,2
PAPEL E GRAF	0	0,0	819	7,3	731	19,0	0	0	34	13,3	9	4,1	0	0,0	15	0,2
BOR FUM COUR	0	0,0	579	5,2	4	0,1	0	0	0	0,0	0	0,0	2	0,4	18	0,2
IND QUIMICA	0	0,0	316	2,8	1	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	74	0,9
IND TEXTIL	0	0,0	182	1,6	22	0,6	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	0,2
IND CALCADOS	0	0,0	42	0,4	8	0,2	0	0	0	0,0	32	14,5	1	0,2	8	0,1
ALIM E BEB	6	2,5	251	2,2	557	14,5	0	0	65	25,5	11	5,0	296	60,5	3.272	41,7
SER UTIL PUB	2	0,8	54	0,5	13	0,3	0	0	3	1,2	2	0,9	3	0,6	213	2,7
CONSTR CIVIL	67	27,6	225	2,0	26	0,7	0	0	5	2,0	0	0,0	1	0,2	162	2,1
COM VAREJ	33	13,6	1.021	9,1	328	8,5	0	0	13	5,1	19	8,6	19	3,9	824	10,5
COM ATACAD	0	0,0	67	0,6	57	1,5	0	0	1	0,4	0	0,0	0	0,0	198	2,5
INST FINANC	0	0,0	137	1,2	54	1,4	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	135	1,7
ADM TEC PROF	0	0,0	441	3,9	184	4,8	0	0	5	2,0	15	6,8	15	3,1	821	10,5
TRAN E COMUN	21	8,6	740	6,6	161	4,2	0	0	22	8,6	1	0,5	4	0,8	238	3,0
ALOJ COMUNIC	19	7,8	712	6,3	531	13,8	0	0	8	3,1	12	5,5	19	3,9	624	8,0
MED ODON VET	0	0,0	106	0,9	7	0,2	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	65	0,8
ENSINO	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	21	0,3
ADM PUBLICA	61	25,1	895	8,0	374	9,7	0	0	78	30,6	83	37,7	68	13,9	744	9,5
Total	243	100	11216	100	3845	100	0	0	255	100	220	100	489	100	7843	100

Fonte: RAIS, 1991.

Tabela 9 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 1996

Subsetores Econômicos	Arroio Trinta	% Arroio Trinta	Caçador	% Caçador	Fraiburgo	% Fraiburgo	Iomerê	% Iomerê	Pinheiro Preto	% Pinheiro Preto	Rio das Antas	% Rio das Antas	Salto Veloso	% Salto Veloso	Videira	% Videira
EXTR MINERAL	0	0,0	16	0,1	14	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MIN NAO MET	0	0,0	36	0,3	7	0,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	30	0,3
IND METALURG	0	0,0	79	0,6	9	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	0,9	15	0,2
IND MECANICA	0	0,0	298	2,4	95	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	0,4	23	0,3
ELET E COMUN	0	0,0	53	0,4	1	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MAT TRANSP	0	0,0	3	0,0	3	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	0,2
MAD E MOBIL	46	15,5	3.520	28,4	487	14,1	0	0,0	16	5,3	14	6,1	96	13,8	328	3,6
PAPEL E GRAF	2	0,7	1.645	13,3	543	15,7	0	0,0	34	11,3	8	3,5	0	0,0	26	0,3
BOR FUM COUR	0	0,0	642	5,2	4	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	0,3	56	0,6
IND QUIMICA	0	0,0	667	5,4	0	0,0	0	0,0	14	4,6	0	0,0	0	0,0	275	3,1
IND TEXTIL	3	1,0	115	0,9	34	1,0	0	0,0	5	1,7	0	0,0	0	0,0	9	0,1
IND CALCADOS	0	0,0	305	2,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
ALIM E BEB	15	5,1	55	0,4	363	10,5	0	0,0	83	27,5	18	7,9	380	54,8	2.870	31,9
SER UTIL PUB	0	0,0	42	0,3	9	0,3	0	0,0	2	0,7	1	0,4	2	0,3	188	2,1
CONSTR CIVIL	15	5,1	194	1,6	41	1,2	0	0,0	0	0,0	9	3,9	27	3,9	465	5,2
COM VAREJ	39	13,1	1.304	10,5	430	12,5	0	0,0	15	5,0	20	8,7	33	4,8	1.177	13,1
COM ATACAD	0	0,0	164	1,3	55	1,6	0	0,0	0	0,0	3	1,3	2	0,3	445	4,9
INST FINANC	10	3,4	118	1,0	49	1,4	0	0,0	7	2,3	6	2,6	5	0,7	133	1,5

ADM TEC PROF	3	1,0	209	1,7	322	9,3	0	0,0	0	0,0	4	1,7	20	2,9	712	7,9
TRAN E COMUN	21	7,1	776	6,3	150	4,3	0	0,0	36	11,9	6	2,6	6	0,9	291	3,2
ALOJ COMUNIC	12	4,0	426	3,4	210	6,1	0	0,0	6	2,0	11	4,8	12	1,7	310	3,4
MED ODON VET	12	4,0	266	2,1	67	1,9	0	0,0	0	0,0	13	5,7	7	1,0	189	2,1
ENSINO	34	11,4	335	2,7	90	2,6	0	0,0	11	3,6	0	0,0	26	3,7	305	3,4
ADM PUBLICA	85	28,6	1.119	9,0	466	13,5	0	0,0	73	24,2	116	50,7	67	9,7	1.132	12,6
Total	297	100	12387	100	3449	100	0	0	302	100	229	100	694	100	8996	100

Fonte: RAIS, 1996.

Em Videira, no mesmo período, há redução de quadros no subsetor de alimentos (determinado pela reestruturação da área de produção pela Perdigão). Em Pinheiro Preto, cujo subsetor de alimentos é dirigido pela vitivinicultura, a incremento nas contratações, enquanto pelo lado da indústria de papel de embalagens, o quadro funcional praticamente se mantém o mesmo, acompanhando a crise do setor.

Tabela 10 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 2000

Tabela - Pessoal Empregado por Subsetores Econômicos - 2000

Subsetores Econômicos	Arroio Trinta	% Arroio Trinta	Caçador	% Caçador	Fraiburgo	% Fraiburgo	Iomerê	% Iomerê	Pinheiro Preto	% Pinheiro Preto	Rio das Antas	% Rio das Antas	Salto Veloso	% Salto Veloso	Videira	% Videira
EXTR MINERAL	0	0,0	28	0,2	13	0,2	0	0,0	0	0,0	5	0,8	5	0,6	19	0,2
MIN NAO MET	8	1,7	21	0,1	22	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	0,2
IND METALURG	5	1,0	147	1,0	22	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	1,3	36	0,3
IND MECANICA	0	0,0	308	2,1	74	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	0,4	15	0,1
ELET E COMUN	0	0,0	93	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	17	0,2
MAT TRANSP	0	0,0	7	0,0	6	0,1	0	0,0	0	0,0	6	1,0	0	0,0	5	0,0
MAD E MOBIL	34	7,1	4.100	28,5	447	5,3	42	22,3	20	4,0	22	3,5	127	14,0	325	3,0
PAPEL E GRAF	6	1,3	1.120	7,8	365	4,3	0	0,0	38	7,6	80	12,8	0	0,0	43	0,4
BOR FUM COUR	19	4,0	574	4,0	34	0,4	0	0,0	0	0,0	25	4,0	2	0,2	38	0,3
IND QUIMICA	0	0,0	745	5,2	0	0,0	0	0,0	29	5,8	37	5,9	0	0,0	457	4,2
IND TEXTIL	32	6,7	121	0,8	20	0,2	0	0,0	9	1,8	0	0,0	0	0,0	61	0,6
IND CALCADOS	0	0,0	351	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	138	22,0	0	0,0	0	0,0
ALIM E BEB	0	0,0	179	1,2	775	9,1	0	0,0	190	37,8	15	2,4	427	47,1	3.201	29,4
SER UTIL PUB	0	0,0	49	0,3	9	0,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	128	1,2
CONSTR CIVIL	32	6,7	169	1,2	111	1,3	0	0,0	3	0,6	0	0,0	24	2,6	539	5,0
COM VAREJ	61	12,7	1.540	10,7	648	7,6	12	6,4	17	3,4	30	4,8	66	7,3	1.478	13,6
COM ATACAD	2	0,4	148	1,0	43	0,5	16	8,5	0	0,0	8	1,3	2	0,2	574	5,3
INST FINANC	9	1,9	135	0,9	52	0,6	0	0,0	5	1,0	13	2,1	3	0,3	136	1,3
ADM TEC PROF	8	1,7	404	2,8	231	2,7	7	3,7	1	0,2	6	1,0	39	4,3	935	8,6
TRAN E COMUN	61	12,7	833	5,8	201	2,4	9	4,8	32	6,4	23	3,7	14	1,5	523	4,8
ALOJ COMUNIC	55	11,5	574	4,0	264	3,1	6	3,2	7	1,4	15	2,4	45	5,0	407	3,7
MED ODON VET	11	2,3	258	1,8	79	0,9	0	0,0	0	0,0	12	1,9	9	1,0	215	2,0
ENSINO	23	4,8	442	3,1	74	0,9	3	1,6	3	0,6	0	0,0	10	1,1	293	2,7
ADM PUBLICA	81	16,9	1.103	7,7	759	8,9	49	26,1	79	15,7	119	19,0	65	7,2	699	6,4
Total	480	100	14376	100	8492	100	188	100	502	100	627	100	907	100	10876	100

Fonte: RAIS, 2000

Com a retomada do bom desempenho das exportações, ao final da década de 90, o que se percebe, em 2000, é a expansão pós-reestruturação dos complexos madeireiro (puxado pelos bons desempenhos da SINCOL, ADAMI, etc., em Caçador) e agroindustrial (Perdigão, em Videira; Renar, em Fraiburgo),

reestabelecendo os patamares da estrutura de pessoal ocupado alcançado em 1991. Por outro lado, pelo menos três subsetores passam a se destacar economicamente - têxtil, em Arroio Trinta (fábrica de bolsas); química, em Pinheiro Preto, Rio das Antas e Videira (produção de plásticos e embalagens); calçadista, em Rio das Antas (com a retomada do segmento pela FIOLA), movimento de diversificação (dentro dos eixos produtivos principais - sobretudo considerando o encadeamento da produção de embalagens com a ponta do complexo agroindustrial) é mantido e ampliado em 2005.

Tabela 11 - Pessoal ocupado por subsetores econômicos - 2005

Subsetores Econômicos	Arroio Trinta	% Arroio Trinta	Caçador	% Caçador	Fraiburgo	% Fraiburgo	Iomerê	% Iomerê	Pinheiro Preto	% Pinheiro Preto	Rio das Antas	% Rio das Antas	Salto Veloso	% Salto Veloso	Videira	% Videira
EXTR MINERAL	0	0,0	41	0,2	43	0,5	4	1,1	0	0,0	3	0,3	3	0,3	8	0,1
MIN NAO MET	13	1,9	31	0,2	18	0,2	3	0,8	25	3,6	0	0,0	0	0,0	55	0,4
IND METALURG	2	0,3	190	0,9	43	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	35	3,0	51	0,3
IND MECANICA	0	0,0	405	2,0	34	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	2,9	52	0,3
ELET E COMUN	0	0,0	253	1,2	1	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	0,6	12	0,1
MAT TRANSP	0	0,0	4	0,0	3	0,0	0	0,0	0	0,0	8	0,8	0	0,0	7	0,0
MAD E MOBIL	60	9,0	5.310	25,9	663	7,3	50	13,2	19	2,8	33	3,3	100	8,6	369	2,4
PAPEL E GRAF	6	0,9	1.274	6,2	464	5,1	0	0,0	52	7,6	16	1,6	0	0,0	165	1,1
BOR FUM COUR	1	0,1	795	3,9	40	0,4	0	0,0	0	0,0	267	26,8	3	0,3	120	0,8
IND QUIMICA	0	0,0	891	4,3	5	0,1	39	10,3	69	10,1	88	8,8	0	0,0	960	6,3
IND TEXTIL	43	6,4	456	2,2	49	0,5	0	0,0	11	1,6	0	0,0	0	0,0	174	1,1
IND CALCADOS	0	0,0	148	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0
ALIM E BEB	3	0,4	212	1,0	199	2,2	2	0,5	232	33,8	37	3,7	486	41,6	4.692	30,9
SER UTIL PUB	18	2,7	50	0,2	0	0,0	1	0,3	1	0,1	2	0,2	3	0,3	142	0,9
CONSTR CIVIL	25	3,7	195	1,0	104	1,1	0	0,0	3	0,4	0	0,0	9	0,8	800	5,3
COM VAREJ	88	13,1	2.355	11,5	1.084	12,0	28	7,4	24	3,5	48	4,8	106	9,1	2.274	15,0
COM ATACAD	31	4,6	232	1,1	806	8,9	1	0,3	1	0,1	28	2,8	4	0,3	474	3,1
INST FINANC	5	0,7	155	0,8	56	0,6	0	0,0	3	0,4	11	1,1	4	0,3	169	1,1
ADM TEC PROF	3	0,4	961	4,7	456	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	0,6	456	3,0
TRAN E COMUN	155	23,1	1.175	5,7	225	2,5	13	3,4	43	6,3	11	1,1	23	2,0	824	5,4
ALOJ COMUNIC	73	10,9	987	4,8	366	4,0	11	2,9	11	1,6	17	1,7	163	13,9	723	4,8
MED ODON VET	14	2,1	304	1,5	105	1,2	0	0,0	0	0,0	13	1,3	10	0,9	266	1,8
ENSINO	0	0,0	649	3,2	92	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,1	383	2,5
ADM PUBLICA	92	13,7	1.081	5,3	684	7,5	82	21,7	93	13,6	193	19,4	93	8,0	968	6,4
Total	670	100	20483	100	9062	100	378	100	686	100	997	100	1169	100	15184	100

Fonte: RAIS, 2005.

Numa análise panorâmica, das transformações urbanas advindas da nova conjuntura vivida pelos complexos industriais, focalizaremos abaixo as cidades pesquisadas:

a) Videira:

A forte concentração de mão-de-obra no interior da cidade e sua influência sobre a atração da população dos municípios adjacentes confere a Videira, sobre a

ótica desses fluxos particulares comandados pelo complexo agroindustrial, um papel de polarização de força de trabalho regional. No entanto, a reestruturação da cadeia produtiva agroindustrial detonada pela abertura comercial e acirramento da competitividade dentro e fora do mercado nacional conduziram a modificações importantes tanto na natureza das relações de fluxo de mão-de-obra, quanto de capital e produtos associados.

Figura 2 - Formas de ocupação do território urbano na cidade de Videira



Fotos: Leonardo Bez.

A seqüência de fotos exibidas foram realizadas a partir de um mesmo ponto, o morro onde se situa a Igreja Matriz de Videira. Percebe-se na foto superior a ocupação de encostas, de caráter recente, em contraste com a foto central, onde se observa parte do rápido processo de verticalização da cidade. A formação de bairros recentes e novos loteamentos na periferia da cidade também é apontada na imagem inferior.

A diversificação produtiva e expansão territorial efetuada pela empresa Perdigão S/A entre as décadas de 1940 e 1980, esteve estreitamente associada a produção do espaço urbano de Videira. Enquanto as unidades da Perdigão S/A, em Videira, expandiam seus quadros de funcionários (hoje, por volta de 3.000) fruto da ampliação da circulação de produtos e insumos ao nível internacional, internamente, articulava recursos públicos e privados na aquisição de financiamentos habitacionais e fabricação de residências. Foram assim construídos bairros inteiros, com recursos do BNH em associação com a COHAB/SC. O avanço da cadeia agroindustrial ao nível regional, na sua etapa produtiva, consolida-se assim com a formação de bolsões de mão-de-obra, a partir de 1960, com a criação do BNH, com a possibilidade de utilização do FGTS para aquisição de casa própria, e com os recursos liberados pelo BRDE e BADESC, entre as décadas de 1960 e 1980⁴¹.

Essa condição geral persiste até o fim da década de 1990, quando ocorre a reestruturação administrativa e técnico-produtiva da empresa. A partir daí, pelo menos duas novas determinações passam a atuar sobre a reordenação do espaço urbano.

A primeira diz respeito ao deslocamento das atividades administrativas localizadas em Videira para Itajaí. A reorganização espacial da administração deslocou consigo considerável parte da renda que dinamizava o comércio local. Um dos resultados diretos advindos daí, diz respeito a dificuldade de vendas de grandes empreendimentos urbanos localizados na cidade, com amplos impactos sobre a construção civil⁴², sobretudo quanto ao redirecionamento do capital para investimentos em habitação popular, voltado para aluguéis.

A segunda refere-se à centralização das distribuições desde Marau (RS) até o Meio-Oeste Catarinense, na cidade de Videira, constituindo um centro de distribuição regional e não mais local. Essa condição tem reunido poder público e privado para construção e manutenção do anel rodoviário que contorna a cidade e agiliza o escoamento da produção. Vê-se em 1, a disposição do Centro Logístico da Perdigão S/A, em Videira, e mais a frente um corte na encosta, retratando as obras para ampliação da rodovia que está em contato direto com o anel viário. Recursos

⁴¹ Entrevista com Irio Zardo, ex-prefeito de Videira na década de 70.

⁴² Entrevista realizada com Amauri Forlin, Engenheiro Civil, Secretário de Obras e proprietário da Construtora Forlin.

públicos são canalizados para obras específicas de infra-estrutura que beneficiam, como sempre, o grande empresariado.

Por sua vez, essa condição está associada a terceira, qual seja, a ampliação da capacidade produtiva da empresa. Tal ampliação demanda mão-de-obra, que abundantemente tem se deslocado de regiões agrícolas deprimidas do Paraná, e se estabelecido em Videira, sobretudo nos bairros construído sobre loteamentos irregulares (Amarante) ou sobre condições precárias (Vila Verde). Além disso, a ocupação acelerada das encostas íngremes, freqüentemente, vê-se lembrada ao ocorrer desmoronamentos e deslizamentos. Isso é perceptível em 3, onde a presença de novos edifícios, quase sempre orientados para a especulação imobiliária, prestando-se ao aluguel por novos funcionários de cidades vizinhas e da própria cidade dado o déficit habitacional, são construídos e entregados, em geral, semi-acabados, dada a demanda por habitação.

Figura 3 – Panorâmica de Videira, 1996.



Fonte: SCAPIN (1996)

Por outro lado, ao levarmos em consideração os dados coletados sobre a indústria VIMASA S/A, empregando diretamente cerca de 330 funcionários, os processos de reestruturação são evidentes. A modernização tecnológica não só resultou num amplo aumento de produtividade, como a redefinição de produtos e mercados teve fundamental influência sobre a articulação da empresa com os

mercados internacionais (60% de compensados plastificados e 40% de compensados de pinus destinados a Portugal, Inglaterra, Itália, Espanha, Porto Rico, Venezuela, Argentina, Angola, Marrocos e Uruguai). Do ponto de vista da mão-de-obra, em 1991, a empresa empregava 220 funcionários, passando a 240, em 1996, 270, em 2000, e 330, em 2006, especialmente oriundos de Videira (81%), Fraiburgo (5%), Caçador (2%) e Monte Carlo (2%). Na base da produção, persiste ainda a mão-de-obra de baixa qualificação (65% com ensino fundamental incompleto, e 21% somente com ensino fundamental), dinâmica que por sinal é idêntica para as empresas do segmento agroindustrial (com mais de 80% da mão-de-obra da Perdigão voltada para o chão-de-fábrica⁴³, absorvendo empregados mesmo sem grau nenhum de instrução). Nesse sentido, a empresa dispõe ainda de 17 residências alugadas a preços simbólicos aos seus funcionários, além de estar investindo na abertura de um novo loteamento localizado próximo ao parque industrial, em parceria com a COHAB/SC e Prefeitura Municipal. Outra informação importante, diz respeito às relações regionais de ordem normativa. Assim como as demais empresas pesquisadas no segmento da madeira, todas elas mantêm filiação ao Sindicato da Madeira de Caçador. No caso da VIMASA, mantém-se a filiação também com o Sindicato da Madeira do Paraná e com a Associação Brasileira de Madeira Processada Mecanicamente (ABIMCI). Esse relacionamento de ordem normativa é fundamental quanto à difusão de normas técnicas, auditorias e inspeções, além de credenciamento, o que é fundamental nos processos de exportação.

⁴³ Entrevista realizada com Defendente Francisco Thomazoni, presidente do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Carnes e Derivados de Videira.

Figura 4 - Expansão de empreendimentos nos limites do perímetro urbano e na hirterlândia municipal - Videira



Fotos: Leonardo Bez

Na foto superior, o complexo de produção de ração da Perdigão S/A, localizado na Zona Industrial do município, nos limites do perímetro urbano. A foto central, retrata um dos estabelecimentos da Família Munhol, talvez a mais importante produtora de suínos e aves da região. Por fim, a foto inferior, também obtida no limite do perímetro urbano, retrata a Mecânica Coltrin, fundada na década de 70, e encadeada pela expansão dos serviços de transporte de cargas.

b) Iomerê

Durante a administração de Caçador, provavelmente, inspirado pela demanda por lotes e a necessidade de ordenar a ocupação do solo e venda de lotes, Frederico Kröeff, um dos proprietários da Companhia Colonizadora Selbach & Kröeff, elaborou uma planta de Iomerê instituindo o perímetro urbano e suburbano, pelo decreto-lei n.º 8, da Comarca de Caçador, em 30/06/1938. Nela, há já a subdivisão das quadras em lotes de 800m² (20m x 40m) e arruamentos com largura mínima de 20m. Esse padrão urbano será mantido e definido como regra para

instalação de novos loteamentos, advindo daí sérias implicações para a indústria madeireira, setor mais importante da economia municipal, atualmente, e ao longo de sua história.

Ao longo das décadas de 40 e 50, várias atividades produtivas foram sendo agregadas à cidade, embora o setor básico de sua economia, responsável por sua inserção na rede urbana regional, estivesse centrada na extração e beneficiamento da madeira, incorporando recentemente a silvicultura e, ainda a partir da década de 60, também a agropecuária, como fornecedora de insumos para cadeia produtiva agroindustrial, cuja indústria motriz principal é a Perdigão S.A, com unidades em Videira e Salto Veloso. É preciso ressaltar, no entanto, que a captação de insumos na hinterlândia de Iomerê se faz praticamente sem qualquer ponto de contato em seu próprio espaço urbano, mas se realizando diretamente com as plantas industriais de Videira. O setor não-básico da economia citadina, por outro lado, contava com pequenos estabelecimentos comerciais que supriam as demandas por bens e serviços da população local, como moinhos, ferrarias, selaria, olaria, sapataria, alfaiataria, etc.

Como afirmado, a inserção da cidade de Iomerê nos circuitos econômicos regionais e nacionais se dará a partir da formação e expansão da cadeia produtiva da madeira, ainda hoje, a mais importante do município.

Durante a década de 1990, mesmo diante da crise pela qual atravessa o setor, tendo em vista o estrangulamento do *input* da cadeia produtiva (matérias-primas) e das oscilações do dólar, cujos reflexos foram uma progressiva redução do faturamento, a empresa manteve reservas próprias de pinheiros e mão-de-obra cativa, além de investir em automação industrial (não instalada) e ampliação da planta industrial. Seus principais mercados consumidores (em expansão territorial) estão localizados em Joaçaba, Videira, Tangará, Campos Novos, Arroio Trinta, Treze Tílias e Salto Veloso. A justificativa para ampliação do mercado em meio a crise do setor explica-se, entre outros aspectos, pela manutenção dos baixos custos de produção.

Essa ruptura produz uma segunda reorganização, tanto dos processos produtivos, quanto do tipo e destino final dos produtos. Entre 1993 e 2002, com o deslocamento da unidade industrial do centro de cidade de Iomerê para o limite do perímetro urbano, uma série de ampliações do parque fabril e de automação industrial foram efetuados na fábrica que passou a concentrar-se exclusivamente na

produção de *flat jamb*, peça que corresponde ao batente de porta semi-acabado voltado a exportação para os mercados dos EUA e Canadá, e representa 95% do faturamento da empresa. A automação industrial resultou na aquisição de *finger joint*, plainas, coladeiras e lixadeiras, em média, com menos de 5 anos. A especialização produtiva também resultou na concentração da pauta de insumos dos processos produtivos, que se resumem a cola (menos que 5% das compras) e pinus serrado (mais de 95% das compras).

Figura 5 - Equipamentos - Serraria Mariani



Figura 6 - Equipamento - Ind. Mad. Iomerê



Fotos: Leonardo Bez - Observação: Atentar para o detalhe da oficina de reparos incorporada pela Ind. Mad. Iomerê.

A diferença fundamental sobre a origem espacial dos equipamentos pode ser assim resumida: os mais antigos derivam das antigas fábricas formadas pela demanda da cadeia produtiva madeireira na região no início de sua formação,

enquanto que, no segundo caso, os equipamentos são buscados em regiões especializadas, como nos parques fabris de Ibirama, Corupá e São Bento do Sul, dentro de Santa Catarina.

Embora a expansão continuada tanto nos mercados interno (Serraria Mariani) como no externo (Madeiras Iomerê) se dê de modos diferenciados, ambas as empresas têm em comum a dificuldade de ampliação da produtividade com manutenção de custos de produção baixos. Para ambos os casos as constatações parecem contradizer a “realidade” local: há falta de mão-de-obra. Enquanto a Serraria Mariani mantém um grupo de 10 funcionários, a Indústria de Madeiras Iomerê possui um quadro de 30 funcionários. Nessa última, o proprietário revelou seu interesse em trabalhar com dois ou três turnos, porém não encontra mão-de-obra disponível na cidade.

Embora a deficiência no número de viagens do transporte urbano intermunicipal, responsável por certa dificuldade na ligação Iomerê-Videira (essa última, um grande pólo de empregos), a proximidade da mão-de-obra das empresas, a pequena dimensão do parque industrial da cidade, entre outras condicionantes levariam a crer que a abertura de novas empresas ou a ampliação das mesma conduziria a uma rápida concentração de mão-de-obra, a exemplo da Vimasa S/A, em Videira, cujo parque industrial é semelhante ao da Madeiras Iomerê e conta com aproximadamente 300 funcionários. No entanto, a resposta para essa questão está associada à estrutura intra-urbana, pré-definida com o plano urbano de Frederico Kröeff, elaborado em 1938, como citado anteriormente, e regulamentado na década de 1970.

A regulamentação de 1970 determinou que a abertura de novos loteamentos deverá obedecer as dimensões mínimas previstas, quais sejam, quadras com 4 lotes de 800 m² (20m x 40m cada) e arruamentos com largura mínima de 20m. Por conta dessa disposição a malha urbana sofreu verdadeiro congelamento da estrutura fundiária urbana pelo menos nas últimas duas décadas. Do pequeno número de domicílios levantados no Censo Demográfico 2000, do IBGE, em torno de 724, cerca de 23,6% dos mesmos encontram-se em condição, ou de aquisição (1,9%), ou de aluguel (5,2%), ou, em maior número, são imóveis cedidos (16,4%). Segundo entrevista com moradores locais, o preço médio do terreno urbano em Iomerê situa-se na faixa de R\$ 35.000,00, no entanto, os mesmos são praticamente indisponíveis. Isso porque essa indisponibilidade aumenta artificialmente o preço dos aluguéis, na

faixa média de R\$ 350,00. Essa condição imposta pela especulação imobiliária que, por um lado, dificulta a possibilidade de abertura de novos loteamentos devido à grande área necessária e, por conseqüência, o alto custo associado, e por outro, valoriza artificialmente os imóveis urbanos que se encontram, diga-se de passagem, nas mãos de poucas famílias tradicionais do município.

Figura 7 - Aspectos da estrutura intra-urbana de Iomerê



Fotos: Leonardo Bez. Observação: Deve-se notar que as infra-estruturas viárias contrastam com a baixa densidade de ocupação do solo urbano. Quanto a esse último aspecto, também é notável a própria integração do uso do solo urbano com as atividades agrícolas locais. Por mais incrível que possa parecer, é comum utilizar o solo urbano para plantações de milho e policulturas de auto-consumo.

A conseqüência direta dessa condição de apropriação do solo urbano é a elevação do custo de vida do trabalhador urbano que serviria como mão-de-obra para as indústrias da madeira. Esse processo resulta numa importante conexão entre as cadeias produtivas da extração e beneficiamento da madeira (nesse caso) e a cadeia metal-mecânica.

Outro dado interessante a ser notado, diz respeito a apropriação do solo urbano também pelas próprias indústrias.

A Serraria Mariani, antes da regulamentação do loteamento urbano, já possui algumas casas (em torno de 10) próximas da fábrica. Esses imóveis são cedidos aos

empregados da empresa. Daí desdobra-se duas implicações: 1ª - a formação de um vínculo de lealdade entre empregados e empregador, uma dimensão a mais que apenas a mera relação trabalhista; 2ª - a constituição de um quadro trabalhista perene, exemplo disso está associado ao longo tempo de serviço de seus funcionários (acima de 10 anos) e filhos de funcionários que são “apropriados por hereditariedade”. Por conta dessa condição, o custo da mão-de-obra se mantém achatado.

Por outro lado, a Indústria de Madeiras Iomerê não possuía qualquer imóvel antes da referida regulamentação. Uma vez que houve elevação artificial do valor venal do solo urbano, a aquisição de imóveis constitui hoje situação extremamente dispendiosa e praticamente impossível de ser implementada, tendo em vista o próprio faturamento da empresa (R\$ 200.000,00/mês) contraposto ao preço médio do lote (R\$ 35.000,00), despesas com edificações, e mesmo a simples ausência de novos loteamentos.

Além dessa condição, a elevação artificial do valor da terra urbana ao se desdobrar em aumento do custo de vida dos moradores urbanos impulsiona a população economicamente ativa a procurar empregos com pisos mais elevados fora da cidade. O resultado disso é a migração pendular Iomerê-Videira-Iomerê que se processa a partir do desenvolvimento das grandes indústrias na referida cidade, em particular, da agroindústria Perdigão S/A, que mantém, em média, 3.500 empregos diretos na região.

c) Rio das Antas⁴⁴

A cidade de Rio das Antas, como as demais, passou por profunda reformulação de sua estrutura urbana, inicialmente, derivado do evento catastrófico (enchente) ocorrido em 1983, que remodelou a distribuição espacial da população que ocupava as áreas marginais ao Rio do Peixe. A construção dos bairros Novo Horizonte, São José e Bela Vista, no entanto, engendraram as condições necessárias para ampliação da infra-estrutura habitacional, fator fundamental para a ampliação da mão-de-obra urbana ligada as indústrias de plástico, madeira e calçados. Em 1991, o município contava com 12 indústrias, que empregavam cerca de 94 pessoas. Em 2005, são cerca de 18 indústrias locais, sendo que sua

⁴⁴ Entrevistas realizadas com Leonardo Pereira, tributarista fiscal da Prefeitura Municipal de Rio das Antas, em março e novembro de 2006.

distribuição espacial, diferente das cidades de Videira, Caçador e Fraiburgo, estão localizadas nos limites do perímetro urbano, embora a mão-de-obra empregada seja, em sua maioria, de procedência urbana.

Figura 8 - Estrutura intra-urbana e localização industrial - Rio das Antas



Fotos: Leonardo Bez. Observação: Na panorâmica superior, do lado direito, ao fundo, pode-se identificar novos padrões de loteamento, assim como do lado esquerdo, relacionados a dinamização econômica da década de 2000. A foto localizada no canto inferior esquerdo é uma panorâmica da indústria FIOLA, de calçados. A foto, do canto inferior direito, mostra algumas (das poucas) atividades comerciais desenvolvidas na cidade.

Ao longo da década de 80 e 90, a expansão produtiva do complexo agroindustrial, como dito anteriormente, encadeou o desenvolvimento das indústrias de plástico. Nesse sentido, a cidade de Rio das Antas passa a se articular dentro desse eixo, sobretudo por meio das empresas Videplast, Pomiplast e Siniplast, respectivamente, com mão-de-obra empregada, de aproximadamente, de 50, 30 e 30 funcionários, concentrando cerca de 50% da mão-de-obra urbana, com turnos de trabalho de 24 horas. No entanto, cabe notar que, entre a zona urbana do distrito-sede, e a zona urbana do distrito de Ipoméia, cerca de 75% da arrecadação industrial provém desse último, local onde estão concentradas as indústrias de plástico.

Por outro lado, a base econômica municipal não deriva das atividades industriais, mas da economia agrícola, voltada para a criação de aves e suínos, com

cerca de 80% da produção distribuída para a Perdigão S/A e 20% para Pamplona, com sede em Rio do Sul. Nesse sentido, 70% da receita municipal deriva da pecuária, sem relação direta com a cidade de Rio das Antas, mas diretamente com Videira e Rio do Sul. Isso pode explicar, em certo sentido, o baixo crescimento urbano ao não haver unidades de beneficiamento agroindustriais na cidade.

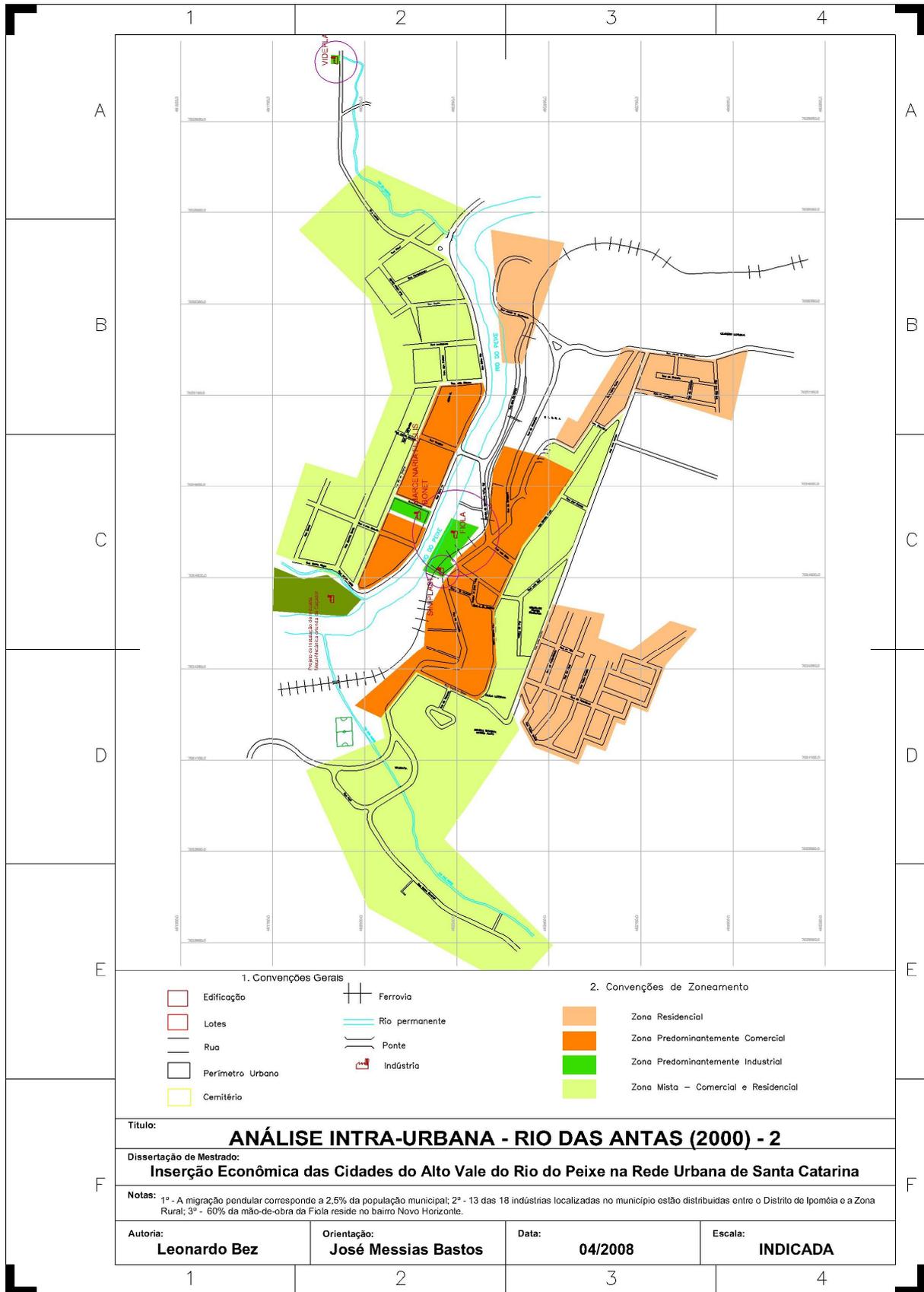
Dentro dos segmentos diversos, encontram-se ainda em Rio das Antas, uma unidade de processamento de leite da Tirol, gerando 30 empregos diretos e indiretos, com participação de 1,3% na arrecadação municipal, e, o que chama atenção, uma unidade de fabricação de calçados. Essa última unidade, Indústria Fiola, é a maior empregadora de mão-de-obra urbana. Tendo sido estabelecida na cidade como filial da Sulca, de Caçador. A unidade passa a operação independente no início da década de 90 devido a falência da matriz, relacionada ao acirramento da competitividade no setor. A partir daí, os antigos funcionários foram mantidos como cotistas da empresa e redirigiram a produção, em regime de terceirização, para empresas de Toledo (PR). A Fiola, atualmente, emprega cerca de 210 funcionários, sendo 60% deles residentes no bairro Novo Horizonte.

Nesse sentido, ao contrário de Iomerê, a configuração intra-urbana marcada por bairros com loteamentos com unidade de área de 240m² têm sido de fundamental importância na fixação da mão-de-obra local.

ANEXO V - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - RIO DAS ANTAS (2000) - 1



ANEXO VI - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - RIO DAS ANTAS (2000) - 2



d) Pinheiro Preto

A cidade de Pinheiro Preto, do ponto de vista de sua estrutura industrial, e marcada, fundamentalmente, pelo beneficiamento de uvas para produção de vinhos, com 08 empresas, todas fundadas antes de 1970 (Duelo, Pinheirense, Bressan, Irmãos Piccoli, Mattana, Randon e Piccoli Ltda.), com exceção da empresa Vinhos Casal Piccoli (1987), e concentradas em torno do grupo empresarial Piccoli, principalmente, com produção voltada tanto ao consumo regional quanto para Florianópolis, Curitiba e Porto Alegre. A Vinhos Duelo alcança hoje, sozinha, a marca de uma tonelada de uvas beneficiadas em seus processos produtivos. No entanto, o que chama atenção quanto à integração regional de Pinheiro Preto, diz respeito a pelo menos dois fatos marcantes.

O primeiro deles, remonta a década de 50, na Vila Bressan⁴⁵ (hoje, praticamente um distrito "fantasma"), onde se desenvolveu um vigoroso comércio até o final da década de 70. A família Bressan, originária de Guaporé (RS), se estabeleceu na região, em 1948, onde desenvolveu uma série de atividades econômicas relacionadas a produção de vinhos, criação e abate de suínos, produção de banha, comércios em geral, açougue, entre outros, além de praticamente deter o controle da terra, progressivamente subdivididos em glebas que eram vendidas aos novos imigrantes. No entanto, por problemas familiares e dívidas, em 1975, os negócios da família vão a falência. O distrito que até então exercia ampla influência sobre o distrito-sede e mesmo cidades próximas (Tangará e Ibicaré). A produção suinocultora, voltada para os mercados de Videira, Caçador e Tangará, foi desarticulada. A produção vitivinicultora destinada aos mercados de Francisco Beltrão e Apucarana desapareceu. O resultado direto foi o completo abandono em que se encontra hoje a Vila Bressan, prova concreta do revés da não articulação produtiva à rede urbana.

O segundo fato a ser considerado é da articulação produtiva da cidade por meio da Indústria de Papelão Pinheiro Preto, atualmente, denominada CPEL Indústria de Papel⁴⁶. A fábrica iniciou suas atividades em 1986, com a fabricação de papéis semi-acabados (do tipo papelão Paraná), cujo fundador foi Maurício Ferreira, de capital extra-local, oriundo de Blumenau. A empresa, então com sua antiga

⁴⁵ Entrevista realizada com Gilberto Bressan, em maio de 2006.

⁴⁶ Visita técnica realizada em maio de 2006.

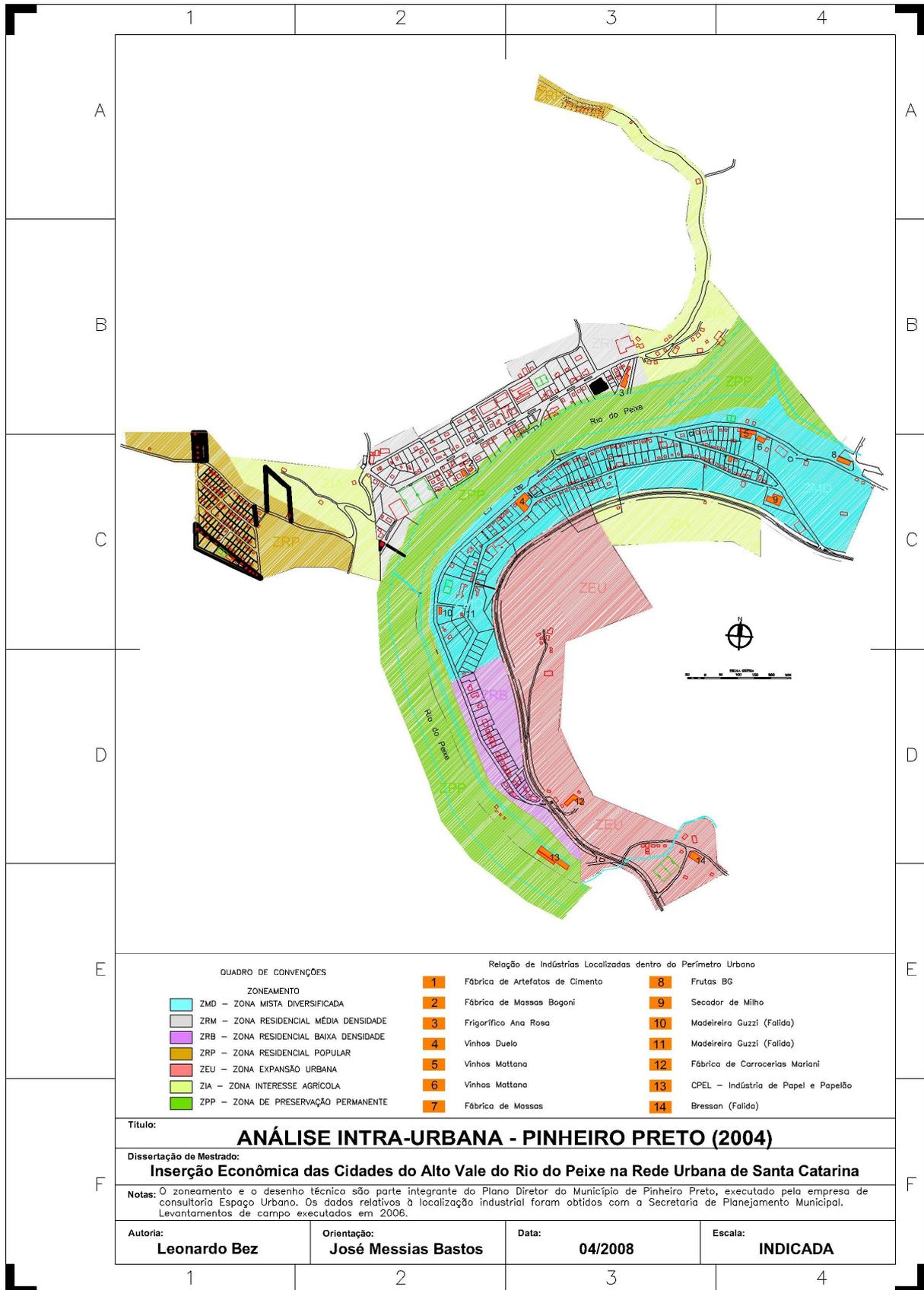
denominação, exercia o papel de filiar da M Pratos Indústria de Artefatos de Papel, com sede em Blumenau. Inicialmente, o setor produtivo contava entre 20 e 30 funcionários, devido ao modelo rudimentar de processo produtivo (a secagem, por exemplo, era feita com a suspensão das folhas com cabos de vassouras). A produção era totalmente dirigida para a matriz, responsável pelo acabamento e elaboração dos produtos finais (pratos de bolo, caixas de pizza, etc.). Em 1996, com o adoecimento do empresário, a firma entra em processo de falência, fechando em 1997. Entre 1997 e 2002, a empresa é reaberta, mas volta a ser fechada, indo a leilão nesse último ano, quando é adquirida por Ari Cavalca, empresário de Tangará, sócio da VALPASA S/A. Atualmente, a empresa tem como produtos principais os discos e chapas de papelão, que representam, respectivamente, 80% e 20% dos produtos finais que entram como insumos para fabricação de embalagens, cujos principais mercados consumidores são São paulo (60%) e Santa Catarina - Pomerode, Blumenau e Gaspar - consumindo 40% da produção. Do ponto de vista do emprego urbana, 50 funcionários atuam hoje na firma, representando cerca de 20% da população economicamente ativa urbana. Por seu turno, os fluxos de insumos (madeiras em planos de corte finos) são provenientes de fornecedores de Campos Novos, Tangará, Videira, Ibicaré e Iomerê.

Por fim, Pinheiro Preto mantém certa semelhança com Rio das Antas, sobretudo, quanto aos circuitos de produção agrícola, voltados ao complexo agroindustrial, e os demais segmentos industriais. Considerando que 60% da receita municipal é proveniente da pecuária integrada ao complexo agroindustrial, sem pontos de tangência com a cidade, o sítio urbano, por sua vez se integra a rede urbana, mais diretamente pela articulação da produção de papelão e vitivinicultora a mercados extra-regionais, e respondendo, pela maior parte do emprego urbano. Nesse sentido, outro ponto em comum, diz respeito aos reflexos da política de ocupação e uso do solo⁴⁷, também nesse caso, em acordo com empresários locais, respondendo pela reformulação da dimensão mínima de lotes em 240m², a fim de captar mão-de-obra.

Diante do quadro elaborado, tentou-se aqui uma caracterização geral dos fluxos produtivos relacionados aos complexos agroindustrial e madeireiro, para as décadas de 90/00.

⁴⁷ Entrevista com Hadriel Dalmolin, fiscal de obras da Prefeitura Municipal de Pinheiro Preto, em maio de 2006.

ANEXO VII - MAPA DE ANÁLISE INTRA-URBANA - PINHEIRO PRETO (2000)



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a totalidade do trabalho desenvolvido pode-se fazer referência a dois tipos de conclusões principais: a primeira, relativa aos resultados da pesquisa, e, a segunda, de ordem teórico-metodológica.

Partindo dos resultados da investigação, constata-se que a integração das cidades do Alto Vale do Rio do Peixe, notadamente, Videira, Rio das Antas, Iomerê e Pinheiro Preto, se faz a partir dos fluxos de produção oriundos, ora da organização econômica-espacial determinada pelo complexo madeireiro, ora pelo complexo agroindustrial. No caso daquelas últimas cidades, é o complexo agroindustrial o articulador principal dos fluxos interurbanos. Dentro dessa lógica, deve-se considerar que, a partir da formação sócio-espacial da pequena produção mercantil, estruturada em torno da instalação e operação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande do Sul, dentro de uma dinâmica específica da conjuntura nacional e internacional, é onde surgem os núcleos urbanos do Alto Vale do Rio do Peixe. Levando-se em conta ainda que, por um lado, a economia local se abre aos fluxos em escala nacional, de exportação de madeiras, suínos, banha e farinha de trigo/milho (em menor escala), e por outro, a produção agrícola começa de "dentro para fora" (inicialmente localizada nas imediações das estações ferroviárias e núcleos de povoamento), torna-se determinante a localização das indústrias de beneficiamento da produção agrícola dentro das próprias cidades que serviram como intermediárias na circulação e distribuição da produção⁴⁸. No entanto, não foram todas as cidades que, desde suas origens, acomodaram em seus espaços aquelas atividades produtivas. Na base da formação sócio-espacial regional, muitos imigrantes "especializaram-se" no fornecimento de insumos (suínos, aves e milho), nessa perspectiva, intensificando a divisão do social do trabalho, ao nível local, a partir da intensificação da inserção regional na divisão territorial do trabalho aos níveis nacional e internacional, de modo específico e inteligível somente dentro desse contexto. Nesse processo, a organização espacial passou a ser estruturada, no que podemos chamar, bolsões de fornecimento de insumos (que engloba vasta extensão da zona rural de produção especializada) e centros de beneficiamento e transformação (centralizados nas zonas urbanas, nas áreas industriais). A

⁴⁸ Em certo sentido, a própria configuração topográfica e da estrutura pedológica regional derivada (relevo forte ondulado, com vales estreitos) deve ser considerada no processo de ocupação e como fator na localização industrial.

integração, no entanto, entre fornecimento de insumos e produção industrial não necessariamente utiliza a rede urbana como forma de manifestação, mas cria pontos de tangência, onde as cidades que não desempenham funções de transformação da produção agrícola acabam por prestar atividades basicamente voltadas para o apoio da circulação e distribuição (serviços de transporte, comércio atacadista), resultando daí suas pequenas dimensões do ponto de vista da estrutura do emprego urbano. Isso explicaria, por exemplo, o fato de Rio das Antas e Pinheiro Preto, ainda que diretamente ligadas aos mercados do Sudeste, nos primórdios de sua ocupação territorial, não terem alcançado o mesmo crescimento urbano visto por Videira e Caçador. Por outro lado, o desenvolvimento das atividades produtivas e a expansão de mercados consumidores a partir dos complexos regionais de produção requisitaram, nas últimas décadas, a incorporação de novos fornecedores dentro da cadeia principal. Nesse sentido, pode-se falar nos encadeamentos a montante e a jusante dentro dos complexos industriais regionais como dinamizadores de segmentos como da metal-mecânica, química (fertilizantes e adubos) e plástico (embalagens), resultando aí, ao contrário do que se poderia imaginar, na diversificação produtiva. Partindo dessa diversificação, por exemplo, cidades como Rio das Antas e Pinheiro Preto têm ampliado suas conexões com Videira a partir do fornecimento de insumos plásticos e embalagens, demonstrando uma tendência ao desenvolvimento urbano-econômico integrado daquelas primeiras. Pela ótica dos fluxos econômicos, o conjunto de cidades do Alto Vale do Rio do Peixe está articulado, basicamente, por fluxos curtos (regionais) relacionados à captação de insumos (madeiras, suínos, aves, milho) no *input* da produção, e, fluxos longos (nacionais e internacionais) no *output*. Considerando, nesse sentido, a não necessária implicação de articulação urbana no *input* e a realização dos *outputs*, principalmente, em mercados situados fora de Santa Catarina, percebe-se assim uma integração à rede urbana de Santa Catarina seletiva, vinculada, de modo generalizado, as cidades "ponta de exportação" (São Francisco e Itajaí), àquelas com desenvolvimento dos setores de apoio industrial - mecânica industrial (Joaçaba, Joinville) e química industrial, por exemplo.

Do ponto de vista teórico-metodológico, percebe-se um avanço ao considerar a organização econômica-regional em sua integração à rede urbana de Santa Catarina, nacional e internacional, a partir dos fluxos criados pelos complexos produtivos regionais, inclusive de seus encadeamentos a montante e a jusante com

outros setores de produção. Esse referencial, tomado em seus aspectos evolutivos, dentro da formação sócio-espacial da pequena propriedade mercantil, permitiu, por outro lado, concluir não só as transformações de ordem econômica, mas das mesmas dentro do movimento totalizante da própria formação sócio-espacial, ao permitir a análise conjunta, principalmente, das esferas política e jurídica. Ainda, nesse sentido, a metodologia empregada aponta uma alternativa mais sólida à interpretação do desenvolvimento urbano regional, pelo viés da rede urbana, ao demonstrar que o arranjo da rede de cidades, quando direcionado por complexos produtivos estruturados a partir da dinâmica econômica agrícola, tende a transferir para as cidades um papel mais significativo de apoio à produção (serviços de transporte, comércio atacadista), quanto mais esses núcleos não participam da rede urbana como centros de beneficiamento e de transformação industrial. Isso reforça a tese de um processo de crescimento urbano e funcionalização diferenciados para as cidades inseridas em regiões economicamente comandadas pelo setor agrícola. Além disso, embora as metodologias de investigação da classificação funcional das cidades, a partir da estrutura do emprego urbano, conduzam a resultados próximos quanto ao dimensionamento das atividades econômicas locais, por outro lado, falham ao não considerar a ordem dos fluxos derivados dessas mesmas atividades (nem seus encadeamentos em torno dos complexos industriais), e os modos de integração das cidades dentro da rede urbana e em sua relação com as zonas de produção agrícola e pecuária.

Em contrapartida, atentando mais minuciosamente para a metodologia empregada, alguns aspectos tornaram-se sensíveis, tais como os relacionados a seleção amostral das unidades industriais representativas para compreensão dos complexos produtivos regionais, a consideração do setor atacadista, e, logicamente, os desdobramentos práticos relacionados aos levantamentos de campo. Quanto ao quesito da seleção amostral, a metodologia de pesquisa pode ser aperfeiçoada a partir da correlação entre pelo menos três indicadores: 1º identificação da participação do conjunto de estabelecimentos industriais na formação do valor agregado municipal (PIB); 2º identificação do conjunto de estabelecimentos com forte concentração de mão-de-obra urbana; 3º identificação da composição estrutural, por dimensão, dos estabelecimentos (micro, pequenas, médias e grandes empresas). A partir do cruzamento desses indicadores não só é melhorado o recorte das empresas a serem investigadas com mais profundidade, mas também, a

identificação daquelas empresas não diretamente relacionadas ao eixo produtivo principal, determinado pela cadeia produtiva do complexo industrial, servindo como abertura para compreensão entre setores encadeados diretamente, ou não. A segunda coisa a se considerar é o papel dos atacadistas na intermediação das relações de troca entre produtores agrícolas e indústrias. Embora o sistema de integração regule as regras de troca entre, por exemplo, suinocultores e avicultores com as agroindústrias, por outro lado, o crescimento dessas primeiras atividades e a escassez de milho, tem permitido a participação mais ativa dos "atravassadores" na venda desse último insumo. No entanto, é na produção de frutas em que o papel dos atacadistas é mais expressivo, e deve ser considerado dentro da perspectiva metodológica em questão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. O estudo geográfico da cidade no Brasil: evolução e avaliação. Contribuição à história do pensamento geográfico brasileiro. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 56, n. 1/4, p. 21-122, jan./dez. 1994.

ANDRADE, Guilherme de Araújo. **Dinâmica competitiva das micro e pequenas empresas no cluster industrial têxtil-vestuário do vale do Itajaí – SC.** . 135fls (Dissertação de Mestrado). UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: Departamento de Economia, 2002.

ANDRADE, T. A.; LODDER, C. A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil.** Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

BONETTI, Eliseo. A teoria das localidades centrais, segundo W. Christaller e A. Lösch. In: Centralidade – Regionalização. Rio de Janeiro, **IPGH/Comissão de Geografia**, p. 1-17 (Textos Básicos, 1).

BOSSLE, O.P. **História da industrialização catarinense:** das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. Florianópolis: FIESC, 1988

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA. Departamento de Geografia. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas.** Rio de Janeiro: IBGE, 1972.

BRAY, Silvio Carlos. O pensamento e o método na obra de Pierre Monbeig: análise dos trabalhos produzidos no Brasil nas décadas de 30 e 40. **Revista de Geografia.** São Paulo, v. 2, p. 83-90, 1983.

BUTING & FILION. **Canadian cities in transition.** Ontario: Oxford University Press, 2000.

CABRAL, Oswaldo R.. **História de Santa Catarina.** 4 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994, p. 20.

CASTRO, Antonio Barros de. A reestruturação industrial brasileira nos anos 90. Uma interpretação. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 21, n. 3, jul./set. 2001.

CORRÊA, Roberto L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 51, n. 3, p. 113-137, jul./set. 1989.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 2, n. 14/15, mar./jul., 1944.

DIAS, Leila Christina. **Os sentidos da rede: notas para discussão**. Comunicação oral no Seminário “Brasil Século XXI, por uma nova regionalização?”, Departamento de Geografia da UFF, 2003.

EDUARDO, Rosemari Pozzi. **A madeira em Santa Catarina – 1930-1970**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1974.

ESPÍNDOLA, C. J.; SILVA, M. A. da. Formação sócio-espacial: um referencial aos estudos sobre industrialização (notas). **EXPERIMENTAL**. n. 3, p. 61-67, set. 1997.

ESPÍNDOLA, Carlos José. **As agroindústrias de carne do Sul do Brasil**. 2002. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

_____. **As agroindústrias do oeste catarinense: o caso Sadia**. 1996. 309 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

FABRE, Ademar José. **Complexo de revestimentos cerâmicos do sul de Santa Catarina: análise sob enfoque do conceito de *cluster* ou distrito industrial**. 213fls (Dissertação de Mestrado). UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: Departamento de Geociências, 1999.

FENSTERSEIFER, J. E. (Org.). **O complexo calçadista em perspectiva: tecnologia e competitividade**. Porto Alegre: Ed. Ortiz, 1995.

FREY, Willy. **Reflorestar é a solução**. Curitiba: Sépia, 2003.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. 3. ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1965. 258p.

_____. **Formação econômica do Brasil**. 13 ed. São Paulo: Nacional, 1975, p. 16-17.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: CBPE/INEP, 1963.

GONÇALVES, José Correia. **Avaliação do centro tecnológico moveleiro no “cluster” industrial de móveis da região de São Bento do Sul – SC**. 153fls (Dissertação de Mestrado). UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: Departamento de Economia, 2000.

GOULART REIS FILHO, Nestor. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)**. São Paulo: Pioneira, 1968.

GOULARTI FILHO, Alcides. A indústria cerâmica do sul catarinense: participação estatal, rupturas tecnológicas e mercado externo. **Geosul**, Florianópolis, v. 12, n. 24, p.69-77, jul./dez. 1997.

_____. A indústria metal-mecânica no sul de Santa Catarina: uma atividade acessória e local/regional. **Geosul**, Florianópolis, v. 17, n. 33, p.83-94, jan./jun. 2002.

_____. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

HAGGETT & CHORLEY. **Sócio-Economic models in geography.** University Paperbacks, London, 1967.

HAGUENAUER, Lia et al. **Os complexos industriais na economia brasileira.** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Economia Industrial, 1984.

LAGO, Paulo Fernando. **Contribuição ao estudo da rede urbana catarinense.** Florianópolis: IBGE, 1965.

LAVINA, Rodrigo. Indígenas de Santa Catarina: história de povos invisíveis. In: BRACHER, Ana (org.). **História de Santa Catarina: estudos contemporâneos.** 2 ed. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2004, p. 76.

MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz. As cidades de Santa Catarina: base econômica e classificação funcional. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 1, p.85-121, jan./mar. 1971.

MAMIGONIAN, Armen. A crise econômica, o estado e o urbano no Brasil. **Revista Geográfica**, São Paulo, n. 10, p.111-113, 1991.

_____. Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina. **Revista de Orientação**, São Paulo, n. 2, p.35-8, 1966.

_____. Indústria: breve histórico da industrialização catarinense. **Atlas de Santa Catarina.** Florianópolis: Gaplan, 1986.

_____. Notas sobre a geografia urbana brasileira. In: SANTOS, Milton (Org.). **Novos rumos para a geografia brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1988. p.203-8.

_____. Teorias sobre a industrialização brasileira. **Cadernos Geográficos**, n.2, p.7-49, mai. 2000.

MAYER, Harold M. A commentary on the study of urban functions. **Revista Geográfica do Instituto Panamericano de Geografia e História**, Rio de Janeiro, v. XVIII, n. 44, p. 80-7, jan./jul. 1956.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO . Comissão Nacional de Classificação – Concla. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Classificação nacional de atividades econômicas**. 2.ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2004.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Gerência do Cadastro Central de Empresas. **Estatísticas do cadastro central de empresas 2002**. Rio de Janeiro: IBGE, 2004.

_____. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. IBGE. UNICAMP. **Estudos básicos para caracterização da rede urbana**. Brasília: IPEA, 2002.

PAVIANI, Aldo. Algumas tendências da abordagem geográfica no estudo de cidades. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro, v. 8, n. 16, p.07-23, 1978.

PELUSO, Victor Antonio Jr. **A classificação funcional das cidades e sua evolução. Aplicação do método das exigências mínimas, de Ullman e Dacey, ao estudo da evolução das funções urbanas e da classificação funcional das cidades do Estado de Santa Catarina**. Tese (Livre Docência) – Departamento de Geociências, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1974.

PERDIGÃO. **Relatório anual 2004**. São Paulo, 2004.

PERETTI, C.; ZAGO, D.; ABATI, I. C. **Iomerê: da memória de seu povo, o registro de uma história**. Iomerê (SC): ed. do autor, 1996.

PIAZZA, Walter Fernando. **A colonização de Santa Catarina**. 3 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1994, p.19.

POMPILIO, Maria José. Hierarquia urbana e áreas espaciais de influência do estado de Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, v. 2, n. 3, p.07-43, 1987.

RANGEL, I. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

_____. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro**. 2ª ed. São Paulo: Bional, 1990.

_____. **Recursos ociosos e política econômica**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. A história da dualidade brasileira. **Revista de Economia Política**. São Paulo, v.1, n.4, out-dez/1981.

SANTA CATARINA. Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe AMARP. **Termos de referência para o processo de planejamento microrregional**: relatório final preliminar. v. 1/2. Caçador: AMARP, 1977.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Integração ao Mercosul. Diretoria de Geografia, Cartografia e Estatística/Gerência de Análise Estatística. **Anuário estatístico de Santa Catarina 2000**. v. (1994/95/96/97). Florianópolis: IOESC, 2001.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente SDM. Associação dos Municípios do Alto Vale do Rio do Peixe AMARP. **Plano básico de desenvolvimento ecológico-econômico**. Florianópolis: SDM, 1995.

SANTOS, Milton . **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2005.

_____. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 5 ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

_____. **Por uma geografia nova**. 6. ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

_____. **A natureza do espaço**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **Pobreza urbana**. 2.ed. São Paulo: HUCITEC, 1979.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In:_____. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982. p.09-22.

SCAPIN, Alzira. **Videira nos caminhos de sua história**. v.1. Videira (SC): ed. do autor, s/d.

SCAPIN, Alzira;TASSARA, Helena. **Perdigão, uma trajetória para o futuro**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

SHAPIRO, Edward. **Análise macroeconômica**. 2.ed. São Paulo: Atlas, 1985.

SIEBERT, Claudia Freitas. **Estruturação e desenvolvimento da rede urbana do vale do Itajaí**. Blumenau: Ed. da Furb, 1996.

SILVA, Etienne Luiz. **O desenvolvimento econômico periférico e a formação da rede urbana de Santa Catarina**. 155 fls. (Dissertação de Mestrado). UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre: Departamento de Geociências, 1978.

SILVA, Moacir M. F. Tentativa de classificação das cidades brasileiras. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. VIII, n. 3, p.03-36, jul./set. 1946.

SPOSITO, M. E. B. As cidade médias e os contextos econômicos contemporâneos. In:_____(Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001. p.609-643.

SUFFI, Sahid. **Desenvolvimento regional: uma abordagem através de cluster da saúde**. 80fls (Dissertação de Mestrado). UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: Departamento de Engenharia de Produção, 2002.

SWEEZY, P., et al. **A transição do feudalismo para o capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: a ferrovia do contestado**. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VALLADARES, L.; PRETECEILLI, E. (Coord.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. Ilhéus: Editus, 1999.

WAIBEL, L. **Capítulos de geografia tropical e do Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: FIBGE, 1979.