



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO DE
FLORIANÓPOLIS E SUA RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO
DA BR-101 NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Karina Coelho Longhi

Florianópolis, Julho de 2003

Karina Coelho Longhi

**DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO DE
FLORIANÓPOLIS E SUA RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO
DA BR-101 NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

**Monografia submetida ao Departamento de
Ciências Econômicas para aprovação na
disciplina CNM 5420 – Monografia**

Orientador: Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Florianópolis, Julho de 2003

**DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÔMICO DE FLORIANÓPOLIS E SUA
RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO DA BR-101 NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Karina Coelho Longhi

**A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 8,5 para a aluna Karina Coelho Longhi
na disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.**

Banca Examinadora:


Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Orientador


Prof. Gilberto Montibeller Filho, Dr.

Membro


Prof. Marcos Valente, Ms.

Membro

Ao meu amor Marcos, essência da minha vida,

À minha irmã Karol, companheira inseparável,

Aos meus avós Aristóteles Krauser e Edyr Xavier Krauser (in memoriam),

Manoel Silva Coelho e Dilma Siqueira Coelho,

Aos meus pais Zulmar Francisco Coelho e Tânia Mara Coelho, raízes da minha história.

AGRADECIMENTOS

Ao meu marido Marcos, meu grande amor, luz dos meus dias, foi teu sorriso que me fez superar as horas que deixamos de ficar juntos, os incansáveis trabalhos e provas, o meu desânimo, a minha descrença, você me incentivou, me apoiou, ajustou a nossa vida sempre que foi preciso... Obrigada, Te Amo Amor.

A minha irmã Karol, que um dia pelas pequeninas mãozinhas levei para a escola, você cresceu, obrigada por ser minha companheira e amiga, por compartilhar minhas aflições e as minhas alegrias, por me fazer sorrir, todo o meu amor a você meu anjo.

Aos meus pais Zulmar e Tânia, todo o meu amor, sem vocês esse sonho não estaria se realizando, vocês me ensinaram simplesmente tudo, sempre estiveram ao meu lado, nunca me exigiram nada, sempre me apoiaram em tudo, o ser humano que sou hoje é exatamente o reflexo do amor que sempre recebi de vocês.

Aos meus sogros Esilse e Virgílio, obrigada por estarem presentes em minha vida de forma tão carinhosa.

A toda minha família, no qual sempre me senti acolhida.

A Maria Helena, a quem mantenho inestimável carinho, a quem posso confiar sem duvidar, meu agradecimento especial a você que me ensinou, que "Isto também passará", receba minha amiga toda a minha consideração.

Ao meu tio e economista Márcio Henrique Coelho, exemplo de profissional, obrigada pelo incentivo.

A gente não faz amigos, reconhece-os, meu sincero agradecimento a:

Ale, nossa amizade não necessita de palavras, nós sempre caminhamos lado a lado obrigada pelo apoio, pelo carinho e principalmente por estar sempre ao meu lado, através de seu bom senso e de sua amizade você me manteve demasiadamente segura em todas as minhas atitudes e decisões.

Paula, nossos caminhos se cruzaram no período mais difícil da minha vida, obrigada por me acordar todos os dias pelo telefone, segurar as minhas ausências e ainda por ter sido forte por nós duas.

Silvia, por acreditar que este dia chegaria, obrigada pela sua amizade e paciência.

Nando, que com o seu tradicional bom humor me ajudou nas horas de encrenca.

Graça, que através de seu carinho fez com que tudo em minha vida funcionasse de forma incrivelmente tranqüila.

Roberta, que durante o desenvolvimento deste trabalho, compartilhou comigo sua amizade, seus conhecimentos e sua dedicação.

Neste trabalho contei com o apoio fundamental e o profissionalismo de pessoas que contribuíram para a realização do mesmo, agradeço:

Ao meu professor e orientador Dr. João Rogério Sanson, cuja especial contribuição tornou possível esse trabalho, dedico todo o meu respeito e gratidão.

Aos membros da comissão examinadora, Prof. Dr. Gilberto Montibeller Filho e Prof. Marcos Valente, meus sinceros agradecimentos.

Ao Professor Dr. Renato Francisco Lebarbenchon, que me acolheu na universidade antes mesmo de eu entrar, obrigada.

Ao funcionário Paulo Bonna da Prefeitura Municipal de Florianópolis, Secretária de Finanças, departamento de contabilidade, que através de sua boa vontade contribuiu para a realização desse trabalho.

Aos funcionários da Biblioteca do IBGE, que tornaram possível a coleta de dados.

A Sílvia Maria Berté Volpato, Bibliotecária, que deu os toques finais.

Ao meu colega Rimenez, responsável pela produção das tabelas, dos gráficos e pela apresentação visual deste trabalho.

Todo mundo pode ser grande... porque todo mundo pode servir. Você não precisa ter diploma universitário para servir. Não precisa saber concordar sujeito com verbo para servir... Só precisa de um coração cheio de graça. De uma alma gerada pelo Amor.

Martin Luther King, Jr.

RESUMO

LONGHI, Karina Coelho. **Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR-101 no período de 1960 a 1980**. 2003. 80f. Monografia (Curso de Economia) – Departamento de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina. 2003.

Orientador: João Rogério Sanson, Dr.

Florianópolis sofreu uma grande transformação a partir de 1970. As conseqüências dessas mudanças podem ser observadas através do crescimento populacional, do aumento da população migrante em relação à população nativa, do crescimento significativo do setor de serviços e pelo desenvolvimento gradual do setor de turismo. O desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina, no período de 1960 e 1970, se deu em geral através da industrialização e em particular do milagre econômico ocorrido entre os anos 1968 e 1973, com reflexos positivos num contexto nacional e estadual, abrindo novos setores da economia catarinense. A rodovia BR-101, inaugurada em 1971, desempenhou um papel importante para o desenvolvimento de Santa Catarina, uma vez que permitiu a integração da capital, Florianópolis, com a região litorânea do Estado. O presente trabalho tem por objetivo principal verificar se foi a construção da BR-101 na década de 70, que trouxe para a cidade de Florianópolis as transformações sócio-econômicas. Para alcançar esse objetivo, realizou-se um estudo acerca do desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina, a infraestrutura de transporte no período compreendido entre 1960-80, e ainda dentro deste contexto a importância da construção da BR-101. Posteriormente, foram analisados o desenvolvimento econômico da cidade de Florianópolis no período de 1960-80, as mudanças ocorridas a partir da década de 60 e o crescimento do setor de prestação de serviços e do turismo. Realizou-se, ainda, uma pesquisa de coleta de dados que permitiu fazer uma análise comparativa do município de Florianópolis com relação ao Brasil e Santa Catarina, durante as décadas de 60 e 70. A partir disso, pode-se verificar que os dados corroboram a hipótese de que a BR-101 permitiu o desenvolvimento em Florianópolis a partir de sua construção na década de 70, apresentando um crescimento significativo no setor de serviços quando comparado com Santa Catarina.

Palavras-Chave: BR-101; Florianópolis; Desenvolvimento

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Comparativo do total de estabelecimentos de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período 1960-80.....	55
Gráfico 2: Comparativo do total de pessoal ocupado de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	55
Gráfico 3: Comparativo do total da população de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	59
Gráfico 4: Comparativo do total de estabelecimentos no setor de serviços de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	65
Gráfico 5: Comparativo do total de pessoal ocupado no setor de serviços de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	65
Gráfico 6a: Comparativo do total de estabelecimentos industriais de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	72
Gráfico 6b: Comparativo do total do valor da produção de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	73
Gráfico 6c: Comparativo do total do valor da transformação industrial de Santa Catarina e de Florianópolis em relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80.....	73

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Veículos cadastrados no Brasil – Período: 1960-80.....	20
Tabela 2: Composição do número de passageiros, segundo os meios de transportes - Período: 1960-80.....	21
Tabela 3: Estrutura de tonelage de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte – Período: 1960-80.....	21
Tabela 4: Prestação de Serviços em Florianópolis – Período: 1960-80.....	48
Tabela 5: Censo Comercial - Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980.....	52
Tabela 6: Censo Demográfico - População Total do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980.....	57
Tabela 7: Censo Demográfico - População Economicamente Ativa e não Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980.....	60
Tabela 8: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980.....	63
Tabela 9: Relação da participação de pessoal ocupado no setor de serviços com relação a população economicamente ativa - Período: 1960-80.....	66
Tabela 10: Censo Industrial do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis – 1960-80.....	69

LISTA DE SIGLAS

BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul

BDE – Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina

CEPAL – Comissão Econômica para América Latina

DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagem

EMN – Empresas Multinacionais

ISC – Ilha de Santa Catarina

PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo

PEA – População Economicamente Ativa

PIB – Produto Interno Bruto

POE – Plano de obras e equipamentos

VTI – Valor da Transformação Industrial

VP – Valor da Produção

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL E DE SANTA CATARINA E A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO PERÍODO DE 1960-80.....	17
2.1 O SETOR DE TRANSPORTE NA ECONOMIA BRASILEIRA – IMPORTÂNCIA, PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO	17
2.2 ECONOMIA BRASILEIRA E O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL	28
2.3 PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE SANTA CATARINA	33
2.3.1 <i>Desempenho da Indústria Catarinense</i>	34
2.3.1.1 Revestimentos Cerâmicos.....	35
2.3.1.2 Carbonífero	36
2.3.1.3 Eixo papel e celulose, mobiliário e madeireiro.....	36
2.3.1.4 Eletro-metal-mecânico.....	38
2.3.1.5 Têxtil e vestuário	38
2.3.1.6 Calçados.....	39
2.3.1.7 Materiais plásticos	40
2.3.2 <i>A deficiência nos transportes rodoviários em Santa Catarina</i>	40
2.4 HISTÓRICO E IMPORTÂNCIA DA BR-101	41
3 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE FLORIANÓPOLIS NO PERÍODO DE 1960-80	44
3.1 MUDANÇAS OCORRIDAS APÓS A DÉCADA DE 60	44
3.2 CRESCIMENTO DO SETOR DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	47
3.3 O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM FLORIANÓPOLIS.....	49
4 ANÁLISE COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS COM BRASIL E SANTA CATARINA – DADOS CENSITÁRIOS DO PERÍODO DE 1960-80	51
4.1 ANÁLISE DOS CENSOS COMERCIAIS	51
4.2 ANÁLISE DOS CENSOS DEMOGRÁFICOS	56
4.2.1 <i>Análise dos censos demográficos - população economicamente ativa e população não economicamente ativa</i>	59
4.3 ANÁLISE DOS CENSOS DE SERVIÇOS	62
4.4 ANÁLISE DOS CENSOS INDUSTRIAIS	67
5 CONCLUSÕES.....	75
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	78

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho terá como objetivo a análise do impacto gerado pela construção da BR-101 na cidade de Florianópolis, principalmente no que se refere à sua importância para o desenvolvimento econômico do município em estudo.

A pesquisa restringir-se-á ao período compreendido entre os anos de 1960-80, uma vez que a construção e pavimentação da referida rodovia foram concluídas no início dos anos 70, o que justifica a limitação temporal do estudo.

A matéria abordada não é nova. Vários outros pesquisadores, vinculados ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, já se ocuparam desta linha de pesquisa, buscando encontrar a importância da construção da BR-101 no contexto catarinense.

Entre eles, é oportuno destacar Valgas (2001), que abordou o tema de maneira geral, ou seja, qual a repercussão da obra em Santa Catarina como um todo. Já Vasques (2002) entendeu por bem analisar o impacto em Joinville, enquanto que Costa (2002) preocupou-se com Brusque e Blumenau.

Desta feita, abordar-se-á, também, sucintamente, o desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina nas décadas mencionadas, dando-se ênfase à infraestrutura de transporte naquele período.

Tal abordagem se dará em função da importância fundamental do setor de transportes no sistema econômico, onde o investimento torna-se indispensável para a localização da atividade econômica em expansão, uma vez que os fluxos que ligam áreas de produção e consumo freqüentemente não se encontram bem definidos do ponto de vista espacial.

O transporte rodoviário, no Brasil, tem reconhecida importância, tanto no que se refere ao atendimento da demanda de mercadorias, quanto no transporte de passageiros. Grande parte dos investimentos rodoviários, foi gerado pela baixa intensidade de custos fixos, ainda mais, quando comparado aos demais meios de transporte. Possibilitavam, assim, uma economia em desenvolvimento e uma melhor utilização dos recursos escassos do setor público.

Conforme estudos de Resende (1973), as decisões para investimentos rodoviários e para a realização de uma obra devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e de sua influência na região atendida e do país.

A estrutura básica do padrão de financiamento da economia brasileira começou a ser definida na década de 30, se fortaleceu durante a industrialização com o Plano de Metas, e nunca se rompeu, funcionando até entrar em colapso na década de 80.

O plano de metas tinha como objetivo identificar os principais problemas da economia brasileira, analisando, especialmente, os setores de transporte, energia e alimentação e, ainda, identificar áreas industriais com demanda reprimida.

A estrutura implantada pelo plano de metas ocasionou na economia brasileira uma abertura comercial e financeira em relação ao exterior, a partir daí observou-se a importância dos setores produtores de bens duráveis e de bens de capital. Esse crescimento da economia brasileira foi o chamado “milagre econômico brasileiro”, que foi um período de intenso crescimento do PIB e da produção industrial entre os anos de 1968 e 1973.

Em Santa Catarina, somente na segunda metade dos anos 40, é que se iniciou o período da ampliação e diversificação do capital industrial. No período entre 1945 e 1962 começaram a surgir novos setores da economia catarinense.

O padrão de crescimento de Santa Catarina acompanhou o movimento geral da industrialização brasileira. Em 1962, altera-se, quando a economia passa a ser pensada por órgãos governamentais e ainda com a criação de um novo sistema de crédito, o que levou a investimentos em energia, transporte e a consolidação do setor eletro-metal-mecânico.

Essa expansão industrial de Santa Catarina desencadeou a necessidade de mais investimentos em transporte rodoviário no Estado, visto que a partir da década de 50, com a opção pelo transporte rodoviário, não foram mais feitos investimentos em ferrovias.

A partir da década de 70, mais precisamente no ano de 1971, foi então concluída a pavimentação e formalizada a entrega do tráfego nos últimos segmentos da BR-101 no Estado.

A rodovia BR-101 desempenhou um papel importante no desenvolvimento de Santa Catarina, uma vez que permitiu a integração da capital, Florianópolis, com as regiões Norte e Sul. Até que a rodovia fosse completamente implantada, a capital permanecia relativamente isolada e sem comunicação com o restante do estado por via terrestre, dada à precariedade das estradas existentes.

A cidade de Florianópolis sofreu uma grande transformação a partir da década de 70, quando foram criados diversos órgãos públicos, por ocasião do aumento das funções sociais e econômicas do Estado de Santa Catarina.

Tal fato trouxe para a cidade uma nova dinâmica em função da construção de sedes administrativas dos órgãos públicos, alguns federais.

Portanto o que se objetivará neste trabalho é, inicialmente, verificar se a construção da BR-101 na década de 70 trouxe para a cidade de Florianópolis transformações sócio-econômicas. Em um segundo momento analisar-se-á o contexto do Brasil e de Santa Catarina no período de 1960-80, em relação ao desenvolvimento econômico, bem como a

infraestrutura de transportes. Abordar-se-á, ainda, se a construção da BR-101 trouxe benefícios para o Estado de Santa Catarina e para o Município de Florianópolis.

A metodologia empregada para a pesquisa compreenderá, primeiramente, o levantamento bibliográfico de autores que discutiam assuntos relacionados aos objetivos do presente estudo.

Em seguida realizar-se-á coleta de dados no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o que possibilitará a análise dos censos comerciais, demográficos, de serviços e industriais do Brasil, Santa Catarina e de Florianópolis, no período compreendido entre 1960-80.

No primeiro capítulo abordar-se-á o objetivo do estudo, acompanhado da justificativa de seu desenvolvimento e toda a contextualização que envolve o assunto.

No segundo capítulo, apresentar-se-á o desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina e a infraestrutura de transporte no período compreendido entre 1960-80, e ainda dentro deste contexto a importância da construção da BR-101.

No terceiro capítulo, baseado em autores que discorrem sobre o assunto, será tratado o desenvolvimento econômico de Florianópolis no período de 1960-80, as mudanças ocorridas após a década de 60 e o crescimento do setor de serviços. Abordará, ainda, de que forma o turismo se desenvolveu na capital do Estado de Santa Catarina.

O quarto capítulo conterà a análise comparativa do município de Florianópolis com relação ao Brasil e Santa Catarina, através da coleta de dados censitários no período de 1960-80.

Por fim, o quinto capítulo, apontará a conclusão da pesquisa, expondo as respostas aos objetivos desse estudo.

2 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO BRASIL E DE SANTA CATARINA E A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO PERÍODO DE 1960-80

O presente capítulo objetiva evidenciar a importância do setor de transportes na economia brasileira, bem como o planejamento e os investimentos ocorridos neste setor durante as décadas de 60 e 70.

Pretende, ainda, situar historicamente o desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina a partir do movimento da industrialização brasileira, dando ênfase ao período de 1960-80. Por fim, salienta o histórico e a importância da construção da rodovia BR-101 no período acima referido.

2.1 O SETOR DE TRANSPORTE NA ECONOMIA BRASILEIRA – IMPORTÂNCIA, PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO

Consoante será demonstrado no decorrer da presente monografia, o setor de transportes teve significativa importância no desenvolvimento do sistema econômico.

Acerca do tema, oportuno é o posicionamento de Barat (1978, p. 4), que, destacando a importância do setor de transportes, ensina:

O setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Como produção basicamente intermediária, esses serviços têm o nível e a localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral, uma vez que o crescimento da produção e do consumo de bens e serviços, a especialização da atividade econômica no espaço e as modificações estruturais afetam aludidos nível e localização de maneira decisiva. Por outro lado, dado a presença difundida destes serviços no processo produtivo, o setor de transportes, em termos dinâmicos, também atua, muitas vezes, como determinante das atividades de outros setores, criando sua própria demanda.

Desta forma, o investimento em transportes acaba por tornar-se indispensável para a localização da atividade econômica em uma economia em expansão uma vez que os fluxos

que ligam áreas de produção e consumo, freqüentemente, não se encontram bem definidos do ponto de vista espacial.

Desta feita, o investimento em transportes torna-se fator atuante no espaço econômico, condicionando novos métodos de divisão geográfica do trabalho nessas economias, bem como influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas.

Barat (1978, p.5) salienta ainda que, no Brasil... “o setor de transporte é responsável pela formação de aproximadamente, 6% do produto interno bruto (PIB). Esta participação percentual situa-se dentro de uma faixa de 6 a 10% observada, geralmente, em países industrializados ou em desenvolvimento”.

A participação dos investimentos em transportes na formação bruta de capital atingiu a importante proporção de 35,7% do total em 1970. Interessante destacar o elevado aumento nos investimentos de transporte no Brasil durante o período de 1960-70.

Destaca-se, ainda, que no período de 1950-70, enquanto o produto real cresceu a uma taxa média anual de 6,4%, o setor de transportes (incluindo comunicações) cresceu a 7,97%, revelando acentuado dinamismo como elemento formador do produto.

Barat (1978, p. 9) enfatiza que o setor de transporte, além de ter uma elevada parcela na formação do produto interno bruto e na formação bruta de capital fixo, apresenta também uma significativa participação no emprego de mão de obra nos mais diversos níveis de qualificação. Prova disto é que pelo censo de 1970, esta participação na população ativa era na ordem de 4,3% (ainda incluindo comunicações).

Lembrando que em 1950 este número era de 4,1% e em 1960 de 4,8%, taxa ainda maior do que em 1970, conclui-se que no período de 1950-60, houve acréscimo na parcela da população ativa absorvida pelo setor, a uma taxa média de crescimento anual de 4,6%.

Tal taxa está consideravelmente superior as dos acréscimos das populações ativa e total no período.

Não obstante, observa-se que no período de 1950-70 a expansão da mão de obra empregada no setor foi bem inferior (1,4% em média ao ano) aos crescimentos das populações ativa e total.

De acordo com Barat (1978, p.13), conclui-se que:

a expansão do emprego na operação dos serviços de transporte, verificada nos períodos de 1950-60, não houve a contrapartida de acréscimo ao mesmo ritmo do nível de produtividade média do seu contingente de mão de obra. Com efeito, a taxa de crescimento anual da produtividade média para o período de 1950-60 foi de 1,4%, o que significou um ritmo de expansão bem inferior ao do sistema econômico como um todo (3,4%) e, especialmente, ao da produtividade do setor industrial (4,6%).

O setor de transporte, apesar de ser fundamentalmente importante para o desenvolvimento da economia Brasileira, sofreu historicamente uma quase completa ausência de integração entre as suas diferentes modalidades e falhas na coordenação das políticas modais. Cresceu através de graves distorções na composição da demanda, vez que, até chegar ao seu destino a carga era levada sucessivamente por diferentes rotas (terrestre, marítima, fluvial e aérea).

Muito embora existam indícios de desequilíbrios no transporte, como em 1970, quando o transporte rodoviário foi responsável pelo atendimento de 73% das toneladas-quilômetro deslocadas neste ano, ainda assim esperava-se que uma ação governamental fosse exercida no sentido de fazer retornar aos transportes marítimos e ferroviários grande parte da carga densa de médias e longas distâncias, perdida para o transporte rodoviário.

O transporte rodoviário, então, se destaca em relação a evolução do tráfego de passageiros no Brasil no período de 1950-70, apresentando uma taxa média anual de 12,33%, correspondente a uma evolução da renda disponível do setor privado a taxa de 6,6.

Atualmente o transporte rodoviário (inclusive carros de passeio) é responsável por mais de 96% do transporte total do Brasil.

A tabela 1, indica o crescimento do total de veículos cadastrados no Brasil entre os anos de 1960 e 1980.

Tabela 1 - Veículos cadastrados no Brasil – Período: 1960-80

Anos	Total	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros
1960	1.046.275	502.546	79.833	307.656	156.240
1965	1.993.021	1.171.427	191.857	396.911	232.826
1970	3.062.540	1.795.846	47.155	384.846	834.693
1975	5.983.854	4.169.866	73.065	634.644	1.106.279
1980	10.826.196	8.155.707	119.428	932.589	1.618.474

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil - IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002

Com base na tabela 2, podemos observar que o transporte rodoviário no Brasil apresentou um crescimento entre os anos de 1960 e 1975, e apenas um pequeno declínio entre os anos 1975 e 1980, comparando com os outros transportes que apresentaram uma visível queda durante o período analisado. Conclui-se portanto, que o transporte rodoviário obteve uma participação muito maior do que os transportes ferroviários, aeroviário e hidroviário entre os anos de 1960 e 1980, no que se refere ao transporte de passageiros.

Tabela 2 – Composição do número de passageiros, segundo os meios de transporte - Período: 1960-80

Anos	Rodoviários	Ferrovário	Aeroviário	Hidroviário
1960	76,4	19,0	5,8	0,1
1965	84,9	12,6	2,4	0,0
1970	93,5	4,7	1,8	0,0
1975	95,5	2,2	2,3	0,0
1980	94,9	2,9	2,2	-

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002

Na tabela 3, observamos que no decorrer de todos os períodos analisados o transporte rodoviário obteve uma maior participação no transporte das mercadorias comparando-se com os outros meios.

Tabela 3 – Estrutura de tonelage de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte – Período: 1960-80

Anos	Rodoviário	Ferrovário	Aeroviário	Hidroviário	Dutoviário
1960	60,9	18,8	0,1	20,8	-
1965	68,9	16,8	0,1	14,2	-
1970	69,6	16,9	0,1	12,1	1,3
1975	67,6	19,4	0,2	10,5	2,3
1980	58,7	24,3	0,3	13,4	3,3

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002

Após analisar as tabelas acima, concluí-se que o transporte rodoviário no Brasil é o mais importante no atendimento a demanda, tanto de mercadorias, quanto no transporte de passageiros.

Sua elevada participação é, em parte, um prosseguimento da acumulação de distorções na estrutura da demanda de serviços de transporte no país, a partir do pós-guerra e, também, decorrência da ligação de fatores peculiares ao desenvolvimento econômico brasileiro.

Pode-se dizer que a expansão dos investimentos rodoviários, deveu-se a intensidade da baixa de custos fixos, se comparando com as demais modalidades de transporte, possibilitando uma economia em desenvolvimento e uma melhor utilização alternativa de recursos escassos. E ainda, a circunstâncias dos seus custos variáveis de prestação de serviços terem crescido num ritmo menor do que os das ferrovias e da navegação costeira.

Conforme Barat (1978, p. 56), “o transporte rodoviário, pelas suas características específicas oferece também maior rapidez e regularidade, bem como menor quantidade de avarias nos seus deslocamentos”.

No que se refere à necessidade do Planejamento Econômico do setor de transporte da economia brasileira, Resende (1973, p. 7) observa que:

regiões em diferentes estágios de desenvolvimento, o planejamento rodoviário e as decisões para investimentos no setor têm procurado orientar-se segundo parâmetros que variam de região para região, de acordo com os diferentes aspectos aqui referidos, visando a otimização dos resultados, em termos de harmonização do progresso social e da contribuição maior a economia do país.

Segundo o mesmo autor (RESENDE, 1973, p. 7):

O Planejamento rodoviário no Brasil requer soluções próprias e singulares, a vista da extensão territorial do país, de sua distribuição demográfica, com a maior parte da população concentrada numa faixa de 500 quilômetros ao longo do litoral, e, particularmente em virtude das diferenças regionais de níveis de renda e desenvolvimento econômico.

Por sua vez, Barat (1978, p. 100), evidência que:

O planejamento em transportes, num país em desenvolvimento, tem que ser visto não somente como parte desse conjunto de descontinuidades e limitações, mas também, como atividade que, por ser extremamente complexa, enfrenta outras dificuldades que lhe são peculiares.

Visto que a política de transporte tem permanecido voltada para a infra-estrutura viária, as rodovias continuaram a apresentar-se como instrumento de promoção mais imediata dos objetivos de igualdade e integração, reservando, desta forma, uma posição secundária para as outras modalidades de transporte.

Os investimentos em infra-estrutura rodoviária passam a ter uma grande importância na formação de capital no setor de transporte como um todo, dando ênfase a ligações-tronco para atendimento do tráfego de longa e média distância.

Vários fatores interagiram com efeito no sentido de condicionar o crescimento extensivo da infra-estrutura rodoviária, entre os quais Barat (1978, p. 159) destaca:

a) a rápida expansão e consolidação de um mercado de âmbito nacional; b) o crescimento na demanda por matérias-primas e alimentos, resultante dos processos de industrialização e urbanização, que pressionou continuamente a expansão da fronteira agrícola; c) o incremento da frota de veículos, principalmente após a implantação da indústria automobilística no País; d) a política de subsídios aos usuários e a preservação de mecanismos de vinculação e transferência de recursos tributários, destinados a expansão da rede rodoviária.

Com base nos estudos de Resende (1973), as decisões para investimentos rodoviários e para a realização de uma obra devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e de sua influência na região atendida e do país.

Por isso, os investimentos em projetos rodoviários devem ajustar-se as características das regiões beneficiadas, levando em conta o seu atual estágio de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição a economia.

As iniciativas no setor devem orientar-se segundo critérios diferentes e, em geral, quando se referem a investimentos em regiões não ocupadas demográfica e economicamente, em regiões ocupadas e de baixo nível de renda; em regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico, em regiões mais desenvolvidas.

As situações acima apresentam-se com características próximas em quase todos os países e regiões do mundo. O Brasil, por sua extensão territorial e distribuição demográfica, comparece como exemplo único ao apresentar áreas onde se verifica cada uma dessas situações.

No presente estudo ocupa-se apenas com as regiões mais desenvolvidas.

Desta feita, os investimentos rodoviários em regiões mais desenvolvidas têm geralmente por objetivo o melhoramento das condições de utilização da rede de estradas pelos usuários atuais e futuros.

E tais áreas são geralmente suficientes para justificar os empreendimentos rodoviários e os benefícios diretos aos usuários, através da forma de redução dos gastos de operação de seus veículos e do tempo de percurso.

Sempre que possível, a avaliação econômica dos projetos deve levar em conta não apenas os efeitos aos usuários, mas também os efeitos aos não usuários, compreendidas aqui as modificações que os investimentos rodoviários provocam nos valores dos terrenos e de outros recursos naturais, bem como nos processos de produção, distribuição e consumo, com reflexos no emprego da prestação de serviços e na mão de obra.

No entanto deve-se salientar que em áreas mais desenvolvidas, os benefícios diretos aos usuários tendem a ter valor igual aos benefícios totais da economia. Portanto, as decisões para esses investimentos devem basear-se em conceitos tradicionais de planejamento

rodoviário, bem como, deve-se analisar os fatores técnicos e econômicos, de forma que conduzam a determinação da quantidade dos custos e dos benefícios diretos aos usuários.

De acordo com Resende (1973, p. 46):

O objetivo principal das inversões no setor, neste caso, visa a redução do custo total dos transportes entre dois pólos econômicos ou entre áreas de produção e consumo. Entende-se por custo total dos transportes o somatório, num período de vida útil de um projeto rodoviário, dos custos de construção ou melhoramentos, de conservação e de operação. As duas primeiras parcelas correspondem aos chamados custos rodoviários e são promovidas pelo poder público; a terceira parcela, relativa aos custos de operação, é financiada e explorada pelo setor privado.

Ainda esclarecendo, o autor discorre que o “investimento rodoviário, embora provocando aumento nos custos rodoviários, deverá produzir expressiva redução nos custos de operação, de forma a serem substancialmente decrescidos os custos finais de transporte” (RESENDE, 1973, p. 46).

Interessante, ainda, observar que o investimento rodoviário deve contar com um período adequado para a realização da rodovia, deve aguardar a melhor oportunidade para o investimento, visto que o custo total dos transportes se torna mínimo, o que implica maximizar a diferença entre os benefícios diretos aos usuários e os custos da rodovia.

No que diz respeito ao financiamento dos projetos rodoviários em áreas mais desenvolvidas, recomenda-se que os custos dos investimentos sejam totalmente cobertos pela contribuição dos usuários locais.

Por fim, nas áreas mais desenvolvidas os investimentos se conduzem para os projetos de melhoramentos das condições técnicas e de aumento da capacidade das rodovias já existentes, visando melhorar as condições de tráfego, evitando congestionamentos e facilitando o escoamento dos fluxos de produção.

Investimento – Redes Rodoviárias Desenvolvidas

Num contexto nacional as regiões Sul e Sudeste encontravam-se num estágio mais avançado de desenvolvimento econômico, apresentando uma razoável concentração demográfica e uma expressiva participação na renda nacional.

O conjunto de obras rodoviárias que o Governo Federal e os Governos Estaduais realizaram nestas regiões seguiam as ordens determinadas pelos planos diretores que tinham como objetivo fixar as prioridades para os melhoramentos da rede viária, envolvendo construção, pavimentação de novas estradas, aumento de capacidade das existentes, duplicação de pistas e novas faixas de rolamento, visando desta forma a harmonia com as outras modalidades de transporte e com o desenvolvimento de outras atividades econômicas.

Vários destes empreendimentos rodoviários inseriam-se nos projetos dos Corredores de Exportação, destinados a minimizar os fretes internos dos produtos brasileiros com o objetivo de melhorar as suas condições de oferta do mercado internacional.

O principal objetivo dos investimentos na região, resumia-se em minimizar o custo total dos transportes rodoviários.

Segundo Resende (1973, p. 47), “os investimentos realizados nas regiões Sudeste e Sul são financiados pela contribuição dos usuários. No caso da região Sul, os investimentos federais são ligeiramente superiores as contribuições, enquanto a região Sudeste está recebendo bem menos do que a sua contribuição”.

Cita-se apenas os números de arrecadação federal e aplicações rodoviárias referentes a região Sul, visto que a análise do nosso estudo tem como foco o Sul do país.

Resende (1973, p. 47) verifica que na Região Sul:

A arrecadação federal foi de Cr\$ 489 milhões, em 1972, e crescerá para Cr\$ 687 milhões em 1975. Enquanto isso, as aplicações rodoviárias foram de Cr\$ 739 milhões, em 1972, e após crescer para Cr\$ 864 milhões em 1974, voltarão a Cr\$ 731 milhões, em 1975.

Uma vez de posse das informações a respeito dos recursos federais acima mencionados, conclui-se que eram consideráveis os investimentos estaduais em projetos rodoviários na área, como consequência da maior participação dos Governos desses Estados no rateio da contribuição dos usuários.

As regiões Sul e Sudeste também podiam contar com outros recursos através de alguns projetos, entre eles destaca-se os pedágios, que foram instituídos recentemente, e que são utilizados para a ampliação e melhoramento das estradas, onde ele é, ou será, cobrado. Oportuno citar, ainda, a parcela considerável de créditos externos que está sendo utilizada para o financiamento de obras nestas regiões.

Resende (1973, p. 48) descrevia a situação da rede rodoviária federal na região Sul, da seguinte forma:

Na região Sul, em 1965, a rede asfaltada se compunha de 2.608km, sendo 2.032km federais e 576km estaduais. Em 1974, a região contará com 13.800km asfaltados, sendo 8.100km em estradas federais e 5.700 em estradas estaduais, o que corresponderá a um acréscimo de 529% no período.

Como foi visto, os principais projetos relacionados às regiões mencionadas, pretendiam interligar os principais pólos econômicos, bem como vincular as áreas de produção aos centros de consumo e aos terminais de exportação.

2.2 ECONOMIA BRASILEIRA E O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL

Enquanto aborda a estrutura básica do padrão de financiamento da economia, Goldenstein, (1994) relata que durante décadas esta estrutura sustentou e modelou o capitalismo brasileiro. Afirma ainda, que a foi na década de 30 que a referida estrutura começou a ser definida, tomando seus contornos essenciais durante a industrialização pesada com o Plano de Metas, nunca tendo se rompido, funcionando até entrar em colapso na década de 80.

Desta feita, o padrão de financiamento foi formado de maneira a resolver os problemas colocados pela industrialização tardia do Brasil. O capitalismo mundial já se encontrava bem desenvolvido, contando com um certo padrão tecnológico e escala mínima de produção.

Como a industrialização brasileira foi uma cópia da estrutura produtiva da segunda Revolução Industrial e a base era a indústria pesada, (que não podia ser implantada passo a passo, eis que tinha de ser implantada em blocos, com uma escala mínima e um certo padrão tecnológico), foi necessária a implementação de vultosos investimentos.

Havia muitos riscos para o setor privado, o que gerava incerteza. Assim, o Estado necessitava atuar, uma vez que sem a sua atuação não seria possível industrializar o país, visto que para o setor privado era muito difícil bancar os investimentos necessários.

O padrão tecnológico e a grande escala de produção fizeram com que houvesse necessidade de financiamento, que eram desproporcionais ao que havia de capital concentrado no Brasil. O Estado teve que coordenar o conjunto de investimentos e ainda financia-los, para acabar com as incertezas e atrair o setor privado.

No caso brasileiro, além de assumir o financiamento, o Estado implanta o núcleo básico da indústria pesada (siderurgia, energia, petróleo).

O Estado assume as tarefas de implantar o que era necessário ao desenvolvimento das Indústrias e financiar o setor privado, mas não mexeu nas relações de propriedade, uma vez que continuavam a existir interesses dominantes, bem como a mesma relação entre os setores agrário, industrial e bancário. Tal situação acabou por tornar cada vez mais difícil qualquer rearranjo das relações capitalistas que significasse algum rompimento. Desta feita, tornava-se impossível a eliminação de setores atrasados e criação de condições de uma centralização financeira para que pudesse haver uma estrutura sólida de financiamento a longo prazo.

Essa preservação das estruturas vigentes refletiu em algumas dificuldades: a não implantação de um sistema tributário avançado, que permitiria bases para o financiamento da economia; a intocabilidade do sistema bancário, que impediu a concentração bancária e o estabelecimento de uma relação com a indústria que permitisse o seu financiamento; a descentralização do sistema financeiro público, não podendo financiar a industrialização.

Segundo Goldenstein, (1994) o grande empecilho no processo de industrialização brasileiro ocorreu durante o segundo governo de Getúlio Vargas e só foi ser “resolvido” com o Plano de Metas, no governo de Juscelino Kubitschek. Neste governo foi definida a articulação entre a grande empresa estrangeira, a empresa privada nacional e a empresa pública – as três bases que, em conjunto com preservação do velho sistema bancário nacional, cindido do capital industrial, vai definir as bases da acumulação capitalista brasileira.

Segundo Rego e Marques (2000, p.89):

A experiência brasileira de planejamento estatal, consubstanciada no plano de metas do Governo de Juscelino Kubitschek, é considerada um caso bem sucedido de formulação e implementação de planejamento. Além dos amplos projetos

estatais de infra-estrutura, o Estado conseguiu articular grandes somas de investimentos privados de origem externa e interna, destinadas a áreas como indústria automobilística, construção naval e construção aeronáutica, tomando como exemplo apenas os setores em que o transbordamento dos efeitos interindustriais das cadeias produtivas, a montante e a jusante, são extremamente importantes

A base do Plano de Metas era composta pelo Grupo Misto BNDE-CEPAL, constituído em 1954, que tinha como objetivo fazer um levantamento exaustivo dos principais *pontos de estrangulamento* da economia brasileira.- especialmente os setores de transporte, energia e alimentação e ainda, identificar áreas industriais com demanda reprimida. Depois de feito este diagnóstico, a comissão deveria propor projetos e planos específicos para a superação dos *pontos de estrangulamento*, observando as repercussões e as necessidades criadas pela introdução de novos ramos industriais, como exemplo a indústria automobilística.

Ultrapassando as expectativas quanto ao objetivo do Plano, no período de 1957/1961, o PIB cresceu a taxa anual de 8,2%, resultando em um aumento de 5,1% ao ano na renda *per capita*.

Segundo Rego e Marques (2000, p. 99), “a partir de 1964, o regime militar e as políticas de estabilização e de transformação institucionais da economia brasileira teriam êxito com o Plano de Ação Econômica do Governo”.

Um novo grande impasse no processo de industrialização ocorre em fins da década de 50, início de 60. O PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo, mais uma vez abre espaço para a entrada de capital externo que dará fôlego ao velho padrão de financiamento da economia.

O PAEG, por meio das reformas fiscal e financeira, mantém as características básicas de relacionamento entre o Estado, o capital nacional e o capital internacional.

A estrutura do sistema financeiro, delineado pela reforma de 1964-67, baseava-se no modelo americano, prevendo que as instituições passariam a ser capazes de mobilizar recursos e prover os diferentes tipos de crédito necessários para dar suporte financeiro para o bom funcionamento de um país capitalista desenvolvido.

As financeiras ficariam responsáveis pelo financiamento dos bens de consumo duráveis, os bancos comerciais pelo financiamento do capital de giro das empresas e o Sistema Financeiro de Habitação pelo estímulo ao setor de construção civil.

Teoricamente estavam implementadas as instituições necessárias para a mobilização de recursos para garantir a consolidação de um sistema financeiro sólido. Porém na prática, a realidade era muito complexa. Mesmo assim houve uma expansão no do setor de bens de consumo durável, especialmente a indústria automobilística e a construção civil.

Conforme Rego e Marques (2000, p. 103):

O regime militar assumiu a direção do país, em 1964, com uma postura tecnocrático-modernizante, comprometido com a superação das políticas populistas de João Goulart, consideradas atrasadas e ultrapassadas. Apesar das críticas ao nacionalismo econômico do governo deposto, o novo regime manteria um discurso desenvolvimentista comprometido com a retomada do crescimento econômico. A prioridade inicial do governo foi a normalização das relações com os organismos financeiros internacionais. A partir de então, todas as ações buscavam uma integração maior com os países capitalistas desenvolvidos, especialmente os Estados Unidos. O Brasil assumiu então uma clara subordinação: tratava-se do aprofundamento do modelo de capitalismo dependente e associado, já hegemônico no país desde o Plano de Metas de JK. O resultado foi o aumento da internacionalização da economia brasileira com relação aos capitais externos e a consolidação da oligopolização, com o franco predomínio das EMN. O aumento da dependência externa, que se refletiu, sobretudo, no enorme aumento da dívida externa do país, foi determinante para os rumos da economia brasileira.

O “milagre econômico” brasileiro foi um período de intenso crescimento do PIB e da produção industrial entre os anos de 1968 e 1973. A economia brasileira através do crescimento do comércio mundial e dos fluxos financeiros internacionais se beneficiou para aumentar sua abertura comercial e financeira em relação ao exterior. Observou-se a

importância dos setores produtores de bens duráveis e de bens de capital, ocasionada a partir da estrutura implantada ainda no plano de metas.

Em 1973, o “milagre” atingiu seu auge, com um crescimento de 14% do PIB, a participação de bens de capital importados na oferta interna total de bens de capital passou de um nível de 20%, em 1965, para mais de 30% durante o milagre. No auge do ciclo (1970/1973) a produção de bens de consumo duráveis praticamente dobrou 97%, a de bens intermediários aumentou 45%. Isso provocou o surgimento de focos de tensão inflacionária e ainda o reaparecimento de déficits comerciais. A pressão inflacionária também viria dos aumentos dos salários, da redução da produção de alimentos, proveniente do grande crescimento da agricultura de exportação, e ainda a redução de matérias primas. E em setembro de 1973, com o choque do petróleo, estas tensões inflacionárias se tornaram ainda maiores.

Em resposta a crise conjuntural da economia brasileira, foi iniciado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que tinha como meta promover profundas mudanças estruturais na economia brasileira. Partindo disto, o governo do General Geisel, que assumiu em março de 1974, buscou enfrentar os desequilíbrios estruturais da economia com a implantação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), em que seria retomada a tentativa *varguista* de desenvolvimento do departamento I da economia. A prioridade do II PND foram as indústrias produtoras de bens de capital e de bens intermediários, que constituíam os grandes pontos de estrangulamento que impediam a continuidade do desenvolvimento nacional. Finalmente, o país entrava na etapa final de substituição de importações.

Os resultados do II PND, só vieram a se fazer sentir em 1983 e 1984, quando a extensão da crise mundial e suas repercussões internas provocaram a desaceleração do plano.

2.3 PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE SANTA CATARINA¹

Conforme mencionado na seção anterior, o padrão de acumulação na economia brasileira, começou a alterar-se no início dos anos 30, e passa a ser comandado pela industrialização.

Em Santa Catarina, o período da ampliação e diversificação do capital industrial inicia-se somente na segunda metade dos anos 40, devido a baixa capacidade de acumulação, a desintegração econômica e a falta de aporte financeiro. Até esta época, Santa Catarina caracterizava-se apenas por indústrias madeireiras, ervateira, carbonífera, de alimentos e têxtil, que eram setores tradicionais, que possuíam pouca capacidade de divulgação tecnológica a jusante e a montante, e lembrando que os três primeiros estão ligados a disponibilidade de recursos naturais. O centro mais dinâmico concentrava-se na cidade de Joinville – que surge antes de 1945 – estava em fase de tornar-se sólido e era constituído por pequenas oficinas mecânicas e funilarias, mas incapaz de marcar um ritmo acelerado a economia catarinense.

No período entre 1945 e 1962, surgiram novos setores na economia catarinense como os de papel, papelão, pasta mecânica, cerâmico, metal-mecânico, plástico, materiais elétricos e indústrias ligada ao setor de transporte, o que significou uma verdadeira diversificação e ampliação da base produtiva na economia catarinense.

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 175):

O surgimento dessas novas indústrias, internamente, é resultado da metamorfose do capital mercantil em industrial. O capital-dinheiro acumulado na esfera mercantil transformou-se em capital industrial, mesmo num processo lento de acumulação. Pelo lado exógeno, a lenta acumulação da pequena produção mercantil foi acelerada quando o capital se engajou no “projeto nacional de industrialização” e no planejamento estadual, surgindo as grandes indústrias catarinenses.

¹ Seção baseada em Goularti Filho (2002).

A partir de meados da década de 40, a indústria catarinense começa a ampliar e diversificar a sua base produtiva com o surgimento de setores dinâmicos.

A infra-estrutura social básica e os arranjos institucionais não estavam preparados para tal processo de diversificação, obrigando o Estado a intervir na economia para facilitar o processo de acumulação. O padrão de crescimento altera-se a partir de 1962, com o novo sistema de crédito, com os investimentos em energia, transporte e com a consolidação do setor eletro-metal-mecânico, liderado pelas médias e grandes indústrias. Mesmo nos setores tradicionais, várias firmas se consolidaram, incorporaram outras marcas, tornando-se líderes nacionais, Goularti Filho (2002, p. 199).

O padrão de crescimento em Santa Catarina acompanhou o movimento geral da industrialização brasileira, e sofreu profundas alterações a partir de 1962, quando a economia passou a ser pensada por órgãos governamentais. A primeira experiência em planejamento em Santa Catarina foi o POE (Plano de obras e equipamentos) em 1956-1960, depois o PLAMEG (Plano de Metas do Governo) em 1961-1965, mas foi somente com o PLAMEG, que o Estado passou a utilizar instrumentos ativos de políticas econômicas, visando implantar e ampliar a infra-estrutura social básica e ainda financiar o capital privado local.

A respeito do novo sistema de crédito, Goulart Filho (2002, p. 222), discorre:

A criação do BDE e do BRDE, ocorrida em 1962, inaugurou uma nova fase no sistema de crédito no Estado. O eixo central do sistema financeiro deslocou-se do crédito ao consumo para o crédito ao investimento, de longo prazo. Após o reordenamento do BDE, no final dos anos 60, foram criados outros mecanismos de fomento, como o Fundesc, o Procape e o Prodec, além da criação do Badesc, todos com o propósito claro de fomentar e incentivar a indústria e a agroindústria catarinense.

2.3.1 Desempenho da Indústria Catarinense

Será analisado o desempenho da indústria catarinense, após 1970, destacando os setores mais importantes com expressão nacional.

2.3.1.1 Revestimentos Cerâmicos

Destaca-se o rápido crescimento na produção das três maiores cerâmicas sul-catarinenses nos anos 70, foram elas: Eliane, Cesaca e Cecrisa e ainda pelo aparecimento de novas unidades.

A cidade de Criciúma era conhecida como a capital nacional do carvão desde a década de 40. A partir de 1974, a cidade passa a ser também conhecida como a capital do azulejo. Nos anos 60, foram fundadas a Cecrisa (Cerâmica Criciúma S.A., 1966) e a Incocesa (Indústria e Comércio de Cerâmica S.A., 1969) e ambas entraram em operação na década seguinte.

O Sul de Santa Catarina, no final dos anos 70, já se formava como um verdadeiro pólo nacional de cerâmica, e era formado pelos municípios de Criciúma, Içara, Morro da Fumaça, Urussanga e Tubarão.

Em relação a expansão do setor cerâmico, Goularti Filho (2002, p. 238) relata que “só foi possível devido ao crescimento acelerado da construção civil nos anos 70: de 1967 a 1973 o setor cresceu 10,9%, de 1973 a 1976 este índice foi de 12,1% e de 1976 a 1980, 6,2% (Serra, 1984, p.58). As raízes deste crescimento estão nas reformas implementadas durante a execução do Paeg (Plano de Ação Econômica do Governo)”.

Ainda Goularti Filho (2002, p. 241):

O crescimento vertiginoso do setor em Santa Catarina pode ser acompanhado no crescimento anual da produção e na participação nacional. Já em 1965, o Estado era responsável por 16,1% da produção nacional de azulejos, chegando a 46,2% em 1979. A partir da segunda metade dos anos 70, foi iniciada a produção de pisos no Estado, portanto, até 1979 a análise é baseada somente na produção de azulejos. O Estado já chegou a representar 43,6% da produção nacional de revestimentos, mas atualmente esta participação caiu para 25,8% devido ao aumento vertiginoso da produção no interior paulista, colocando Santa Catarina na segunda posição.

2.3.1.2 Carbonífero

O setor carbonífero segue um caminho lento e contínuo até o ano de 1973. Com a crise do petróleo, entrou em cena o último, e maior, *boom* do carvão em Santa Catarina.

“Em 1973, a produção do carvão ROM foi de 4,3 milhões de toneladas, em 1978 já era de 13,8 milhões e a produção do carvão metalúrgico passou de 787 mil/t para 1.130 mil/t, respectivamente” (GOULARTI FILHO, 2002, p. 247).

Interessante lembrar que apenas 25% do carvão catarinense é vendável, e divide-se em energético e metalúrgico (o mais lucrativo), o restante é rejeitado.

Em 1979 com o segundo choque do petróleo, novamente a região foi alvo de investimentos, mas a recessão de 1981-1983 foi pouco sentida na região.

2.3.1.3 Eixo papel e celulose, mobiliário e madeireiro

Dentro do complexo madeireiro, vamos analisar o desempenho recente de quatro segmentos: papel, celulose, mobiliário e madeireiro.

Papel e Celulose

Quando se fala da produção de papel, oportuno destacar que esta foi iniciada no Brasil antes dos anos 30, sua expansão e consolidação se deram somente nos anos 50 e 60. Em Santa Catarina, neste período, constata-se um aumento no número de fábricas e na quantidade produzida, representando em 1960, 7,7% da produção nacional de celulose e 4,6% da de papel.

Como resultado dos investimentos feitos por grandes grupos nacionais e estrangeiros, o setor aumentou a quantidade produzida no final dos anos 60 e início dos 70.

“Com todos esses investimentos, a produção de papel no Estado passou de 35,5 mil toneladas em 1967, 4,3% da produção nacional, para 270,5 mil em 1977, 12,1% da produção nacional; e a de celulose, de 30 mil toneladas, 6,3%, para 264 mil, 17,6% da produção nacional” (GOULARTI FILHO, 2002, p. 249).

Nos anos de 1970 e 1980, Santa Catarina obteve um crescimento da produção e na participação nacional. “A produção estadual de papel em 1970 era de 88.785 t e representava 8,1% da produção nacional. Em 1980, chegou a 418.156 t, ou seja, um aumento de 370% numa década, passando a representar 12,4% da produção nacional” (GOULARTI FILHO, 2002, p. 251).

Este aumento é explicado pela expansão da economia nacional neste período e também pela reestruturação patrimonial, pelos novos investimentos no setor.

Mobiliário

O pólo moveleiro catarinense concentra-se no Alto Vale do Rio Negro, em três municípios: São Bento do Sul, Rio Negrinho e Campo Alegre.

Até os anos 40, as pequenas marcenarias atendiam apenas ao mercado regional, chegando até Joinville e Curitiba. No entanto, após a segunda Guerra Mundial, a indústria moveleira catarinense passou por intensas mudanças, houve o surgimento de pequenas e médias marcenarias que conquistaram o mercado nacional e internacional.

“Nos anos 70, a região já apresentava características de um pólo moveleiro com projeção nacional, quando a população de São Bento do Sul aumentou em 111,4%, crescendo de 16.656 habitantes em 1970 para 35.205 em 1980, e continuando num ritmo acelerado nos anos seguintes”.GOULARTI FILHO (2002, cap. 4, pág 254).

Madeira

A cidade de Lages, durante a década de 60, foi a maior produtora de madeira de Santa Catarina, e uma das maiores do Brasil.

Segundo Goularti Filho (2002, p. 258):

A região que durante as décadas de 50 e 60 foi o maior pólo estadual de atração de migrantes, nas décadas seguintes tornou-se o maior pólo de repulsão populacional do Estado. Entre 1950 e 1960, a população de Lages aumentou 56,4%. Em 1960, Lages era a maior cidade catarinense, com 120.821 habitantes (a única com mais de 100 mil habitantes), 80,9% a mais que Blumenau, 73,4% que Joinville e 23,5% que Florianópolis. Em compensação, nos anos 60 a população de Lages aumentou em apenas 6,5%, enquanto a de Joinville aumentou em 80,9% e a de Blumenau em 50,1%.

2.3.1.4 Eletro-metal-mecânico

Em Santa Catarina, os municípios de Joinville e Jaraguá do Sul, formam o maior pólo eletro-metal-mecânico. Num segundo plano vem o eixo Timbó-Brusque, a região de Criciúma e Joaçaba.

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 268):

Se acompanharmos a evolução do VTI estadual do complexo eletro-metal-mecânico, em 1970 o mesmo participava com 11,47%, passando para 30,62% em 1995. O metalúrgico de 4,74% para 6,55%, o mecânico de 5,55% para 14,78% e o elétrico de 1,18% para 9,29%. Ou seja, no conjunto, um aumento de 167%, índice comparável apenas aos dos Estados mais industrializados da federação.

Em Joinville a indústria metal-mecânica surgiu nos anos 20 e 30 e se expandiu rapidamente na primeira etapa da industrialização pesada nacional (1955-1962). Já em Jaraguá do Sul, a indústria metal-mecânica começou a crescer depois de 40, mas é somente a partir do início dos anos 70 que ela se insere de forma mais estável no mercado nacional.

2.3.1.5 Têxtil e vestuário

A indústria do vestuário está concentrada no litoral Norte do estado, basicamente nas cidades de Joinville e Jaraguá do Sul e no Vale do Itajaí, Grande Florianópolis e Sul do

Estado. Já a indústria têxtil está concentrada apenas em Joinville, Jaraguá do Sul e no Vale do Itajaí, nas cidades de Blumenau e Brusque.

O setor têxtil e vestuário são muito sensíveis em relação a qualquer variação de renda urbana, bastando ocorrer um pequeno aquecimento para rapidamente refletir num aumento da demanda, ou acontecer o inverso.

No início dos anos 70, a indústria do vestuário começou a espalhar-se para outras regiões do Estado. Na cidade de Criciúma, destaca-se a confecção de *jeans* e em Florianópolis de malha e tecidos em geral.

No que se refere a explicação do crescimento da produção do setor nos anos 70, Goularti Filho (2002, p. 283) elucida, que a mesma deve ser buscada no “milagre econômico” e na expansão promovida pelo II PND. Na recessão 81-83, o setor também foi duramente castigado, voltando a se recuperar nos anos seguintes, mantendo um nível elevado de produção até o final de 1989, porém num ritmo inferior ao período passado.

2.3.1.6 Calçados

Destacam-se duas regiões produtoras de calçados em Santa Catarina: o Sul do Estado, centrado em Criciúma e no Vale do Araranguá e a cidade de São João Batista.

Segundo Goularti Filho (2002, p. 293):

Motivado pelas políticas governamentais do final dos anos 60 e início dos 70, que pretendia substituir a pauta de exportações de produtos primários por manufaturados (mesmo que fosse com baixa incorporação tecnológica), foram concedidos aos exportadores e aos pretensos exportadores uma série de isenções fiscais e linhas de crédito. No caso dos calçados, na década de 70 as exportações nacionais aumentaram em 1.126%, saltando de 30 milhões de dólares em 1971 para 368 milhões em 1979. Este crescimento brutal das exportações deve ser relativizado, pois até o final dos anos 60 o país praticamente não exportava calçado. Nos anos 80, o ritmo de expansão se normalizou, mantendo-se em crescimento constante.

2.3.1.7 Materiais plásticos

A indústria de materiais plásticos em Santa Catarina, começou em 1941, na cidade de Joinville. Goularti Filho (2002, p. 298), destaca:

Representando 9,8% do valor da produção industrial do setor do país, o setor de materiais plásticos em Santa Catarina está bem definido em termos espaciais e por segmento: 41,8% da produção destina-se a construção civil, 32,5% para embalagens e 9,9% são produtos descartáveis. Do total de Santa Catarina, a região de Joinville concentra 35,6% das indústrias (93,8% atendem a construção civil) e Criciúma 25,6%, (90,2% produzem descartáveis e 31,5% embalagens) (Rosa, 1997). Somente 2% da produção catarinense é destinada ao mercado externo, representando no ano de 1999 somente 0,69% do total das exportações do Estado.

2.3.2 A deficiência nos transportes rodoviários em Santa Catarina

Segundo, Goularti Filho (2002, p. 181), “Em Santa Catarina, o sistema de transporte rodoviário até os anos 40 era ainda muito precário. O Estado era todo recortado por estradas de cargueiros e possuía poucas estradas de rodagem”.

Em Santa Catarina foram feitos poucos investimentos em rodovias, em virtude do estado ter tido uma formação interestadual sem integração e uma forte ligação com a economia nacional. Foram atendidos por ferrovias, o oeste, o planalto Norte, o vale do Itajaí e o Sul do Estado.

Como nos anos 50, foi feita uma opção nacional pelo transporte rodoviário, não foram mais feitos investimentos em ferrovias, o que tornou o sistema de transporte caótico.

A respeito disto, Goularti Filho (2002, p. 182), relata:

Em 1955, dos 458 km de rodovias federais em Santa Catarina apenas 22km eram pavimentadas e dos 5.002km de estaduais somente 12 km eram pavimentados. Em 1960, a situação se altera um pouco em relação as rodovias federais, com a pavimentação da BR-2, passando para 330 km (num total de 769 km). Nas estaduais, pavimentou-se mais 61 km (num total de 5.042 km), somando 73 km de rodovias estaduais pavimentadas... Neste período, o transporte rodoviário constituía-se num verdadeiro nó de estrangulamento para a economia catarinense.

2.4 HISTÓRICO E IMPORTÂNCIA DA BR-101²

No Brasil, os planos de viação são datados do ano de 1808, não obstante apenas em 1934, através da Carta Régia, ter havido a oficialização do Plano de Viação Nacional.

Já a história da BR-101 inicia-se em 1937, através do Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem, que continha o lançamento de duas rodovias longitudinais. Uma delas atravessava o interior do país enquanto a outra o litoral. Foi através de tal projeto de construção de uma rodovia litorânea que nasceu a BR-101.

Desta feita, a BR-101 vem a ser apresentada em 1944 como rodovia transversal de Santa Catarina, através do novo plano rodoviário nacional. Sua extensão de 699 km, tinha um traçado que passaria pelas cidades de Curitiba, Joinville, Blumenau, Santo Amaro, Gravatal, Tubarão, Criciúma, Araranguá, Praia Grande e Torres. Tinha com objetivo interligar as capitais e servir a região carbonífera.

Foi nos Planos Nacionais de Viação dos anos de 1951 e 1956 que a BR 101, ainda chamada de BR-59, apresentava um traçado entre as cidades de Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

Em 1964, através do Plano de Viação Nacional, surge a BR-101, aprovada pela lei nº 4592 de 29 de dezembro de 1964, compreendida tecnicamente como rodovia longitudinal com extensão de 4.085 km e traçado entre as cidades de: Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Alagoinhas, Itabuna, Vitória, Campos, Niterói, Rio de Janeiro (Santa Cruz), Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguape, Antonina, Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão e Osório.

² Seção baseada em Vasques, cap.4, (2002)

Em fevereiro de 1967, através do decreto lei nº 142, ocorrem algumas alterações no traçado para 4.114 km da extensão total da via, que ratificou a necessidade e serviu para a realização da obra.

A BR-101 tem sua importância justificada através dos 465,9 km que cruzam o estado de Santa Catarina, fazendo ligação entre os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além da ligação entre a cidade de Osório no Rio Grande do Sul a cidade de Touros no Rio Grande do Norte.

Foi a partir da década de 60 que diversos segmentos da rodovia tiveram sua implantação iniciada com base nos projetos desenvolvidos pelo DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem) através de seus técnicos em Santa Catarina e no Rio de Janeiro, vindo a se consolidar, de forma sucessiva, como a principal via terrestre de interligação regional.

Já no início dos anos 70 finalmente foram concluíram as obras de construção e pavimentação da BR-101 ao longo de toda a extensão da faixa litorânea de Santa Catarina. Nesta época, a rodovia favoreceu a integração da região Sul, encurtou distâncias, colaborou com o desenvolvimento acelerado da indústria cerâmica e do turismo, além de propiciar fisicamente a ligação e a comunicação permanente entre os municípios e a capital.

Tal avanço fez com que as atividades, inclusive as econômicas, que na região encontravam-se concentrada junto as principais cidades, se expandissem para novos locais onde os acessos permitiam, iniciando um novo processo de alteração das características físicas e sócio-econômicas as margens da nova rodovia. Nasciam ao longo da rodovia, pontos comerciais, de serviços e industriais, gerando ao mesmo tempo riqueza e trazendo problemas, uma vez que o objetivo da BR-101, era o escoamento dos grandes fluxos de transporte, normalmente de cargas, que a demandavam, na interligação entre o Rio Grande do Sul e o restante do país.

Segundo Vasques (2002, p. 40):

Quando da não existência da BR-101 em sua plenitude, esse papel, evidentemente que em menor escala de valores, em face de época e do desenvolvimento, era desempenhado pela rodovia BR-116. Com a entrada em operação da BR-101 (e da BR-376 desde a divisa com o Paraná até Curitiba), o papel passou a ser compartilhado pela nova rodovia, com melhor traçado pela faixa litorânea do Estado. Como consequência da nova diretriz com melhor traçado, resultaram para a BR-101/SC melhores características geométricas que lhe conferiram, no conjunto, menor comprimento virtual que o traçado mais antigo da BR-116, propiciando, evidentemente, menores custos operacionais para o transporte rodoviário de longa distância.

A partir da década de 70, mais precisamente no ano de 1971, foi concluída a pavimentação e formalizada a entrega ao tráfego nos últimos segmentos da BR-101 em Santa Catarina. Inicia-se então um importante processo de alteração das características sócio-econômicas ao longo das regiões atingidas pelo seu traçado, desde a divisa com o Paraná até a divisa com o Rio Grande do Sul, sem exceção.

Em relação a efetiva integração da Região Sul com o restante do país Pitta e Lee (*apud* VASQUES, 2002, p. 41), afirmam que:

Somente foi assegurada pela entrada em operação da rodovia BR-101/SC, associada a outras rodovias longitudinais, tais como a BR-116, em fase anterior e a BR-153, a partir de 1997. Do sucesso do desempenho das operações nestas rodovias, quase que forçosamente, surgiram decisões políticas e técnicas de modo a materializar a construção e implemento de um conjunto de importantes rodovias arteriais de ligação e de acesso as mesmas, consolidando a integração nos três estados.

A rodovia BR-101 em Santa Catarina, desempenhou um papel importante no desenvolvimento do Estado, que foi o de permitir a integração da região da capital com o restante das outras regiões, pois até que a rodovia fosse completamente implantada, a capital do estado permanecia parcialmente isolada de comunicação com o restante do estado por via terrestre.

3 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE FLORIANÓPOLIS NO PERÍODO DE 1960-80

Este capítulo tem como objetivo evidenciar as mudanças sócio-econômicas ocorridas na cidade de Florianópolis a partir do século XX, suas transformações a partir da década de 60, analisar o crescimento do setor de serviços, bem como o desenvolvimento do turismo.

3.1 MUDANÇAS OCORRIDAS APÓS A DÉCADA DE 60

Como vimos no capítulo anterior, o Estado de Santa Catarina vinha se desenvolvendo desde a década de 30, e entre 1968 e final da década de 70, tornou-se mais extenso o processo de expansão do papel do Estado, que objetivava dar condições para o desenvolvimento da indústria brasileira.

Em Santa Catarina, na década de 50, ocorreram as primeiras iniciativas para o desenvolvimento da indústria catarinense, mas foi somente no Governo de Celso Ramos (1961-1965), que as ações governamentais se tornaram mais fortes, e, na década de 70, se desenvolveram a partir de uma nova conjuntura nacional, sob o regime militar.

A Cidade de Florianópolis, pelas características da formação e desenvolvimento do seu espaço urbano, sofreu uma grande transformação a partir da década de 70, pois durante este período muitos órgãos públicos foram criados em consequência do aumento das funções do Estado de Santa Catarina nas questões sociais e econômicas. Foram construídas sedes administrativas dos órgãos públicos na cidade, impulsionando uma nova dinâmica urbana para a capital catarinense.

Esta ampliação e localização dos diversos órgãos públicos em Florianópolis, consistiram em um dos elementos principais de transformação do seu espaço urbano, principalmente na década de 70 e ainda na década de 80. Estas expansões do Estado no espaço urbano de Florianópolis tiveram algumas conseqüências, tais como: crescimento populacional, aumento da população migrante em relação à população nativa, ampliação da classe média, expansão da malha urbana, especialização maior do setor de serviços, entre outros.

Segundo Peluso (*apud* FACCIO, 1997, p. 134),

dois fatores foram responsáveis pelo crescimento da população de Florianópolis, na década de 60: a fundação da Universidade Federal de Santa Catarina e a implantação da BR-101. No entanto, os elementos indutores do crescimento urbano de Florianópolis mostraram-se mais amplos diante da dimensão tomada pelo crescimento do Estado como um todo, tanto a nível federal como estadual. Assim embora algumas instituições públicas tenham tido algum destaque, em termos de impacto urbano, o processo de crescimento urbano ocorreu, principalmente, devido ao crescimento do aparelho de Estado como um todo, especialmente na década de 70, com conseqüências diretas no espaço urbano da capital nas décadas de 70 e 80.

O período de 1960-70 foi, para Pereira (*apud* MARCON, 2000, p. 129), aquele em que mais a sociedade florianopolitana conheceu e gerou o processo de “modernização”, o seu quarto surto de desenvolvimento, tendo como suporte principal a construção civil.

Em Florianópolis ocorria neste período uma expansão dos serviços públicos bastante significativa, fato este que também ocorria nas demais capitais brasileiras, acompanhados de muitas transformações.

De acordo com critérios usados na época, Florianópolis transitava entre ser um centro urbano de porte médio para a dimensão de uma metrópole, isto devido à condição de capital político-administrativa, o que lhe conferia evidentes funções especializadas, características que estavam ausentes em outras cidades de mesmo porte.

Segundo Marcon (2000, p. 144), “A materialização do Estado, através das suas instituições no espaço urbano de Florianópolis adquiriu, como foi visto a partir de 60, o papel de frente de expansão do espaço urbano”. Florianópolis foi o lugar que centralizou a maioria dos órgãos públicos, e coube ao Continente a função de residência para a população de média e baixa renda e, ainda, de uma diversidade de serviços comerciais e de prestação de serviços.

Com o volume e a diversidade das transformações que se operaram no espaço físico-territorial de Florianópolis, foi surgindo uma extensa área urbana formada por cidades e vilarejos que foram se desenvolvendo um ao lado do outro, as chamadas cidades vizinhas, decorrência da concentração de serviços no centro de Florianópolis e sua representatividade como mercado consumidor e ainda como centro de decisões políticas e financeiras.

Florianópolis, deixa então de ser uma cidade individual para ser compreendida com outras cidades como São José, Palhoça e Biguaçu.

A partir do forte desenvolvimento industrial da região e do crescimento do setor terciário, as condições gerais da economia e da sociedade brasileira refletiram-se em Florianópolis e nos municípios vizinhos. Florianópolis foi tomada pelo aumento da especulação e das atividades imobiliárias, com o objetivo de atender a ampliação dos órgãos públicos e a fixação dos migrantes.

Assim, de acordo com Peluso (*apud* MARCON, 2000, p. 170),

Florianópolis, da década de 60 em diante, consolidava-se como cidade de serviços.”Esta especialização vai ser consolidada a partir da década de 70, quando o Estado, com os mais variados subsídios, favorece a criação do Distrito Industrial de São José, mudando a configuração urbana daquele espaço, centralizando indústrias na periferia e mantendo o espaço insular para atividades mais especializadas, relativas ao setor financeiro, administrativo e educacional, demonstrando que “a atuação do Estado não é neutra, ao contrário, é marcada pelos conflitos e interesses dos diferentes membros da sociedade.

A rodovia BR-101, cuja pavimentação foi concluída em 1971, serviu como elemento de ligação entre esses municípios, garantindo a interligação de Florianópolis com outras regiões de Santa Catarina.

A malha urbana foi consolidada ao longo do eixo da rodovia, ultrapassando, ao longo dos anos, os limites territoriais convencionais, consolidando o processo de metropolização, e ainda foi fundamental para o incremento do Turismo, que já vinha dando sinais desde a década de 60 na capital do estado.

3.2 CRESCIMENTO DO SETOR DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Percebe-se facilmente nesta seção o expressivo crescimento do setor de prestação de serviços nas décadas de 60 e 70 na Cidade de Florianópolis.

“Ao analisarmos Florianópolis a partir da inauguração da Ponte Hercílio Luz em 1926, salientamos a predominância do momento administrativo até meados dos anos 60, quando, com os aterros nas baías Norte e Sul, com o asfaltamento da BR-101 (concluído em 1971), a implantação da malha rodoviária no interior da ISC e a inauguração da segunda ponte (a Colombo Sales, em 1975), se impõe o momento rodoviário, no qual tem vigor o ciclo da construção civil e se expandem as atividades terciárias” (LISBOA, 1996, p. 3).

O total do número de estabelecimentos de prestação de serviços em Florianópolis cresceu durante o período de 1960-80. Começou em 1960 com apenas 226 estabelecimentos, passando para 464 em 1970 e chegando a 1.307 em 1980. O total de pessoal ocupado obteve um crescimento bastante significativo, no ano de 1960 apresentava 872 de pessoal ocupado, em 1970 este número passou para 1.871 e em 1980 obteve um crescimento significativo, passou para 14.467.

A tabela 4 irá descrever quais as atividades mais importantes do setor de prestação de serviços e o quanto elas cresceram durante o período de 1960-80.

Tabela 4: Prestação de Serviços em Florianópolis – Período: 1960–80

Categoria		1960	1970	1980
Nº Estabelecimentos	<i>Total #</i>	226	464	1.307
	Serviços de Alojamento e Alimentação	62	156	445
	Serviços de Reparação, Manutenção, Instalação e Confecção Sob-Medida	56	89	312
	Serviços Pessoais e de Higiene Pessoal	-	140	159
	Serviços de Radiodifusão, Televisão e Diversões	-	15	27
	Serviços Auxiliares Diversos	-	-	289
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	-	75
Pessoal Ocupado	<i>Total #</i>	872	1.871	14.467
	Serviços de Alojamento e Alimentação	301	814	2.329
	Serviços de Reparação, Manutenção, Instalação e Confecção Sob-Medida	182	257	1.186
	Serviços Pessoais e de Higiene Pessoal	-	287	422
	Serviços de Radiodifusão, Televisão e Diversões	-	237	449
	Serviços Auxiliares Diversos	-	-	9.232
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	-	849

Fonte: Censo de Serviços – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Ao analisar-se cada uma das mais importantes atividades deste setor constatamos que, durante as décadas estudadas, estas foram englobando novos gêneros conforme o setor se desenvolvia. Observa-se que todos os setores apresentaram crescimento durante as

décadas estudadas, mas por falta de dados dos períodos de 1960 e 1970, não foi possível fazer uma análise mais completa.

Cabe elucidar, alguns dos setores e o que compreende cada um deles:

O setor de alojamento e alimentação inclui: hotéis, pensões, hospedarias, restaurantes, bares, cafés, botequins, leiterias, sorveterias, casas de chá, e estabelecimentos similares.

O setor de serviços diversos compreende: os serviços auxiliares do comércio e da locação de bens e serviços, serviços auxiliares financeiros e de seguros e capitalização, serviços auxiliares dos transportes, serviços auxiliares prestados a empresas, a entidades e a pessoas, serviços auxiliares de saúde.

Os serviços de compra, venda, loteamento, incorporação, administração, locação e arrendamento de bens imóveis apresentam: compra, venda, loteamento e incorporação de bens imóveis e administração, locação e arrendamento de bens imóveis.

Para ficar mais clara a importância do setor de prestação de serviços na cidade de Florianópolis, o capítulo 4 mostrará uma análise censitária do setor no decorrer das décadas de 60 e 70.

3.3 O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM FLORIANÓPOLIS

Tratando-se do desenvolvimento do turismo em Florianópolis, FACCIO (1997, pág 149), discorre:

O desenvolvimento do turismo como alternativa econômica para Florianópolis, em meados da década de 70, ainda era praticamente inexistente. O trajeto percorrido pelos ônibus de turismo, nesse período, reduzia-se a passagem pela Ponte Hercílio Luz, uma parada em frente a Igreja Matriz na Praça XV de Novembro e a ida até a praia de Canasvieiras, no Norte da ilha de Santa Catarina, única praia que possuía acesso por estrada asfaltada. O acesso para o Sul da Ilha era feito por estradas sem pavimentação. O setor hoteleiro era pouco desenvolvido. Em 1975, existiam poucos hotéis na cidade, destacando-se apenas os Hotéis Royal, Querência, surgindo logo depois o Hotel Floph e o Ivoram, todos localizados no centro da cidade.

Nas décadas de 70 e 80, através do desenvolvimento urbano, Florianópolis passa a ganhar uma certa independência das funções governamentais e as atividades ligadas ao turismo, confecções, comércio, entre outros passam a contribuir para que a partir da década de 80, Florianópolis tenha uma nova dinâmica.

Considerando a questão do turismo como um espaço potencial dentro do processo de urbanização de Florianópolis, observa-se que:

O turismo procura geralmente locais aprazíveis, mas não muito distantes das aglomerações urbanas e algumas vezes, as atividades quaternárias e as de ciências e tecnologia, podem também se fixar em áreas turísticas, beneficiando-se do capital natural e cultural favorável a produção científica e tecnológica e a alta administração (MELLO E SILVA *apud* MARCON, 2000, p. 233).

Visto que muitas vezes o turista procura ambientes exóticos ou idílicos (montanhas, praias, lagos, áreas rurais ou florestas), o turismo tem, portanto, uma tendência para a periferia das regiões densamente povoadas.

O sistema viário suporte do processo de metropolização de Florianópolis, foi estruturado na década de 70, envolvendo a pavimentação da avenida Beira Mar Norte, a pavimentação da BR-101 e da SC 401, bem como a construção da avenida de Contorno Norte, o complexo da segunda travessia Ilha-continente, com o aterro da Baía Sul e todo o sistema viário complementar, e a pavimentação de várias ruas do Estreito e São José. Estas intervenções viárias foram fatores que permitiram a abertura de novas frentes de ocupação, tanto em direção ao Norte e leste da Ilha, como para a Bacia do Itacorubi, Sul da Ilha e áreas lindeiras da BR-101, transformando antigas comunidades agrário-pesqueiras em bairros extremamente populosos e em balneários voltados ao turismo. (MARCON, 2000, p. 286).

Mas, sem dúvida, um dos fatores mais importantes na abertura turística da cidade de Florianópolis foi a implantação asfáltica da BR-101, que revelou a paisagem da Ilha aos que por ela trafegavam.

A construção da BR-101 consolidou um eixo de serviços e de indústrias ao longo de sua orla e nos entroncamentos próximos, provocando um dinamismo e um deslocamento das tradicionais áreas prestadoras de serviços para suas proximidades.

4 ANÁLISE COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS COM BRASIL E SANTA CATARINA – DADOS CENSITÁRIOS DO PERÍODO DE 1960-80

Neste capítulo, analisar-se-á os dados obtidos dos censos comerciais, demográficos, industriais e de serviços, referente ao Brasil, Santa Catarina e a cidade de Florianópolis nas décadas de 60 e 70. O foco deste estudo, tem como marco de referência a construção da BR-101 na década de 70, realizando assim um estudo de 10 anos anteriores e 10 anos posteriores a sua inauguração.

4.1 ANÁLISE DOS CENSOS COMERCIAIS

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo comercial. Em 1975 pela primeira vez foi realizado o censo econômico, no qual também fez parte o censo comercial.

Os censos comerciais de 1960, 1970 e 1980 obedecem a uma mesma classificação das atividades, os dados do Comércio de Mercadorias são discriminados, segundo a forma de vendas, em duas classes: comércio varejista e comércio atacadista.

As atividades do comércio varejista e atacadista foram classificadas em Gêneros de Comércio que correspondem, de modo geral, a forma tradicional de organização das atividades comerciais do país.

Na classificação usada no censo de 1960, os gêneros de comércio são desdobrados em 50 grupos no comércio varejista e 46 grupos no comércio atacadista. No censo de 1970, o comércio de mercadorias foi desdobrado em 14 gêneros no comércio varejista e 14 no

comércio atacadista. E por ultimo, o censo de 1980, foram considerados 15 gêneros para o atacado e 14 para o varejo.

Na tabela 5, o total do número de estabelecimentos e pessoal ocupado está dividido entre comércio varejista e comércio atacadista. Abrangendo dados estatísticos do período de 1960-80 compara-se: Brasil, Santa Catarina e Florianópolis.

Tabela 5: Censo Comercial - Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980

Região	Categoria		1960	1970	1980
Brasil	Nº Estabelecimentos	Total	361.503	568.595	931.527
		Comércio Varejista	332.704	527.472	885.558
		Comércio Atacadista	28.799	41.123	45.969
	Pessoal Ocupado	Total	962.224	1.635.751	3.259.658
		Comércio Varejista	741.052	1.335.478	2.817.273
		Comércio Atacadista	221.172	300.273	442.385
Santa Catarina	Nº Estabelecimentos	Total	10.117	19.602	23.637
		Comércio Varejista	9.526	18.353	22.323
		Comércio Atacadista	591	1.067	1.311
	Pessoal Ocupado	Total	26.853	53.585	100.236
		Comércio Varejista	22.370	45.702	88.280
		Comércio Atacadista	4.483	7.883	11.956
Florianópolis	Nº Estabelecimentos	Total	614	1.258	1.734
		Comércio Varejista	574	1.206	1.639
		Comércio Atacadista	40	52	95
	Pessoal Ocupado	Total	2.521	4.894	8.798
		Comércio Varejista	2.022	4.492	8.248
		Comércio Atacadista	499	402	550

Fontes: Vasques, 2002

Censo Comercial – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Com base na tabela 5, o número total de estabelecimentos comerciais no Brasil, Santa Catarina e Florianópolis tiveram um aumento no período compreendido entre 1960-80, sendo que este aumento é observado tanto no comércio varejista como no comércio atacadista. Com relação ao total de pessoal ocupado, observa-se um desempenho semelhante nas três esferas, com exceção do comércio atacadista que tem um pequeno decréscimo entre os anos de 60 e 70.

O número total de estabelecimentos comerciais em Florianópolis sofreu um forte acréscimo entre os anos 60 e 70, aumentou 104,89%, embora não tenha apresentado a mesma tendência de evolução entre 70 e 80, ficando com desempenho de 37,84% no último período.

Em relação ao número total de pessoal ocupado em Florianópolis, observa-se um expressivo desempenho na primeira década de 60 a 70, com 94,12% de evolução, na última década de 70 a 80, embora tenha sofrido uma pequena retração, ainda assim houve acréscimo de 79,77% de pessoal ocupado em Florianópolis.

O número de estabelecimentos totais em Santa Catarina apresentou uma evolução, embora o percentual observado de 93,93% tenha sido menor do que o desempenho de Florianópolis na primeira década de 60 a 70. Na segunda década de 70 a 80, o resultado de 20,58% de evolução apresenta-se menor do que o desempenho de Florianópolis.

Interessante notar que apesar do Estado de Santa Catarina apresentar desempenho menor que o município de Florianópolis com relação a evolução do número de estabelecimentos totais, nota-se que no caso do total de pessoal ocupado os resultados de 99,54% entre os períodos de 60 e 70, e 86,11% entre os períodos de 70 e 80, foram mais expressivos que os de Florianópolis.

Os dados analisados do Brasil com relação ao item número de estabelecimentos totais apresentam-se da seguinte forma: 57,28% de expansão no primeiro período de 60 e 70, e 63,83% no período de 70 e 80.

No caso do total de pessoal ocupado no período que compreende 60 e 70, o acréscimo foi de 70%, seguido de 99,27% no último período.

Sendo o objeto de estudo deste trabalho o reflexo da construção da BR-101 sobre o município de Florianópolis, nota-se os seguintes aspectos: Florianópolis na década de 60 a 70 obteve acréscimo do número total de estabelecimentos em relação a Santa Catarina e Brasil, na segunda década apesar de ter ficado abaixo desse resultado com relação ao Brasil, apresentou um desempenho melhor do que o Estado.

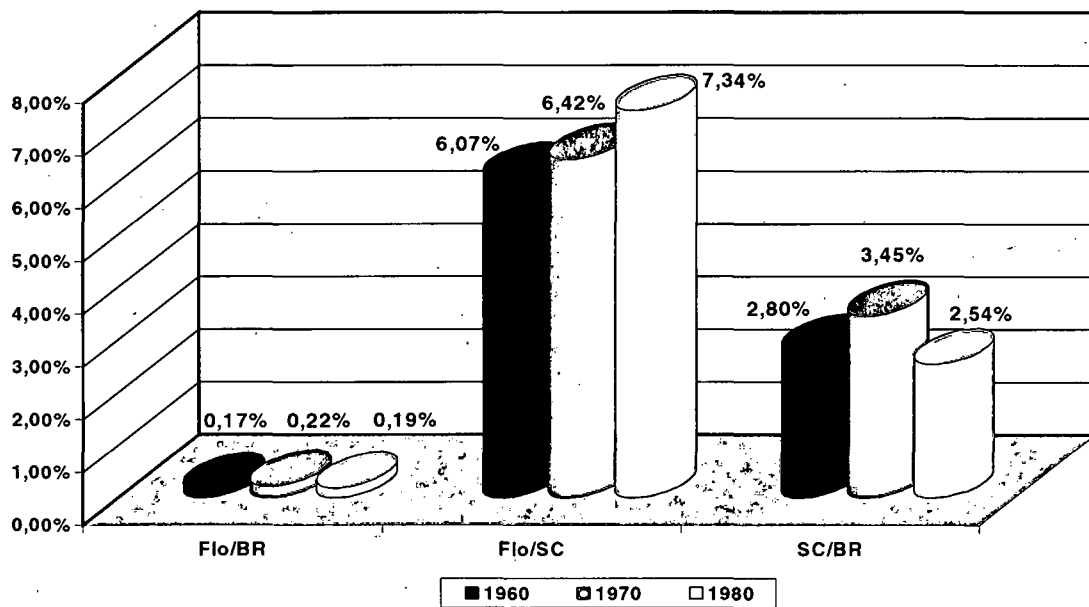
Com relação ao número total de pessoal ocupado no primeiro período de 60 a 70, Florianópolis demonstra um desenvolvimento bem acima do Brasil e um pouco abaixo de Santa Catarina. No segundo período de 70 a 80, seu resultado ficou menor que o de Santa Catarina e Brasil.

Conforme Faccio (1997, p. 146),

O setor de comércio em Florianópolis, até a década de 70, não era muito dinâmico. Como o setor imobiliário, o comércio também recebeu um grande estímulo em função do surgimento da nova demanda gerada pelo crescimento do aparelho de Estado, dando condições para um grande crescimento do setor terciário, dinamizando a economia urbana de Florianópolis. Por, exemplo a presença dos funcionários da Eletrosul, que vieram transferidos de outros lugares para Florianópolis, causou um enorme impacto para a economia da capital, especialmente nos setores do comércio e imobiliário. Os seus salários eram altos e possuíam capacidade de consumo acima da média local.

De forma objetiva, os gráficos 1 e 2 demonstram a comparação do número total de estabelecimentos e número total de pessoal ocupado de Santa Catarina e de Florianópolis com relação ao Brasil, e Florianópolis em relação a Santa Catarina.

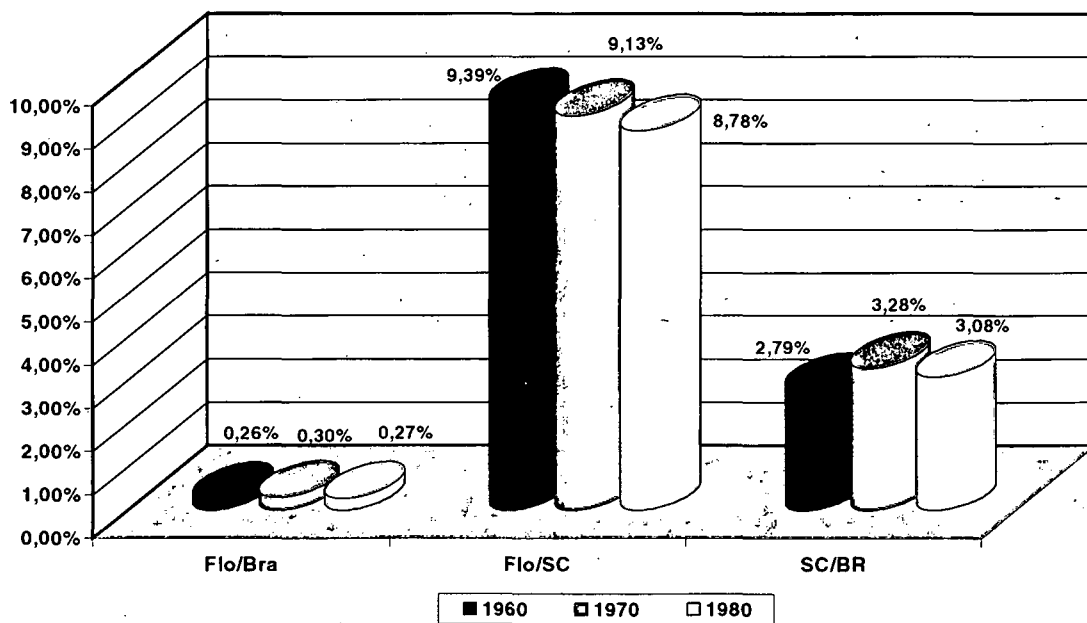
Gráfico 1: Comparativo do total de Estabelecimentos de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80



Fontes: Vasques, 2002

Censo Comercial - IBGE - 1960 - 1970 - 1980

Gráfico 2: Comparativo da relação do total do pessoal ocupado de Santa Catarina e Florianópolis com relação ao Brasil e Florianópolis em relação à Santa Catarina Período: 1960-80



Fontes: Vasques, 2002

Censo Comercial - IBGE - 1960 - 1970 - 1980

4.2 ANÁLISE DOS CENSOS DEMOGRÁFICOS

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo demográfico, que compreendeu a investigação das características das pessoas, das famílias e dos domicílios.

No Censo demográfico de 1960, 1970 e 1980, coletaram-se informações sobre as pessoas presentes (moradoras ou não no domicílio) e sobre os moradores ausentes dos seus domicílios na data do Censo. Resulta deste procedimento a classificação da População total em: População presente ou população de fato, constituída pelas pessoas presentes, moradoras ou não no domicílio; e População residente ou População de direito, formada pelas pessoas moradoras no domicílio; mesmo que ausentes na data do Censo. Não estão incluídas na população total as famílias de membros de representação diplomática ou militar residentes em Embaixadas instaladas no país, os tripulantes e passageiros de navios estrangeiros em portos nacionais e os aborígenes que vivem em tribos, sem contato com os civilizados. Estão considerados na população total os brasileiros em missão diplomática ou militar no exterior e os tripulantes e passageiros de navios brasileiros, que se encontravam fora dos portos nacionais.

A população é classificada, segundo a localização do domicílio, nas áreas urbanas, suburbanas e rurais. Considerou-se População urbana a recenseada nas Cidades e Vilas e a população rural constituiu-se da recenseada fora dos limites das Cidades e Vilas.

Na classificação das pessoas ou famílias, segundo a condição no domicílio, efetuou-se distribuição assim considerados os conjuntos de pessoas ligadas por laços de parentesco ou de dependência doméstica, e conviventes, ou seja, os religiosos em conventos, hóspedes em hotéis e similares, militares em navios ou quartéis, estudantes em internatos, asilos em instituições de assistência e grupos assemelháveis.

A tabela 6, apresenta os dados referente ao período de 1960-80, da população total do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis, divididos em população urbana e população rural.

Tabela 6: Censo Demográfico - População Total do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	População Total	69.243.201	93.139.037	117.960.301
	População Urbana	30.607.276	52.084.984	79.972.931
	População Rural	38.635.925	41.054.053	37.987.370
Santa Catarina	População Total	2.129.252	2.901.734	3.627.933
	População Urbana	688.358	1.246.043	2.154.238
	População Rural	1.440.894	1.655.691	1.473.695
Florianópolis	População Total	97.827	138.337	187.871
	População Urbana	77.585	121.026	161.773
	População Rural	20.242	17.311	26.098

Fonte: Vasques, 2002
Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Na tabela 6 a análise da população total de Florianópolis, Santa Catarina e Brasil estão contempladas as populações: urbana e rural.

Florianópolis apresentou no período de 60 a 70, 55,99% de evolução na área urbana e decréscimo de -14,48% na área rural. No período seguinte de 70 a 80 a população urbana apresentou evolução menor que o primeiro período, ficando com 33,67% de crescimento populacional. Interessante notar que neste ultimo período a população rural de Florianópolis obteve expressivo crescimento de 50,76%, ressaltando que o mesmo não ocorreu em Santa Catarina e no Brasil, pelo contrário, houve um decréscimo.

Conforme vimos no capítulo 3, Florianópolis deixa de ser uma cidade individual para ser compreendida com outras cidades vizinhas, São José, Palhoça e Biguaçu e “uma das

conseqüências do crescimento urbano de Florianópolis na década de 70, foi a expansão e adensamento da malha urbana na área continental, ultrapassando os limites territoriais dos municípios vizinhos, dando início ao processo de aglomeração urbana entre os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu” (FACCIO, 1997, p. 134).

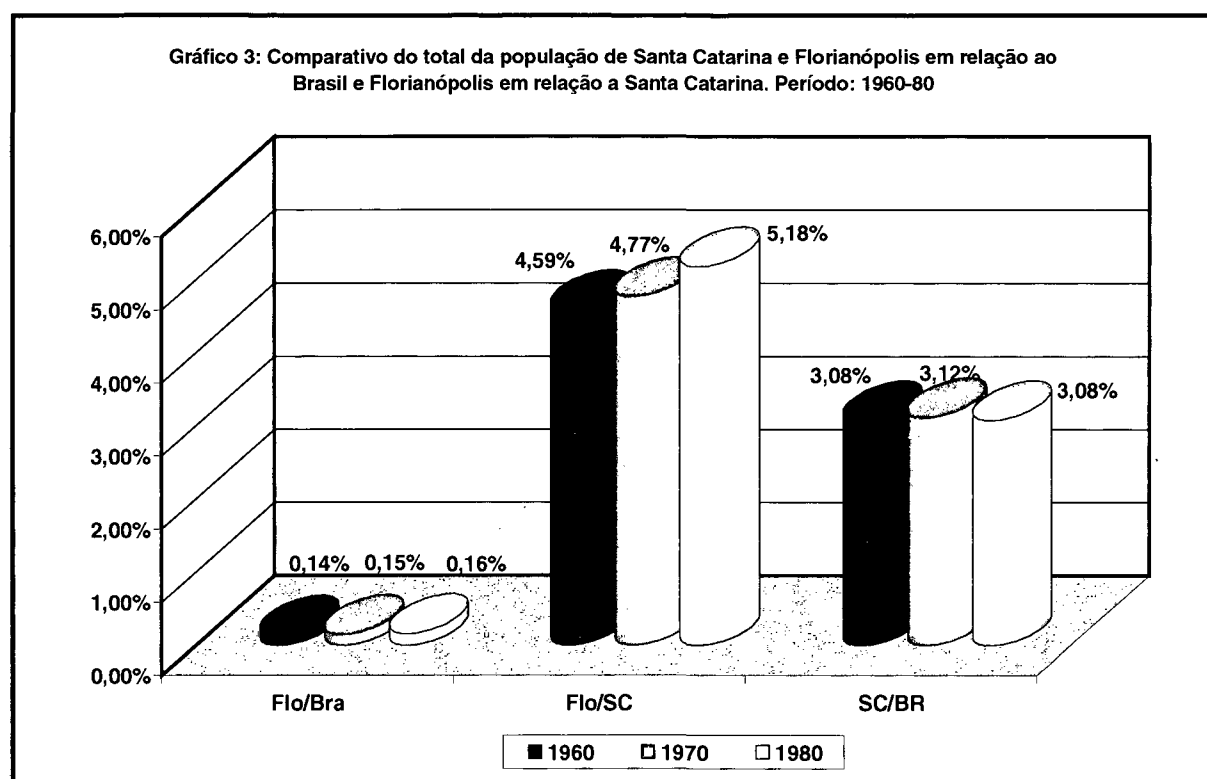
Santa Catarina por sua vez apresentou 81,02% de crescimento populacional urbano no período entre 60 e 70 e 14,91% na população rural. No segundo momento de 70 a 80, embora o crescimento urbano tenha ficado um pouco abaixo do apresentado no período anterior, o resultado de 72,89% ainda é bastante expressivo, enquanto a população rural sofreu uma retração de -10,99%.

No Brasil o movimento que se observa entre o período de 60 e 70, é um crescimento de 70,17% da população urbana e 6,26% da população rural. No período seguinte de 70 a 80, o crescimento ficou em 53,54% da população urbana e declínio de - 7,47% da população rural.

Portanto, o cenário apresenta-se da seguinte forma: Santa Catarina se destacou com relação ao Brasil e Florianópolis no que se refere a população urbana, nas duas décadas. A população rural de Santa Catarina tem uma movimentação expressiva, pois num primeiro momento de 60 a 70, ela cresce percentualmente mais do que o dobro com relação a população rural do Brasil, enquanto que a de Florianópolis sofre uma retração.

E no período de 70 a 80 o decréscimo sofrido pela população rural de Santa Catarina é maior do que o apresentado pelo Brasil, quando interessantemente Florianópolis apresentou um surpreendente acréscimo de 50,76% em sua população rural. Não foi possível explicar esses dados de forma convincente. Uma possível explicação seria o município ter atraído migrantes do resto do Estado que teriam se instalado na zona rural de Florianópolis. Mas não se encontrou nenhuma análise desse tipo na literatura examinada para a presente monografia.

De forma objetiva, o gráfico 3 demonstra o percentual de participação da população total de Santa Catarina e de Florianópolis com relação ao Brasil, e Florianópolis com relação a Santa Catarina. Podemos observar ainda, que a cidade de Florianópolis em relação a população total, cresce nas duas décadas quando comparada com Santa Catarina e Brasil.



Fonte: Vasques, 2002

Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

4.2.1 Análise dos censos demográficos - população economicamente ativa e população não economicamente ativa

A população de 10 anos e mais é classificada, quanto a condição de atividade, em População Economicamente Ativa e População Economicamente não Ativa.

Compõem a População Economicamente Ativa as pessoas que trabalharam nos doze meses anteriores a data do Censo, mesmo que na referida data estivessem desempregadas, em gozo de licença ou férias, ou presas aguardando julgamento. Pessoas que exerceram trabalho remunerado, em dinheiro, produtos ou mercadorias, inclusive as licenciadas, com remuneração, por doença, com bolsas de estudo, entre outras, e as sem remunerações que

trabalham habitualmente 15 horas ou mais por semana numa atividade econômica, ajudando a pessoa com quem residiam ou a instituição de caridade, beneficente ou de cooperativismo, ou ainda, como aprendizes e estagiários. Também foram consideradas nesta condição as pessoas de 10 anos e mais, que na data do Censo estivessem procurando trabalho pela primeira vez.

Considera-se como População Economicamente Não Ativa, pessoas sem ocupação, estudantes, aposentadas, pensionistas, detidas em cumprimento de pena, inválidas, e as que viviam de renda ou exerciam atividades domésticas não remuneradas.

A tabela 7, apresenta os dados referente ao período de 1960-80, da população economicamente ativa e população economicamente não ativa do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis.

Tabela 7: Censo Demográfico - População Economicamente Ativa e não Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980

Região	População	1960	1970	1980
Brasil	Pop. Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pop. Não Economicamente Ativa	47.429.679	63.577.622	44.575.484
Santa Catarina	Pop. Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.356.186
	Pop. Não Economicamente Ativa	1.487.470	2.019.431	1.363.374
Florianópolis	Pop. Economicamente Ativa	29.470	40.485	71.405
	Pop. Não Economicamente Ativa	68.313	97.852	75.365

Fonte: Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

A tabela 7, trata da população economicamente ativa e não ativa do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis, no período de 1960-80.

Florianópolis no primeiro período de 60 a 70, apresenta uma evolução de 37,38% da População Economicamente Ativa (PEA), que está no mesmo nível de evolução da PEA de

Santa Catarina 37,59% e acima da PEA do Brasil 29,92%. E a População Economicamente Não Ativa de Florianópolis 43,24%, evoluiu no mesmo período mais do que Santa Catarina 35,76% e Brasil 34,05%, ficando até mesmo maior do que o próprio crescimento da PEA. Num segundo momento de 70 a 80, houve uma explosão de 76,37% no desenvolvimento da PEA de Florianópolis, ficando acima de Santa Catarina 53,7% e muito acima do resultado da PEA do Brasil 46,58%, em contra partida no mesmo período a população economicamente não ativa de Florianópolis sofre um decréscimo de -22,98%.

A PEA de Santa Catarina 37,59% tem uma evolução muito próxima de sua própria população não ativa 35,76%, no decorrer do período de 60 a 70, no entanto a PEA está acima da evolução do número do Brasil 29,92% neste período. No segundo momento de 70 a 80, a PEA de Santa Catarina 53,7%, fica acima do crescimento do Brasil 46,28%, mas abaixo da evolução de Florianópolis 76,37%. No entanto a sua população não ativa sofre forte decréscimo de -32,5%, sendo inclusive maior do que os sofridos em Florianópolis -22,98 e Brasil -29,89.

No Brasil, a PEA praticamente dobra no segundo período de 70 a 80, com o índice de 46,28%, contra 29,92% do primeiro período de 60 a 70. Enquanto isso no primeiro período, observa-se que a população economicamente não ativa tem um acréscimo maior do que a PEA, de 34,05% contra 29,92%. No entanto sofre forte decréscimo de - 29,89% no segundo período de 70 a 80 em relação a população economicamente não ativa.

4.3 ANÁLISE DOS CENSOS DE SERVIÇOS

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo de serviços. Em 1975 pela primeira vez foi realizado o censo econômico, no qual também fez parte o censo de serviços.

O Censo de Serviços compreendeu os estabelecimentos cuja atividade fosse a de prestação de serviços a pessoas, executados por unidades de serviços pertencentes a organizações privadas, sociedades de economia mista e empresas estatais.

Para a comparabilidade dos resultados entre os Censos de 1960, 1970 e 1980, em nível de gêneros, torna-se necessário observar as alterações com relação a classificação das atividades. No censo de serviços de 1960, as atividades de prestação de serviços foram classificadas em: Serviços de Alojamento e de Alimentação; Serviços de Reparação; Serviços Pessoais; Serviços Comerciais; e Serviços de Diversões, Radiodifusão e Televisão. No censo de serviços de 1970, as atividades de prestação de serviços foram classificadas em: Serviços de Alojamento e de Alimentação; Serviços de Reparação, Manutenção e Conservação; Serviços Pessoais; Serviços Comerciais; e Serviços de Diversões, Radiodifusão e Televisão e de Promoção de Espetáculos Artísticos. E no censo de serviços de 1980, os dados dos serviços são discriminados, segundo a característica de serviços prestados, em (6) seis classes: Serviços de Alojamento e Alimentação; Serviços de Reparação, Manutenção, Instalação e Confeção sob-medida; Serviços Pessoais e de Higiene Pessoal; Serviços de Radiodifusão, Televisão e Diversões; Serviços Auxiliares Diversos e Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis.

De acordo com o Censo de Serviço, estabelecimento é a unidade básica de informação estatística. Consideram-se estabelecimentos as unidades de produção e as

unidades de apoio. A unidade de produção ou estabelecimento é o local onde se reúnem recursos humanos e materiais organizados para a prática de atividades econômicas. Compreende-se como pessoal ocupado, todas as pessoas em atividade no último dia do ano recenseado, inclusive proprietários ou sócios, as pessoas afastadas em gozo de férias, licenças, seguradas por acidentes, etc., desde que este afastamento não tenha sido superior a 30 (trinta) dias, e os membros da família de proprietário ou sócios, com atividade no estabelecimento, sem vínculo empregatício e sem remuneração.

A tabela 8 apresenta os dados referentes ao período de 1960-80, do total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor de serviços no Brasil, Santa Catarina e Florianópolis.

Tabela 8: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Florianópolis 1960 – 1970 – 1980

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	Estabelecimentos	221.477	313.004	720.628
	Pessoal Ocupado	524.488	812.831	2.668.598
Santa Catarina	Estabelecimentos	6.717	11.001	23.023
	Pessoal Ocupado	15.975	24.340	83.061
Florianópolis	Estabelecimentos	226	464	1.307
	Pessoal Ocupado	872	1861	14.467

Fonte: Vasques, 2002
Censo de Serviços – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

A tabela 8 demonstra a evolução do número total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor de serviços em Florianópolis, Santa Catarina e Brasil, no período de 1960-80.

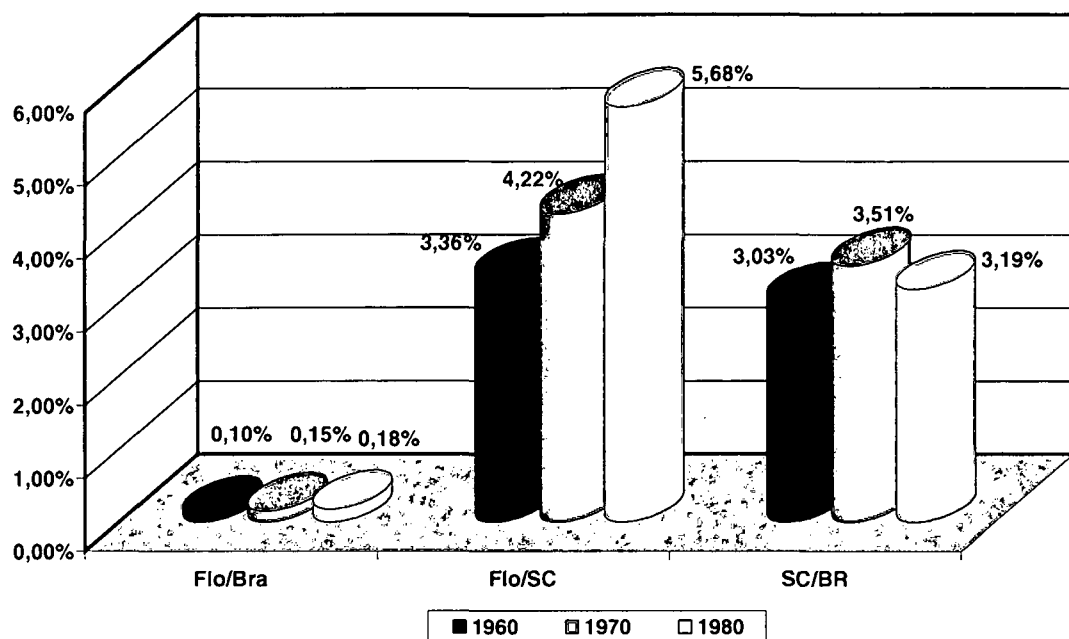
Florianópolis demonstra claramente sua vocação para o setor de serviços no primeiro período de 60 a 70, com evolução tanto no número de estabelecimentos 105,31% quanto no número de pessoal ocupado 113,42% estando muito acima de Santa Catarina e do Brasil. No período que corresponde a 70 e 80, o número de estabelecimentos em Florianópolis 181,68% é muito maior que o de Santa Catarina 109,28% e Brasil 130,23%. Em relação ao pessoal ocupado, a incorporação de mão de obra pelo setor de serviço, sofre uma explosão, quando Florianópolis, apresenta no período de 70 a 80, 677,38% de acréscimo, contra 241,25% de Santa Catarina e 228,31% do Brasil.

Santa Catarina no primeiro período de 60 a 70, fica com 63,78% de aumento no número de estabelecimentos, embora estando acima do resultado do Brasil, esse número está bem abaixo do ocorrido em Florianópolis neste mesmo período. No caso de pessoal ocupado no setor de serviços em Santa Catarina, o que se observa no período de 60 a 70, é que Santa Catarina obteve um crescimento muito próximo ao ocorrido no Brasil, embora o resultado de 52,36% seja praticamente a metade daquele obtido em Florianópolis.

O Brasil no período de 60 a 70 tem uma evolução de 41,33% no número de estabelecimentos no setor de serviços, acompanhado também pelo resultado percentual de crescimento de 54,98% de pessoal ocupado nesse setor. Destaque para a significativa presença desse setor na economia do Brasil, que será fortemente demonstrada no período seguinte de 70 a 80, quando esse número passa para 130,23% de acréscimo no número de estabelecimentos, acompanhado de 228,31% do número de pessoas ocupadas ou seja, mão de obra assimilada por esse setor.

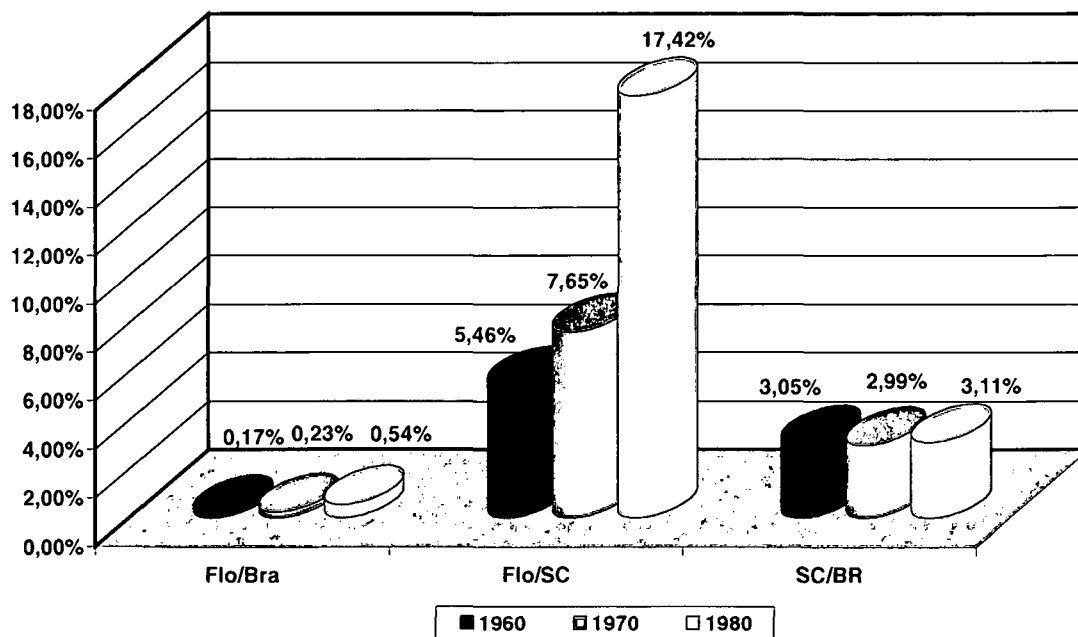
De forma objetiva, os gráficos 4 e 5 demonstram a participação total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor de serviços de Santa Catarina e de Florianópolis com relação ao Brasil, e Florianópolis com relação a Santa Catarina.

Gráfico 4: Comparativo do total de estabelecimentos no setor de serviços de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80



Fonte: Vasques, 2002
Censo de Serviços – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Gráfico 5: Comparativo do total de pessoal ocupado no setor de serviços de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80



Fonte: Vasques, 2002
Censo de Serviços – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Analisando a tabela 9, torna-se claro a evolução do setor de serviços no âmbito Municipal, Estadual e Nacional.

Tabela 09: Relação da participação do pessoal ocupado no setor de serviços com relação a população economicamente ativa - Período: 1960-80

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	População Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pessoal Ocupado no setor de serviços	524.488	812.831	2.668.598
	% de Participação do pessoal ocupado no Setor de Serviços com relação a PEA	2,31%	2,75%	6,17%
Santa Catarina	População Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.356.186
	Pessoal Ocupado no setor de serviços	15.975	24.340	83.061
	% de Participação do pessoal ocupado no Setor de Serviços com relação a PEA	2,49%	2,76%	6,12%
Florianópolis	População Economicamente Ativa	29.470	40.485	71.405
	Pessoal Ocupado no setor de serviços	872	1.861	14.467
	% de Participação do pessoal ocupado no Setor de Serviços com relação a PEA	2,96%	4,60%	20,26%

Fontes: Vasques, 2002
 Censo Serviços – IBGE – 1960 – 1970 – 1980
 Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

No primeiro período de 60 a 70, apesar de evoluir, houve pouca diferença na porcentagem de participação do pessoal ocupado no setor de serviços com relação a PEA das três regiões.

Observa-se ainda, que no primeiro período, Florianópolis começa a despontar com 2,96% da participação e Santa Catarina apesar de ter ficado abaixo do indicador de Florianópolis, apresentou melhor desempenho que o obtido pelo Brasil.

Na década de 70 a 80, o destaque é merecido para o desempenho obtido por Florianópolis, que na seqüência teve 4,60% e por último 20,26% da participação de pessoal ocupado no setor de serviços com relação a PEA

No caso de Santa Catarina e Brasil, os números de desempenho apresentado obedeceram ao mesmo ritmo de evolução, durante o período de 70 a 80.

4.4 ANÁLISE DOS CENSOS INDUSTRIAIS

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo industrial. Em 1975 pela primeira vez foi realizado o censo econômico, no qual também fez parte o censo industrial.

A classificação industrial dos estabelecimentos é feita em função do produto principal, no caso de a Unidade de Produção produzir mais de um produto. Assim, o produto ou conjunto de produtos da mesma classificação que contribuir com maior parcela para o valor total da produção do estabelecimento define o gênero de indústria em que será classificado.

O pessoal ocupado compreende o total de pessoas em atividade, homens e mulheres que exerciam efetivamente ocupação com ou sem vínculo empregatício no estabelecimento.

Foram incluídas as pessoas que se encontravam no último dia do ano recenseado, afastadas em gozo de férias, licenças, seguros por acidentes, etc., desde que, estes afastamentos não tenham sido superiores a 30 (trinta) dias.

Compreende o valor da produção total do estabelecimento correspondendo ao valor da venda dos produtos fabricados, excluindo os impostos, bem como as receitas de serviços de natureza industrial ou de acabamento, prestados a terceiros ou para outros estabelecimentos da mesma empresa, discriminando-se os itens de: valor dos produtos fabricados; receita de serviços industriais prestados a terceiros; receita de serviços industriais prestados a estabelecimentos da mesma empresa.

O valor da transformação industrial foi calculado subtraindo-se do valor da produção as importâncias despendidas com o emprego de matérias-primas e componentes, material de embalagem e acondicionamento, combustíveis e lubrificantes, energia elétrica consumida e com o pagamento dos serviços contratados. Representa desta forma o valor que o trabalho industrial executado no estabelecimento acresce ao valor das matérias-primas, componentes e materiais consumidos na produção.

A tabela 10 apresenta os dados referentes ao período de 1960-80, de estabelecimentos, pessoal ocupado, valor da produção e valor da transformação industrial no Brasil, Santa Catarina e Florianópolis.

Tabela 10: Censo Industrial do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis - 1960-80

Região	Categoria	1960	1970	1980	
Brasil	Nº Estabelecimentos	<i>Total #</i>	110.771	164.793	214.158
		Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	181.46	25.367	43.170
		Mobiliário	8.160	13.127	12.667
		Têxtil	4.272	5.309	6.062
		Produtos Alimentares	33.534	46.815	49.366
		Editorial e Gráfica	3.389	5.526	8.328
		Pessoal Ocupado	<i>Total #</i>	1.799.316	2.699.969
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos		163.680	236.506	437.405
	Mobiliário		63.471	105.322	174.685
	Têxtil		328.297	342.839	377.600
	Produtos Alimentares		266.103	372.401	622.062
	Editorial e Gráfica		60.625	97.087	142.078
	Valor da Produção (VP)*		<i>Total #</i>	1.194.784.551	118.427.561
		Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	53.383.277	4.853.764	403.069.791
		Mobiliário	21.713.718	2.078.768	141.348.496
		Têxtil	148.008.936	10.823.995	616.333.700
		Produtos Alimentares	284.987.045	23.542.676	1.332.500.457
		Editorial e Gráfica	26.953.708	2.936.666	154.714.565
		Valor da Transformação Industrial (VTI)*	<i>Total #</i>	553.918.842	54.837.311
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos		35.509.439	3.134.408	228.554.620
	Mobiliário		11.877.940	1.116.058	70.199.860
	Têxtil		64.839.021	4.976.927	251.520.048
	Produtos Alimentares		88.986.724	7.178.391	394.759.091
	Editorial e Gráfica		16.211.677	1.958.090	102.054.656

(Continua)

Tabela 10: Censo Industrial do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis - 1960-80

Região	Categoria	1960	1970	1980	
Santa Catarina	Nº Estabelecimentos	<i>Total #</i>	5.914	3.561	11.371
		Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	781	341	1.596
		Mobiliário	455	225	946
		Têxtil	138	164	338
		Produtos Alimentares	1.244	644	2.003
		Editorial e Gráfica	99	85	235
		<i>Total #</i>	61.517	109.172	276.813
	Pessoal Ocupado	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	4.572	8.228	27.862
		Mobiliário	3.158	5.102	14.901
		Têxtil	11.814	21.740	34.953
		Produtos Alimentares	6.689	10.604	27.323
		Editorial e Gráfica	752	1.087	3.129
		<i>Total #</i>	26.334.875	2.850.074	381.526.265
	Valor da Produção (VP)*	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	850.472	99.219	20.290.648
		Mobiliário	566.954	66.701	10.810.055
		Têxtil	3.862.191	452.862	53.880.671
		Produtos Alimentares	6.928.954	617.144	72.812.931
		Editorial e Gráfica	208.486	14.481	1.668.850
		<i>Total #</i>	13.033.605	1.406.768	168.628.106
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	615.471	65.100	12.962.937
		Mobiliário	358.015	35.877	5.991.059
		Têxtil	2.051.778	255.282	18.669.961
		Produtos Alimentares	2.215.209	195.996	20.385.855
		Editorial e Gráfica	120.825	9.615	1.092.483
<i>Total #</i>					

(Continua)

Tabela 10: Censo Industrial do Brasil, Santa Catarina e Florianópolis - 1960-80

Região	Categoria	1960	1970	1980
Florianópolis	<i>Total #</i>	115	163	196
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	6	13	14
	Mobiliário	18	25	26
	Têxtil	3	4	4
	Produtos Alimentares	37	56	58
	Editorial e Gráfica	14	12	21
	<i>Total #</i>	-	2.301	3.126
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	-	173	214
	Mobiliário	-	230	277
	Têxtil	-	394	219
	Produtos Alimentares	-	653	949
	Editorial e Gráfica	-	143	654
	<i>Total #</i>	-	38.362	1.722.958
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	-	2.035	184.059
	Mobiliário	-	2.368	122.976
	Têxtil	-	5.549	77.680
	Produtos Alimentares	-	14.303	512.527
	Editorial e Gráfica	-	1.672	380.809
	<i>Total #</i>	-	18.586	1.034.644
	Transformação de Produtos Minerais não Metálicos	-	1.121	79.204
	Mobiliário	-	1.260	68.291
	Têxtil	-	3.057	40.895
	Produtos Alimentares	-	5.505	324.639
	Editorial e Gráfica	-	1.066	282.256

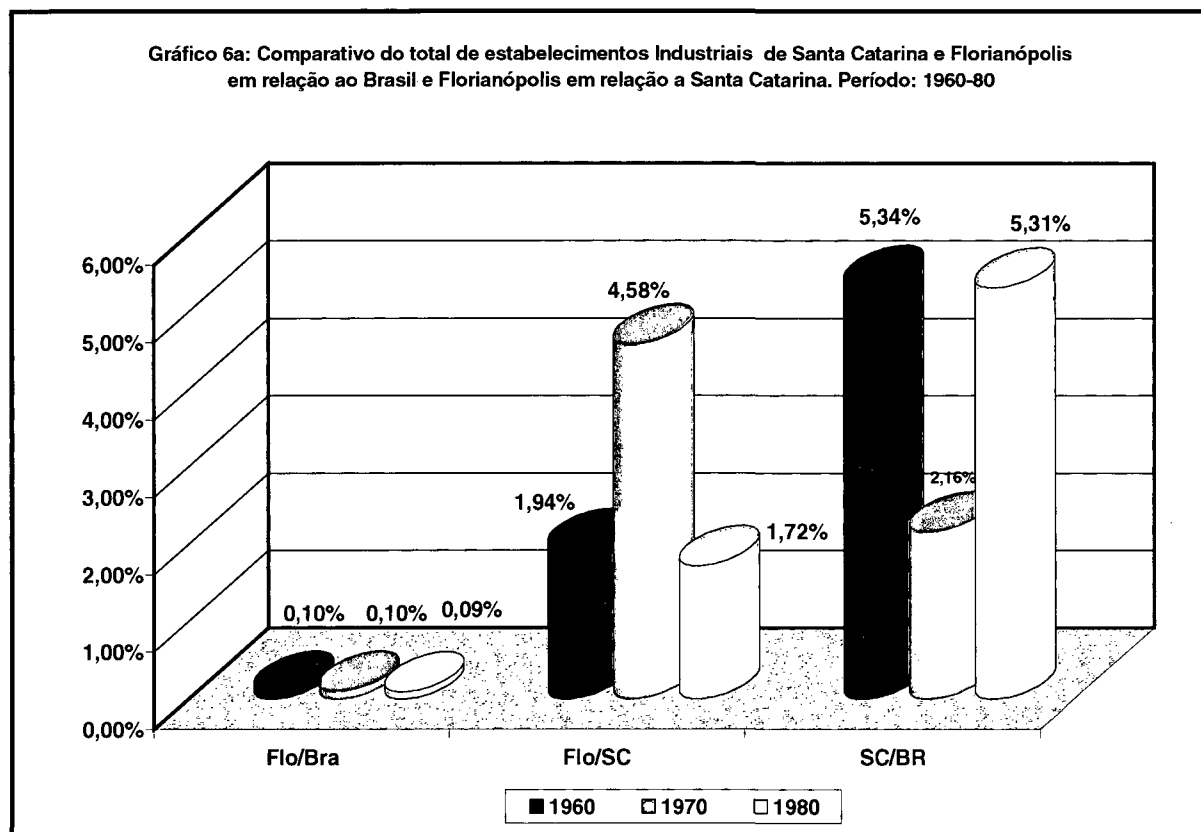
Fonte: Censo Industrial – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros).

Valor total de todos os estabelecimentos.

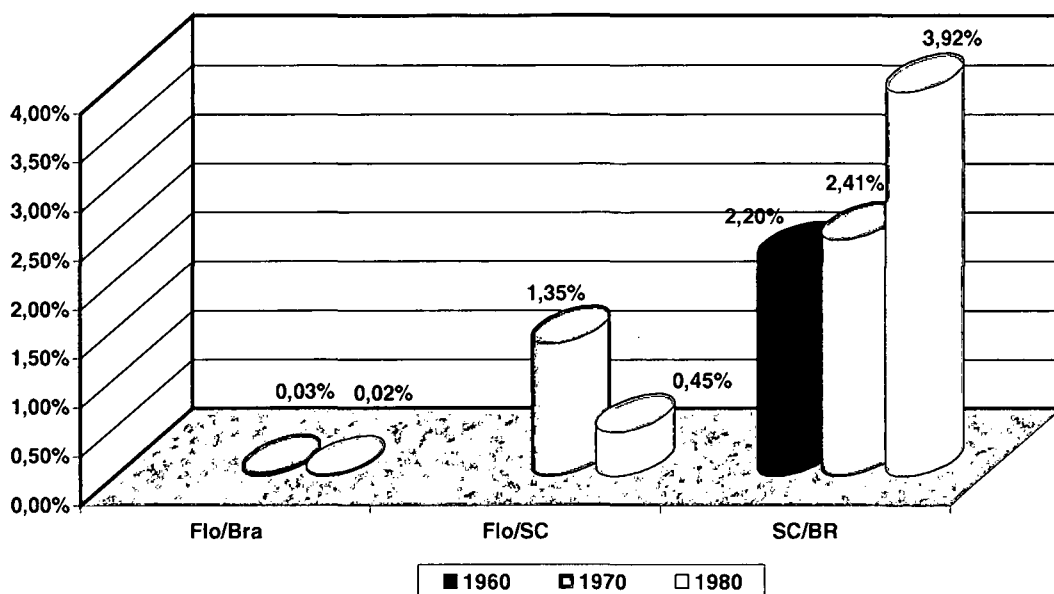
- Valores não encontrados

Conforme dados obtidos da tabela 10, os gráficos 6a, 6b e 6c, nos mostram um comparativo da participação do total de estabelecimentos industriais, do valor da produção e ainda do valor da transformação industrial de Santa Catarina e de Florianópolis com relação ao Brasil e Florianópolis com relação a Santa Catarina no período de 1960-80.



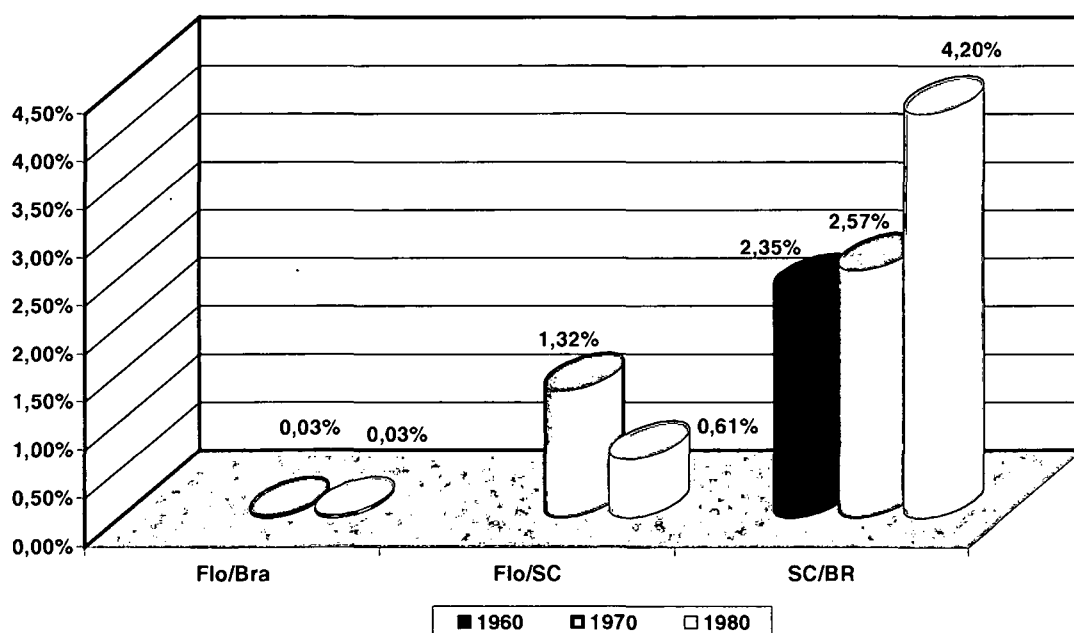
Fonte: Censo Industrial – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Gráfico 6b: Comparativo do total do valor da produção de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80



Fonte: Censo Industrial – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Gráfico 6c: Comparativo do total do valor da Transformação Industrial de Santa Catarina e Florianópolis em relação ao Brasil e Florianópolis em relação a Santa Catarina Período: 1960-80



Fonte: Censo Industrial – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Primeiramente, observamos através do gráfico 6a, que a participação do número de estabelecimentos industriais de Santa Catarina com relação ao Brasil é de 5,34% em 1960, seguido de 2,16% em 1970 e apresenta um aumento na participação em 1980 com 5,31%.

O gráfico 6b apresenta o item valor da produção e o gráfico 6c o valor da transformação industrial, ambos com dados de Santa Catarina com relação ao Brasil, e mostram a evolução da participação do Estado nos três períodos com valores percentuais aproximados.

Florianópolis tem seus números analisados a partir de 1970, por falta de dados do período anterior, o percentual de estabelecimentos é o único dado disponível para as duas décadas. Desta forma encontra-se no gráfico 6a, o resultado de um acréscimo de 0,10% nos dois primeiros períodos e de 0,09% no período de 80. Movimento semelhante ocorre no gráfico 6b de valor da produção e no gráfico 6c de valor da transformação industrial onde mostram os dados referentes a Florianópolis com relação ao Brasil.

Quando se trata do percentual de participação dos estabelecimentos industriais de Florianópolis em relação a Santa Catarina, podemos visualizar no gráfico 6a, que no período de 1960 tem uma evolução de 1,94%, com forte acréscimo em 1970, apresentando um resultado de 4,58%, incorrendo num declínio em 1980 com 1,72%, sendo até mesmo menor que a participação em 1960.

O valor da produção do gráfico 6b, os dados de Florianópolis com relação a Santa Catarina no período de 80 ficou com 0,45% de participação, contra 1,35% do período anterior, e o valor da transformação industrial do gráfico 6c, percorre o mesmo roteiro, apresentando uma retração no resultado ficando com 0,61% de participação no período de 80, contra 1,32% no de 70.

Sendo assim, observa-se que Florianópolis em relação a Santa Catarina e Brasil, não teve como eixo de desenvolvimento econômico o setor industrial

5 CONCLUSÕES

Dentre os vários aspectos levantados neste trabalho, destaca-se a importância da construção da BR-101 na economia de Florianópolis, nas décadas de 60 e 70.

Analisando a infraestrutura de transporte no Brasil, cabe ressaltar que o transporte rodoviário é o mais importante no atendimento da demanda de mercadorias e de passageiros e obteve uma participação muito maior do que os transportes ferroviário, aeroviário e hidroviário no período de 1960-80.

A importância no investimento de transportes rodoviários, se dá através de melhoramento das condições técnicas e de aumento de capacidade das rodovias já existentes, visando melhorar as condições de tráfego, a fim de evitar congestionamentos e facilitando o escoamento dos fluxos de produção.

A presente pesquisa compreendeu que o processo de expansão no desenvolvimento econômico do Brasil e de Santa Catarina, nas décadas de 60 e 70, se deu através da industrialização e do milagre econômico ocorrido entre os anos de 1968 e 1973, com reflexos positivos num contexto nacional e estadual, abrindo caminho para novos setores da economia catarinense.

A construção da BR-101, na década de 70, trouxe para Santa Catarina um desenvolvimento considerável, fato este que pode ser mais bem compreendido ao analisarmos os trabalhos de Valgas (2001), Vasques (2002) e Costa (2002).

Valgas (2001), constatou que não podemos descartar a idéia de que Santa Catarina foi influenciada pela BR-101, visto que o estudo observou o grande avanço que o Estado teve durante o período analisado.

Vasques (2002), concluiu que a BR-101 contribuiu para o crescimento de Joinville, colaborando com o intenso processo de conurbação urbana, incentivando a expansão principalmente das indústrias metalúrgicas e mecânicas.

Costa (2002), ressaltou que o desenvolvimento dos municípios de Blumenau e Brusque deveu-se, não só aos investimentos em infra-estrutura, como a pavimentação da BR-101, mas também, a fatores como a colonização alemã, no qual trouxeram raízes profundas de sua terra de origem, e que desde o início do povoamento das colônias, impulsionaram o seu progresso.

Florianópolis sofreu uma grande transformação a partir da década de 70, as conseqüências dessas mudanças podem ser observadas através do crescimento populacional, do aumento da população migrante em relação a população nativa, do crescimento significativo do setor de serviços e pelo desenvolvimento gradual do setor de turismo.

Com base no capítulo 4, a análise comparativa do município de Florianópolis com relação Santa Catarina e Brasil durante os períodos de 1960-80, revela que Florianópolis, na primeira década, obteve um maior acréscimo no número total de estabelecimentos comerciais em relação a Santa Catarina e Brasil, e, na segunda década, ficou abaixo do Brasil, mas acima do Estado. No entanto, constata-se sem dúvida sua maior vocação no setor de prestação de serviços, pois nas duas décadas analisadas apresenta um crescimento maior, no total do número de estabelecimentos e de pessoal ocupado, do que em Santa Catarina e Brasil.

Por fim, corrobora a hipótese de que a BR-101, permitiu o desenvolvimento em Florianópolis, a partir de sua construção na década de 70, isto reforça os resultados já obtidos nos estudos nesta linha de pesquisa mencionados acima.

Durante o desenvolvimento desta linha de pesquisa, encontramos dificuldades de acesso aos dados de ICMS e outros impostos referentes ao Estado de Santa Catarina, que, sem dúvida, poderiam contribuir para uma melhor explanação do trabalho.

Esperamos que com a leitura deste, possamos dar mais importância aos investimentos para construção de rodovias, visto que esta representa um grande incentivo para o desenvolvimento das regiões e para o crescimento de vários setores da economia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 7 Recenseamento geral – 1970. Série Regional, v. 6, n. 20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 9 Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984. v. 4, n. 21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos comerciais e dos serviços de 1960: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul**. 7 Recenseamento geral e do Brasil. Série Regional, v. 4, n. 9.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico de 1960**. 7 Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v. 1, n. 15.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico Santa Catarina**. 8 Recenseamento geral. Série Regional, v. 1, n. 20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico: dados distritais**. 9 Recenseamento geral do Brasil - 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1982, v. 1, n. 19.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico: mão-de-obra**. 9 Recenseamento geral do Brasil - 1980. v. 1, n. 21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços: Santa Catarina**. 8 Recenseamento geral - 1970. Série Regional, v. 7, n. 20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços**. 9 Recenseamento geral do Brasil - 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v. 5, n. 21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial de 1960: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul.** 7 Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v. 3, n. 7.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: Brasil.** 8 Recenseamento geral - 1970. Série Nacional, v. 1.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: Santa Catarina.** 8 Recenseamento geral - 1970. Série regional, v. 4, n. 20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: dados gerais.** 9 Recenseamento geral do Brasil - 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v. 3, tomo 2, parte 1, n. 21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial: dados gerais.** 9 Recenseamento geral do Brasil - 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v. 3, tomo 2, parte 1, n. 1.

COSTA, Valéria L. Bittencourt. **Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101:** análise da década de 60 a 80. 2003. 58p. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina.

REGO, José Márcio; MARQUES, Rosa Maria (Org.). **Economia brasileira.** São Paulo: Saraiva, 2000.

FACCIO, Maria da Graça Agostinho. **O Estado e a transformação do espaço urbano:** a expansão do Estado nas décadas de 60 e 70 e os impactos no espaço urbano de Florianópolis. Florianópolis: 1997. 183p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geociências – Universidade Federal de Santa Catarina

FLORIANÓPOLIS: uma síntese histórica. **Cadernos de Cultura e Educação,** Florianópolis. n. 1, 1995.

GOLDENSTEIN, Lídia. **Repensando a dependência.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

GOULART, Janete Jane e OLIVEIRA, Sônia Maria de. **Florianópolis: nosso município.** Florianópolis, Secretaria Municipal de Educação, 1992.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

LISBOA, Armando de Melo. **Construindo uma identidade insular em um mundo que se globaliza: o jeito manezinho de ser**. Nº 01/96

MARCON, Maria Teresinha de Resenes. **A metropolização de Florianópolis: o papel do Estado**. Florianópolis: 2000. 294p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geociências – Universidade Federal de Santa Catarina.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL, 7, Munique, 1973.

VALGAS, Adriana. **Desenvolvimento em Santa Catarina e sua relação com a construção da BR-101**. Florianópolis: 2001. 35p. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina.

VASQUES, Silvinei. **A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville**. Florianópolis: 2002. 56f. Monografia (Graduação Em economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina. 2002.