

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**A CONSTRUÇÃO DA BR 101 E SEUS REFLEXOS NA
ECONOMIA DE JOINVILLE**

SILVINEI VASQUES

Florianópolis - SC, agosto de 2002

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

**A CONSTRUÇÃO DA BR 101 E SEUS REFLEXOS NA
ECONOMIA DE JOINVILLE**

**Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de
carga horária na disciplina CNM 5420 - Monografia**

Por: SILVINEI VASQUES

Orientador: PROF. Dr. JOÃO ROGÉRIO SANSON

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana

Palavras Chaves: 1- Construção da BR 101

2 – Joinville

3 – Reflexos na Economia

Florianópolis – SC, agosto de 2002

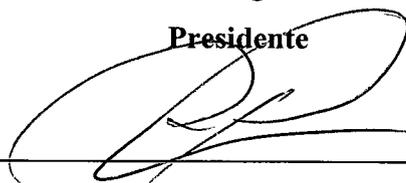
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota ao acadêmico Silvinei Vasques na disciplina CNM 5420 - Monografia, pela apresentação deste trabalho. **8,5**

Banca examinadora:



Prof. Dr. João Rogério Sanson
Presidente



Prof. Dr. Renato Francisco Lebarbenchon
Membro

Inspetor PRF Gilberto Durigon Freitas
Membro

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS.....	6
CAPÍTULO 1	
INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO 2	
AÇÕES GOVERNAMENTAIS E O DESENVOLVIMENTO EM RODOVIAS	10
Decisões de Investimentos do Governo Federal	13
Atuação do Estado de Santa Catarina na Expansão Rodoviária	15
Investimento Públicos em Rodovias	16
Economia Brasileira na década de 50 a 80 e o Planejamento Governamental	17
Contexto Histórico da Evolução Econômica de Santa Catarina	20
O Processo de Desenvolvimento Econômico de Santa Catarina.....	22
CAPÍTULO 3	
A HISTÓRIA DE JOINVILLE E SUA INDUSTRIALIZAÇÃO	27
As Etapas da Industrialização de Joinville	30
As Primeiras Indústrias de Joinville – 1880 – 1920	31
Características Econômicas na Evolução das Indústrias de Joinville.....	34
A Inserção das Principais Indústrias de Joinville no Mercado Externo.....	36
CAPÍTULO 4	
A CONSTRUÇÃO DA BR 101	39
Histórico sobre a BR 101	40
A Importância da BR 101.....	41
CAPÍTULO 5	
ANÁLISE CENSITÁRIA COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE JOINVILLE NO PERÍODO DE 1960 À 1980	44
Análise dos Censos Comerciais	44
Análise dos Censos Demográficos (Número de Famílias, população Rural e Urbana)46	46
Análise dos Censos Demográficos (População Ativa e não Ativa Economicamente) ..	48
Análise dos Censos de Serviço.....	50

Análise das Estatísticas do Consumo de Energia.....	51
Análise dos Censos Industriais.....	52
Análise da Quantidade de Telefones Instalados.....	55
CONCLUSÃO	56
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59
ANEXO 1	63
ANEXO 2	64
ANEXO 3	65
ANEXO 4	66

AGRADECIMENTOS

Agradeço em especial ao Professor Dr. João Rogério Sanson, que gentilmente disponibilizou seu tempo, seus conhecimentos e suas experiências para a orientação deste trabalho, aos demais Professores, Servidores Administrativos e de apoio deste Departamento, pelos serviços prestados.

Aos servidores Pedro Silva, Reinaldo e Arthur (Secretaria da Fazenda / SC), a Sra. Marli Salvador Sagaz (Bibliotecária da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Integração ao Mercosul), a Sra. Maria Nirgina Fischel (Bibliotecária da IBGE/SC), ao Senhor Franco (ACIJ), ao Senhor Jair Marques (Grupo Tigre), a Professora Carmem Silva Harger (UNIVILLE) e ao Engenheiro Izaldo Carlos Kondlatsch (DENIT / SC), que colaboraram nas pesquisas.

Aos Inspectores Chefes da 8ª Superintendência da Polícia Rodoviária Federal/SC e amigos, Gilberto Durigon Freitas e André Luiz Ortega, estendendo assim aos demais amigos desta corporação, que me incentivaram.

Aos amigos de turma do Curso de Graduação em Direito da UNIVALI de Biguaçu, pelo companheirismo e apoio.

Aos amigos Formandos e Economistas, Alícia, Álvaro, André, Arlete, Audisio, Cláudia, Fabiano, Gilson, Gustavo, Kenia, Leandro Boeira, Lidiani, Lisete, Maneca, Orivaldo, Rafael, Rony, que juntos compartilhamos momentos especiais, de estudos, aquisição de novos conhecimentos, de muita alegria e paz.

Aos meus Pais e minha Família que apoiaram, incentivaram, ajudaram e me aconselharam nos momentos difíceis.

Ao Senhor Deus, por ter me oportunizado e permitido a conclusão deste Curso de Graduação.

CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO

As decisões para a realização de uma obra rodoviária devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e de sua influência na economia da região atendida e do país. Por isso, as inversões em projetos rodoviários devem ajustar-se às peculiaridades das regiões beneficiadas, levando em conta o seu atual estágio de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia. (Resende, 1973, p.10).

No Brasil o evento marcante do processo de industrialização ocorre em 50, com a superação da agricultura no contexto total das riquezas produzidas. De 1961 a 1964 o país entra numa fase crítica (estagnação e recessão). O mercado interno pela má distribuição de renda, é comprimido. A inflação dispara. O mercado externo sem espaço, dominado pelas economias mais avançadas, constringe a indústria nacional. A partir de 64 o modelo econômico adotado tem características iguais as sociedades com alto grau de desenvolvimento e padrão de vida elevada. Ele beneficia o consumo de bens duráveis sofisticados, favorecendo as empresas que atuam neste setor.

Abrem-se as portas para as empresas estrangeiras. Apela-se para o endividamento externo e a dependência tecnológica. A estagnação de 1962 estendeu-se até 1967. O contexto mundial favorece a expansão da economia brasileira.

De 1967 a 1973 o crescimento econômico apresenta índices elevados. A partir de 1973 a crise do petróleo e as altas de preços de matérias-primas essenciais e de produtos industriais que o país importa, agravam a situação. O mercado interno se retrai e satura. A inflação foge ao controle do governo. Os novos padrões de industrialização voltam-se ao setor de bens de produção, favorecendo: a) a indústria básica; b) grande mineração e c) a expansão do setor energético. As empresas brasileiras são levadas a ocupar os “espaços vazios” com estímulos do governo. O governo cria o grande capital baseado em grandes complexos, o complexo financeiro industrial. No período de 1974 a 1978 a inflação se manteve com taxas de cerca de 40% ao ano.

O novo governo em 1979, torna o combate à inflação a meta número 1. Nesse ano atinge 77,2% e em 1980 110,2%. O modelo dependente de desenvolvimento baseado na expansão da grande empresa, no capital externo e na tecnologia importada aprofunda a interdependência da economia brasileira, em favor dos países industrializados. A tônica da política econômica refreia a economia e a atividade industrial.

Os anos entre 1915 e 1920, foram de suma importância para a evolução econômica de Santa Catarina, no que se refere à substituição de importações que permitiu a expansão do crescimento industrial catarinense, inserindo o Estado no mercado nacional. Após a década de 50, com Juscelino Kubitschek (de 55 a 61), são intensificadas as implantações de rodovias e da indústria automobilística nacional. Em Santa Catarina as rodovias federais (BR 116 e BR 101) cortam o Estado no sentido longitudinal, ficando este integrado de forma concreta ao resto do país, de acordo com Vieira Filho (1986, p.24-36).

Somente nos anos 60 é que se dá o auge do ramo dinâmico, em especial o metal – mecânico na região de Joinville, superando a hegemonia têxtil. Foi o esboço da mudança estrutural em Santa Catarina. Vieira Filho (1986, p.37).

No início dos anos 70 concluíram-se, finalmente as obras de construção e pavimentação da BR 101 ao longo de toda a extensão da faixa litorânea catarinense, ocorrendo uma facilitação na circulação de produtos e também um encurtamento de distâncias, favorecendo desta forma, a integração da região Sul.

Se consideradas as enormes riquezas circulantes através da rodovia, tanto aquelas geradas em suas áreas mais próximas de sua zona de influência, associando-se também os deslocamentos de usuários e passageiros, a busca de negócios de toda sorte, geradores de desenvolvimentos econômicos, pode-se dizer, sem exagero, que a BR 101/SC reveste-se de fundamental importância para o Estado, o país e os países integrantes do Mercosul. (Pitta & Lee, 1997, p.7).

O município de Joinville situado ao nordeste da área catarinense é de colonização predominantemente alemã e é o mais populoso do Estado. Apresenta um PIB *per capita* de US\$ 4.284,94 (1991), enquanto o PIB *per capita* do Brasil ficou em US\$ 2.015,27. O PIB elevado é uma consequência da atividade econômica, ou seja hegemonicamente do setor secundário. As indústrias empregam cerca de 56% da população ativa, em

aproximadamente 1.100 estabelecimentos de variados setores, predominando o metal-mecânico (418 estabelecimentos) e o têxtil/confecção (238 estabelecimentos). Sua produção destina-se ao mercado nacional, porém desde a década de 60 vem se lançando ao mercado exterior tendo uma participação relevante nas exportações catarinenses, enfatizado por Rocha (1997, p.13).

Neste trabalho serão analisados os reflexos que a economia de Joinville sofreu após a construção da BR 101.

O objetivo geral é analisar os reflexos que a construção da BR 101 causou na economia de Joinville, com o intuito de apontar elementos que caracterizam seu desempenho nos períodos anteriores a execução da obra, e posterior a sua conclusão, visando contribuir com estudos que buscam o desenvolvimento da economia regional, através de investimentos públicos.

Os objetivos específicos são: apresentar questões que abordam a construção da BR 101; destacar elementos que caracterizam o desenvolvimento da economia em Joinville; os reflexos que a BR 101 gerou para a economia de Joinville.

Considerando os objetivos, geral e específico, o estudo procurou concentrar-se nos reflexos que a construção da BR 101 causou na economia de Joinville, devido o interesse em contribuir com futuros estudos sobre o desenvolvimento do Estado de SC sobretudo na região de Joinville. A metodologia adotada para o desenvolvimento deste trabalho, levou em consideração os métodos de cada objetivo. Para a análise dos reflexos que a construção da BR 101 causou na economia de Joinville utilizou-se fonte secundária, tais como: livros e artigos. Para o entendimento do processo de desenvolvimento de Joinville, foi utilizado: jornais, artigos, relatórios, monografias, dissertações e internet.

O presente trabalho está estruturado em seis capítulos, iniciado pela introdução, que apresenta o problema levantando os objetivos; gerais e específicos, a metodologia e a estrutura do trabalho. No segundo capítulo, analisam as ações governamentais seus

investimentos em rodovias e os planos de desenvolvimento econômico. No terceiro capítulo, analisa-se a história de Joinville e sua industrialização. No quarto capítulo, apresenta-se o histórico da BR-101 e sua importância. O quinto capítulo realiza a análise da economia de Joinville, anterior e posterior à construção da BR-101. Por fim, o sexto capítulo traz a conclusão do trabalho.

CAPÍTULO 2

ACÇÕES GOVERNAMENTAIS E OS INVESTIMENTOS EM RODOVIAS

Este capítulo evidencia as peculiaridades do planejamento rodoviário no Brasil, em consonância com as características próprias do país, ligadas à nossa geografia, à distância demográfica e às diferenças regionais de níveis de renda e desenvolvimento econômico. Apresentam-se as diretrizes e critérios adotados no financiamento das obras rodoviárias, dentro da aplicação flexível da regra tradicional de que os usuários devem pagar integralmente os custos dos serviços que lhes são prestados.

Conforme Barat (1978, cap.1),

o setor de transporte tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são absorvidos por todas as unidades produtivas. Como produção intermediária, esses serviços têm o nível e a localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral. 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. Numa economia em crescimento os investimentos em transportes tem importância fundamental, atuando como fator poderoso no espaço econômico, condicionando novos esquemas de divisão geográfica de trabalho, influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas.

No Brasil esse setor é responsável pela geração de aproximadamente 6% do Produto Interno Bruto (PIB). A participação dos investimentos em transportes na formação bruta de capital atingiu a importante progressão de 35,7% do total em 1970. No período de 1950/1970, enquanto o PIB real crescia a uma taxa média anual de 6,4%, o setor de transportes (incluindo comunicações) cresceu 7,97%, revelando acentuado dinamismo como elemento formador do produto. Além da elevada participação que o setor de

transporte tem na formação do produto interno bruto e na formação bruta de capital fixo, ele apresenta uma significativa participação no emprego de mão-de-obra para os mais diversos níveis de qualificação. No Censo de 1970 a participação da mão-de-obra empregada pelo setor (incluindo comunicação) na produção ativa era da ordem de 4,3%. Em 1950 esse contingente era de 4,1% e em 1960 de 4,8%. Observa-se também que no período de 1950/1970 a expansão da mão-de-obra empregada no setor fez-se a um ritmo bem inferior (1,4% em média ao ano) ao crescimento das populações ativa e total.

No que se refere à expansão do emprego na operação dos serviços de transportes no período de 1950/1960, Barat concluiu que não houve a contrapartida de acréscimo no mesmo ritmo do nível de produtividade média do seu contingente de mão-de-obra. Nesse mesmo período a taxa de crescimento anual da produtividade média foi de 1,4% o que significa 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 transportes rodoviário (inclusive carros de passeio) foi responsável em 1978, por mais de 96% do transporte total de passageiros no Brasil. A evolução do transporte rodoviário de passageiros no período de 1950/1970 fez-se a uma taxa média anual de 12,3%, correspondente a uma evolução da renda disponível do setor privado à taxa de 6,6% a.a substituindo de maneira acelerada, as funções desempenhadas pelas demais modalidades de transporte, inclusive o aéreo.

Na Tabela 1, observa-se a frota nacional de veículos cadastrados no Brasil entre os anos de 1953 a 1980.

Tabela 1: Frota Nacional de Veículos Cadastrados no Brasil – 1953 a 1980

Anos	Total	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros
1953	-	334.539	23.166	-	-
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
1790	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

Pose-se observar na Tabela 2 os dados importantes sobre o percentual de passageiros transportados no Brasil por via rodoviária, ferroviária, aeroviária e hidrovária nos anos de 1953 a 1980

Tabela 2: Transporte de passageiros no Brasil de 1953 a 1980.

Anos	(%)			
	Rodoviários	Ferrovário	Aeroviário	Hidrovário
1953	65,6	27,9	6,4	0,1
1960	76,4	19,0	5,8	0,1
1965	84,9	12,6	2,4	0,1
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

Abaixo a Tabela 3 apresenta o percentual de mercadorias transportadas pelas vias rodoviárias, ferroviárias, aeroviárias, hidrovárias e dutoviárias nos anos de 1953 a 1980.

Tabela 3: Transporte de mercadorias no Brasil de 1953 a 1980.

Anos	(%)				
	Rodoviário	Ferrovário	Aeroviário	Hidrovário	Dutoviário
1953	53,1	21,7	0,2	25,0	-
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

Nas regiões mais desenvolvidas, o usuário de nossas estradas está pagando mais que recebendo hoje, enquanto nas áreas pouco ocupadas ou menos prósperas o usuário recebe mais do que paga porque os usuários das regiões mais desenvolvidas acabam financiando os

investimentos rodoviários nas regiões menos desenvolvidas ou menos ocupadas. A região Sudeste do Brasil é a única que não recebe transferências de recursos de outras áreas. Trata-se de uma flexível política de financiamentos rodoviários, que deverá constituir-se em eficiente mecanismo de atenuação das grandes desigualdades regionais de desenvolvimento e de renda, ainda hoje encontradas no Brasil. Por outro lado, a decisão do Governo da República, no sentido da utilização ampla de créditos externos a longo prazo, apresenta dentre outras, duas vantagens notáveis: antecipa a realização de obras que, de outra forma seriam postergadas por insuficiência de recursos, atua como instrumento de maior justiça tributária, ao transferir, aos usuários futuros, parte da responsabilidade pelo custo dos investimentos realizados.

A partir do momento em que se manifestar os primeiros sinais de sintonia de evolução social e crescimento econômico, as aplicações no setor deverão, em cada região, compatibilizar com as contribuições dos usuários. Essa tendência já se verifica quando se registram os investimentos rodoviários regionais futuros. Apenas na região Norte, por ser mais desocupada, irá receber transferências por mais um período longo, as demais regiões têm uma tendência ao financiamento próprio. (Resende, 1973, p.47).

Decisões de Investimentos do Governo Federal

Em princípio as decisões para a realização de uma obra rodoviária devem ser tomadas em função do objetivo da estrada e de sua influência na economia da região atendida e do país. As inversões em projetos rodoviários devem ajustar-se às peculiaridades das regiões beneficiadas levando em conta o seu estágio atual de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia.

Nas regiões mais desenvolvidas, os investimentos rodoviários têm geralmente por objetivo o melhoramento das condições de utilização da rede de estradas pelos usuários atuais e futuros. Nessas áreas os benefícios diretos aos usuários, decorrentes da redução dos gastos de operação de seus veículos e do tempo de percurso, são geralmente suficientes para justificar os empreendimentos rodoviários. A avaliação econômica dos projetos deve levar em conta não apenas os efeitos aos usuários, mas também, os efeitos aos não usuários, aqui

compreendidas 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 de mão-de-obra e na prestação de serviços.

Em áreas mais desenvolvidas, no entanto os benefícios diretos tendem a equivaler aos benefícios totais da economia. As decisões do governo para esses investimentos, devem basear-se em conceitos tradicionais de planejamento rodoviário, pela análise de fatores técnicos e econômicos que conduzem à quantificação dos custos e dos benefícios diretos aos usuários.

O objetivo das inversões no setor, visa à 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.

O investimento rodoviário, embora provocando aumento dos custos rodoviários, deve produzir expressiva redução nos custos de operação, de forma a serem substancialmente decrescidos os custos finais de transporte. Um problema adicional a ser resolvido, neste caso, corresponde à determinação da melhor oportunidade do investimento, isto é, o chamado ano-ótimo para a realização rodoviária, definida como sendo aquele que torna mínimo o custo total dos transportes num determinado período, o que implica em maximizar a diferença entre os benefícios diretos aos usuários e os custos rodoviários.

Os investimentos normalmente se canalizam, em maior escala, para os projetos de melhoramento das condições técnicas e de aumento da capacidade das rodovias existentes, de modo a permitir melhores condições de tráfego, evitando congestionamentos e possibilitando mais fácil escoamento dos fluxos de produção. Quanto à forma de investimento dos projetos rodoviários principalmente em áreas mais desenvolvidas, é recomendável que os custos dos investimentos sejam totalmente cobertos pela contribuição dos usuários locais. (Resende, 1973, cap.1)

Atuação do Estado de Santa Catarina na Expansão Rodoviária

Durante o período aberto com a revolução de 1930, o Estado cumpria o papel de promotor do desenvolvimento com a execução de uma política econômica baseada tanto na reserva quanto na quebra dos mercados regionais, incentivos fiscais, etc. Põe-se em prática o planejamento econômico, coordenado pelo Estado através de planos nacionais de reaparelhamento industrial do segundo governo de Getúlio Vargas e do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek.

A integração nacional, com ampliação dos mercados regionais, é incentivada a partir de 1943. Com a extinção dos impostos interestaduais e o início de programas para expansão rodoviária.

A participação do Estado na economia promoveu a construção de estratégias infra-estruturais urbana-industriais, necessárias ao desenvolvimento industrial, como as rodovias e expansão do sistema de energia elétrica. A partir do Plano de Metas de JK., ampliaram os investimentos externos na economia com a instalação de multinacionais e fortalecimento de grupos monopolistas nacionais. Estava formada a “tríplice aliança” multinacionais, estatais e o capital nacional. Enfatizado por Mantega (1984).

Em atenção às diretrizes federais, em Santa Catarina, seguiu-se um planejamento governamental. No que se refere ao setor industrial, os planos apresentam algumas características como: o primeiro documento de ação do governo (institucionalizado legalmente) foi o Plano de Obras e Equipamentos – POE, dos governos de Irineu Bornhausen (1951-55), Jorge Lacerda (1956-58) e Heriberto Hulse (1958-60), visando priorizar as estradas de rodagem (ligando os portos ao interior), energia elétrica (construção de usinas), além da agricultura e educação: O Plano de Metas do Governo de

Celso Ramos: – PLAMEG (1961-65) priorizou as obras de infra-estrutura de água e esgoto nos municípios, energia, rodovias, etc. O Plano de Metas do Governo II do Governador Ivo Silveira:

- PLAMEG II (1966-1970), foi uma continuidade do PLAMEG I, tendo como base ideológica a expansão econômica e o planejamento social. (Michels, 1998, p.193).

Investimentos Públicos em Rodovias

O elenco de obras rodoviárias que o Governo Federal e os Governos estaduais executam na região Sul e Sudeste segue as prioridades ditadas pelos planos diretores, harmonizando-se com as demais modalidades de transporte e com o desenvolvimento de outras atividades econômicas. Por outro lado, vários destes empreendimentos rodoviários inserem-se nos projetos dos Corredores de Exportação, destinados a minimizar os fretes internos dos produtos brasileiros. O objetivo principal dos investimentos na região consiste, pois, em minimizar o custo total dos transportes rodoviários.

Deve-se ter presente que, os recursos federais acima mencionados, são substanciais as inversões estaduais em projetos rodoviários na área. Como decorrência da maior participação do governo estadual no rateio da contribuição dos usuários. Alguns projetos na região Sul e Sudeste podem contar com outro recurso, por exemplo, do pedágio, instituído recentemente, e que será utilizado em melhoramentos e ampliação da capacidade de estradas onde ele é ou será coletado. Mais ainda, uma parcela ponderável de créditos externos foi utilizada para o financiamento de obras nestas regiões, de acordo com Resende (1973, p:48).

Os investimentos realizados nas regiões Sul e Sudeste são financiados pelas contribuições dos usuários. No caso da região Sul os investimentos federais foram ligeiramente superiores às contribuições, enquanto a região Sudeste recebeu bem menos que sua contribuição. No Sul a arrecadação federal foi de Cr\$ 489 milhões, em 1972, e cresceu 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, voltaram a Cr\$ 731 milhões em 1975. (Resende, 1973, p.47).

Na região Sul, em 1965, a rede asfaltada se compunha de 2.608 km, sendo 2.032 km Federal e 576 km Estadual. Em 1974, a região já possui 13.800 km asfaltados, sendo 8.100 km em estradas federais e 5.700 em estradas estaduais, o que corresponde a um acréscimo de 529% no período. As decisões para investimentos rodoviários em regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico não podem orientar-se senão em função de programas regionais de desenvolvimento, definidos com base em estudos técnicos e econômicos, que contemplem pelo menos os principais setores dinâmicos da economia. O principal objetivo a alcançar nestas circunstâncias é o de exploração dos potenciais existentes, tirando partido das vantagens econômicas que a região oferece, pelo aprimoramento do uso da terra, o desenvolvimento da agricultura, da pecuária e das indústrias de transformação e pelo aproveitamento dos recursos minerais. (Resende, 1973, p.39).

No caso de regiões onde já existe uma ocupação demográfica e econômica, mas que, em virtude da relativa escassez de recursos naturais, não apresentam um desenvolvimento acentuado, mantendo níveis reduzidos de renda, é necessário a criação de uma infraestrutura de transportes que permita reduzir o custo dos fretes, de forma a melhorar o padrão de consumo da população e as condições de competição de suas atividades produtivas. A análise da rentabilidade dos investimentos, nesses casos, pode resultar em baixos índices de relação entre os benefícios diretos e os custos e reduzidas taxas de retorno do capital, medido em termos de vantagens auferidas pelos usuários. Por isso, os benefícios indiretos também devem ser considerados, com ênfase nos aspectos sociais, de atendimento a uma população que já se encontra estabelecida e que precisa receber dos governos uma atenção efetiva para melhorar suas condições de vida e de trabalho, conforme Resende (1973, p.33).

Em regiões demograficamente vazias, em que os principais objetivos da rodovia são a ocupação pioneira e a colonização, a análise da viabilidade econômica do investimento não pode orientar-se segundo os padrões simples e tradicionais da comparação entre os benefícios diretos aos usuários e os custos. Quantificar os benefícios decorrentes de tais

objetivos ainda é tarefa impraticável. Por isso, em regiões virgens, os investimentos rodoviários não podem ser considerados isoladamente, como aplicações específicas no setor dos transportes, e sim como parte dos investimentos globais destinados à ocupação e colonização. A execução rodoviária, neste caso, só deve ser analisada em conjunto com a decisão superior de ocupar a região. (Resende, 1973, p.12).

Economia Brasileira na década de 50 a 80 e o Planejamento Governamental

A abrangência da política, desde os fins da década de 50, observou-se nítida evolução no sentido de intervenções setoriais, formalizadas apenas por orçamentos plurianuais do governo central, para intervenções de caráter mais amplo, envolvendo o processo microeconômico em sua globalidade. A ampliação do raio de ação da política econômica não eliminou a presença predominante da iniciativa privada.

No ano de 1956 as transformações que embrionariamente foram iniciadas com o Plano SALTE, e que se efetivaram com a implantação do Programa de Metas (1956/61), decorreram de uma série de fatores: ampliação da participação política da sociedade, as mudanças que ocorreram em sua distribuição ocupacional, a intensificação do processo de urbanização, etc. As metas abrangem os seguintes setores.

Energia – Elétrica, nuclear, carvão mineral e petróleo;

Transportes – Ferrovias, rodovias, serviços portuários e de drenagens, marinha mercante e transportes aeroviários;

Alimentação – Trigo, armazéns e silos, armazéns frigoríficos, matadouros industriais, mecanização da agricultura.

Industria de base – Siderurgia, alumínio, metais não-ferrosos, cimento, celulose e papel, borracha, construção naval, indústria mecânica, material elétrico pesado e como principal pólo de germinação: Indústria Automobilística;

Educação – Formação de pessoal técnico.

As atividades do setor público eram basicamente controladas pelo BNDE. O setor público no Brasil, tornou-se proprietário e empresário das atividades de transporte marítimo, fluvial e ferroviário. Passou a intervir diretamente nas atividades de exportação,

tornou-se o regulador direto de atividades de extração do subsolo, vias de comunicação e canais de radiodifusão. O Programa Estratégico de Desenvolvimento de 1968/70, foi o diagnóstico da economia brasileira, destacando-se dois problemas: o esgotamento ou redução das oportunidades de substituir importações e a crescente participação do setor público na economia brasileira.

Em 1971/74 formula-se o I PND (plano nacional de desenvolvimento), para atuação conjugada de iniciativa privada e do setor público. Os tecnocratas e os administradores públicos formariam um Estado independente, isento da influência dos interesses do setor privado, alocando recursos de maneira que lhes expandia o poder e a riqueza. Este foi o quadro institucional em que se alicerçou, no período de vigência do Metas e Bases, I PND, o chamado "Milagre Econômico".

O II PND foi formulado para o período de 1975/79, que praticamente negligenciou os problemas decorrentes do primeiro choque do petróleo, em 1973. O II PND insistiu na tecla de imputar ao setor público apenas a responsabilidade de promover a infra-estrutura econômica e social, cabendo ao setor primário, via programação indicativa, corresponder à necessidade de produzir os demais bens e serviços finais necessários ao atendimento das necessidades básicas da população. Ao governo foi atribuída exatamente a área de infraestrutura, onde se opera através de gigantescas concessionárias de serviços públicos, por imperiosas razões de ordem técnica e econômica.

O III PND data de 1980 a 1985 onde o país começou a sofrer as conseqüências da crise econômica internacional e o governo federal optou por montar estratégias de curto prazo. Esse terceiro PND foi elaborado visando o cumprimento da norma legal do que sua utilidade como guia para a ação do governo, de acordo com Giacomoni, (1994, p.184-186).

No Brasil o evento marcante do processo de industrialização ocorre em 50, com a superação da agricultura no contexto total das riquezas produzidas. De 1961 a 1964 o país entra numa fase crítica (estagnação e recessão). O mercado interno pela má distribuição de renda, é comprimido. A inflação dispara. O mercado externo sem espaço, dominado pelas economias mais avançadas, constrange a indústria nacional. A partir de 64 o modelo econômico adotado tem características iguais as sociedades com alto grau de

desenvolvimento e padrão de vida elevada. Ele beneficia o consumo de bens duráveis sofisticados, favorecendo as empresas que atuam neste setor.

Abrem-se as portas para as empresas estrangeiras. Apela-se para o endividamento externo e a dependência tecnológica. A estagnação de 1962 estendeu-se até 1967. O contexto mundial favorece a expansão da economia brasileira.

De 1967 a 1973 o crescimento econômico apresenta índices elevados. A partir de 1973 a crise do petróleo e as altas de preços de matérias-primas essenciais e de produtos industriais que o país importa, agravam a situação. O mercado interno se retrai e satura. A inflação foge ao controle do governo. Os novos padrões de industrialização voltam-se ao setor de bens de produção, favorecendo: a) a indústria básica; b) grande mineração e c) a expansão do setor energético. As empresas brasileiras são levadas a ocupar os “espaços vazios” com estímulos do governo. O governo cria o grande capital baseado em grandes complexos. O complexo financeiro industrial. No período de 1974 a 1978 a inflação se manteve com taxas de cerca de 40% ao ano.

O novo governo em 1979, torna o combate à inflação a meta número 1. Nesse ano atinge 77,2% e , em 1980 110,2%. O modelo dependente de desenvolvimento baseado na expansão da grande empresa, no capital externo e na tecnologia importada aprofunda a interdependência da economia brasileira, em favor dos países industrializados. A tônica da política econômica refreia a economia e a atividade industrial, conforme Vieira Filho (1986, p.24-26).

Contexto Histórico da Evolução Econômica de Santa Catarina

Os anos entre 1915 e 1920, foram de suma importância para a evolução econômica de Santa Catarina, no que se refere à substituição de importações que permitiu a expansão do crescimento industrial catarinense, inserindo assim a inclusão do Estado no mercado Nacional. Em Santa Catarina dois fatores são relevantes: (1911 a 1916). A Guerra do Contestado cujo desfecho repercute na expansão da atividade econômica do Estado e a Reforma Tributária promovida pelo Governador Hercílio Luz. Destaca-se, sobretudo, a

criação do Instituto Politécnico, primeiro estabelecimento na formação de mão-de-obra técnica permitiu a ocupação racional do território catarinense. (Vieira Filho, 1986, 36).

A deflagração da Segunda Guerra Mundial, possibilitou a entrada definitiva das riquezas catarinenses no mercado nacional. Sua posição periférica sofreu alterações nos setores primários e terciários. A partir da década de 50, com Juscelino Kubitschek (de 1955 a 1961) são intensificadas as implantações de rodovias e da indústria automobilística nacional. Em Santa Catarina as rodovias federais (BR 116 e 101) cortam o Estado no sentido longitudinal. Ficando este integrado de forma concreta ao resto do país. (ITEP/SC, vol. I p.19).

Nos anos 60 se dá a ascensão do ramo dinâmico, em especial o Metal-Mecânico na região de Joinville, superando a hegemonia do “tradicional” liderado pelos têxteis do Vale do Itajaí. Foi o esboço da mudança estrutural em Santa Catarina. (CEAG/SC, 1982, p.103).

Na década de 70, deu-se a completa integração do Estado. Reforçaram-se as comunicações entre o litoral e o planalto. Os diversos segmentos integrantes do espaço Estadual puderam incrementar o intercâmbio econômico e tiveram facilitado o escoamento da produção. Paralelamente ocorreu a expansão e diversificação das empresas familiares catarinense. No Sul, o ramo cerâmico, Extremo-Oeste, no Vale do Rio do Peixe e a Oeste, a suinocultura e aves, e a Agroindústria. (ITEP/SC, vol.I, p.20).

Santa Catarina apresenta um quadro étnico e cultural riquíssimo. A população tem múltiplas origens, onde coexistem os mais diversos costumes e atividades econômicas. Possui um grande número de empresas de pequeno porte, ao lado de empresas de porte nacional. Daí seu equilíbrio econômico. Estrategicamente a localização de Santa Catarina é privilegiada. É o centro de um mercado de vinte e um milhões de brasileiros e uma economia próxima aos mercados do cone sul e são alcançáveis por terra, mar e ar. (Abreu, vol. I, p. 7-14).

A desconcentração e a diversificação são marcos importantes do Sistema Catarinense e juntas transformam a variável regional num componente de maior relevância na equação do seu desenvolvimento. Quanto à desconcentração, ao contrário, do modelo aglutinador das forças econômicas em apenas um pólo (modelo brasileiro) permitiu a formação em

Santa Catarina de uma situação, onde o assentamento das forças produtivas praticamente se estendeu ao longo de todo o território. De acordo com Vieira Filho (1986, p.38).

A região Sul do Estado, é rica em minerais como o carvão, argila e caulim. Possui a maior concentração de indústrias de extração mineral e de produtos minerais não metálicos do Estado. Sendo o principal pólo cerâmico do Brasil, detêm as mais importantes empresas brasileiras que produzem pisos e azulejos com massa clara. O Sul catarinense com a extração do carvão mineral faz de Santa Catarina o maior produtor do país, participando com 65% da produção nacional e responder por mais de 60% da produção nacional de revestimentos cerâmicos.

O Vale do Itajaí, abriga a maior concentração de indústrias têxteis e vestuário do país. Seu sucesso é explicado pelo investimento contínuo em inovações tecnológicas, incorporando máquinas, equipamentos e novos métodos de produção.

O Planalto catarinense, tem suas origens econômicas na criação de bovinos e na extração de madeira e erva-mate. O extrativismo proporcionou o surgimento de ramos na indústria como: madeireiro; mobiliário e papel e celulose. Também destaca-se as lavouras de frutas.

No Norte do Estado o grande destaque é para a indústria metal-mecânica, moveleira, papel e papelão, plástico, etc.

O Oeste, desenvolveu-se a partir da década de 50, com o surgimento da agroindústria principalmente, ao abate e ao processamento de matérias-primas de origem animal (suínos e aves).

A diversificação permitiu que cada região buscasse sua especialização diferentemente das outras, com reflexos bastante positivos. (Valgas, 2001, p.15-16).

O Processo de Desenvolvimento Econômico de Santa Catarina

Define-se desenvolvimento como a expansão da riqueza nacional (ou regional, conforme for o caso) a um nível tal que permita superar o aumento das taxas de crescimento populacional e ainda elevar a renda *per capita* da população a um ritmo não inferior a 2,5% ao ano conforme preconiza a própria ONU. (Mattos, 1968, p.15)

A industrialização de Santa Catarina processou-se lentamente, dificultada pelo longo período de carência em energia elétrica e pela precária rede de comunicação terrestre, hoje integrada. Gerando apenas 2,55% da renda do setor secundário do país, 24% da renda interna do Estado e 22,6% da renda do setor secundário da região Sul, é a indústria catarinense a mais importante dentro do próprio Estado do que nacionalmente, conforme tabela 4.

Tabela 4:

Santa Catarina – Participação da Renda do Setor Secundário na Renda Interna Estadual, na Renda do Setor Secundário na Região Sul e na Renda do Setor Secundário do Brasil, 1960-1969.

ANOS	% DA RENDA INTERNA DO ESTADO	% DA RENDA DO SETOR SECUNDÁRIO DA REGIÃO	% DA RENDA DO SETOR SECUNDÁRIO DO BRASIL
1960	19,03	19,25	2,28
1961	19,37	19,60	2,24
1962	20,36	19,21	2,21
1963	19,04	16,66	1,86
1964	14,39	13,99	1,52
1965	14,28	13,69	1,32
1966	20,99	19,90	2,29
1967	18,38	19,71	2,13
1968	21,83	21,92	2,36
1969	24,01	22,60	2,55

Fonte: Centro de Contas Nacionais – FGV/ IBRE

1960 1968 – Conj. Econ. Vol. 25 n° 9 – 1971

1969 – Conj. Econ. Vol. 28 n° 7 – 1974

As indústrias tradicionais, em 1969, participavam com 60% na geração do valor da transformação industrial, ficando com 34% para a indústria dinâmica e 6% para a extrativa mineral. Apesar das indústrias do ramo dinâmico ainda terem pouca participação no total, esta participação está aumentando consideravelmente.

O setor secundário de Santa Catarina esteve em fase de formação na década de 70, e apesar da participação da indústria ser pequena, nota-se que os esforços estão sendo dirigidos no sentido de um processo de industrialização, pois a participação da indústria na renda interna, em 20 anos, praticamente duplicou e a do setor agrícola diminuiu. Este Estado foi o que apresentou a maior taxa de crescimento da renda industrial na última década, ou seja 7,74%, representando a maior taxa de crescimento da região, de acordo com a tabela 5.

Tabela 5:

Santa Catarina – Participação Setorial na Renda Interna do Estado

ANOS	AGRICULTURA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS	TOTAL
1947	52,2	13,8	34,0	100
1956	45,8	19,9	34,2	100
1969	32,0	24,0	44,0	100

Fonte: Centro de Contas Nacionais – FGV

Conj. Econ. Vol. 25 n° 9 – 1971

Conj. Econ. Vol. 28 n° 7 - 1974

Santa Catarina é o Estado da região Sul que apresenta dados mais expressivos na Indústria Extrativa Mineral. Do Valor da Transformação Industrial (VTI) gerado por este ramo em toda a região, contribui com 59,67%. A ocupação na Indústria Extrativa Mineral da região e 5,6% do pessoal ocupado no setor industrial do Estado.

Na estrutura industrial de Santa Catarina, as indústrias dos ramos tradicionais destacaram-se, contribuindo com 60% do VTI gerado no Estado e absorvem 65% do pessoal ocupado no setor secundário catarinense. Na geração do VTI destacam-se os ramos

de madeira, têxtil e alimentar, que são responsáveis por 50% do VTI das indústrias Tradicionais do Estado.

A indústria têxtil catarinense apresenta os dados mais significativos da região Sul, sendo responsável, em 1970, por 48,92% do VTI gerado na região. O coeficiente da indústria extrativa é 2,08, têxtil 1,90 e a alimentares 1,07. O ramo da madeira apresenta um alto coeficiente locacional, em razão da existência de grandes reservas florestais no referido Estado. A produtividade de setor industrial demonstra que, no período de 60/70, os ramos dinâmicos de Santa Catarina estão adquirindo maior maturidade. O ramo de material de transporte aumentou consideravelmente a sua produtividade, correndo do destaque da indústria madeireira, insumo básico para este setor.

A população economicamente ativa ligada ao setor industrial cresceu consideravelmente a uma taxa de 3,82% a.a., mas sua participação no total do Estado é ainda pequena: em torno de 19% ao passo que o setor primário absorve 51% da população economicamente ativa do Estado. O pessoal ocupado pelo setor industrial, 28% está concentrado nos ramos dinâmicos. Destes, os que se na maior absorção de mão-de-obra são os de minerais, de metalurgia, de mecânica e de papel e papelão, que juntos ocupam 22% do total do setor primário

A indústria catarinense está concentrada basicamente em três eixos industriais. O eixo Blumenau-Itajaí-Joinville destaca-se pela formação de 51,68% da renda industrial do Estado, sobressaindo os ramos vinculados à indústria têxtil e a indústria metal mecânica, com exceção do ramo de minerais não metálicos. O ramo de produtos alimentares salienta-se com o processamento de pescado, em Itajaí, atividade importante em Santa Catarina. Em Joinville destacam-se os ramos têxtil e mecânico-metalúrgico.

No eixo Chapecó-Caçador-Joaçaba, que gera 7,58% da renda industrial do Estado, há a participação dos produtos alimentares. Neste eixo predominam as indústrias tradicionais, em decorrência do fornecimento de insumos do setor primário, concentrado em grande parte nesta região.

Gerando 9,74% da renda industrial do Estado, o eixo Imbituba-Tubarão-Criciúma, destaca-se pelos investimentos crescentes no ramo de minerais não metálicos e na indústria química, pela utilização de matérias-primas minerais encontradas em abundância nesta

área. Abrem-se grandes perspectivas para esta região, a partir de 1976, com o funcionamento da indústria Carbonífera Catarinense, que será fonte importante de produtos de base.

A perspectiva para a indústria catarinense conta com boa taxa de crescimento nas últimas décadas. A participação do setor secundário na formação de renda interna estadual, é o que contribui com maior percentagem se comparado com as participações percentuais dos serviços dos demais Estados da região. As indústrias têxteis e de produtos alimentares, bastante dinâmicas no Estado, apresentam boas perspectivas em termos de maior especialização e de aumento de produção.

O eixo industrial Blumenau-Itajaí-Joinville se destaca na geração da renda do Estado, apesar de estar ainda muito concentrada, a indústria catarinense apresentou nas duas últimas décadas um bom desempenho e o que mais chama a atenção sobre este comportamento positivo são suas próprias taxas de crescimento. Tanto seus gêneros tradicionais com os dinâmicos apresentam altas taxas de aumento da produção, igualando ou superando o país. O firme crescimento que se constata nos últimos anos, os investimentos em execução e programados, os incentivos e estímulos governamentais, fazem prever grande expansão na indústria catarinense, de acordo com DNER (1976, p.36-40)

CAPÍTULO 3

A HISTÓRIA DE JOINVILLE E SUA INDUSTRIALIZAÇÃO

A área geográfica que compõe o município de Joinville integra parte das terras que constituíam o dote de Dona Francisca, filha de D. Pedro I, que foram vendidas por seu esposo, Príncipe de Joinville à Cia de Colonização Hamburguesa. Esse território, naquela época pertencia a São Francisco do Sul. Em 09 de março de 1851, efetivou-se a Fundação da Colônia Dona Francisca, com a chegada da barca “Colon”, trazendo os primeiros imigrantes: alemães, suíços e noruegueses. Em 1852 a colônia passa a denominar-se Joinville, em homenagem ao Príncipe. A emancipação do município ocorreu em 03 de maio de 1877.

A estrada Dona Francisca, existente ainda hoje, representava já na época grande importância como rota do comércio da erva-mate, cultura predominante no período de colonização, no planalto, onde estão hoje as cidades de São Bento do Sul, Campo Alegre e Rio Negrinho.

A história de Joinville tem ligação direta com a história de sua indústria, devido à influência do imigrante, portador de conhecimentos técnicos trazidos de uma sociedade industrial de forte ideologia capitalista. A partir de 1930, a decadência da comercialização da erva-mate e a prosperidade do comércio da madeira, proporcionam desdobramentos importantes para a economia de Joinville.

Em 1940, Joinville já era o maior centro industrial do Estado, contando com a Cia Hansen, Buschle & Lepper, Malharia ARP e Laboratório Catarinense; em 1950 surgia a Cònsul. Após esta época, a comunidade até então fechada, passa por uma gradativa mudança em sua estrutura com a evolução do fluxo migratório que alcança seu ápice na década de 70, resultando na proliferação das pequenas e médias empresas e em conseqüência, aumentando os outros tipos de empresas que compõem o sistema econômico local. Assim o município conta hoje com 1.604 indústrias, 8.952 comércios, 9.905 serviços,

11.125 profissionais autônomos e 909 profissionais liberais, conforme Carvalho (IPPUJ, 1996, cap.1).

A Alemanha, em pleno desmantelamento de sua estrutura feudal e em processo de industrialização, foi a origem da maioria dos imigrantes que vieram para Joinville. Por esta razão, além dos agricultores artesãos, chegaram muitos profissionais: comerciantes, intelectuais, oficiais e outros. Por exemplo, segundo Ficker (1965), a primeira leva de imigrantes (118 pessoas) era composta por cinco tecelões, um mecânico, dois boticários, um sapateiro, um fabricante de tecelagem e um fabricante de tecidos, além dos lavradores: em contrapartida, a terceira leva trouxe oito oficiais em grau de universidade, dois engenheiros diplomados, um médico, um doutor em direito, dois candidatos a teólogo, um professor de colégio, sete economistas, cinco comerciantes, dois naturalistas, um marceneiro, dois carpinteiros, um litógrafo, dois açougueiros e agricultores.

Os imigrantes com capital investiram em empreendimentos de certo porte, como usina de açúcar, estabelecimentos comerciais, serrarias, olarias, e os artífices com pouco capital por vezes, continuaram a exercer suas antigas atividades e abriram assim ferrarias, marcenarias, cervejarias, etc. O mercado de consumo para a diversificada produção era a região de Joinville, basicamente a pequena produção mercantil, além de São Francisco do Sul (produtos coloniais e artesanais) e outros distantes como Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevideu (madeira).

O tipo de colonização, ou seja, assentamento de agricultores artesãos em pequenas propriedades (em torno de 25 hectares), com mão-de-obra familiar e a presença de pessoas de origem extra-agrícola, determinou um desenvolvimento produtivo favorável à industrialização. Havia condições (amplo mercado de consumo de mão-de-obra qualificada) para a formação e distribuição do excedente econômico entre grandes e pequenos estabelecimentos. A atividade agrícola consistia basicamente numa policultura de subsistência, ainda que outros empreendimentos maiores se destacassem. Além das atividades agrícolas, extrativas, comerciais, havia diversificado artesanato, ou seja, os pequenos empreendimentos coloniais, como marcenarias, ferrarias, curtumes, cervejarias,

alimentos em conserva, cerâmicas, que supriam a comunidade local, sendo que alguns desapareceram e outros se transformaram em estabelecimentos comerciais e industriais.

A atividade comercial de Joinville, pode ser dividida em duas fases: a primeira, caracterizando-se pelo sistema “colônia venda” e a segunda, além do comércio de produtos coloniais, cuidou do beneficiamento e exportação da erva-mate. O comércio, desde a fundação da colônia (1851) até a instalação dos primeiros engenhos de erva-mate em Joinville (1877), era, de um modo geral, o mesmo de outros núcleos coloniais da época, ou seja, a venda de produtos não produzidos pelos agricultores, como sal, ferramentas, tecidos, louças e outros produtos importados e a aquisição de produtos coloniais como manteiga, banha, açúcar, madeira, etc., dos colonos.

Por esta razão em Joinville, os comerciantes eram a parcela da população que acumulava a maior parte do excedente econômico originário da pequena produção mercantil, importando produtos da Europa e exportando os produtos coloniais, destacando-se em Joinville a madeira que ia para centros como Rio de Janeiro e Porto Alegre. Em 1868 existiam em Joinville trinta firmas comerciais para uma população de 5.237 pessoas.

O comércio da erva-mate veio para Joinville através de comerciantes oriundos de Morretes (PR), que montaram engenhos em Joinville (1877). A atividade ervateira, por ter um bom retorno expandiu-se rapidamente e três anos mais tarde (1880), havia , em Joinville oito engenhos. Ainda que as iniciativas das atividades econômicas de Joinville (comércio, artesanatos, etc.) partissem da população de origem teuta, foi o segmento luso-brasileiro, originário do Paraná e São Francisco do Sul, que iniciou a atividade ervateira e formou as primeiras grandes fortunas, fundando firmas especializadas no beneficiamento e exportação do mate. Os comerciantes (de origem alemã) do sistema “colônia-venda” começaram a participar do negócio do mate, enviando ao planalto açúcar, farinha de mandioca, tecidos e outras mercadorias importadas e trazendo a erva-mate em carroções para ser revendida aos engenhos de Joinville.

A atividade ervateira alcança seu auge com a associação de alguns empresários ligados ao setor para a formação da Cia. Industrial Catarinense (1891 – 1906), com o objetivo principal de expandir seus negócios através da diminuição da concorrência, da

garantia das fontes produtoras, da disponibilidade de recursos financeiros, formando uma estrutura vertical com filiais e armazéns distribuídos em Santa Catarina, Paraná e Buenos Aires. Além de beneficiar e exportar mate para a Argentina, Uruguai e Chile, esta empresa fazia um comércio interno de produtos coloniais, como cal, sal, etc. e seu poder econômico resultou na instalação do primeiro banco em Joinville (Banco Industrial e Construtor do Paraná). A partir da queda dos preços do mate no mercado internacional e da aplicação de impostos internos na primeira década do atual século, o comércio da erva diminuiu, cedendo lugar ao da madeira (pinho). A maioria das firmas ervateira liquidou-se.

Outros fatores que influenciaram na industrialização de Joinville foram: a construção de vias de comunicação, como a estrada Dona Francisca, a estrada de ferro e a implantação de energia elétrica. A estrada se constituiu num fator de desenvolvimento das atividades econômicas de Joinville, seja pela possibilidade de investimento no complexo ervateiro, seja pela ampliação do comércio de produtos coloniais e atividades de serviços ligados ao comércio, como serrarias, fábricas de carroças, tonéis, fundições, oficinas mecânicas, etc., que capitalizaram o núcleo, permitindo investimentos em infra-estruturas, como na energia elétrica.

É importante salientar a construção da Estrada Dona Francisca, neste período, pois esta foi de vital importância para a vida econômica da colônia. Iniciada em 1858, em 1868 atingia o alto da serra e em 1880 por ela se escoava importante parcela do comércio do mate e da madeira dirigido ao porto de São Francisco, conforme Rocha (1997, p.23-30)

Etapas da Industrialização de Joinville

A imigração e implantação de colônias de origem européia no Brasil se caracterizaram pela “riqueza artesanal”, ou seja, pela vinda de muitos indivíduos com experiência em alguma atividade artesanal ou industrial e pelo assentamento de milhares de pequenos produtores rurais. A combinação destes dois fatores explica, entre outros motivos, a instalação de artesanatos agrícolas (moinhos, alambiques, engenhos de açúcar, de farinha, etc.), em Joinville.

Os imigrantes que exerciam determinada profissão na terra de origem podiam continuar suas atividades na colônia, porque havia uma demanda para seus serviços e produtos, composta pela presença de pessoas com recursos financeiros (oficiais, comerciantes, engenheiros, etc.), acostumados a um padrão de vida melhor, que recorriam a eles para a execução de certos trabalhos e aquisição de produtos básicos, tais como velas, sabão, tijolos, charutos, etc. Igualmente os grandes estabelecimentos como os engenhos de açúcar, as serrarias, olarias, cerâmicas, estaleiros e os próprios navios que chegavam àquele porto e mesmo as obras de infra-estrutura, utilizavam os serviços daqueles profissionais (mecânicos, carpinteiros, etc.). Os colonos que comercializavam o excedente de sua produção agrícola e artesanal adquiriam outros produtos artesanais, como tecidos, sapatos, cerâmicas, instrumentos agrícolas, etc.

O colono artesão, o profissional em ofícios, o capitalista com recursos financeiros, tendo à sua volta tudo ainda por fazer, acabaram consolidando uma fase artesanal das atividades econômicas e que predominou por três décadas (1851 a 1880), abastecendo a região e mercados distantes, como Rio de Janeiro, Porto Alegre com madeira em tábuas, charutos, couros curtidos e farinha de araruta. Eram diversos os artesanatos na época, sendo que alguns originaram indústrias (Cia. Wetzel Industrial – 1856), outros se fortaleceram no ramo comercial e a maior parte desapareceu ou continuou na sua forma artesanal. (Rocha, 1997, p.35-36)

As Primeiras Indústrias de Joinville – 1880 - 1920

O aparecimento de indústrias em Joinville acompanhou o surto brasileiro e apresentou alguns aspectos peculiares.

A industrialização no Brasil relaciona-se com os períodos de contração da economia mundial, que forçou, entre outras medidas, a criação de tarifas de importação. O país baixou as primeiras tarifas fiscais e protecionistas, dificultando a entrada de produtos importados, em 1844, em virtude da contração das finanças públicas decorrentes da queda das exportações. Nesse período, a economia do centro do sistema (Inglaterra) passava por uma depressão, ocasionando um estreitamento da Divisão Internacional do Trabalho

(D.I.T.), que no Brasil forçou uma substituição de importados do tipo investimentos em indústrias de tecidos de algodão (Bahia) e produção de subsistência (tecidos, móveis, etc.) nas fazendas escravistas.

Com a expansão da D.I.T., as tarifas protecionistas são afrouxadas pelo aumento das exportações, desestimulando a industrialização. Com uma nova retração da D.I.T., a substituição de importações caracterizou-se pela pequena produção mercantil urbana de charutos, chapéus, calçados, oficinas mecânicas, etc., com mão-de-obra escrava livre e de algumas fábricas de tecidos, que se beneficiaram das tarifas fiscais do Estado, pois estas funcionaram como barreiras protecionistas: a industrialização continuou a crescer nos anos posteriores.

Paralelamente ao surto industrial que ocorria no Brasil desde 1880-89, na áreas de colonização européia (Joinville e Blumenau), igualmente surgiram artesanatos do tipo consumo popular, que rapidamente se transformaram em indústrias (Hering – 1880, Karsten – 1882, Garcia – 1885 e Dohler – 1881), mas também apareceram precocemente alguns estabelecimentos de outros setores, como as fundições e oficinas mecânicas. Em Joinville, como em outros núcleos coloniais, as oficinas se formaram para atender às diversas atividades da comunidade local e aos grandes e pequenos estabelecimentos agrícolas, obras de infra-estrutura, transportes (barcos, navios, carroças, trem), engenhos de mate, serrarias, etc.

A forte demanda das economias do mate e madeira influenciou na posterior tradição metal-mecânica de Joinville. A complexidade da economia ervateira – ou seja *import-export* engenhos de mate e meios de transportes (terra e água) – acelerou em Joinville a fundação e o desenvolvimento de estabelecimentos do tipo metal-mecânico pelos seguintes motivos:

a) a erva-mate era transportada do planalto para Joinville por carroções de quatro a seis cavalos, com capacidade média de duas toneladas de produtos. No auge do comércio do mate, chegava a transitar na estrada Dona Francisca até oitocentos carroções. Ora, os carroções e as barricas onde a erva-mate era carregada, as ferraduras dos cavalos, as rédeas e outros objetos utilizados eram, em grande parte, produzidos nas oficinas de Joinville.

b) a erva era beneficiada em Joinville em engenhos que continham fornos que necessitavam de instalações, reparos e fabricação de peças, que também eram realizadas pelos ferreiros, mecânicos e marceneiros locais.

c) A erva era transportada para o porto de São Francisco do Sul pelo único trajeto possível, através do rio Cachoeira e baía da Babitonga e para o mercado externo via navios de grande porte. Fundaram-se estaleiros e o primeiro vapor em Joinville, que necessitavam para a construção e reparos das embarcações, conhecimentos técnicos na área e mão-de-obra qualificada, no caso existente na região.

A riqueza gerada pelo comércio e beneficiamento da erva-mate e madeira e o conseqüente incremento do setor de serviços (bancos, comércio, oficinas) e das novas áreas de colonização (pequena produção mercantil), formaram um mercado de consumo para as indústrias da primeira substituição de importações.

A primeira guerra mundial garantiu o mercado interno na produção industrial, em substituição a importação têxtil e alimentar. A crise mundial de 1920 favoreceu a indústria brasileira pela contração das exportações e pelo fim do poder político-econômico do complexo agro-exportador. Na década de 20, a industrialização ocorrida nas áreas de colonização alemã, no caso de Santa Catarina, caracterizou-se pela ampliação de mercados e implantação de indústrias, até porque a crise de 1921, ocorrida na Alemanha, expulsou empresários e mão-de-obra especializada, que passaram a integrar ao parque fabril.

Em Joinville também surgiram muitas indústrias do setor têxtil como: Casemiro Silveira S.A (1924), a Bozler & Cia (1925), Nylonsul Têxtil (1926), Irmãos Vogelsanger (1926) e Malharia Manz (1929). No setor de metal-mecânica foram fundados estabelecimentos como: Fábrica de Lixas Kaesemodel (1920) e oficina mecânica Wetzel (1921).

Apesar da forte concorrência dos produtos estrangeiros desde a época da fundação do núcleo, as iniciativas artesanais e industriais em Joinville, se caracterizava pela diversificação. Tiveram êxito por abastecerem de início o mercado local e arredores, composto pela pequena produção mercantil, acostumada a um padrão de vida melhor e consumo de maior variedade de produtos, o que demonstra, já em 1926, existia em

Joinville, um razoável parque fabril (o município possuía 46.000 habitantes nos distritos de Joinville – sede, Jaraguá, Hansa, Bananal e Corveta).

Após a década de 50, com o apoio governamental, as indústrias de Joinville se consolidaram no mercado nacional, contribuindo para a indústria automobilística, expansão das redes de eletrificação, saneamento básico, etc., e assim se constituíram grandes grupos industriais, como Hansen, Tupy, Nielson e outros.

A crise econômica do país, deflagrada na década de 80, reflete-se na estrutura social até os dias atuais. Crescem em Joinville os problemas sociais causados pelo aumento da população periférica, que vive em precárias condições, constituída pelo contingente de migrantes que buscam melhores condições de vida nas cidades industriais, onde acredita, serem maiores as oportunidades de emprego. Conseqüentemente cresce também o panorama da economia informal na figura dos vendedores ambulantes.

Todas essas constatações nos mostram hoje uma cidade com todos os problemas típicos de centros urbanos que apresentam altas taxas de crescimento, onde não há infraestrutura para atender a todas as necessidades da população. Porém, apesar de também enfrentar as conseqüências dos problemas brasileiros, Joinville dispõe de um grande potencial, que se explorado poderá transformá-la, senão na melhor, numa das melhores cidades do País, conforme Mamigonian (1965, p.37-51, *apud* Rocha, 1997).

Características Econômicas na Evolução das Indústrias de Joinville

No início das atividades das indústrias de Joinville, observa-se uma estreita ligação com a Europa, principalmente com a Alemanha, porque a Alemanha era o país de origem e tinha potencial e experiência industrial. Os contratos com o exterior eram necessários para a aquisição de matéria-prima, de equipamentos, de tecnologia para a construção de mão-de-obra qualificada e para o aprimoramento dos conhecimentos.

Muitas indústrias de Joinville supriam-se de matéria-prima na própria região. A tecnologia necessária para a fabricação pioneira de alguns produtos foi desenvolvida no próprio estabelecimento, muitas vezes apoiando-se em manuais e visitas ao estrangeiro. As primeiras máquinas foram importadas da Europa e com o passar dos anos copiadas e

aperfeiçoadas. O aprimoramento do conhecimento técnico nas empresas era feito pela procura no exterior de mão-de-obra qualificada, dos proprietários e seus descendentes que iam para a Europa principalmente Alemanha realizar cursos e estágios em empresas.

Joinville e seus arredores formaram um mercado consumidor para as diversas selarias, ferrarias, fundições, oficinas, artesanatos e pequenas indústrias de tecidos, velas, sabão, couro, cerveja, móveis, embarcações etc. Paralelamente, as serrarias e os engenhos de mate enviaram seus produtos, madeira e erva-mate, respectivamente, ao mercado brasileiro (Rio de Janeiro) e ao exterior (Uruguai, Argentina, Paraguai e Chile).

Apesar de o grande mercado consumidor (Sudeste, principalmente) situar-se distante das indústrias joinvilenses, este fator não foi obstáculo à produção nas décadas de 40 a 60, pois nesta fase havia poucos concorrentes e uma demanda bastante forte no Brasil. Até os anos 70, boa parte do transporte dos produtos e das matérias-primas era marítimo, razão pela qual a Tupy construiu uma nova fundição mecanizada, em funcionamento desde 1954. Com a expansão das rodovias em nível nacional, principalmente com a conclusão da BR-101, o principal meio de transporte passou a ser o rodoviário (caminhões da própria empresa ou fretados de firmas transportadoras), cuja despesa, para o mercado interno, acresce 4% ou 5% no custo do produto final, já incluído o valor do transporte de matérias-primas. A distância do mercado consumidor foi superada não só pelo pioneirismo dos produtos, mas também pela sua produtividade.

A maior parte da mão-de-obra disponível em Joinville sempre foi de origem agrícola, seja dos arredores do Estado ou mais recentemente (décadas de 80/90), do Paraná, cuja desqualificação foi e ainda é uma dificuldade para as indústrias locais. Até a década de 50 a distribuição populacional urbana e rural de Joinville estava paritariamente dividida. A partir de então, ocorreu expressiva diminuição do contingente rural, chegando a representar 3,6 do total, em 1991. Esta mão-de-obra, de origem germânica, foi providencial em virtude da sua cultura e educação, caracterizada pelas indústrias, principalmente após a década de 50, para a redução dos custos de produção e assim poder concorrer com as indústrias do Sudeste. Com efeito as características econômicas comuns à evolução das indústrias de Joinville foram:

a maior parte das mesmas foi fundada a partir dos ~~ar~~tes da pequena produção mercantil e da mão-de-obra qualificada proveniente das indústrias existentes. O capital inicial para o empreendimento era oriundo da poupança familiar,

as indústrias, desde o início de suas atividades buscaram contatos com a Europa para aquisição de matérias-primas, equipamentos, mão-de-obra qualificada, formação profissional dos proprietários e descendentes,

o mercado consumidor na gênese das indústrias era restrito ao local e arredores, em seguida (com a inovação e produtos pioneiros), ampliou-se para o nível nacional e internacional,

a mão-de-obra de origem germânica (disciplinada, produtiva, submissa) de Joinville contribuiu sobremaneira para a redução dos custos de produção e aumento da competitividade. (Rocha, 1997, cap. III).

A Inserção das Principais Indústrias de Joinville no Mercado Externo

As exportações das indústrias de Joinville (Embraco, Cònsul, Tupy, Dohler, Metalúrgica Wetzel, Nielson e Incasa) podem ser analisada conforme o espaço temporal – antes e depois da crise de 1982/83 e o espaço mundial – mercados e concorrentes.

A partir de 61, ampliou sua presença no mercado latino-americano (Bolívia, Peru, Panamá, Honduras), em 67 alcançou o mercado africano com os refrigeradores a gás e na década de 70 são conquistados os mercados da Arábia e do Alasca. A Tupy, por seu turno, exportou primeiramente para a Alemanha (início dos anos 70) como consequência de seu relacionamento com a VW, e em 1976, com a diminuição da demanda interna se insere definitivamente no mercado externo. Essas exportações da Cònsul e da Tupy já eram as mais expressivas em 1979, em torno de 40% do total das exportações de Joinville e região.

Antes dos anos 80, algumas indústrias buscavam o mercado externo, como resultado natural de sua evolução e alternativa para períodos de baixa demanda interna para os seus produtos (como foram os anos de crises econômicas: 62/65, 73/74). A Cònsul iniciou suas exportações já em 1959, precocemente, pois as exportações de eletrodomésticos só ocorreram no conjunto brasileiras nos anos 70, ou seja, o segundo impulso às exportações.

Com a recessão verificada no início dos anos 80, outras empresas investem nas exportações. A Embraco, apesar de ter tomado a decisão de exportar em 1978, como alternativa de expansão da empresa, começou a exportar a partir de 82 quando a sua produção excedeu a demanda interna, pois as vendas diminuíram de 15% a 20% e cinco anos mais tarde (1987) as vendas externas já ultrapassavam as do mercado interno. Em 1991 e 92, a empresa já era a maior exportadora do Estado e a segunda (do ramo) no mundo. A Dohler e a Wetzel também foram ao mercado externo a partir de 80. Esta última teve problemas com clientes estatais e passou a exportar eletroferragens. A Incasa buscou o mercado externo, em 1990, para resolver problemas financeiros causados pela má administração.

A competitividade das indústrias foi alcançada através da adoção de tecnologias de ponta, programas de redução de custos e de aumento da qualidade dos produtos e também contou com os incentivos fiscais e creditícios à exportação mas que foram cancelados a partir de 1989. O fim do crédito-prêmio, de 14% (1989), forçou a Embraco a se reestruturar, com a adoção de medidas como a melhoria da qualidade e redução dos custos, diminuindo o preço do compressor em 10% (de US\$ 30 em 1989 passou para US\$ 27 em dez/91). Em nível estadual, o benefício oferecido às exportações é a inserção do ICMS. A meta das indústrias catarinense é sua inserção em todos os continentes, conquistando espaço nos blocos econômicos em formação.

A América Latina é o principal mercado consumidor da Cònsul, a empresa está entre as maiores exportadoras do Estado (em US\$ 34,2 milhões, em 1994), com exportações para mais de setenta países e que correspondem, em média a 30% do seu faturamento total. O Chile é o maior comprador de ônibus da Nielson (dos 357 exportados, em 1991, 160 foram para o Chile), em seguida se destacam o Uruguai, Peru, Bolívia, Costa Rica, Panamá e

Venezuela. Em 1993, a empresa produziu 2.800 ônibus: destes 860 foram exportados e só para a Argentina foram 344.

A Europa é o principal mercado da Dohler e da Incasa. A Dohler exporta 20% (1994 correspondeu a US\$ 30.5 milhões) de sua produção de artigos felpudos (banho, praia) e de cama, sendo que 35% destinam-se à Alemanha e os demais a trinta e cinco países como: Holanda, Inglaterra, Estados Unidos, etc., enfrentando a forte concorrência com a China, Paquistão e Colômbia. A Incasa exporta os sais de iodo (60% de sua produção) para indústrias farmacêuticas da Alemanha, Bélgica, França, Inglaterra, China e México concorrendo com a Índia (que possui subsídios), Estados Unidos e Europa.

O mercado do Norte é um forte mercado para a Tupy, Wetzel e Embraco. A Tupy exporta 30% de sua produção total para em média trinta países e se constitui em peças especiais (20.000 toneladas/ano) para as indústrias automobilísticas, principalmente dos Estados Unidos, México, Colômbia, Venezuela, Alemanha, Inglaterra, Bélgica e Japão. A Wetzel destina 20% de sua produção para o mercado externo: em torno de quatro mil toneladas/ano de ferragens eletrotécnicas, que se destinam para os Estados Unidos e América Latina. No exterior, concorre com a Tupy e com indústrias do México e Europa.

O custo do transporte dos produtos fabricados em Joinville para o mercado interno não chega a ser um agravante à competitividade, no entanto, o mercado pode prejudicar as vendas de certos produtos para o mercado internacional. Dependendo do mercado, a porcentagem do custo do transporte na Cònsul varia de 16% a 30% (seus produtos carregam muito ar), por exemplo: para os Estados Unidos chega a 25% do valor do produto, já a América do Sul, onde o transporte é rodoviário, equipara-se ao mercado interno, razão pela qual a Cònsul o tem como seu maior mercado. Igualmente a Nielson se impôs principalmente no mercado sul-americano, devido à maior facilidade de transporte, relutando, por exemplo, em atender pedidos da África e do Oriente Médio. É importante salientar que em 1971, Joinville exportou US\$ 6,6 milhões: 20% correspondiam a produtos industrializados e já apareciam as conexões de ferro da Tupy e os refrigeradores da Cònsul. Em 1991, suas exportações passaram para US\$ 425 milhões e em 1994 a sete empresas citadas acima juntas exportavam quase 16% do valor total exportado pelo Estado. (Rocha, 1997, p.117-121).

CAPÍTULO 4

A CONSTRUÇÃO DA BR-101

A evolução histórica dos planos de viação no Brasil, é datada inicialmente de 1808 através de Carta Régia, mas somente em 1934 o Plano de Viação Nacional foi oficializado.

Em 1937, surge o Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (anexo 1), inspirado no Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal, que dele pouco difere, salvo em algumas supressões de traçados na região sul e em acréscimos de grandes linhas pioneiras dirigidas para a Amazônia. Nele também se observa o lançamento da idéia de duas rodovias longitudinais, uma pelo interior do país e outra pelo litoral. Neste plano surgiu então o projeto de uma rodovia litorânea, ocorrendo assim o início da história da atual BR-101.

Em 1944 surge o novo plano rodoviário nacional, que apresenta a BR-101(anexo 2) como rodovia longitudinal de Santa Catarina, que tinha extensão de 699Km, e seu traçado passaria por Curitiba, Joinville, Blumenau, Florianópolis, Santo Amaro, Gravatal, Tubarão, Criciúma, Araranguá, Praia Grande e Torres, interligando as capitais e servindo a região carbonífera.

No plano nacional de viação de 1951 e 1956 (anexo 3 e 4), a atual BR-101, é denominada de BR- 59, com traçado entre Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. Em 1964, surge o Plano de Viação Nacional, observando que a ocupação territorial brasileira, por longo tempo impôs o seu primado, limitando o nosso ecúmeno a uma faixa de profundidade descontínua de cerca de 500km do mar, um complexo marítimo continental cujo desenvolvimento e povoamento impõem a existência de sistema de transporte múltiplo, harmonicamente considerado em seu crescimento e racionalmente coordenado em sua exploração, destinada a atender aos interesses de uma economia em progressiva diversificação da unidade nacional. (Planos de Viação/DNER, 1974, p. 14 - 219)

Histórico sobre a BR – 101

Então surge a BR-101, aprovada pela Lei n.º 4592 de 29 de dezembro de 1964, enquadradas tecnicamente como rodovia longitudinal com extensão de 4.085km e traçado entre; Natal – João Pessoa – Recife – Maceió – Aracaju – Alagoinhas – Itabuna – Vitória – Campos – Niterói – Rio de Janeiro (Santa Cruz) – Mangaratiba – Angra dos Reis – Caraguatatuba – Santos – Iguape – Antonina – Joinville – Itajaí – Florianópolis – Tubarão – Osório.

Em 1967, através do decreto Lei n.º 142, desde fevereiro de 1967, ocorreram algumas alterações no traçado, aumentando para 4.114km a extensão total da via, que ratificou a necessidade e serviu para a realização da obra.

Ao final dos anos 50 iniciou-se a construção de segmentos da então BR-59, atual BR-101, estabelecendo-se a primeira ligação rodoviária contínua e direta em direção à Capital de Santa Catarina. Era o começo da integração das regiões Norte e Sul à capital catarinense. A BR-101 é uma importante rodovia, que vai do Rio Grande do Sul (Osório) até o Rio Grande do Norte (Touros), sendo que 465,9 quilômetros cruzam o Estado de Santa Catarina, fazendo a ligação Norte-Sul entre os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, conforme Valgas (2001, p.24).

A partir da década de 60 diversos segmentos da rodovia tiveram sua implantação iniciada, com base em projetos desenvolvidos pelo próprio DNER, através de seus técnicos em Santa Catarina e no Rio de Janeiro, vindo a se consolidar, de forma progressiva, como a principal via terrestre de interligação regional.

No início dos anos 70 concluíram-se, finalmente, as obras de construção e pavimentação da BR-101 ao longo de toda a extensão da faixa litorânea de Santa Catarina. Associada a diversos outros fatores, tais como o desenvolvimento acelerado da indústria cerâmica e do turismo, a rodovia, ao propiciar fisicamente a ligação e comunicação permanente entre os municípios e a capital, em condições geométricas extremamente vantajosas, encurtou distâncias e favoreceu a integração da Região Sul.

As atividades econômicas e as demais atividades em todos os âmbitos, resultantes da ocupação territorial, que na região estavam concentradas junto às principais cidades, se expandiram para novos locais onde os acessos permitiam, iniciando-se um novo processo, agora de alteração das características físicas e sócio-econômicas às margens das áreas transportadas pela diretriz da rodovia.

Pontos comerciais, industriais, de serviços, se desenvolveram às margens da estrada, gerando riqueza e conseqüentemente face a inoperância institucional, trazendo problemas, uma vez que, somando-se a esses arranjo de atividades propiciadas ao longo da diretriz, a BR-101/SC cumpriu, com muita propriedade, a sua função primária de atender ao escoamento dos grandes fluxos de transportes, normalmente de cargas, que a demandavam, na interligação entre o Rio Grande do Sul e o restante do país. Segundo levantamentos efetuados pelo Instituto Militar de Engenharia, que trabalha nos estudos de viabilidade da ligação até Buenos Aires, em convênio com o DNER, cifras monetárias astronômicas em produtos circulam pela rodovia anualmente.

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 conseqüência 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.

Se consideradas as enormes riquezas circulantes através da rodovia, principalmente aquelas geradas em áreas mais próximas de sua zona de influência, associando-se também os deslocamentos de usuários e passageiros, a busca de negócios de toda sorte, geradores de desenvolvimentos econômicos, pode-se dizer, sem exagero, que a BR-101/SC reveste-se de fundamental importância para o Estado, o país e os países integrantes do Mercosul. De acordo com Pitta e Lee, (1997, p.7).

A Importância da BR 101

Concluída a pavimentação e formalizada a entrega ao tráfego dos últimos segmentos as BR 101 em Santa Catarina, isto a partir da década de 70, mais propriamente no ano de 1971, teve início um importante processo de alteração das características sócio-econômicas ao longo da região atingida por seu traçado, desde a divisa com o Paraná até a divisa com o Rio Grande do Sul, sem qualquer exceção.

A efetiva integração da Região Sul com o restante do país 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. 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 às mesmas, consolidando a integração nos três estados, conforme Pitta e Lee, (1997, p.7).

Ao contrário ao que ocorreu com outras rodovias longitudinais, que se viram caracterizadas como “estrada de passagem”, a BR-101 em Santa Catarina acabou por desempenhar outro importante papel adicional no desenvolvimento do Estado, qual seja o de permitir a integração da região da Capital com o restante das outras regiões. Até que a rodovia fosse inteiramente implantada, a Capital do Estado permanecia isolada por via terrestre, de comunicação com o restante do Estado.

Particularmente para o Sul de Santa Catarina, ao longo de décadas, a estrada de ferro Dona Thereza Christina (EFDTC), representava e se constituía na mais importante via de comunicação terrestre, de caráter permanente e de integração entre os principais municípios e por conseguinte, de toda a região, pelas ligações de outros modos existentes entre os municípios pequenos e os maiores.

A ferrovia também propiciava o transporte de passageiros entre as principais cidades e povoados da região, principalmente entre Siderópolis, Urussanga, Criciúma, Içara, Esplanada, Tubarão, Capivari, Cabeçadas, Laguna e Imbituba, além de outras localidades intermediárias ou fora desse eixo, com ramais como o que conduzia a Lauro Muller. Não atendia aos municípios do Extremo Sul do Estado pelo fato do seu traçado não os alcançar.

Todo o modal rodoviário regional, tanto no Norte como no Sul, extremamente precário e descontínuo, com diretrizes e traçados rudimentares, ditos carroçáveis, trajetos longos não-revestidos, com exceção das travessias das principais cidades, nem sempre assegurava o tráfego permanente entre as localidades e de forma alguma se constituíam em eixos de integração regional. Evidentemente, esta situação precária do sistema viário apresentava uma série de repercussões negativas e dentre elas um relativo isolamento administrativo e sócio-econômico em relação ao centro administrativo do Estado, de acordo com a leitura de Pitta e Lee, (1997, p.7).

Apesar do acesso difícil através das ligações regionais na direção do vizinho Estado do Rio Grande do Sul, com trechos cujo percurso dos veículos se processava juntos às praias, os municípios da região Sul de Santa Catarina dispunham-se muito mais na área de influência de Porto Alegre, que se colocava no papel de polarizador das principais atividades comerciais e econômicas, angariando as riquezas produzidas no Sul catarinense. Registra-se também que até o início da década de 70, as regiões da faixa litorânea mais ao Norte de Florianópolis situavam-se na área de influência direta de Curitiba, beneficiando o Estado do Paraná como resultado dessa polarização.

O verdadeiro comportamento de Florianópolis como capital, relativamente ao Sul do Estado, somente começou a se consolidar com a construção da travessia sobre a Lagoa de Santo Antônio dos Anjos, em Cabeçudas, constituindo a antiga e precária ligação entre Tubarão e Laguna, feita através de Jaquaruna, incluindo a travessia do Canal da Barra, em Laguna, através de balsas. Em relação ao Norte do Estado, a consolidação de Florianópolis como verdadeira capital só se verificou com a total implantação da BR-101, segundo Pitta e Lee, (1997, p.7).

CAPÍTULO 5

ANÁLISE CENSITÁRIA COMPARATIVA DO MUNICÍPIO DE JOINVILLE NO PERÍODO DE 1960 A 1980

Este capítulo apresenta dados demográficos, industriais, comerciais, de serviços e de infra-estrutura, referentes ao período entre 1960 e 1980. Buscou-se pesquisar este período em virtude da rodovia federal BR 101 ter sido inaugurada no início da década de 70, realizando assim um estudo de 10 anos anteriores e 10 anos posteriores à sua inauguração.

Análise dos Censos Comerciais

Conforme os censos analisados,

As atividades do comércio varejista e atacadista foram classificadas em Gênero de Comércio que correspondem, de modo geral, à forma tradicional de organização das atividades comerciais no país. A classificação usada nos Censos de 1960 e 1970 correspondiam a 35 gêneros, sendo 18 para o comércio atacadista e 17 para o comércio varejista. No Censo de 1980 foram considerados 15 gêneros para o atacadista e 14 para o varejo, totalizando 29 gêneros. A tabela 6 apresenta o número de estabelecimentos no Brasil, em Santa Catarina e Joinville, bem com a divisão desses estabelecimentos em comércio varejista e comércio atacadista. Apresenta também o pessoal total ocupado em cada divisão dos estabelecimentos acima. (Censos Comerciais, IBGE, 1960, 1970, 1980).

**Tabela 6: Censo Comercial do Brasil, Santa Catarina e Joinville
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
Joinville	Nº Estabelecimentos	Total	433	4.157	1.551
		Comércio varejista	386	3.170	1.461
		Comércio atacadista	47	987	90
	Pessoal ocupado	Total	1.832	13.534	7.729
		Comércio varejista	1.290	9.308	6.793
		Comércio atacadista	542	4.226	936

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

Observando a tabela acima, vimos que o comércio de Joinville teve forte crescimento entre 1960 e 1970, em 1960 Joinville representava 4,27% dos estabelecimentos comerciais de Santa Catarina, e 0,11% a nível nacional, já em 1970 apurou-se que este município representava 21,20% dos estabelecimentos de comércio Catarinense e 0,73% do total Brasileiro. Destaca-se ainda o grande crescimento neste período de comércio atacadista, que em 1960 representava 7,95% dos estabelecimentos Catarinenses, e em 1970 Joinville passou a responder por 92,50% de todos os estabelecimentos do Estado, em proporção também de destaque está o crescimento neste mesmo período do pessoal ocupado no comércio atacadista, que em 1960 representava 12,09% do total de pessoas ocupadas nesta divisão comercial em Santa Catarina, e em 1970 passou para 53,60% do total de pessoas ocupadas na divisão comercial atacadista no Estado.

Em 1960 Santa Catarina representava 2,79% do total de estabelecimentos comerciais no Brasil, e 2,05% dos estabelecimentos comerciais atacadistas. Já em 1970 o número total de estabelecimentos catarinenses aumentara para 9,42% do total nacional, e o comércio atacadista passou a representar 2,59%.

No último censo(1980), o percentual total de estabelecimentos em SC representava 2,53% do total nacional, e 2,85% do total do comércio atacadista brasileiro.

Diferente realidade se constatou no período entre 1970 e 1980, onde Joinville apresentou redução percentual de participação em todos os itens pesquisados na tabela 6, como exemplo citado no comércio atacadista, que em 1970 representava 92,50% do total deste estabelecimentos no Estado, e em 1980 reduziu para 6,86%.

Análise dos Censos Demográficos (Número de famílias, população rural e urbana)

Conforme os censos analisados,

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 encontram fora dos portos nacionais. Na classificação das pessoas ou famílias, segundo a condição no domicílio, efetuou-se a 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. Considerou-se população urbana a recenseada nas cidades e vilas, a população rural constitui-se da recenseada fora dos limites das cidades. (Censo Demográfico, IBGE 1960, 1970, 1980).

A tabela 7 apresenta o número de famílias e a população total do Brasil, Santa Catarina e Joinville em 1960, 1970 e 1980 apresentada pelo Censo.

Tabela 7: Número de Famílias e a População Total do Brasil, Santa Catarina e Joinville em 1960 – 1970 – 1980

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	Nº Famílias	13.532.142	18.554.426	26.806.748
	População Total	69.243.201	93.139.037	117.960.301
	Pop. Urbana	30.607.276	52.084.984	79.972.931
	Pop. Rural	38.635.925	41.054.053	37.987.370
Santa Catarina	Nº Famílias	379.654	535.571	753.406
	População Total	2.129.252	2.901.734	3.627.933
	Pop. Urbana	688.358	1.246.043	2.154.238
	Pop. Rural	1.440.894	1.655.691	1.473.695
Joinville	Nº Famílias	14.686	26.123	48.811
	População Total	69.677	126.058	235.812
	Pop. Urbana	55.171	112.134	222.273
	Pop. Rural	14.506	13.924	13.539

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

A tabela 7 mostra o crescente aumento da população total e do número de famílias em Joinville. O número de famílias em Joinville em 1960 era de 14.686, e a população total era de 69.677, representando respectivamente 3,86% e 3,27% do número de famílias e da população total de Santa Catarina, em 1970 observou um aumento neste índices para 4,87% de famílias com relação ao total do Estado, e a população total do município passou a representar 4,34% dos residentes em Santa Catarina.

Destaca-se que a população rural do município estagnou-se comparadamente ao Brasil nos censos pesquisados, e em relação a Santa Catarina sofreu redução em 1970 e novamente voltou a crescer em 1980.

Nota-se que a população rural de Joinville em 1960, representava 20,8% da população total do município, em 1970 reduziu para 11%, e no censo de 1980 representou apenas 5,74%, nos mostrando que Joinville em 1980, possuía 94,2% da população total na zona urbana, já Santa Catarina apresentava 59,37% e o Brasil 67,79% da população na zona urbana.

Análise dos Censos Demográficos (população ativa e não ativa economicamente)

Conforme os censos analisados,

Compõem a população economicamente ativa as pessoas que, durante todos os 12 meses anteriores à data do Censo ou parte deles exerceram trabalho remunerado, em dinheiro produtos ou mercadorias, inclusive as licenciadas, com remuneração, por doença, com bolsas de estudo, etc., e as sem remuneração que trabalham habitualmente 15 horas ou mais por semana numa atividade econômica, ajudando à pessoa com quem residiam ou a instituição de caridade, beneficente ou de cooperativismo, ou ainda, como aprendizes, estagiários, etc. Também foram consideradas nesta condição as pessoas de 10 anos ou mais que nos últimos dois meses anteriores à data do Censo houvessem tomado alguma providência para encontrar trabalho. Foram excluídas as pessoas que, durante todos os 12 meses anteriores à data do Censo, somente tiveram uma ou mais das seguintes situações: exerciam afazeres domésticos no próprio lar; estudavam, viviam de rendimentos de aposentadoria ou de aplicação de capital; estavam detidas cumprindo sentença; doentes ou inválidas sem serem licenciadas do trabalho; não desejavam trabalhar ou, desejando, deixaram de procurar porque não encontravam. Menores de 10 anos não participaram do Censo. (Censo Demográfico, IBGE 1960, 1970, 1980).

Tabela 8: População Economicamente Ativa e não Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Joinville em 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	1.353.090
	Pop. não Economicamente Ativa	1.487.470	2.019.431	1.358.727
Joinville	Pop. Economicamente Ativa	23.481	40.544	96.866
	Pop. não Economicamente Ativa	46.196	85.514	80.213

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

As pesquisas mostraram que a população economicamente ativa de Joinville cresceu 42,08% entre os períodos de 1960 à 1970, observou-se também crescimento na comparação de 1970 à 1980, com índices de 58,15%, comparando com os resultados de Santa Catarina e do Brasil, que respectivamente apresentaram os índices 34,79% e 31,63% de crescimento, Joinville proporcionalmente apresentou os melhores índices.

Observou-se ainda, que a população não economicamente ativa de Joinville em 1960 representava 3,1% do total de Santa Catarina, e 0,09% da mesma variável do Brasil.

No censo de 1970 e 1980, quando comparados, nota-se que a população não economicamente ativa de Joinville, de Santa Catarina e do Brasil diminuiu, enquanto que a população total cresceu consideravelmente.

A população não economicamente ativa de Joinville em 1970 representava 4,23% do total catarinense, e em 1980 foi de 5,90%. Já Santa Catarina representou em 1970, o

percentual de 3,17% do total nacional da população não economicamente ativa, reduzindo este índice em 1980 para 3,04%.

Análise dos Censos de Prestação de Serviços

Conforme os censos analisados,

Estabelecimento é a unidade básica de informação estatística. Consideram 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.

Observa-se na tabela 9 o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado no Brasil, Santa Catarina e Joinville nos censos de 1960, 1970 e 1980.

**Tabela 9: Prestação de Serviços no Brasil, Santa Catarina e Joinville em
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
Joinville	Estabelecimentos	540	677	1.694
	Pessoal Ocupado	1.067	1.701	6.888

Fonte: Censo de Prestação de Serviços de 1960 – 1970 – 1980

A tabela 9 mostra que em 1960 Joinville possuía 540 estabelecimentos de serviços, responsáveis por 8,03% de todos os estabelecimentos do estado. Em 1970 a quantidade de estabelecimentos subiu para 677, reduzindo para 6,15% a participação no percentual total de estabelecimentos de serviços em Santa Catarina. Comparando os dados de 1970 com 1980, observamos uma nova recuperação do percentual, equivalendo então a 7,35% de todos os estabelecimentos catarinenses.

Observou-se também, que a quantidade de pessoas empregadas cresceu do censo de 1960 para 1970, e de 1970 para 1980 em Joinville, inclusive aumentando o percentual de participação do município no quantitativo total do Estado e do município nos períodos pesquisados.

O Estado de Santa Catarina representava em 1960 3,03% do total de estabelecimentos de prestação de serviços do Brasil. Em 1970 este índice cresceu para 3,51% e em 1980 este reduziu para 3,19%.

Ressalta-se que o crescimento do número de estabelecimentos entre a década de 1970 e 1980 de Joinville foi menor que os índices de Santa Catarina e do Brasil.

Análise das Estatísticas do Consumo de Energia

O item Energia Elétrica refere-se à quantidade em KWH adquirida de terceiros, recebida por transferência e a vendida ou transferida de terceiros, ou outro estabelecimento da mesma empresa.

Na tabela abaixo não será possível apresentar os dados do consumo de energia do Brasil, pois os Censos de 1960, 1970 e 1980 não possuem esta informação. No caso de Joinville os dados são a partir de 1962, quando a CELESC começou a operar no município de Joinville. É importante salientar que a fundação da CELESC foi em 1953. Na tabela 10 é possível observar ao número total de consumidores de energia, a quantidade consumida nas áreas de maior relevância em Santa Catarina e Joinville.

**Tabela 10: Consumo de Energia em Santa Catarina e Joinville em
1960 – 1970 – 1979**

Região	Categoria		1960	1970	1979
Santa Catarina	Nº Consumidores	Total	46.369	205.200	477.949
		Indústria	32.072.212	259.162.993	1.551.169.144
	Consumo*	Comercial / Residencial	36.971.818	215.997.482	770.993.304
		Outros	10.045.924	67.682.220	505.190.708
		Total	96.447.800	542.852.695	2.827.353.156
Joinville	Nº Consumidores	Total	-	22.234	42.269
		Indústria	-	71.513.990	352.912.432
	Consumo*	Comercial / Residencial	-	26.682.820	84.271.821
		Outros	-	6.263.690	21.271.260
		Total	-	104.460.500	458.455.513

Fonte: - Boletim Estatístico CELESC-1960 – 1979

* consumo em KWH

Analisando a tabela 10, vimos que o consumo de energia na indústria de Joinville cresceu no período compreendido entre 1970 a 1979, 79,74%, e em Santa Catarina 83,26%.

O número total de consumidores em Joinville cresceu no período entre 1970 e 1979 em 47,4%, e no Estado de Santa Catarina 57,07%.

O consumo total de energia na indústria em Santa Catarina representava em 1970 259.162.993 KWH, deste percentual 27,59% era consumido pelas indústrias de Joinville, em 1979 o Estado de Santa Catarina consumia na indústria 1.551.169.144 KWH, sendo consumido por Joinville 22,75% deste total.

Análise dos Censos Industriais

Conforme os censos analisados,

O total das pessoas em atividade, homens e mulheres que exercem efetivamente ocupação com ou sem vínculo empregatício no estabelecimento, de acordo com as categorias funcionais. Foram excluídas as pessoas que se encontravam em gozo de férias, licenças, seguros por acidentes, etc., desde que, estes afastamentos não tenham sido superiores a 30 dias. Compreende o valor da produção total do estabelecimento correspondendo ao valor de 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, discriminado, o Valor dos Produtos Fabricados: receita de serviços industriais prestados a terceiros e a 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 matérias consumidas na produção. (Censo Industrial, IBGE 1960, 1970, 1980).

Tabela 11: Censo Industrial do Brasil, Santa Catarina e Joinville de 1960 – 1970 – 1980

Região	Categoria	1960	1970	1980	
Brasil	Nº Estabelecimentos	Total #	110.771	164.793	189.511
		Metalúrgica	4.850	9.681	9.595
		Mecânica	1692	6.744	8.001
		Têxtil	4.272	5.309	5.469
	Pessoal ocupado	Total #	1.512.239	2.699.969	4.734.097
		Metalúrgica	151.486	266.928	526.672
		Mecânica	49.554	180.431	515.237
		Têxtil	306.121	342.839	395.792
	Valor da Produção (VP)*	Total #	-----	118.427.561	9.528.684.386
		Metalúrgica	124.251.558	14.528.696	1.299.719.463
		Mecânica	33.630.823	6.639.133	735.902.140
		Têxtil	148.008.936	10.823.995	645.964.396
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	-----	54.837.311	4.017.104.045
		Metalúrgica	63.747.452	6.158.995	-----
Mecânica		18.658.605	3.756.203	-----	
Têxtil		64.839.021	4.976.927	-----	
Santa Catarina	Nº Estabelecimentos	Total #	5.914	8.895	11.371
		Metalúrgica	150	261	629
		Mecânica	53	218	499
		Têxtil	138	243	338
	Pessoal ocupado	Total #	69.682	120.045	276.813
		Metalúrgica	2.766	5.243	16.507
		Mecânica	1.392	5.853	20.409
		Têxtil	11.814	21.931	34.953
	Valor da Produção (VP)*	Total #	-----	2.947.305	381.526.265
		Metalúrgica	1.125.652	143.899	23.025.606
		Mecânica	469.501	163.235	26.992.756
		Têxtil	3.862.191	454.509	53.880.671
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	-----	1.456.690	168.628.106
		Metalúrgica	693.223	69.051	10.410.981
Mecânica		270.300	80.925	13.054.973	
Têxtil		2.051.778	256.015	18.669.961	
Joinville	Nº Estabelecimentos	Total #	256	418	700
		Metalúrgica	22	46	96
		Mecânica	8	32	123
		Têxtil	19	45	46
	Pessoal ocupado	Total #	8.119	17.535	39.340
		Metalúrgica	-----	3.154	7.452
		Mecânica	-----	3.088	8.769
		Têxtil	-----	4.040	3.605
	Valor da Produção (VP)*	Total #	-----	595.517	74.415.222
		Metalúrgica	-----	105.781	14.790.588
		Mecânica	-----	98.959	17.615.340
		Têxtil	-----	82.889	6.500.245
	Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	-----	314.258	35.157.848
		Metalúrgica	-----	45.595	6.478.735
Mecânica		-----	46.040	7.564.688	
Têxtil		-----	54.884	2.463.655	

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

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

Valor total de todos os estabelecimentos.

A tabela 11 apresenta os dados referentes às indústrias. Foram escolhidos os setores metalúrgico, mecânico e têxtil para pesquisa.

Observou-se que o número de estabelecimentos industriais no setor metalúrgico, mecânico e têxtil, em Joinville, teve crescimento gradativo na proporção de estabelecimentos em nível nacional, nos censos de 1960, 1970 e 1980.

Na comparação entre Joinville e Santa Catarina, vimos que o município destaca-se por obter um aumento significativo na ascensão das indústrias metalúrgicas e mecânicas, principalmente entre 1970 e 1980. Somadas estas duas divisões da indústria, as mesmas representavam em 1970, 16,28% do total de indústrias metalúrgicas e mecânicas em Santa Catarina. Já o estado representava 2,91% do total nacional. No censo de 1980 observou-se que na mesma comparação Joinville ainda obteve vantagem, pois representou 29,41% das indústrias metalúrgicas e mecânicas do estado, e Santa Catarina possuía 6,41% do total destas indústrias no Brasil.

Nota-se que comparando o número total de pessoal ocupado nas indústrias brasileiras, nos censos de 1960, 1970 e 1980, Joinville conseguiu representar respectivamente, 0,53%, 0,64% e 0,83%, resultados significativos quando se observa o quantitativo de pessoal ocupado.

No período entre 1970 e 1980, a indústria têxtil estagnou o número de estabelecimentos, enquanto que a indústria mecânica superou a metalúrgica, com um crescimento no número de estabelecimentos de 73,98%, bem superior a Santa Catarina, que no período cresceu 43,68% o número de estabelecimentos de indústrias mecânicas.

O valor da produção de Joinville em 1970 representava 20,20% do total catarinense, em 1980 alcançou 19,50%. Relativo ao Brasil, o município de Joinville representava em 1970 o índice de 0,50% do total do valor de produção, e em 1980 0,78%.

O Estado de Santa Catarina no censo de 1970, representou 2,48% do valor de produção total do Brasil, e em 1980 atingiu 4,00%.

O VTI total de Joinville em 1970 era de CR\$ 314.258 (mil cruzeiros), representando 29,73% do total catarinense, e em 1980 representava 20,84% do total do estado.

Nota-se ainda que o Estado de Santa Catarina, representou em 1970 2,65% do VTI total do Brasil, e em 1980 esse valor chegou a 4,19%.

Análise da Quantidade de Telefones Instalados

A tabela 12, observa-se o número de telefones em serviço no Brasil e em Santa Catarina e Joinville nos anos de 1968, 1974 e 1977. Os valores são referentes às somas dos telefones principais, extensões e ramais de mesas.

Tabela 12: Telefones em Serviço - 1968 - 1974 - 1977

Região	Categoria	1968	1974	1977
Brasil	Telefones em Serviço	1.667.225	2.891.024	4.753.357
Santa Catarina	Telefones em Serviço	16.010	37.710	101.240
Joinville	Telefones em Serviço	2.479	6.940	11.947

Fonte: FIBE – 1970 – 1974 - 1977

A tabela 12 mostra a quantidade de telefones em funcionamento. Em 1968, Joinville possuía 15,48% dos telefones prestados em Santa Catarina, e 0,14% do total instalado no país. Em 1974 estes índices respectivamente foram de 18,40% e 0,24%, e em 1977 foram de 11,80% e 0,25%.

Observa-se que Santa Catarina em 1968 possuía 0,96% dos telefones instalados no país, em 1974 esse número foi para 1,30%, em 1977 o resultado foi de 2,12%.

CONCLUSÃO

Neste trabalho estudamos a construção da BR 101 e os reflexos da execução e conclusão desta obra para a economia de Joinville.

Os investimentos em rodovias, se darão mediante estudos de orientação e sócio econômicos que definiram seu traçado, sua extensão e suas características técnicas, pois o setor de transporte é essencial para o desenvolvimento dinâmico das economias regionais.

No início da década de 60 inicia-se a ascensão do ramo dinâmico da indústria, destaca-se em Joinville a metalúrgica e a mecânica, que contribuiu para o desenvolvimento da indústria nacional.

A história de Joinville está intimamente ligada com a influência dos imigrantes, que ideologicamente foram os precursores da industrialização de Joinville.

A estrada Dona Francisca (Atual Rodovia SC 301) era utilizada pelos produtores de erva mate para escoamento da produção, em 1937 a BR 101 já era citada como fator essencial para o desenvolvimento regional, mas somente após vários planos rodoviários iniciou-se as obras, concluindo-se no início da década de 70.

O comércio em Joinville expandiu-se fortemente entre 1960 e 1970, vindo a reduzir bruscamente o número de estabelecimentos no censo de 1980, já o estado de Santa Catarina expandiu o comércio entre 1960 e 1970, e sofreu redução em seu percentual proporcional no censo de 1980.

A população total de Joinville obteve crescimentos proporcionais maiores que os estado de Santa Catarina em todos os censos pesquisados, observou-se ainda que apesar do aumento da população total em Joinville, após os anos de 1970, a população rural daquele município reduziu em proporções maiores que o estado de Santa Catarina.

A população economicamente ativa em Joinville apresentou crescimento proporcionalmente superior ao estado em todos os censos pesquisados.

Os estabelecimentos e o número de pessoal ocupado em Joinville cresceram em todos os censos pesquisados, bem com Santa Catarina, deve-se ressaltar que no censo de 1980, os índices relativos as setor de serviços em Joinville se expandiram bem mais do que o estado.

O consumo de energia em Joinville e Santa Catarina expandiu consideravelmente entre os anos de 1970 e 1979, mas o consumo de energia pela indústria projetou Joinville para o primeiro lugar em consumo de energia no estado Catarinense.

As indústrias metalúrgicas, mecânicas e têxteis cresceram gradativamente nos censos estudados, mas ressalta-se que em Joinville os índices foram superiores quando comparados com Santa Catarina, já a indústria têxtil em Joinville apresentou índice de crescimento muito pequeno a partir 1970.

O valor de produção e o valor de transformação industrial de Joinville, quando analisados, nos demonstraram que Joinville proporcionalmente destacou-se mais que o estado de Santa Catarina.

Analisando os índices de telefones instalados em Joinville, observamos que ocorreu um aumento na quantidade dos telefones, bem superiores aos apresentados pelo estado de Santa Catarina.

A pesquisa demonstrou que o município de Joinville sofreu a partir de 1960 um avançado processo de conurbação urbana, com a inauguração da BR 101 este evento acelerou-se, com forte desenvolvimento da indústria metalúrgica e mecânica, que absorveu grande parte da mão-de-obra da zona rural do município.

Durante o desenvolvimento das pesquisas, observou-se que infelizmente o Estado de Santa Catarina não possui em seus arquivos públicos e nos órgãos fazendários os dados relativos à arrecadação estadual e municipal do ICMS e outros impostos no período entre 1960 a 1980, prejudicando o desenvolvimento desse trabalho.

Concluimos que a BR 101 colaborou para o crescimento de Joinville, foi estrategicamente um grande investimento público e regional, facilitando e reduzindo os custos dos transportes e da produção, ligando Joinville com as demais regiões do Estado e do país, incentivando a expansão principalmente das indústrias metalúrgicas e mecânicas.

Esperamos que com a leitura desse trabalho, a denominada “rodovia da morte”, seja observada de forma diferente, pela importância que representa ao povo catarinense e em especial ao município de Joinville, e que outras pesquisas sejam desenvolvidas como esta, pois o tema apresentado pelo professor Dr. João Rogério Sanson, agora está concluído, em monografia submetida a banca examinadora, para futuramente auxiliar economistas,

estudantes e pesquisadores, no desenvolvimento, execução e entendimento da importância das obras viárias para o país.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Alcides. O Caminho do Homem. Santa Catarina. Florianópolis: Imprensa Universitária, UFSC. v. II, 1982.
- ASSIS, Célia. A História da Tigre, a Força e o Valor de uma Marca. São Paulo: Prêmio, 1997. 113 p.
- BARAT, Josef. A Evolução dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978. 385 p.
- BARBOSA, Rodrigo Ajade de Moreira. Planos de Viação: Evolução Histórica (1808 – 1973). Conselho Nacional de Transporte – MT. Rio de Janeiro: 1974. 554 p.
- BOLETIM ESTATÍSTICO 1970. Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A. 1971.
- BOLETIM ESTATÍSTICO. CELESC. 1973.
- CARVALHO, Murilo Teixeira. Dados Básicos de Joinville. Joinville: IPPUJ, 1996. 105 p.
- CEAG-CEBRAE. Análise da Indústria de Transformação de Santa Catarina, Florianópolis: Edeme, 1974.
- CENSO COMERCIAL - Brasil. FIBGE, v. IV, 1984. 357p.
- CENSO COMERCIAL – Santa Catarina – VIII Recenseamento Geral. FIBGE, v. VI, 1975. 339p.
- CENSO COMERCIAL E – Santa Catarina. FIBGE, v. IV, 1984. 339p.
- CENSO COMERCIAL E DOS SERVIÇOS – IBGE, 1960. 234 p.
- CENSO COMERCIAL E DOS SERVIÇOS – Santa Catarina. IBGE, 1960. 145p.
- CENSO DEMOGRÁFICO DE 1960. Série Nacional, V.I – FIBGE, 1980. 138p.
- CENSO DEMOGRÁFICO DE 1960. Série Nacional, V.I – FIBGE, 1980. 138p.
- CENSO DEMOGRÁFICO DE 1960. Série Regional, V.I , Santa Catarina: FIBGE, 1980. 157p.
- CENSO DEMOGRÁFICO, Santa Catarina: V.I , FIBGE, 1973. 575p.
- CENSO DEMOGRÁFICO. Brasil. Série Nacional, V.I, FIBGE, 1970. 267p.
- CENSO DEMOGRÁFICO. Dados Distritais. Santa Catarina: IBGE, 1980. 280p.
- CENSO DOS SERVIÇOS – Brasil. FIBGE, v. VI, 1984. 234p.

CENSO DOS SERVIÇOS – Brasil.Série Nacional. FIBGE, v. IV, 1981. 171p.

CENSO DOS SERVIÇOS – Santa Catarina. FIBGE, v. VI, 189p.

CENSO DOS SERVIÇOS – Santa Catarina. FIBGE, v. VII, 1975. 71p.

CENSO DOS SERVIÇOS –. Brasil. FIBGE, v. III, 1981. 171p.

CENSO INDUSTRIAL – Brasil 1970. IBGE, v. IV, 1974. 287p.

CENSO INDUSTRIAL DE 1960.- Brasil. IBGE, v. III, 1966. 127p.

CENSO INDUSTRIAL DE 1960. IBGE, v. III, 1966. 101p.

CENSO INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA 1970. IBGE, v. IV, 1974. 233p.

CENSO INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA. FIBGE, 1980. 311p.

CENSO INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA.1970. IBGE, 1994. 231p.

CUNHA, Idaulo José. A indústria Catarinense Rumo ao Novo Milênio: Desafios, Evolução e Oportunidades. Florianópolis: FIESC/SEBRAE – SC 1996. 216 p.

DIÁRIO CATARINENSE. A Cidade Cresce. Florianópolis: caderno 3, 11 de março de 2001. Edição Especial.

DIÁRIO CATARINENSE. Novo Século. Florianópolis: caderno 4, 12 de março de 2001. Edição Especial.

DIÁRIO CATARINENSE. O Início. Florianópolis: caderno 1, 9 de março de 2001. Edição Especial.

DIÁRIO CATARINENSE. O Progresso. Florianópolis: caderno 2, 10 de março de 2001. Edição Especial.

DIÁRIO CATARINENSE. O Sucesso da Indústria. Florianópolis: caderno 7, 15 de março de 2001. Edição Especial.

DIÁRIO CATARINENSE. Surge a Indústria. Florianópolis: caderno 5, 13 de março de 2001. Edição Especial.

DNER. Estudo Sócio-econômico da Região Sul. Rio de Janeiro: Serv. Publ. DNER, 1977. v.I, 220p.

DNER. Estudo Sócio-econômico da Região Sul. Rio de Janeiro: Serv. Publ. DNER, 1976. v. I-A, 206 p.

DNER. Estudo Sócio-econômico da Região Sul. Rio de Janeiro: Serv. Publ. DNER, 1976. v. II, 72p.

EMPRESAS TELEFÔNICAS - 1968. FIBE, 1970. 171p.

EMPRESAS TELEFÔNICAS – 1974. FIBE, 1976. 270p.

EMPRESAS TELEFÔNICAS – 1977.FIBE, 1979. 105p.

ESPÍNDOLA, Célio Gregório. Crescimento Urbano Industrial das Cidades de Blumenau e Joinville. Florianópolis:1976. Dissertação (mestrado em Economia) UFSC.

FIESC-ITEP. Cadastro Industrial 83/84. Santa Catarina, 1984. Diagnóstico da economia catarinense, Santa Catarina: Imprensa oficial, 1980. v. I a IV.

FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Nacional, ed. 27, 1963. 246 p.

GIACOMONI, James. Orçamento Público. São Paulo: Atlas, 6ª ed. 1996. 247 p

GIAMBIAGI, Fabio, ALÉM, Ana Cláudia. Finanças Públicas: Teoria e Prática no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1999. 376 p.

GRANDO, Íria Rosane, Impacto Sócio-econômico e Ambiental: Via Expressa Sul. Florianópolis: 1998. 96 p. Monografia (Bacharelado em Economia) – Departamento de Economia – UFSC.

HARGER, Carmen Silva. Perfil Sócio-econômico de Joinville. Joinville: Univille, 2002. 112 p.

MAMIGONIAN, Armen. Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: v. 27, nº 3, p. 389-481. Julho./Set., 1965.

MANTEGA, Guido. A Economia Política Brasileira. 2ª ed. São Paulo: polis, 1984.

MATTOS, Fernando Marcondes. A Industrialização Catarinense: Análise e Tendências. Florianópolis: 1968. 151 p.

MICHELS, Ido Luiz. Crítica ao Modelo Catarinense de Desenvolvimento: Do Planejamento Econômico – 1956 aos Precatórios. 1997. UFMS. Campo Grande. 1998. 244 p.

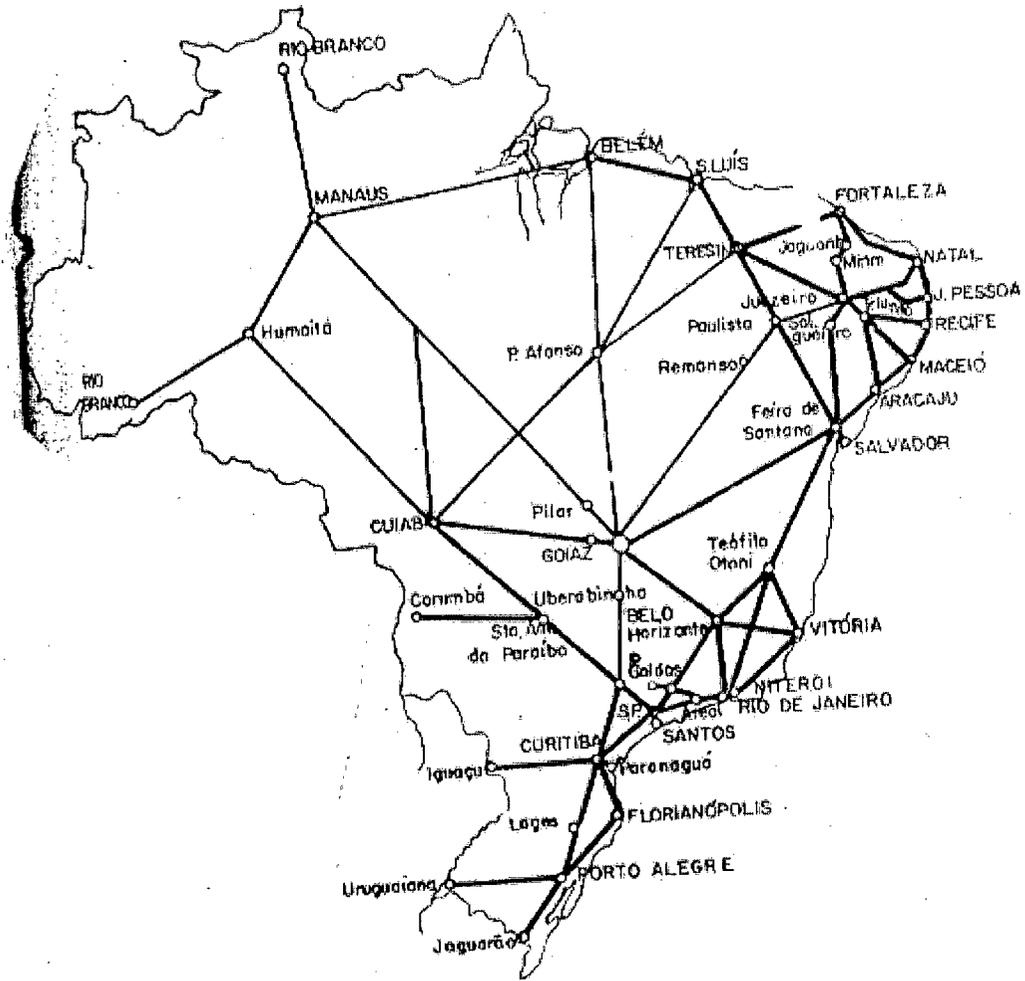
PITTA, Álvaro Siqueira. LEE, Shu Han. A Importância da Br - 101 no Desenvolvimento. Florianópolis: 1997. Diário Catarinense, Suplemento Especial, P. 1-12.

RESENDE, Eliseu. As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil. Rio de Janeiro: DNER. 1973. 149p. Munique.

- ROCHA, Isa de Oliveira. Industrialização de Joinville-SC: da Gênese às Exportações. Florianópolis: Editora Eletrônica, 1997. 136 p.
- SANTANA, Naum Alves. A Produção do Espaço Urbano e os Loteamentos na Cidade de Joinville (SC) 1949-1996. Florianópolis: 1998. Dissertação (mestrado em geografia) UFSC.
- SILVA, Etienne Luiz. O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Formação da Rede Urbana de Santa Catarina. Porto Alegre: 1978. 155 p. Dissertação (Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional) UFRGS.
- SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Nacional, 1ª ed. 1974. 377 p.
- SINOPSE PRELIMINAR DO CENSO INDUSTRIAL. IX Recenseamento Geral do Brasil. 1980. FIBGE, v. III, 1982.
- SINOPSE PRELIMINAR DO CENSO INDUSTRIAL. IX Recenseamento Geral do Brasil. 1980. FIBGE, v. III, 1982.
- SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Atlas, 4ª ed. 1999. 415 p.
- TABULAÇÕES AVANÇADAS DO CENSO DEMOGRÁFICO 1980 – Brasil. FIBGE, 1981.
- TERNES, Apolinário. História Econômica de Joinville. Joinville: Meyer, 1986. 279 p.
- VALGAS, Adriana de. Desenvolvimento em Santa Catarina e Sua Relação Com a Construção da BR 101. Florianópolis: Monografia (Ciências Econômicas). 2001. UFSC.
- VIEIRA FILHO, Ady. Raízes da Industrialização – Grupos Empresariais Catarinenses: Origem e Evolução. Florianópolis: do autor, 1986. 203 p.

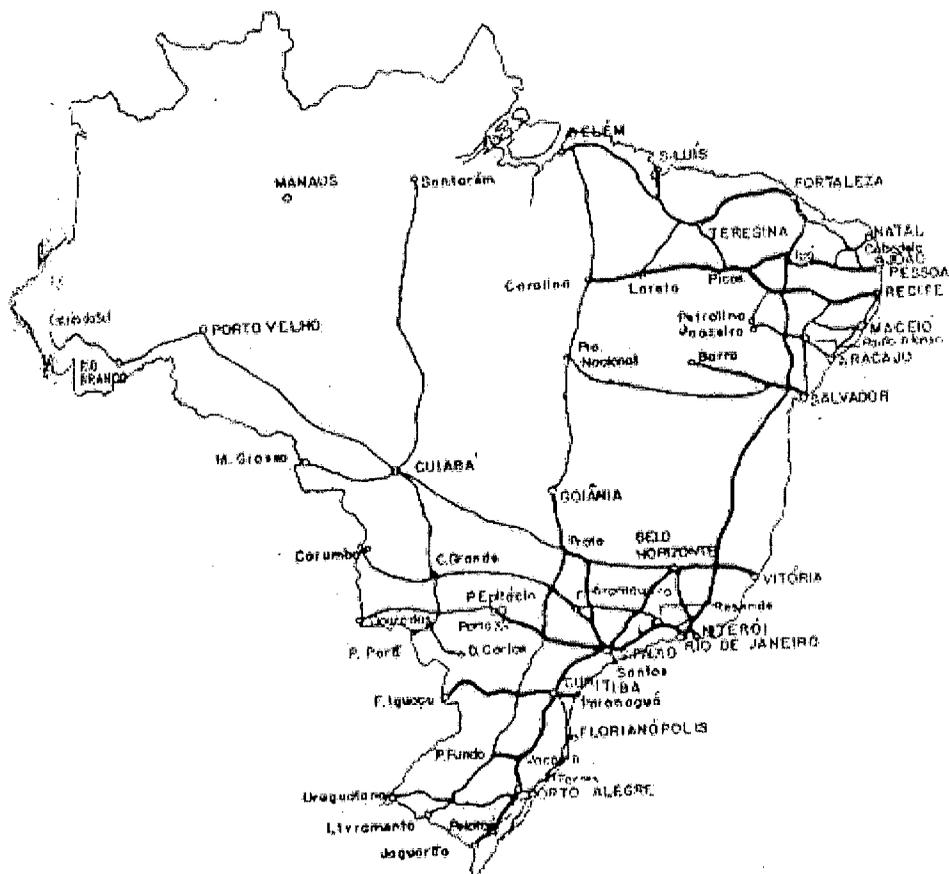
ANEXO 1:

PLANO RODOVIÁRIO DO DNER DE 1937



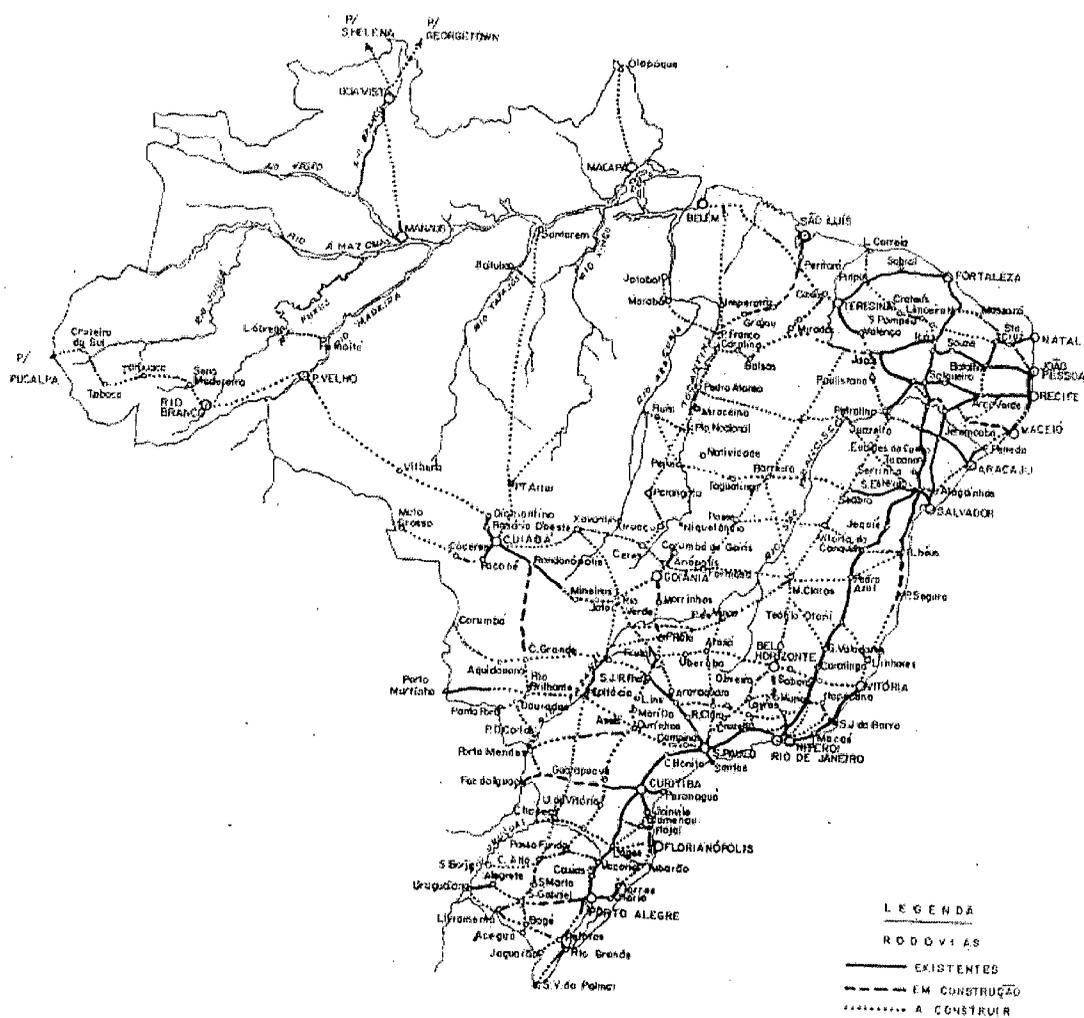
ANEXO 2:

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL DE 1944



ANEXO 3:

PLANO NACIONAL VIARIO DE RODOVIAS DE 1951



ANEXO 4:

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL DE 1956

