

FORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS DE SANTA CATARINA, BRASIL: ROTEIRO DE UMA EXCURSÃO PEDAGÓGICA

Vela Júnior, Paulo Roberto¹

Dolejal, Natan¹

Vidal, Leandro Moraes¹

Barbosa, Aurora Maria Putton¹

Vieira, Maria Graciana Espellet de Deus²

Considerações sobre o trabalho de campo e a excursão pedagógica

Ao considerar a gênese do pensamento geográfico na idade moderna é impossível, logo em seguida, não fazer referência aos relatos de viajantes europeus, especialmente dos séculos XVIII e XIX. A publicação destes relatos foi conquistando popularidade e aceitação cada vez maiores na Europa, à medida que o desenvolvimento do capitalismo nos países centrais tornava mais estreitos os laços que vinculavam seus interesses ao destino de diferentes regiões e povos do mundo. O surgimento de um mercado mundial, subordinado à economia de potências européias competindo entre si, fazia do conhecimento sobre estas regiões, ditas “atrasadas”, uma necessidade política e militar. Mais do que isto, o extraordinário desenvolvimento experimentado pelas ciências naturais nos séculos precedentes oferecia meios, técnicos e metodológicos, que possibilitavam uma descrição mais detalhada dos fenômenos naturais, e mesmo a comparação e correspondência entre dados obtidos por diferentes observadores.

Quando da emergência da geografia como uma disciplina específica nas universidades alemãs do séc. XIX (começando por Berlim, em 1820), o grande volume de informações e impressões coletadas por viajantes constituía o maior acervo de conhecimento geográfico disponível na época, fornecendo uma base empírica à discussão de questões de natureza mais teórica e abstrata, com que a geografia acadêmica passava então a se defrontar. E o maior exemplo do amálgama entre a teoria e a prática de campo que, desde o início, marcou o desenvolvimento metodológico da geografia, é o que encontramos na obra de Alexander Von Humboldt.

A viagem de Humboldt à América Latina, realizada entre 1799 e 1804, constitui, em si mesma, uma espécie de ato fundador da geografia moderna. Tal fato marca “a transição das primeiras viagens de descobrimento a uma nova fase de expedições focadas em problemas clara e cientificamente definidos” (KOHLHEPP, 2004). Especificamente para a geografia, cremos que sua importância se deve, sobretudo, à postura filosófica adotada desde o início por Humboldt e seu companheiro de viagem Aimé Bonpland. Para eles, a observação criteriosa dos fenômenos isolados era apenas o ponto de partida para a compreensão de uma totalidade (o ilimitado, *Unbegrenzte*, da doutrina de Schelling), da qual os fenômenos eram manifestações objetivas. Isto os levava a observar, com o mesmo cuidado e rigor, fatos políticos e sociais, como a importância das civilizações pré-conquista e os efeitos da colonização na América; e fatos naturais, com detalhadas descrições do relevo, geologia, fitogeografia etc., das regiões visitadas. O fato de Humboldt ter passado as décadas seguintes a seu retorno sistematizando estas informações, publicando-as em diversas obras que exerceram profunda influência sobre o meio científico, vinculou indissociavelmente as nascentes teorias geográficas à verificação empírica e à cuidadosa observação realizadas em campo.

Assim, tendo se inspirado inicialmente nos relatos de viajantes e na descrição pessoal e subjetiva da realidade aparente, ou seja, da paisagem vista (freqüentemente tão só da amurada de um navio), a geografia ao se consolidar como ciência transforma também a forma de obtenção

¹ Graduando(a) do curso de Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina.

² Mestre em Geografia (Desenvolvimento Regional e Urbano) pela Universidade Federal de Santa Catarina e professora do curso de Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina.

deste conhecimento, passando a exigir respostas a perguntas específicas, a buscar relações entre fatos aparentemente isolados, a tentar apreender a realidade em transformação para além do somente visível. Surge o trabalho de campo.

O elo entre a observação direta da realidade geográfica e a teoria também se verifica na chamada escola francesa de Geografia, cujo fundador, Paul Vidal de la Blache, viajara longamente pelos países do Oriente Próximo antes de decidir-se por aceitar a cadeira de Geografia recém-criada na Universidade de Nancy, em 1873 (MAMIGONIAN, 2003). Além disso, os estudos regionais que tanto marcaram a produção geográfica francesa, e a que se dedicaram com ênfase la Blache e seus discípulos (De Martonne, J. Brunhes, R. Blanchard, entre outros), fundamentavam-se no conhecimento direto e minuciosa descrição das regiões em estudo. Não estava ausente nestes trabalhos, por sinal, a importância das relações e influências mutuamente exercidas entre sociedade e natureza, que encontrará forma teórica sofisticada na ideia de *combinações geográficas*, formulada por André Cholley, um herdeiro direto da escola geográfica de la Blache.

Nas primeiras décadas do século passado, não se pode deixar de mencionar também as históricas excursões realizadas nos encontros da UGI (União Geográfica Internacional), envolvendo dezenas de geógrafos em excursões de escala verdadeiramente continental. Estes encontros também tiveram grande repercussão no meio geográfico brasileiro, principalmente depois que, em 1956, o Rio de Janeiro foi sede do Congresso da UGI, tendo alguns dos mais importantes nomes da Geografia nacional (como Aziz Ab`Saber e Orlando Valverde, por exemplo), atuando na confecção dos guias de excursões. De fato, a geografia brasileira naquele momento começava a se consolidar como campo acadêmico, a partir da criação da Universidade de São Paulo, e da atuação de professores oriundos da tradição geográfica francesa (Pierre Mombeig, Pierre Deffontaine, Ruellan, entre outros), que como vimos, punha em destaque a importância do trabalho de campo na formação dos geógrafos.

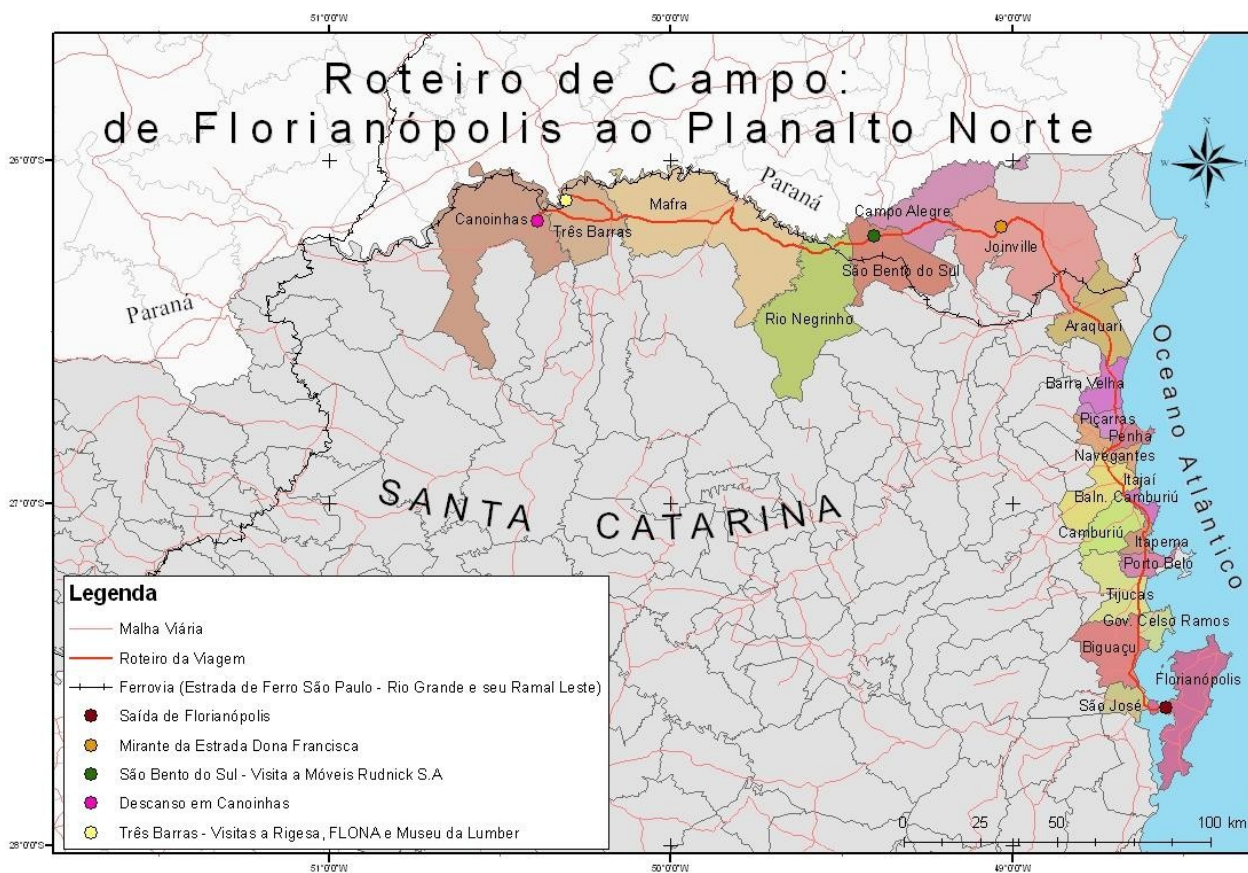
A importância do trabalho de campo para a Geografia encontra correspondência, no ensino desta matéria, na excursão pedagógica.

O geógrafo francês Andre Cholley, em seu Guia do Estudante (1942), enfatizou a relevância, dentro da formação universitária, dos trabalhos práticos e excursões, dividindo esta última em duas categorias: a excursão pedagógica e a excursão de pesquisa.

Em suas palavras, “a excursão pedagógica tem um triplo objetivo: munir o espírito do aluno com imagens e fatos concretos; ensiná-lo a analisar uma paisagem; exercitar a síntese que se exprime pela descrição geográfica”. É evidente que tal aproveitamento só pode ser obtido quando a excursão pedagógica não se limita ao tempo de duração da viagem, e é precedida pelo estudo das áreas que se pretende percorrer, bem como é acrescida de posterior relato, em que se incluem croquis, fotografias, mapas, etc. – o “relatório de campo”. O relatório é o momento em que se efetua a descrição e, conseqüentemente, a análise das distintas formações sócio-espaciais (SANTOS, 1978) que integram a realidade geográfica. Assim, podemos falar em um conhecimento que é construído de forma dialética entre o campo e a sala de aula, equivale dizer, entre a teoria e a prática, pois na excursão, em contato com a realidade, o aluno vê traduzidos em imagens os termos de seu vocabulário geográfico (CHOLLEY, 1953).

Este artigo é um exercício de construção de um roteiro de viagem que possa servir como guia a excursões pedagógicas, que são elemento indispensável da formação universitária em Geografia. Ele é fruto de reflexões feitas a partir dos relatórios entregues por alunos do 3º Semestre do Curso de Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina após excursão realizada entre os dias 14 e 16 do mês de maio de 2008. Esta excursão, tendo início na capital Florianópolis, seguiu pelo litoral até a altura de Joinville, no Nordeste do Estado, de onde a Estrada Dona Francisca parte subindo as escarpas íngremes da Serra do Mar em direção à região de São Bento do Sul, no Planalto Catarinense, importante pólo da indústria moveleira. Em seguida, continuou a percorrer o Planalto no sentido Oeste, até a região de Canoinhas e Três

Barras, entrando definitivamente no domínio originário das matas de araucárias (hoje praticamente devastadas), em terras historicamente marcadas por conflitos de terras e pela forte presença da atividade madeireira. E depois de estada no município de Canoinhas, retornou-se pelo mesmo trajeto.



Mapa do Roteiro de Campo. Produzido por Paulo Roberto Vela Júnior.

O Litoral – Florianópolis à Joinville

A saída de campo num curso de graduação em Geografia representa um meio pelo qual o aprendiz de geógrafo pode analisar e observar na prática as teorias e ensinamentos obtidos em sala de aula. No caso presente, a percepção e compreensão das combinações geográficas vistas ao longo do trajeto feito pelos acadêmicos e professores entre as cidades de Florianópolis e Canoinhas jamais teriam sido possíveis de outra forma se não através do trabalho de campo.

O início do percurso, feito pelo litoral norte do Estado de Santa Catarina, revela as diversidades geográficas, naturais e humanas, que se difundem pela paisagem, traduzindo em imagens o que antes se manifestava apenas em letras, nas páginas dos livros. A relação entre a primeira e a segunda natureza, pois, apresenta-se como a herança histórica dos processos dialéticos perpetrados no passado; o alto nível de urbanização e desenvolvimento econômico dos municípios percorridos nesta primeira etapa, por exemplo, é um reflexo disto. A evolução do quadro urbano dessas regiões remete aos “múltiplos processos econômicos, sociais e políticos ocorridos em diferentes escalas em suas trajetórias históricas até os dias de hoje” (BASTOS, 2007).

As peculiaridades do quadro natural catarinense, a saber, o contraste entre planalto e litoral, foram determinantes para a evolução da estrutura sócio-econômica e da rede urbana do Estado; sua organização espacial. A precariedade do deslocamento e das comunicações entre essas duas regiões do Estado durante suas fases de ocupação e povoamento, ainda no período

colonial do Brasil, conduziu a certa ausência de integração espacial entre estas duas áreas. “A compartimentação do espaço correspondente à fachada atlântica do território decorre da presença de numerosos vales, ao longo dos quais foram surgindo várias sub-regiões urbanas” (PEREIRA, 2007) atreladas, entre outras coisas, ao curso dos rios, o que facilitava a troca de informações e o escoamento de excedentes.

Se por um lado o clima subtropical não propiciou a imediata exploração comercial das terras sulinas brasileiras, por outro viabilizou, a partir do século XVII, “a pequena produção mercantil que podia garantir às metrópoles as vantagens da ocupação territorial e a garantia e consolidação do poder - colonial” (MAMIGONIAN, 1998 apud PEREIRA, 2007). Isto veio a proporcionar ao colono a possibilidade de produzir excedentes, a partir da prática da policultura de auto-sustento, ampliando as relações “comerciais de alguns núcleos costeiros de povoamento açoriano no século XVIII, bem como das colônias fundadas por imigrantes europeus em meados do século XIX” (PEREIRA, 2007).

A chegada dos colonos alemães e italianos aos vales atlânticos catarinenses gerou um novo dinamismo sócio-econômico na região, incrementando as atividades portuárias com o crescimento das importações e o aumento e diversificação das exportações. Deste novo quadro da realidade catarinense resultou “o aumento das taxas de urbanização e, por conseguinte o adensamento do tecido urbano das cidades portuárias do litoral do Estado de Santa Catarina” (BASTOS, 2007).

A criação do Plano Rodoviário Nacional em 1944, para fins econômicos, acabou contribuindo para com o processo de urbanização do litoral catarinense, principalmente das regiões às margens da rodovia BR-101, que corta o Estado no sentido Norte-Sul. Além disso, a difusão do uso do automóvel pelo mundo após a Segunda Guerra teve seus reflexos no Brasil. A adoção de políticas internas crescentemente rodoviaristas, muitas vezes em detrimento do transporte ferroviário ou mesmo do hidroviário, ligadas “às mudanças no paradigma tecnológico que ocorriam nos países centrais” (PEREIRA, 2007), conduziram à consolidação de um quadro tipicamente urbano, não apenas em Santa Catarina, mas ao longo de todo o litoral brasileiro. Aliado a este fator temos ainda a conclusão do processo de construção do parque industrial brasileiro durante os anos de 1970. O surgimento do novo Departamento I, a indústria de base, veio a pressionar os trabalhadores rurais com a chegada de máquinas e tratores no campo e, conseqüentemente, a liberar mão-de-obra para as cidades. Este acontecimento agravou o processo de êxodo rural, cujas implicações sociais não foram piores devido à conjuntura da época que favoreceu a absorção deste recém chegado exército de reserva pelas indústrias daquele período.

Conforme Bastos (2007) podemos entender o processo de desenvolvimento e urbanização dos municípios da orla litorânea catarinense em três diferentes fases:

A primeira ligada à exportação de excedentes alimentares e alguns poucos produtos artesanais; a segunda vinculou-se ao mesmo tempo na importação de matérias-primas e de inúmeros utensílios de consumo corrente e na diversificação da pauta de exportação de produtos agropecuários e do extrativismo vegetal e mineral; a terceira fase está atrelada diretamente a nova divisão territorial do trabalho promovida pelo vigoroso desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro e catarinense e mais especificamente, nas duas últimas décadas, a expansão da indústria do turismo quando então adquire caráter explosivo.

É neste quadro dado da realidade que os acadêmicos se lançam na busca da informação e da argúcia, da sutileza do conhecimento que só o trabalho de campo pode proporcionar.

No município de Governador Celso Ramos, logo no início da viagem, o grupo se depara com a presença de áreas de proteção ambiental voltadas à proteção de uma espécie de

golfinho que habita a baía. Esta unidade de conservação é mantida e administrada pelo governo federal, e indiretamente acaba protegendo a vegetação da serra.

Na paisagem ao redor notam-se morros que no passado não passavam de ilhas rodeadas pelas águas salgadas do Atlântico Sul de 500 milhões de anos atrás. O solo terciário é formado por terraços fluvio-marinhos.

Pelo percurso alternam-se morros cristalinos e planície quaternária onde a floresta ombrófila densa deu lugar à floresta secundária.

Embora a planície do Rio Tijucas sirva, hoje, à criação de gado, há 10 anos era toda coberta por canaviais. A produção de cana-de-açúcar desta região não era suficientemente competitiva com a produção do oeste paulista e por este motivo os canaviais foram abandonados.

O excesso de sedimentos e material em suspensão transportados pelo Rio Tijucas à sua foz deixa a praia com um aspecto sujo, nada atrativa ao turismo ou ao veraneio. Uma das consequências desde fato pode ser percebida pela ausência de residências na linha da praia. No entanto, a produção de camarão, livre de cativo, dá o diferencial à economia atual desse município que no final do século XIX era importante distribuidor de produtos domésticos.

A extração de areia e argila do rio pelos municípios de Tijucas e São João Batista, aliada à criação de gado, causa problemas ambientais em níveis alarmantes. O próprio ministério público entrou com uma ação contra as empresas que exercem esse tipo de atividade.

A crise de investimentos industriais dos anos 1990 condicionou, de certa forma, à urbanização da linha de praia na medida em que a compra de terras e imóveis na região litorânea representava um investimento seguro; reserva de valor. Com isto, o município de Itapema cresceu de 7% a 8% ao ano de 1999 até hoje. De Meia-Praia até Barra Velha, por exemplo, a linha de praia é totalmente ocupada. Em Meia-Praia, as casas populares estão dispostas ao lado leste da BR-101, enquanto que os imóveis da classe-média e o comércio, ao lado oeste. Este é um reflexo da má distribuição de renda e da especulação imobiliária.

Em Balneário Camboriú, 100% da população vivem na área urbana, da BR-101 é possível observar muitas novas construções próximas à linha de praia, algumas com mais de vinte andares. A Embraed, empresa de capital catarinense, principalmente das colônias germânicas, é a principal construtora deste município. Pessoas do oeste catarinense dirigem-se para essa região principalmente devido ao crescimento da Univali – Universidade do Vale do Itajaí.

O avanço do mar sobre o continente tornou muito recortado o litoral de Santa Catarina, formando baías, istmos e ilhas. Esta realidade atraiu os açorianos devido à facilidade da pesca dos peixes que chegavam muito próximos do litoral.

A alternância de planícies continentais com planícies gonduânicas é fato marcante em Itajaí. O município abriga o segundo maior porto do Brasil em movimentação de carga e o maior da América Latina em valor agregado. Possui grande articulação com a agroindústria do Estado e durante os anos de 1990 passou por obras de adaptação à utilização de containeres. Devido à falta de empresas brasileiras que produzam containeres o país acaba perdendo vendas.

No município de Ilhota encontra-se o Parque Botânico Morro do Baú, no qual ainda há remanescentes da floresta primária.

Em São Francisco do Sul o Parque Estadual do Acaraí (7000 ha) estende-se até a beira da praia. Grupos ambientalistas estão tentando criar mais áreas protegidas para preservação da fauna; há uma espécie marinha que se reproduz nessa região. Em nossa viagem foi possível observar o tempo característico do clima dessa região, repleto de nuvens. Isso ocorre devido à emissão de calor da Terra que provoca um aumento de pressão vertical pra cima, culminando na condensação de nuvens. Região de atuação da Massa Tropical Atlântica, da Frente Polar e da Massa Polar. A circulação local é condicionada pelo relevo e vegetação. Essa região é a segunda área de maior pluviosidade de Santa Catarina (2500 mm por ano) e devido à presença da serra chuvas orográficas e neblina são comuns.

Idealizada em 1850, Joinville, situada sobre uma área de rochas cristalinas, deveria se tornar colônia agrícola. No entanto, o desenvolvimento da agricultura não vingou devido aos terrenos pantanosos e à falta de estímulos de mercado, bem como ao surgimento precoce da atividade industrial. Hoje é a região mais industrial de Santa Catarina, engloba 20 municípios e concentra mais de 50% da produção industrial do Estado.

Imperial Estrada Serra Princesa Dona Francisca

De Joinville parte a majestosa Estrada Dona Francisca, importante via de acesso entre o litoral e o planalto do norte do estado catarinense, possuindo papel essencial no desenvolvimento econômico/industrial da região. A estrada delinea as escarpas da “Serra Dona Francisca” que lhe empresta o nome e compõe a chamada Serra Geral brasileira.

Antes mesmo da colonização européia, a região da Baía da Babitonga era povoada por comunidades pré-coloniais, evidenciadas pelos inúmeros sítios arqueológicos lá encontrados, os sambaquis. Esses povos se deslocaram pelo continente americano, e alguns de seus caminhos permaneceram preservados, os quais foram aproveitados pelos primeiros exploradores a penetrarem continente adentro. Destacam-se as excursões de Aleixo Garcia e Dom Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, realizadas pelos caminhos abertos pelos indígenas, o chamado Caminho de Peabirú. Foi a partir dessas excursões que a bebida da árvore do mate foi descoberta pelo europeu, segundo Silva (2002) “o primeiro contato dos europeus com o mate e sua produção se deu quando Dom Alvar Cabeza de Vaca subiu a Serra Dona Francisca em direção ao Paraguai e certamente teve contato com os povos consumidores de mate”.

Logo os espanhóis adquiriram o hábito de tomar o mate com os indígenas, fato até então inconcebível pelos padres e autoridades espanholas, usando a ameaça de excomunhão àqueles que não se abstivessem do consumo. A medida não foi suficiente e a bebida tornou-se vício entre soldados, alarmando ainda mais as autoridades. Com o consumo do mate se expandindo, a erva atraiu muito interesse e agregou grande valor econômico, não sendo mais possível impedir que seu consumo se difundisse. Os jesuítas que inicialmente combatiam a bebida foram os primeiros a organizar o comércio do “ouro verde”, enriquecendo as missões. Com a expulsão dos jesuítas em 1767, o comércio enfraqueceu, mas somente enquanto os portugueses não se aperceberam do potencial econômico da erva. O explorador francês Augusto Saint-Hilaire esteve na região de Curitiba em 1820 e o relatório dessa viagem apresentou a árvore do mate à sociedade européia, onde foi batizada de *Ilex paraguensis*. Nesse período, o Paraguai não dava conta de suprir a demanda pelo mate o que propiciou o início da exportação pelos portos paranaenses do mate brasileiro, ainda que considerado de menor qualidade por variados motivos (colheita fora do período adequado, solo menos apropriado e adulteração) (SILVA, 2002).

O Planalto Norte Catarinense é dominado pela vegetação ombrófila mista, a chamada Floresta de Araucária e em seu sub-bosque predomina a *Ilex paraguensis*. O potencial econômico crescente, ao longo do século XIX e primórdios do século XX, das espécies dessa formação vegetal, principalmente do mate e da araucária, tornou a região muito desejada, o que levou à devastação de grande parte da vegetação inicial, além de propiciar conflitos em disputa daquele território entre Paraná e Santa Catarina. A construção da Estrada Dona Francisca surge também como estratégia para tentar trazer o domínio do Planalto de São Bento para os catarinenses.

Leonce Aubé, representante do príncipe de Joinville, pretendia ligar a colônia Dona Francisca ao planalto visando alcançar Curitiba, pois entendia ser mais vantajoso para seus negócios de serrarias. Já os dirigentes da Colônia, entre eles Mathias Schoederer (fundador da Sociedade Colonizadora de Hamburgo) queriam ligá-la ao Planalto por um caminho que chegasse até Mafra/Rio Negro, para onde o governo paranaense já enviava imigrantes alemães.

No início da segunda metade do século XIX, a Europa entra em fase de retração industrial, com desemprego e pobreza, o que Rangel delimita em fase “a” do segundo Kondratieff (1848/73). Muitos operários e artesãos europeus emigram em busca de melhor nível de vida, e nessa conjuntura é fundada, em 1851, a Colônia Dona Francisca.

Até então, o único acesso ao Planalto se dava pelo porto de Antonina via Estrada da Graciosa, que não passava de uma picada muito perigosa, transitável apenas por pedestres e pequenos rebanhos. Mas em 1855 é enviado à Colônia Dona Francisca o conselheiro do império Manoel Felizardo de Souza e Melo, o qual despachou parecer favorável à Construção da Estrada Dona Francisca. O agrimensor Carl Pabst partiu rumo ao Planalto, e suas anotações deram amostras das qualidades da região, indicando inclusive serem terras mais apropriadas ao colono europeu, enaltecendo as características climáticas, com tempos amenos mais parecidos com os da Europa.

A Guerra do Paraguai (1864-1870) que consumiu grande quantidade dos recursos do império e as intensas disputas pela região entre Paraná e Santa Catarina atrasaram as obras da Estrada, e em 1865 o contrato venceu sem que a contrapartida da Sociedade Colonizadora de fundar uma colônia agrícola no Planalto fosse cumprida, mas ainda assim o contrato foi renovado. Porém, com a Guerra, cessaram os repasses à direção da Colônia, o que paralisou as obras e fez com que os imigrantes que trabalhavam como diaristas na abertura da estrada ficassem sem ofício. No mesmo ano, chegou à Joinville um grupo de cavaleiros vindo da Serra, trazendo carga de mate e levaram com eles couro curtido. Este fato preocupou o governo paranaense, pois a descida da serra pela colônia Dona Francisca era mais curta e não passava pela alfândega tarifária que o Paraná mantinha em São José dos Pinhais. Assim, decidiram avançar o posto da alfândega até a encruzilhada das estradas (SILVA, 2002).

A década de 1870 começa com o fim da Guerra do Paraguai, mas as disputas entre Paraná e Santa Catarina fervilham, os primeiros enviam força policial para o posto fiscal da “Encruzilhada”.

Em 1870 são construídos rapidamente 30 quilômetros até o alto da Serra. Mas em 1872 o trajeto até Rio Negro ainda é precário, não passando de uma simples picada, mas a subvenção é aumentada e com isso as obras são aceleradas. Até que no dia 20 de setembro de 1873, 70 homens foram escolhidos pela direção da colônia para iniciar a fundação de São Bento do Sul e em 23 de setembro os colonos receberam 64 lotes já demarcados, onde fundam a Colônia de São Bento (SILVA, 2002). Dessa forma, Ottokar Doerffel - interinamente na administração da Colônia Dona Francisca - tentava garantir o território em disputa com o Paraná, além de pressionar a remessa de verbas pelo governo imperial para a execução do trajeto faltante até Rio Negro, o que aconteceu no final do ano de 1873, assim os recém chegados eram aproveitados como mão-de-obra na abertura da estrada.

Seguiram-se novos conflitos pela posse das terras do Planalto, em que o Paraná recusava-se a retirar seu posto alfandegário das proximidades da Estrada Dona Francisca, de onde cobravam impostos aos que por ela trafegavam. A administração da colônia catarinense queixava-se perante o governo imperial por estar com centenas de imigrantes impedidos de transitar pela Estrada Dona Francisca, e com isso o desenvolvimento da comunidade de São Bento estava colocado em risco.

Antes mesmo da conclusão da estrada, em 1876, chegava o primeiro engenho de mate em Joinville. E até o fim da década já eram oito em Joinville e ao longo da “Serrastrasse”. Surgia um capital que pôde ser revertido no desenvolvimento industrial de Joinville. Os primeiros carregamentos de mate chegavam a lombo de burro, mas logo foram dando espaço aos carroções de capota, os “São Bentowagen”, tracionados por até 8 cavalos e que no auge da comercialização do mate chegaram a 900 trafegando pela Estrada da Serra. “Na história da Estrada Dona Francisca um dos dias mais marcantes foi 24 de junho de 1877 quando chegou a Joinville a primeira carroça

carregada com erva mate que fez os 80 quilômetros entre São Bento e Joinville em um dia e meio.” (SILVA, 2002)

A Estrada Dona Francisca figurou como uma das maiores obras de infra-estrutura da história do Brasil imperial, ao preço de 600 contos de réis. Logo no começo da República teve trechos destruídos devido à Revolução Federalista (1893-1894) e apenas aos poucos se recuperou. Porém, em 1913, com a construção do tronco ferroviário entre Mafra e o Porto de São Francisco do Sul, a estrada perdeu espaço, pelo menos até a década de 1920, quando os caminhões chegaram e foram substituindo os antigos carroções.

Em 1976, foi concluída a pavimentação da Estrada Dona Francisca, cujas obras iniciaram no Governo Colombo Sales. Porém, as chuvas de 1995 trouxeram grandes prejuízos, que só foram sanados em 2002 com obras de drenagem e a correção dos trechos prejudicados pelos movimentos de massa. O governo investiu também na revitalização paisagística da estrada, receberam especial atenção a bica d'água, a cascata e o mirante, local onde fizemos nossa primeira parada de estudos, e do qual pudemos contemplar a paisagem, marcada pelo relevo acidentado dos vales e pela Floresta Ambrófila Densa, a Mata Atlântica, com espécies vegetais como a embaúba, o cedro, peroba, xaxim, bromélias, entre outras.

São Bento do Sul e a Móveis Rudnick S.A.

No final da manhã chegamos a São Bento do Sul, localizada no planalto Norte de Santa Catarina e com população estimada de 72.548 habitantes (IBGE, 2007), de colonização predominantemente prussiana e austríaca, regiões da Europa que na segunda metade do século XIX enfrentavam a crise do capitalismo, com a expropriação e proletarização dos camponeses que, empobrecidos, emigraram para a Colônia Dona Francisca e de lá foram enviados para o Planalto, num empreendimento da Companhia Colonizadora de Hamburgo. “O senador Schoroeder, ciente dos problemas financeiros do Príncipe de Joinville, agravados com a revolução Francesa de 1848, planejou um ambicioso projeto de emigração e de colonização, nas terras que o Príncipe havia recebido como dote de sua esposa, a princesa Dona Francisca.” (KAESEMODEL, 1990)

A fundação e desenvolvimento do município têm estreita relação com o projeto de construção da Estrada Dona Francisca.

A maioria do contingente imigratório formador do núcleo da povoação de São Bento, foi proveniente de áreas rurais de regiões prussianas e da Polônia, da Saxônia, dos vilarejos de Erzbirge e Vogtland, das vizinhanças de Chamanitz, Leipzig, Dresden, da Boêmia do Norte e do Boehmer Walt, assim como da Bavária e das regiões da hoje Checoslováquia e Norte da Áustria, que emigraram com destino à colônia Dona Francisca e posteriormente à Colônia Agrícola São Bento, hoje São Bento do Sul. (FICKER, 1973 apud KAESEMODEL, 1990)

A economia local é marcada pela indústria de transformação, destacando-se a moveleira. Nos primeiros anos da colônia agrícola de São Bento, o mate proporcionou o acúmulo de um capital inicial que contribuiu para o desenvolvimento de outras atividades. Posteriormente, a extração de madeira em toras e serragens comercializada com Joinville e Curitiba inseriu São Bento do Sul na divisão regional do trabalho. Pelo porto de São Francisco do Sul a madeira escoava para outras regiões do Brasil, além da exportação que ocorria principalmente para a Europa. “O investimento na indústria de transformação estava relacionado ao setor exportador até 1913, e em menor grau até 1929.” (SUZIGAN, 1986 apud KAESEMODEL, 1990)

A atividade de extração de madeira produzia grande quantidade de rejeitos, pequenos pedaços de madeira que puderam ser reaproveitados por artesãos e proprietários de pequenas marcenarias locais. Dessa forma, a mão-de-obra qualificada do imigrante artesão foi de suma importância no desenvolvimento do setor na região, assim como o natural e contínuo intercâmbio

de informações com a pátria de origem, possibilitando até a própria construção de máquinas e equipamentos de produção.

De uma marcenaria instalada, em 1938, num pequeno galpão localizado na Estrada Dona Francisca, como iniciativa de Leopoldo Edmund Rudnick, nasce em 1959 a Móveis Rudnick S.A., onde nossa viagem de campo fez sua segunda parada para visitação. Em 1946, a marcenaria muda-se para o bairro Oxford e no final da década de 1950 com a entrada dos filhos de Leopoldo como sócios a empresa passa a apresentar grande crescimento.

A mesma mão-de-obra qualificada que proporcionou o desenvolvimento da indústria de artefatos de madeira em São Bento do Sul no decorrer do quarto ciclo longo (1948-1973), acabou gerando dificuldades para o setor na década de 1970. Pouco foi investido em capacita o profissional, e dessa forma, os trabalhadores mais velhos e capacitados ficaram cada vez mais requisitados, em detrimento dos mais jovens e inexperientes (KAESEMODEL, 1990). Outra dificuldade foi a de que a promissora indústria moveleira de São Bento do Sul se beneficiava da proximidade da m teria-prima (principalmente Araucária, Cedro, Embuia e Canela) o que deixou de ser um diferencial com a diminui o de m teria-prima disponível e o desenvolvimento dos transportes, notavelmente a partir do final dos anos cinquenta. Atualmente, a Móveis Rudnick S.A., tem m teria-prima de seus próprios reflorestamentos de pinus e eucaliptos, além daquelas provenientes da Argentina e da região amazônica.

Na década de 1970, o setor enfrentou novas dificuldades, porém o SENAI (Serviço Nacional da Indústria) instala-se na região, contribuindo para a capacita o da mão-de-obra, e na década de 1980 instala-se em São Bento do Sul o FETEP (Fundaa o de Ensino, Tecnologia e Pesquisa) abrindo caminho para uma fase de renova o tecnológica, até então baseadas em inova es do exterior. A mão-de-obra feminina passa a ser amplamente utilizada em alguns setores da produ o, como lustra o, lixamento e montagem. Nessa fase, o setor apresenta recupera o, multiplicam-se os pequenos estabelecimentos enquanto que as empresas de grande porte crescem incorporando aquelas de porte médio. A Móveis Rudnick S.A segue essa lógica adquirindo a Fábrica Alpes Ltda. (1977), a Móveis Araújo Ltda.(1980) e a Móveis Artessol Ltda. (1882) (KAESEMODEL, 1990).

A política neoliberal dos anos noventa fez o setor moveleiro sentir fortemente a concorrência internacional, forçando empresas como a Móveis Rudnick S.A. fechar unidades produtivas, dispensar funcionários, além de diversificar a produ o. Os móveis de madeira maciça aos poucos perderam espaço para os de chapas de MDF (medium-density fiberboard) e MDP (medium-density particleboard) e para as lâminas de madeira. Os móveis de madeira maciça com alto valor agregado, como as mesas de bilhar, estão hoje praticamente restritos a exporta o.

Canoinhas

O planalto norte catarinense estrutura-se na maior parte sobre a seq ncia de rochas sedimentares da Bacia do Paraná, que formam um relevo em geral pouco movimentado, segmentado em patamares que funcionam como interflúvios entre vales bem encaixados. Os rios que moldam suas vertentes correm geralmente em dire o   bacia do Rio da Prata, demandando os cursos do Negro e do Iguaçu, no sentido norte. Por outro lado, a região oriental do Planalto Norte   drenada pelo Rio Itajaí do Norte, na vertente Atlântica. A cobertura vegetal originária da região combinava campos de altitude, faxinais e matas de Araucária (KLEIN, 1974).

Durante o século XVII e XVIII tropeiros vindos desde o Rio Grande do Sul passavam pelo planalto norte catarinense transportando tropas de mulas para as vilas do atual Estado de São Paulo. Fazendeiros e posseiros foram se instalando na região e pequenas vilas foram surgindo. Durante o século XIX, a região passa a receber caboclos e imigrantes (alemães,

poloneses, ucranianos) vindos do Paraná e das colônias de Joinville e do Vale do Itajaí, engajando-se muitos deles na extração da erva-mate.

Canoinhas, município com população estimada em 52.677 habitantes (IBGE, 2007), surge no início do século XX, período em que a extração da erva-mate mobilizou grandes contingentes de caboclos e fazendeiros de localidades próximas interessados no lucrativo comércio do mate. Grande parte do produto extraído era exportada para os países platinos por via fluvial (Rio Negro) ou seguia por via terrestre nos lombos de burros e carroções, que desciam a serra em direção ao Porto de São Francisco do Sul. Após o declínio da atividade, o município passa a investir na agricultura e na silvicultura, principais atividades econômicas que seguem até os dias atuais.

Brazil Lumber and Colonization

A 12 km de Canoinhas situa-se o município de Três Barras, com população estimada em 17.937 habitantes (IBGE, 2007). Ali se localiza a indústria papelreira Rigesa, subsidiária da *MeadWestvaco Corporation* (EUA), sendo uma das maiores indústrias papelreiras da América Latina. O planalto norte, região repleta de mata de araucária caracterizada por árvores frondosas apropriadas para a confecção de móveis, já desde o início do século explora o potencial madeireiro.

A primeira grande frente de exploração desse recurso remonta o tempo da construção da ferrovia que ligaria Rio Grande do Sul a São Paulo (Santa Maria (RS) – Itararé (SP)). O direito de exploração da ferrovia ficou com a *Brazil Railway*, empresa concessionária fundada por Percival Farquhar, um ambicioso e audacioso norte-americano, que pretendia o monopólio das ferrovias da América Latina. Possuía nesse mesmo período, a concessão de exploração de ferrovias em diversos Estados brasileiros (como a Madeira-Mamoré no Acre/Rondônia), linhas de Bonde no Rio de Janeiro entre outros modais de infra-estrutura.

Além de contar com a contribuição de capital francês e inglês, o investidor possuía a garantia de juros em caso de prejuízo e ganharia da União um trecho de 15 km de terras às margens da ferrovia, onde se encontravam imensas e lucrativas madeiras de lei, como imbuías, araucárias, cedros e jacarandás. É criada em 1911 a *Southern Brazil Lumber and Colonization* subsidiária da *Brazil Railwal*, que, depois de retirada a madeira, loteou e vendeu essas terras. Foi montada uma serraria no município de Calmon (às margens do Rio do Peixe) e outra no município de Três Barras, que veio a se tornar a maior e mais moderna serraria de toda a América Latina. Em pouco tempo a serraria transforma-se num grande complexo industrial, em que boa parte dos processos de beneficiamento da madeira era mecanizada. Construía linhas férreas que adentravam na mata, a fim de facilitar o processo de corte bem como ramais que ligavam com outros centros urbanos e com os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul.

A nova serraria resultou na falência de tantas outras pequenas serrarias que atuavam na região e o setor de extração do mate teve suas áreas de atuação reduzidas, já que o tombamento das árvores recém cerradas destruía os arbustos que se encontram sob as grandes árvores, entre eles o mate. A construção da ferrovia e a criação da serraria movimentaram o comércio, a prestação de serviços e, é claro, a geração de empregos diretos, porém após a conclusão da obras e a crescente mecanização da serraria, fez aumentar ainda mais o número de desempregados. Os habitantes que viviam nas terras concedidas pelo governo à empresa foram expulsos, aumentando o número de sem-terras na região. Mais tarde engrossariam o número de revoltosos na Guerra do Contestado.

Os empregados da Lumber chegavam na marra na casa das pessoas e botavam pra correr dizendo que o governo tinha dado aquela terra para eles. Quando não expulsava os moradores, a Lumber simplesmente retirava a madeira sem pedir

autorização e sem pagar [...] e esse pessoal todo começou a se revoltar. (MACHADO, 2004)

Na verdade, é impossível compreender a evolução da formação sócio-espacial do Planalto Catarinense sem considerar que esta se viu, no início do século XX, drasticamente transformada pelos episódios violentos da Guerra do Contestado. Este conflito envolveu um grande contingente do exército brasileiro à época, na repressão a uma revolta camponesa generalizada, em que a luta pela terra se viu potencializada pela emergência de um movimento religioso de caráter messiânico, em desafio aberto aos latifundiários da região. Embora não possamos tratar aqui do tema em toda sua complexidade, vale notar que ele demonstra bem o quanto uma formação sócio-espacial específica está articulada à múltiplas escalas e determinações.

No Contestado forças endógenas (o latifúndio pastoril e semifeudal, a ocupação das áreas de mata pelos posseiros caboclos, a rusticidade do modo de vida “serrano” etc) e exógenas (o pacto de poder entre o latifúndio e a burguesia exportadora da República Velha, a acentuação da corrida imperialista que precedeu à Primeira Guerra Mundial etc) atuaram sincronicamente. Transformou-se assim irreversivelmente a paisagem planaltina, mas não com uma drástica ruptura, ou o choque súbito entre “modernidade” e “primitivismo” que tanto parece encantar os que pela primeira vez tomam contato com o tema. Ao contrário, somente o estudo da *formação sócio-espacial* do Planalto Catarinense (VIEIRA, 2007) é que permite ver o conflito como parte de um processo mais amplo, e conseqüência até certo ponto lógica de seu desenvolvimento.

A crise econômica de 1929 e a mudança na estrutura política do Brasil que permitiu a entrada de um governo nacionalista definem novos rumos para a serraria. O ritmo de trabalho havia diminuído em função da escassez de madeira após anos seguidos de exploração. A serraria estava afundada em corrupção e, sendo as casas dos estadunidenses o principal destino das gigantescas toras extraídas das florestas catarinenses, a crise econômica faz a demanda por móveis cair bruscamente.

A serraria de Farquhar vai à falência e, em 1938, Getúlio Vargas a nacionaliza. Em 1943 a serraria ainda funcionava, porém com um número reduzido de funcionários. Em 1952, as terras da Lumber passaram a ser administradas pelo Ministério do Exército, onde foi implantado um campo de instrução de manobras militares.

Em visita ao local conhecemos as antigas estruturas da fábrica, como a antiga sede administrativa e o cinema. Naquele período (início do século XX) em Três Barras localizava-se o terceiro cinema do Brasil, sendo os outros dois localizados nas grandes cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. A estrutura estava bastante danificada deixando se perder parte importante da memória catarinense. O difícil acesso à região tornava-a isolada dos grandes centros urbanos, esses homens estrangeiros, para que pudessem passar bem os seus dias nessas regiões remotas, criaram uma espécie de vila requintada que funcionava como um território norte-americano dentro do Brasil.

Rigesa Celulose, Papel e Embalagens Ltda.

Nas proximidades das instalações da *Lumber*, é inaugurada em 1953, a *Rigesa Celulose, Papel e Embalagens Ltda.* De origem paulista, hoje subsidiária da *MeadWestvaco*, grupo estadunidense com a matriz na Carolina do Norte. A empresa possui diversas filiais espalhadas pelo Brasil que atuam na área de produção de papel papelão ondulado e embalagens.

A instalação da fábrica na região evidencia mais uma vez a entrada de capital internacional. De acordo com Mamigonian (2000) os motivos que levaram a instalação da Rigesa e de outras papeleiras pelo planalto Catarinense (Klabin, Manville, Bates, etc.) estão ligados com as facilidades do desenvolvimento da silvicultura na região, já que o meio natural contribui para

o desenvolvimento de árvores (clima, solo, umidade); havia a disponibilidade de áreas (as já devastadas pela intensa atividade extrativista); o preço da terra era baixo, a final a região possuía um dinamismo econômico relativamente baixo; oferta de energia hidrelétrica a baixo custo.

Como a região já estava completamente devastada, a indústria necessitou criar grandes plantações para obter matéria-prima. A introdução do Pinus e do Eucalipto, árvores exógenas com boa adaptação ao clima brasileiro, trouxeram bons resultados para a empresa.

Chegamos ao parque industrial da Rigesa por volta das 8 horas da manhã. Fomos recebidos por uma equipe de funcionários da fábrica, que apresentaram diversas informações a respeito da produção. Atualmente, a Rigesa em Três Barras produz 19.500 ton/mês de papel Kraft de fibra virgem destinadas para a elaboração de caixas e embalagens.

A empresa utiliza modernas técnicas para o aprimoramento genético das espécies de pinus, bem como do uso da biotecnologia para desenvolver eucaliptos de crescimento mais rápido. Em visita ao viveiro sob orientação da Eng. Florestal Neuceli, conhecemos o local de produção de mudas para as unidades florestais da empresa e para a distribuição na região. A empresa comercializa as sementes e as mudas com outros silvicultores da região.

A Rigesa possui uma unidade florestal com 61 mil hectares em Três Barras. Destes, 13 mil hectares são de mata nativa destinada à preservação, os outros 48 mil hectares são utilizados para o reflorestamento de Pinus (63%) e Eucalipto (37%) comportando cerca de 44 milhões de árvores. Existe um planejamento diário, mensal, anual e de 20 anos do corte de árvores.

A maioria do que é produzido pela Rigesa é destinado ao mercado interno. Apenas 20% da produção são exportadas para países da América do Sul. A produção de florestas, assim como a produção de commodities, está sujeita a variação de preços do mercado. Durante a década de 90, quando se iniciaram as políticas neoliberais no país, outras fábricas se instalaram no Brasil e houve uma queda de preço, porém o aumento do consumo de produtos relacionados à silvicultura está em crescimento e conseqüentemente houve a valorização da matéria-prima.

Desde 1997, a Rigesa implantou na região do planalto norte catarinense e algumas cidades do Paraná o *Programa de Fomento Florestal*. Através desse projeto, a Rigesa disponibiliza mudas de Pinus e/ou Eucalipto e assistência técnica. O agricultor entra com a mão-de-obra. A Rigesa garante a compra dessa madeira negociada a preço de mercado no momento do corte. A intenção dessas plantações é obter madeiras de alta qualidade, que possuam maior valor agregado.

Atualmente, 2.500.000 mudas de Pinus estão sendo cultivadas através desse programa e conta com o envolvimento de 1500 produtores distribuídos em 11 cidades do Paraná e 13 cidades em Santa Catarina num raio de 110 km. Com a execução desse programa, a Rigesa garante a sua hegemonia na região, dificultando a entrada de outras indústrias (uma concorrente); garante uma política de boas relações (no caso, econômicas) com as comunidades do entorno, necessária para evitar conflitos e alimenta a cultura da produção de florestas na região.

Após o almoço no refeitório da empresa fomos conhecer a fábrica. Subimos em um dos edifícios da fábrica e, lá de cima, observamos a forma com que o espaço está organizado. Localizada nas proximidades do Rio Negro, fundamental para o funcionamento de uma fábrica de papel devido o altíssimo consumo de água, nota-se que nos arredores está disposta uma floresta que lhe serve de matéria-prima. A fábrica cria assim um sistema de auto-suficiência isolando-se das demais zonas em seu entorno. A distância das florestas reflorestadas em relação à fábrica pode chegar a 100 km de raio.

No planalto catarinense estão espalhadas diversas fábricas de grandes e médias instaladas no centro de imensos reflorestamentos, que acabam por não dinamizar um processo industrial na região. Essas fábricas são de grande dimensão de capital e de vinculações a grandes distâncias. Funcionam como indústrias auto-suficientes, não incentivando o desenvolvimento de indústrias e fábricas de suporte (MAMIGONIAN, 2000).

Floresta Nacional de Três Barras

Pela manhã do dia 16 de maio, fomos visitar a Floresta Nacional de Três Barras (FLONA). Anésio da Cunha Marques, Eng. Agrônomo e mestre em geografia, que trabalha no local nos orientou sobre a Floresta.

A FLONA possui 4.458,50 ha., sendo que 2.011,16 ha. são áreas de reflorestamento utilizando *Pinus Eliot* e *Taeda* e Araucária. Foi criada em 1944 durante o governo de Getúlio Vargas através do Instituto Nacional do Pinho, que representava os interesses dos produtores, industriais e exportadores de araucária com o objetivo de coordenar a produção do pinho e incentivar o seu reflorestamento (MARQUES, 2007).

A criação de FLONAs objetivava espalhar pelas diversas regiões do país reflorestamentos para uso comercial. A área que hoje corresponde a FLONA de Três Barras pertenceu à família Pacheco que a vendeu para a serraria *Lumber*. Na época da criação da Floresta, a área estava degradada em função da intensa extração das árvores. Ramais ferroviários foram construídos até o local pela *Lumber* para facilitar a retirada das toras. O plantio das mudas de araucária iniciou em 1945 e perdurou até 1957. Nesse período todo o processo de plantio era manual, o que gerou a necessidade de mão-de-obra. As intensas atividades no local resultaram no surgimento de uma vila, onde viviam cerca de 60 famílias.

Durante o regime militar o Instituto do Pinho foi extinto. O governo Federal cria o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal - IBDF e, em 1968, o parque é transformado em *Floresta Nacional de Três Barras*. Nesse período o *Pinus Taeda* é introduzido na área para a produção de madeira. Como não havia áreas abertas para o seu plantio, foram feitos manualmente drenagem das várzeas e as mudas foram plantadas nesses ambientes, trazendo sérios danos ambientais (MARQUES, 2007). O *Pinus* se alastrou facilmente nas áreas de várzea, comprometendo a permanência da vegetação típica desses ambientes, o campo de várzea e a drenagem do local. A fim de disseminar a idéia de um novo cultivo e uma nova cultura de produção pela região, foi criado um viveiro de mudas de *pinus* na FLONA.

Em 2001 o Sistema Nacional de Unidades de Conservação SNUC discute a função da FLONA que passa a ser: “*A Floresta Nacional é uma área com cobertura florestal de espécies predominantemente nativas e tem como objetivo básico o uso múltiplo sustentável dos recursos florestais e a pesquisa científica, com ênfase em métodos para exploração sustentável de florestas nativas.*” Atualmente busca-se revisar o Plano de Manejo aprovado em 1990. A proposta que nos foi apresentada pelo Eng. Anésio é de que, em parceria com os agricultores do entorno, realizar o uso sustentável da Floresta através da extração do pinhão, do mate, de madeira e outros.

Em caminhada pela floresta foi possível observar a recuperação da mata nativa identificando diversas espécies naturais da região como o cedro, a erva-mate, a araucária, o xaxim e o bugreiro. Conhecemos também um experimento de monocultura de Erva-mate que não vem obtendo bons resultados. A qualidade da erva plantada em monoculturas na qual são utilizados agro-químicos, não é boa e o próprio mercado não paga bem por esse produto. Isso fortalece a idéia do uso sustentável da floresta e da não utilização de agrotóxicos.

Considerações finais

A excursão que deu origem a estas reflexões envolveu professores de diferentes disciplinas e abrangeu as duas grandes áreas do conhecimento geográfico, sociedade e natureza, em sua inter-relação e em sua relativa autonomia. Em Santa Catarina, a combinação de fatores humanos - como a sobreposição de distintos momentos históricos de ocupação - ao quadro natural, em que a compartimentação do relevo atuou como fator preponderante no isolamento dos núcleos de povoados iniciais (PELUSO, 1952), deu lugar a uma grande diversidade regional. Em outras palavras, sobre o território catarinense originaram-se e desenvolveram-se

distintas formações sócio-espaciais. Isto permitiu que os alunos, no tempo relativamente curto de nossa excursão, estivessem em contato com diferentes paisagens, que nada mais são do que o aspecto sensível que resulta da combinação de fatores humanos, físicos e biológicos (CHOLLEY, 1964).

Desvelar as paisagens, procurando, a partir deste estado atual, investigar sua gênese e evolução, significa ir além dos aspectos pitorescos e superficiais, e exige um esforço empírico e teórico que deve estar na base da construção do conhecimento geográfico, e por conseguinte, na base da formação dos futuros profissionais de Geografia. Neste sentido é que procuramos desenvolver este trabalho como um roteiro de excursão pedagógica, que sirva de orientação ao estudo das regiões catarinenses visitadas por nós, e possa servir também a excursões posteriores, resgatando a prática, hoje menos freqüente, dos guias de viagem, que marcaram um rico momento da produção geográfica brasileira.

Bibliografia

BASTOS, José Messias. **Considerações Sobre a Urbanização do Litoral Catarinense**. In: Anais do X SIMPURB, Florianópolis: UFSC, 2007.

CHOLLEY, A. **La Geographie: Guide de l'Etudiant**. Paris: P.U.F, 1951.

_____. **Observações sobre alguns pontos de vista geográficos**. Boletim Geográfico. Rio de Janeiro: IBGE, n. 179, p. 139-145. 1964.

DOLEJAL, Natan; MARTINS, Tiago Welter. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: 2008.

FLORES, Alessandra Lopes; CIDADE, Maria Luiza Rovaris. **Relatório de Saída de Campo: São Bento - Canoinhas - Três Barras**. Florianópolis: 2008.

IBAMA, **Floresta Nacional de Três Barras**, disponível em: <http://www.ibama.gov.br/flonas/index.php?id_menu=82>. Acesso em: 10 jun 2008

IBGE, **Cidades@**. Disponível em: <www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: jan 2009.

KAESEMODEL, Maria Salete Munhoz. **A indústria moveleira em São Bento do Sul-SC**. 1990. 129f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas, Florianópolis. 1990.

KAFRUNI, Simone. **Indústria de Santa Catarina sob as garras do dragão**. Diário Catarinense. Florianópolis, 19 jun 2008

KOHLHEPP, Gerd. **Scientific findings of Alexander von Humboldt's expedition into the Spanish-American Tropics (1799-1804) from a geographical point of view**. An. Acad. Bras. Ciênc. vol.77 no.2 Rio de Janeiro June 2005

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do contestado**. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2004.

MAMIGONIAN, Armen. **O Habitat**. In: SANTA CATARINA, Atlas Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis: Departamento Estadual de Geografia e Cartografia. 1958.

_____. **Indústria de Santa Catarina**, Versão atualizada da originalmente publicada no Atlas de Santa Catarina. Florianópolis: GAPLAN, 1986

_____. **A escola francesa de geografia e o papel de André Cholley**. Florianópolis: Cadernos Geográficos da UFSC, maio de 2003.

MARQUES, Anésio da Cunha. **Planejamento da paisagem da floresta nacional de Três Barras (Três Barras – SC)**: subsídios ao plano de manejo. 2007. 132f. Dissertação (mestrado em geografia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2007. Disponível em: <http://dspace.c3sl.ufpr.br:8080/dspace/bitstream/1884/10358/1/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20-%20AN%C3%89SIO%20C%20MARQUES%20-%20FLONA%20TR%C3%8AS%20BARRAS.pdf>, Acesso em: 10 jun 2008.

MEYER-ABICH, Adolf. **Alexander von Humboldt**, Hamburg: Rowohlt, 1967

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. 1 ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1991.

PEREIRA, Raquel M^a Fontes do Amaral. **A Particularidade do Quadro Urbano do Litoral Catarinense no Processo de Urbanização do Sul do Brasil**. In: Anais do X SIMPURB, Florianópolis: UFSC, 2007.

SILVA, João Francisco da. **Estrada Dona Francisca**. Florianópolis: Governo do Estado, 2002.

TERNES, Apolinário. **História Econômica de Joinville**. Joinville: Meyer, 1986.

VELA JUNIOR, Paulo Roberto. **Relatório de viagem a campo: Trajeto Florianópolis - São Bento do Sul - Canoinhas - Três Barras**. Florianópolis: 2008.