

FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL SUL CATARINENSE: ALGUNS ASPECTOS

Márcio Rogério Silveira*

INTRODUCCIÓN

El Sur de Santa Catarina es resultado de una serie de determinaciones, tanto naturales como humanas, que articuladas, llevan esa región a ser una de las principales economías del Estado de Santa Catarina. Se justifica con eso, que la bacía carbonífera descubierta en la región, la instalación de una infraestructura para explorar (industria carbonífera, ferrocarriles, puerto, termoeléctricas, etc.) y comercializar el carbón mineral, el grado de División Social del Trabajo traídos por los emigrantes europeos (italianos y alemanes) y la instalación de pequeñas áreas para el cultivo mercantil (con favor del suelo, del clima y del relieve) contribuyeron significativamente para la instalación de grandes grupos industriales y comerciales, responsables por mantener la economía del sur catarinense después del fin de la industria carbonífera.

Essa busca da relação entre o homem e o espaço, ligadas as características próprias do meio físico, leva normalmente os geógrafos a estudar o modo como o espaço se divide em unidades espaciais, em função de um aspecto preponderante que determina uma unidade de organização pelos homens. A essa unidade os geógrafos deram o nome de região, noção inseparável da pesquisa geográfica: a geografia regional constitui seu desfecho.

Michel Rochefort

O Sul de Santa Catarina contou com uma série de determinações para seu desenvolvimento, entre elas, as físicas, as biológicas e as mais complexas de todas, as humanas (Cholley, 1964). Levantamos, portanto, neste artigo, algumas delas, pelo seu grau de importância, como: os rios, os recursos minerais, a indústria carbonífera, a ferrovia, os portos, a indústria de eletricidade e talvez a mais importante de todas, o estabelecimento de imigrantes europeus (principalmente italianos e alemães) nos principais vales do Sul catarinense, que convergindo com as demais expressam a verdadeira importância dessa região. Dentro de todo esse contexto a região Sul catarinense, apresentou um caráter de acumulação diferenciada, estabelecida historicamente, gerando um espaço típico a esta formação social, diferente dos demais espaços catarinenses. Conforme afirma Massey (1981, p. 66-67):

A natureza da resposta do capital às desigualdades espaciais é por si mesma um produto da interação entre as características existentes da diferenciação espacial e as necessidades em qualquer momento do processo dominante de produção. Tal interação é importante – a produção não somente influi geograficamente como envolve historicamente a configuração geográfica (tanto os fatos da diferenciação espacial como sua natureza particular), influenciando no caminho tomado pela acumulação.

Aspectos gerais da colonização européia no Estado de Santa Catarina

O Estado de Santa Catarina, de uma forma geral, teve como fator fundamental para o seu desenvolvimento o caráter artesanal, implantado pelos alemães e italianos nos principais vales, gerando um forte processo de industrialização no Estado, perdurando até os dias atuais (Mamigonian, 2000). O contingente de imigrantes¹ era formado por artesãos, agricultores independentes, médicos, engenheiros, comerciantes e operários, todos vindos com experiências adquiridas de uma divisão social do trabalho (já haviam passado pela Primeira Revolução Industrial e muitos vivenciaram a gestação da Segunda Revolução Industrial na Alemanha) na Europa, portanto, estes imigrantes, transplantaram para a região Sul do Brasil (como no Nordeste dos Estados Unidos) nas pequenas propriedades (em torno de 25 hectares) um sistema de pequena produção mercantil² (a exemplo das colônias na qual se originaram), tornando-se responsáveis pelo estabelecimento e desenvolvimento da industrialização em várias colônias

* Graduado em Geografia pela Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC e mestrando em Geografia pela Universidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Presidente Prudente.

¹ Segundo Rocha (2000, p. 114): “A Alemanha ‘expulsou’ no período de 1815 a 1935, em torno de seis milhões e meio de pessoas, dirigidos na sua quase totalidade para a América do Norte, porém, pequena parte do fluxo foi desviado para as terras meridionais da América do Sul (para o Brasil em torno de 235.000 pessoas entre 1850 e 1950)”. Grande parte dos imigrantes foram expulsos da Europa por uma série de fatores, como: o desmantelamento da estrutura feudal, crise de crescimento do capitalismo industrial, perseguições políticas, religiosas etc.

² “Chamamos pequena produção mercantil a organização econômica na qual prevalece a produção para a troca por parte de produtores que continuam senhores de suas condições de produção” (Mandel, 1982, p. 28). “Na pequena produção mercantil, o pequeno agricultor e o pequeno artesão vão ao mercado com os produtos do seu trabalho. Vende-nos a fim de comprar os produtos de que necessitam para o seu consumo corrente e que eles próprios produzem. A sua atividade no mercado pode resumir-se na fórmula: vender para comprar” (Mandel, 1982, p. 29).

riograndenses (Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Santa Cruz do Sul, Bento Gonçalves etc.) catarinenses (Joinville, Blumenau, Brusque e Criciúma etc) e algumas paranaenses (Mamigonian, 2000).

Como em outras regiões do Sul do Brasil, a pequena produção realizada pelos imigrantes europeus nos vales catarinenses, foi responsável pelo desenvolvimento das principais regiões industriais e comerciais do Estado.³ A exemplo da 1) Região Industrial de Origem Alemã (segunda metade do séc. XIX em diante), na qual ocuparam os vales dos Rios Itajaí, Cubatão do Norte e Itapocu. Essa região compreende o Vale do Itajaí e o Nordeste Catarinense, tendo como principais cidades-polo Blumenau e Joinville, respectivamente; 2) Região Agroindustrial, localizada no Oeste Catarinense e composta primeiramente por imigrantes italianos e secundariamente por alemães, ambos vindos das antigas colônias do Rio Grande do Sul (séc. XIX), localizando-se na vertente do interior (Bacia do Prata), nos vales dos rios Chapecó, Jacutinga, Irani e do Peixe. O Oeste tem como principais cidades Chapecó e Concórdia e a 3) Região Carbonífera-Cerâmica do Sul, de colonização italiana (segunda metade do séc. XIX), tendo como pólos concentradores as cidades de Criciúma e Tubarão. Portanto, foram os imigrantes italianos e principalmente os alemães que ocuparam os principais vales catarinenses, industrializando-os em virtude de serem, em seus países de origem, pequenos industriais, comerciantes, engenheiros e operários especializados⁴ (Mamigonian, 1966).

Com menor importância comercial e industrial, temos a Região do Planalto Latifundiário, localizada no Planalto de Lages e no Planalto Norte (colonização paulista do séc. XVII e XVIII) e a área litorânea de domínio açoriano-madeirense (séc. XVIII). O vigor industrial do Estado limitou-se às áreas de colonização européia (italianos e alemães principalmente), na qual estabeleceu-se uma maior Divisão Social do Trabalho, diferentemente do planalto e do litoral.

Nos planaltos destacaram-se a economia pastoril e extrativa (erva-mate e madeira), preponderando nestas atividades "(...) *laços de dependência pessoal que prendiam a grande massa de sertanejos a um limitado número de grandes proprietários (...)*" (Queiroz, 1966, p. 35) apud (Pereira & Vieira, 1997, p. 460), impedindo a ascensão dos mesmos através da pequena produção mercantil. Estabeleceu-se assim, tardiamente, um desenvolvimento capitalista-industrial dependente de estímulos externos, com indústrias de papel, papelão e reciclar.

Já os açoriano-madeirenses do litoral apresentaram uma formação social específica (anti-industrializante) e seu sistema produtivo baseou-se na pequena produção para auto-subsistência. O pequeno excedente comercializado (farinha de mandioca, melado, feijão etc.), acabava sendo manipulado pelos grandes comerciantes do Rio de Janeiro (preços estabelecidos). Os colonos açorianos, por um lado, eram explorados pelos grandes comerciantes e, por outro lado, deixavam sua pequena renda nos comércios locais. Portanto, no litoral, os sistemas artesanais não se desenvolveram, devido principalmente a monopolização do capital comercial que estava interligado ao sistema agro-exportador brasileiro (Mamigonian, 2000).

As cidades litorâneas propícias a decadência por não estarem acompanhando o desenvolvimento industrial das demais regiões, continuaram se desenvolvendo, em virtude da incorporação econômica às regiões industriais (como Laguna e Imbituba à Região Carbonífera-Cerâmica e Itajaí e São Francisco à Região Industrial Alemã). Na Grande Florianópolis os demais municípios (Palhoça, Biguaçu e São José) são polarizados por Florianópolis (capital político-administrativa).⁵ Vale ressaltar também, que algumas cidades no Estado (Itapema, Balneário Camboriú, Garopaba, Florianópolis etc), receberam um significativo impulso da exploração do turismo, que se tornou freqüente no litoral. Desta forma, observamos que algumas cidades colonizadas pelos açoriano-madeirenses continuam progredindo (Bastos, 2000).

Até a década de 1970, as regiões catarinenses se desenvolveram muito mais atreladas as metrópoles regionais (Porto Alegre e Curitiba), ficando isoladas umas das outras e do centro político-administrativo (Florianópolis). Conseqüentemente, Santa Catarina se diferenciou dos outros Estados do Sul por não

³A gênese industrial e comercial catarinense não foi reflexo de um centro industrial maior (Sudeste) e também não foi consequência da presença de aptidões empreendedoras dos colonizadores, de acordo com a interpretação schumpeteriana de valorização dos empreendedores. Tal desenvolvimento deve-se portanto, a presença da pequena produção mercantil transplantada para os vales, conforme conclui Mamigonian (1966).

⁴A maioria dos imigrantes especializados, como médicos, engenheiros, tecelões, botânicos etc, eram alemães que se instalaram principalmente na Região de Blumenau. No Nordeste de Santa Catarina os imigrantes alemães eram na sua maioria agricultores e comerciantes, como também foram os italianos do Sul e Oeste do Estado.

⁵Florianópolis continuou crescendo a partir da década de 1990 por ter se especializado no setor terciário (administração, ensino, comércio, serviços financeiros, turismo, profissionais liberais, artesanato etc) e estar desenvolvendo um ramo industrial de alta tecnologia.

apresentar uma metrópole própria. Portanto, existiam oito regiões urbanas pequenas, ligadas muito mais aos grandes centros urbanos nacionais (Mamigonian, 1966).

A unificação espacial das regiões catarinenses se intensificou a partir da década de 1970, com a maturação industrial no Estado, exigindo a implantação de um sistema rodoviário, consolidado através da pavimentação e construção de rodovias federais e estaduais (BR-101, BR-116, BR-282, BR-470, SC-458, SC-457, SC438 etc), que se tornaram a espinha dorsal do transporte em Santa Catarina.

O setor ferroviário catarinense caracterizou-se por transportar produtos extrativos e das pequenas policulturas mercantis para os grandes centros consumidores internacionais (Buenos Aires, Montevidéu e Europa) e principalmente os nacionais, em forte processo de urbanização e industrialização, como São Paulo. Grande parte dos produtos transportados seguia até os portos catarinenses nos quais, por cabotagem, eram direcionados a seu destino. Mas a partir da rodoviarização no Estado, o transporte ferroviário perde importância.

Dentro desse contexto, escolhemos a Região Sul do Estado de Santa Catarina (de colonização transitória entre os açorianos-madeirenses do litoral e os italianos e alemães nos vales próximos) para justificar nossa hipótese. Procuraremos entender o processo de regionalização, levando em consideração a formação sócio-espacial regional.⁶ Para isso, buscaremos entender as diferentes determinações responsáveis pela acumulação que contribuíram para o desenvolvimento industrial e comercial da região (Mapa 1).

O desenvolvimento do Sul Catarinense

Para considerarmos a Região Sul de Santa Catarina como uma unidade, partimos das diferentes formas de organização da acumulação, como a indústria carbonífera (carvão como recurso natural, retirado do subsolo pelas várias minas espalhadas pela região, especificamente na cidade de Criciúma, conhecida como a Capital do Carvão); o Porto de Laguna (entrepasto comercial) e de Imbituba; a FTC, ligando espacialmente alguns municípios e transportando principalmente o carvão das minas para os portos e para as termelétricas;⁷ as termelétricas e a pequena produção mercantil das colônias. Portanto, todos estes fatores em seu processo de acumulação geraram um forte setor industrial e comercial.

Essa combinação de atividades foi essencial para o desenvolvimento da Região Sul, definida por Mamigonian (2000) como Região Carbonífera-Cerâmica. Temos, assim, uma unidade regional dinâmica e delimitada territorialmente.

A ocupação inicial do Sul Catarinense está vinculada a ocupação de todo o litoral sul brasileiro, iniciada pelos vicentistas no século XVII, atraídos pela escassa mineração, fundaram algumas vilas como a de Paranaguá, a de São Francisco do Sul, a de Desterro, a de Laguna (principal ponto de apoio para a ocupação brasileira no sul) e a do Rio Grande. Esses povoados não garantiram a posse das terras do sul, iniciando-se, desta forma, a instalação de casais açorianos e madeirenses (1748) para o estabelecendo-se um maior preenchimento demográfico, principalmente na Ilha de Santa Catarina e continente próximo (São José, São Miguel e Enseada de Brito), em torno de Laguna (núcleos de Vila Nova e Campos de Santa Maria) e as localidades riograndenses de Rio Grande, Estreito, Mostardas, Porto Alegre, Viamão etc. (Magnanini & Souto Mayor, 1977).

A colonização definitiva deu-se pela vinda de milhares de alemães e italianos para o Sul do Brasil e mais especificamente o Sul de Santa Catarina, distribuindo-se pelos vales dos Rios Tubarão e Urussanga, formando as colônias de Urussanga (1878), de Criciúma (1880), de Cocal (1885), de Azambuja (1887)

⁶ *“Como cada região tem também uma parcela de seu desenvolvimento ligado às suas próprias forças, decorrentes de uma trama complexa de elementos, a análise das especificidades de cada formação social ajuda a compreender melhor as determinações que operam sobre os processos responsáveis pela construção das especificidades regionais. Por isso, o método geográfico que tem por base a categoria de formação sócio-espacial, proposto por Milton Santos é o que permite a apreensão das especificidades enquanto fruto da combinação de processos distintos. E, ao introduzir a dimensão espacial mostra ser impossível pensar a sociedade sem referência ao espaço; vê, acertadamente, o espaço como integrante da formação econômico-social, já que toda a formação é espacial e temporalmente determinada”* (Pereira & Vieira, 1997, p. 454).

⁷ *“O nascimento da produção siderúrgica em Volta Redonda foi a causa indireta do surgimento no Sul de Santa Catarina do terceiro sistema regional de energia elétrica. Tendo resolvido usar parcialmente carvão metalúrgico nacional, a CSN instalou em 1945, junto a cidade de Tubarão um lavador de carvão, que exigiu por seu turno a montagem de uma pequena usina termelétrica com 624 kW”* (Mamigonian, 1974, p. 09). A usina termoeletrica passou por ampliações sucessivas, chegando a ser a principal fonte de energia do Estado de Santa Catarina. Localizada atualmente no município de Capivari de Baixo (emancipado de Tubarão), a usina, movida a carvão, possui quatro unidades, Jorge Lacerda I, II, III e IV, todas privatizadas no final de 1998 (adquiridas pela Gerasul).

etc. e, juntando-se com os vicentista, açorianos e madeirenses que já habitavam a porção mais litorânea (Laguna, Imbituba etc.).

As colônias beneficiaram diversos produtos, como: mandioca, milho, cana-de-açúcar etc., parte destes produtos eram vendidos (como a banha, o toucinho, o suíno em pé) ou trocados na própria colônia por ferramentas, tecidos, sal, ou seja, tudo aquilo que não é produzido na colônia. Grande parte dos colonos dependiam extremamente do vendeiro, que comercializava os produtos (sistema colônia-venda) com o planalto e o litoral. As áreas na qual existiam maior facilidade de transporte (rios, ferrovia, estradas e o litoral), propiciaram tanto aos colonos, quanto aos comerciantes uma maior lucratividade (era fundamental ter acesso fácil ao mercado consumidor). Surgiram no decorrer deste processo algumas cooperativas que se desenvolveram rapidamente, junto com os produtores independentes e com os comerciantes, contribuindo para o desenvolvimento das indústrias e dos comércios espalhados por toda região.

Já a FTC foi importante para o Sul de Santa Catarina, principalmente porque anteriormente a ela faltavam caminhos e rodovias que interligassem esta região a outros centros urbanos no Estado, já que os únicos meios de transportes para os produtos das pequenas propriedades, se davam através do Rio Tubarão; do litoral atlântico, pelo oceano; pela estrada dos conventos (ligando ao Planalto de Lages) e pela Estrada Laguna-Rio Grande do Sul (ligando a metrópole regional de Porto Alegre).

A descoberta das jazidas de carvão⁸ espalhadas pelas terras do Visconde de Barbacena (Tubarão) e que passaram a ser explorados, através de concessão cedida ao mesmo, incentivou a criação de um meio de locomoção capaz de transportar o carvão mineral até os portos de Laguna e Imbituba. Assim, em 1880, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, ligando as minas de carvão que iam sendo descobertas no Sul do Estado aos portos. Surgiram, assim, a ferrovia e as mineradoras, objetivando o desenvolvimento da indústria carbonífera, o seu transporte, embarque no porto e venda no mercado europeu.

O Sul, como o restante das regiões formadas por colônias de imigrantes em Santa Catarina, foi excelente produtor para os grandes mercados consumidores, exportando produtos das pequenas policulturas mercantis, derivados do excedente da produção de subsistência. Mas, no entanto, em termos de quantidade de produtos transportados, o carvão mineral se destacou, principalmente por ser um produto de baixo valor agregado, necessitando ser retirado do solo em grandes proporções.

Até a rodoviarização, grande parte da produção do Sul era transportada por ferrovia, embarcações, carros-de-boi, mulas e carroças. Os produtos iam até Laguna e de lá seguiam por cabotagem até Desterro (Florianópolis) que, ainda por cabotagem chegavam aos mercados consumidores nacionais e internacionais (Buenos Aires, Montevidéu etc.).

A descoberta das minas de carvão pela região Sul catarinense fez a ferrovia esticar seus braços para buscar o carvão e destiná-lo ao porto, surgindo então os diversos ramais ferroviários.⁹

O impulso do carvão gerou fortes transformações no Sul Catarinense, principalmente nos períodos das duas Grandes Guerras, quando a importação de carvão da Europa fora interrompida. Neste momento, com a construção da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda; a política de substituição de importações; o incentivo do governo à extração de carvão, com a implantação da obrigatoriedade de consumo de 10% em 1931 e 20% em 1940; o Plano de Metas (1956/61) e o II PND (1974/78), com os investimentos em setores básicos da economia brasileira, garantiam a sobrevivência e a expansão da economia Carbonífera do Sul, originando os principais capitais locais (Gaidzinski, Burigo, Guglielme, Diomício Freitas etc.).

Todavia, a maior expansão da indústria carbonífera ocorreu durante as crises do petróleo em 1973 e 1978, quando o Ministério das Minas e Energias procurou redefinir sua política energética, planejando a substituição do óleo combustível por carvão vapor, elevando a produção de 10.522 mil toneladas em 1980 para 49.465 mil toneladas em 1985, produção esta altamente possível já que as reservas de carvão no Estado chegam a 2.300 milhões de toneladas.

É após o fim dos subsídios para a extração do carvão (1983) e para os fretes (1988), como também a abertura do mercado nacional para o carvão de outros países (realizado no governo Collor), que a

⁸ Tipos de carvão encontrados na bacia carbonífera (de 1.050 Km²) são o antracito, a hulha, o linhito e a turfa. Antes do fim dos subsídios ao carvão brasileiro, retirado pelo governo Collor, a produção catarinense de carvão era de 410 mil toneladas por mês, passando para 200 mil toneladas por mês, sendo que 90% são para abastecer as termelétricas da Gerasul.

⁹ Em outras regiões foram sendo descobertas minas de hulha, cujas jazidas afloravam por Criciúma, Urussanga, Araranguá, Siderópolis, Esplanada, Rio Deserto e Treviso. A ferrovia, através de seus ramais e sub-ramais, juntou essas minas ao tronco principal, que direcionado aos portos, totalizaram 272,5 Km de linhas.

indústria carbonífera do Sul entra em crise,¹⁰ passando a ter apenas um demandante, isto é, as termelétricas.

O Porto de Imbituba (porto natural), localizado no município de mesmo nome, foi construído para dar melhor aporte as exportações de carvão, em substituição ao porto de Laguna que não suportava mais transbordar grandes quantidades de carvão e por terem, os navios cargueiros, calados maiores. Desta forma, o Porto de Imbituba foi equipado para ser o escoadouro da produção, principalmente de carvão, mas também de produtos agropecuários e industriais do Sul Catarinense (sua hinterlândia) e de outras regiões. A ferrovia ligava as minas de carvão ao porto, mas após a diminuição da produção, esta foi desativada e passou a ligar apenas algumas poucas minas ao município de Capivari de Baixo.

Com a diminuição do transporte de carvão no porto, houve uma adequação para aumentar o transporte de outros produtos, principalmente os transportados em contêineres e exportados no cais (cabotagem e longo curso). Em 1997, só em contêineres foram exportadas 60.992 toneladas e importadas 19.703 toneladas. Mas também foram movimentados no porto açúcar, congelados, fertilizantes, sal etc., atingindo 206.530 toneladas de exportação e 369.128 toneladas de importação neste mesmo ano.

As atuais vias terrestres até o porto são rodoviárias, sendo a principal a BR-101, permitindo o deslocamento para várias partes do Brasil e do Mercosul. O Porto localiza-se a 90 Km de Florianópolis e 380 Km de Porto Alegre e Curitiba, os dois maiores pólos industriais do Sul do Brasil.

A FTC transportou para as usinas termelétricas da Gerasul 2,3 milhões de toneladas em 1998 e a meta para os próximos anos, além de atender as mineradoras e a termelétrica, é a de aumentar o transporte de outros produtos (cerâmica, contêineres etc). O grupo controlador da FTC também pretende expandir a ferrovia em direção ao norte do Estado, até o Ramal São Francisco e, ao sul, até o município de Canoas/RS. Para a concretização desses objetivos, acredita-se que serão necessárias melhorias na infraestrutura portuária, ampliação na movimentação dos portos e avanços na modernização e logística de todo o sistema porto-ferrovia-rodovia.

Atualmente os principais clientes da FTC são a Gerasul, as empresas ligadas à extração e comércio de carvão, como a Metropolitana, a Criciúma, a Rio Deserto, a Belluno, a Treviso, a Araranguá, a Comim Coque Catarinense, a Castelo Branco, a São Domingos, o Sindicato das Indústrias de Extração de Carvão de Santa Catarina e a Ceusa revestimentos cerâmicos.

O dinamismo industrial e comercial da Região Sul de Santa Catarina

A Região Sul do Brasil como Santa Catarina possuem uma dinâmica interna própria, capaz de romper com a denominação de capitalismo periférico (centro-periferia). Esta por sua vez aponta a Região Sul do Brasil como sendo dependente do Sudeste e, por conseguinte, reflexo de sua expansão. Contra este argumento afirma Bastos (2000, p. 256):

No dinâmico capitalismo industrial desta parte do território brasileiro, não se admite a denominação de capitalismo periférico, subordinado, dependente, portanto, sem vida própria. Muito pelo contrário, a economia catarinense, apesar de suas dimensões quando comparadas com a paulista, tem se mostrado efetivamente vitoriosa na concorrência que se estabeleceu em vários setores industriais como artigos têxteis de algodão (camiseta de malha, felpudos etc.), salamaria, motores elétricos, equipamentos agrícolas, cerâmica, tubos e conexões de ferro maleável e de PVC, frangos etc. na atividade comercial, podemos através desta pesquisa, mostrar que o dinamismo verificado para o setor industrial vale também para o comercial. Daí a fraca presença de redes paulistas e cariocas nas principais cidades catarinenses.

Portanto, verifica-se na Região Sul do Brasil uma resistência aos capitais industriais¹¹ e comerciais dos grandes centros, como São Paulo. Da mesma forma, acontece em Santa Catarina, com os capitais originados regionalmente (Vale do Itajaí, Nordeste, Sul e Oeste), com base na pequena produção mercantil, ainda se mantém dinâmico, conquistando uma média de exportações superior a brasileira (conforme o Quadro 1), fomentada principalmente pelos grandes grupos industriais, que ampliaram sua atuação da escala local para a nacional e internacional (mercado asiático, norte americano e europeu), como a Weg, Ceval, Embraco, Cònsul, Perdigão, Sadia entre outras.

Quadro 1. Exportações para os Estados Unidos

¹⁰ Outro fator que contribuiu para a desestruturação do sistema carbonífero no Sul foi o fechamento da ICC, uma das maiores fabricantes de ácido do país, pertencente a Gaspetro.

¹¹ Na segunda metade da década de 1990, o setor agroindustrial brasileiro, ficou na segunda colocação mundial na produção de frangos e quarta na de suínos, nas quais a região Sul corresponde por a maior parte da produção (BNDES, 1997).

Em US\$ milhões – primeiro bimestre			
Local	2000	1999	Varição em %
Santa Catarina	97,54	83,27	17,02
Brasil	1.899,13	1.369,09	38,71

Fonte: Gazeta Mercantil, 25. 05. 2000.

No Quadro 2, Bastos (2000) mostra a forte expansão das redes comerciais (lojas de múltiplas filiais) do Sul do Brasil (Colombo, Grazziotin, Disapel, Casas Santos, Zomer, Koerich, Berlanda etc) e principalmente de Santa Catarina¹² que formam barreiras a entrada das redes de múltiplas filiais de São Paulo e Rio de Janeiro (Arapuá, Lojas Americanas, Ponto Frio e Casas Bahia).

Quadro 2. Distribuição espacial das principais redes de eletrodomésticos operando no Sul do Brasil

Rede	Estado de Origem	Brasil	Nº de lojas no PR	Nº de lojas no RS	Nº de lojas no SC
Ponto Frio	RJ	250	9	28	07
Casas Bahia	SP (SE)	242	12	-	04
Arapuá	SP	180	10	06	08
Lojas Americanas	SP	86	10	02	03
Colombo	RS	241	63	135	46
Grazziotin	RS	28	02	20	06
Casa Santos	PR	49	37	-	12
Disapel	PR	90	47	20	23
Dudony	PR	30	30	-	-
Zomer	SC	60	-	12	48
Salfer	SC	18	-	-	18
Koerich	SC	25	-	-	25
Berlanda	SC	35	03	07	25

Fonte: Bastos, J. M. Introdução ao desenvolvimento do comércio em Santa Catarina. *Santa Catarina: sociedade e natureza*. Florianópolis: LABEUR, 2000, p. 155-77. (Relatório Parcial de Projeto Integrado de Pesquisa/CNPq)

A Região Carbinífera-Cerâmica¹³ do Sul do Estado também se enquadra neste aspecto podendo-se afirmar que ela é capaz de engendrar seu próprio desenvolvimento, sendo uma das principais regiões industriais e comerciais de Santa Catarina.

¹² “Do ponto de vista da estrutura comercial de Santa Catarina observa-se a total ausência de aquisições de redes por parte dos compradores nacionais e internacionais, apesar de ter sido noticiado boatos da compra de empresas comerciais catarinenses. O fechamento do Estado para os capitais comerciais locais é a característica mais marcante da estrutura do mercado de Santa Catarina, isto se deve a mencionada pequena produção mercantil que com sua agressividade concorrencial não dá oportunidade aos capitais extra regionais (...)” (Bastos, 2000, p. 174).

¹³ A região Sul tem uma área de 9,5 mil Km² (10% da catarinense) e possui 800 mil habitantes (16% da população do Estado).

Mesmo após a decadência do sistema carbonífero¹⁴ (minas, ferrovia, porto) as outras atividades industriais e comerciais da região, surgidas dos capitais locais e com dinâmicas próprias, mantiveram seu desenvolvimento histórico. Como demonstra Goulart Filho (1997, p. 71):

No Sul de Santa Catarina, num primeiro momento, a indústria carbonífera cumpriu seu papel, como 'indústria motriz', impulsionando o desenvolvimento da metalurgia, atacados de ferragens e outras pequenas atividades urbanas. Num segundo momento, as cerâmicas serão as impulsionadoras de outras atividades industriais, além de novas metalúrgicas, fornecedores de insumos como esmaltes, indústria química, embalagens e transportadoras. E por último as indústrias do vestuário também desempenham este papel de impulsionadoras, proporcionam o surgimento de lavanderias, bordadeiras, serigrafias e outras atividades paralelas. Essas atividades de destaque se enquadram como pólos de desenvolvimento, formados por várias unidades fabris ligadas entre si. Os efeitos de aglomeração e de junção provocam o aparecimento de novas atividades, alterando a paisagem industrial local e regional.

Justifica-se, com isso, que no Sul do Estado encontramos um forte setor industrial (metalúrgica; calçados: Vuldalfort, Star Flex etc; vestuário: Damyller etc; cerâmica vermelha;¹⁵ cerâmica branca: Eliane, Cecrisa, Ceusa, Imbituba; embalagens plásticas: Canguru, Coposul, Copobrás; agroindústrias: Agrovêneto, Ceara, Fumacense, Campeiro; cooperativas agropecuárias: Copagro, Coopersulcar, Cooperja, Coapeme e alimentos: Geloko etc.) e comercial (atacadistas; varejistas; supermercadista: Giassi, Angeloni e de eletrodomésticos: Zomer etc.) que atendem com seus produtos e serviços os mercados consumidores regional, estadual, nacional e até mesmo internacional (principalmente a indústria).

Portanto, a decadência do sistema carbonífero (porto, ferrovia etc) passou a ceder espaço para novas reestruturações e para o surgimento de outros empreendimentos, gerados principalmente da necessidade de substituição da indústria carbonífera, evitando assim, um prejuízo maior a economia regional do Sul Catarinense.

¹⁴ Foi o fechamento das minas de carvão e a baixa movimentação no Porto de Imbituba que levaram a região a um processo de decadência, tendo como conseqüências a diminuição do número de estivadores contratados no porto, demissões na FTC (também devido a sua privatização) e nas minas (maior responsável pelo aumento do desemprego na região), aumentando o exército industrial de reserva.

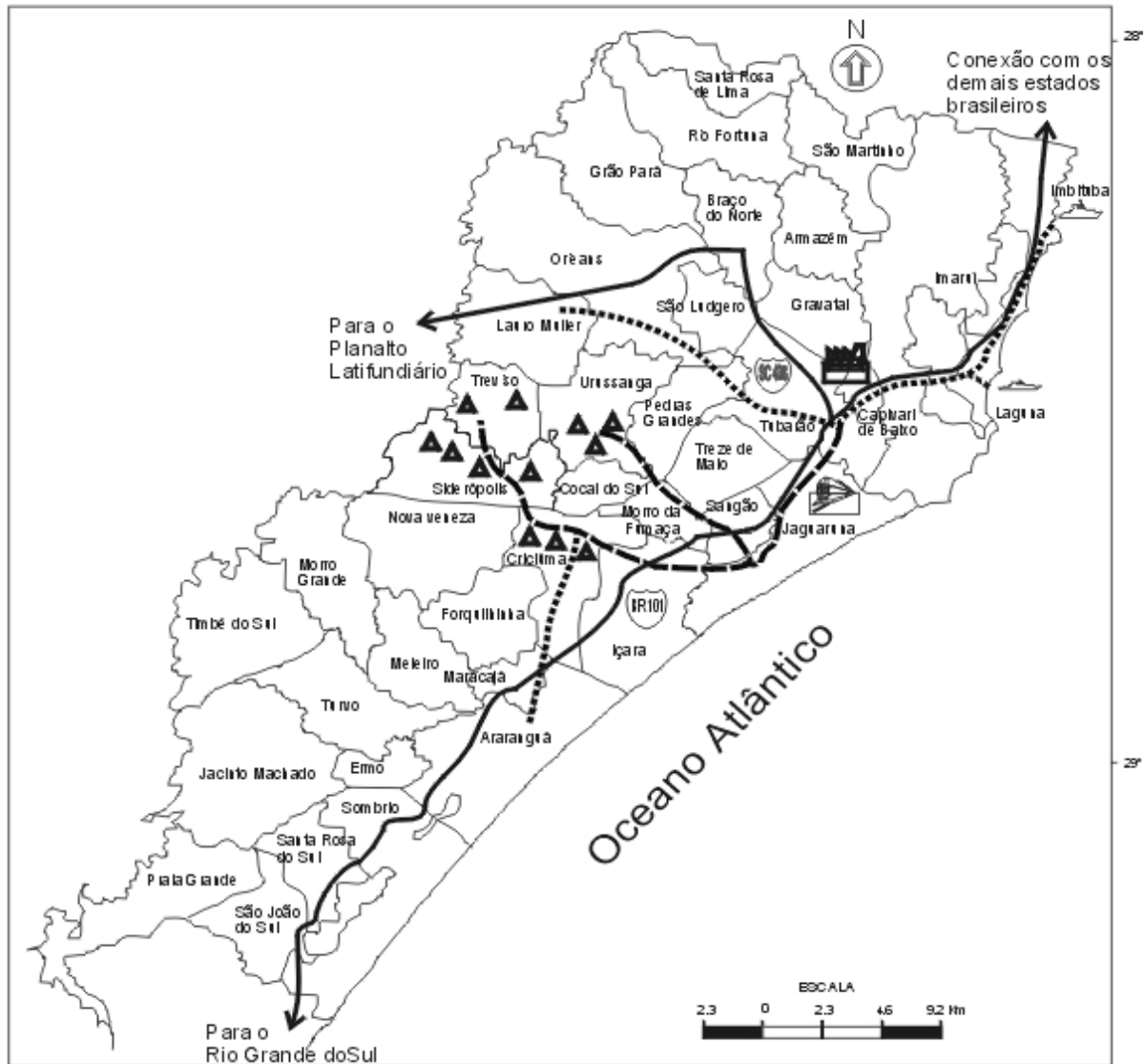
¹⁵ Tanto a indústria cerâmica vermelha quanto a branca, só puderam se desenvolver em sua gênese, por causa da disponibilidade de argila de boa qualidade na região para a produção cerâmica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Atlas Escolar de Santa Catarina. Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento, Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos. Aerofoto Cruzeiro. Rio de Janeiro, 1991.
- BASTOS, José Messias. Introdução ao desenvolvimento do comércio em Santa Catarina. *Santa Catarina: sociedade e natureza*. Florianópolis: LABEUR, 2000, p. 155-77. (Relatório Parcial de Projeto Integrado de Pesquisa/CNPq)
- BASTOS, José Messias. O comércio no sul do Brasil. *Revista Geosul*, Florianópolis, n. 28, p. 112-24, 1999.
- BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Relatório Agropecuária e Agroindústria, 1997.
- ESPÍNDOLA, Carlos. Notas sobre formação sócio-espaciais catarinenses. *Revista de Tecnologia e Ambiente*, Criciúma, n. 2, p. 101-08, 1999.
- GOULART FILHO, Alcides. A indústria cerâmica do sul catarinense: participação estatal, rupturas tecnológicas e mercado externo. *Revista Geosul*, Florianópolis, n. 24, p. 69-76, 1997.
- GOULART FILHO, Alcides. As condições de acumulação diferenciada: o desempenho da pequena produção mercantil no sul de Santa Catarina. *Revista Geosul*, Florianópolis, n. 19 e 20, p. 102-16, 1995.
- MAGNANINI, Ruth da Cruz. SOUTO MAYOR, Ariadne Soares. População. *Geografia do Brasil: Região Sul*. Rio de Janeiro, V. 5. p. 143-258, 1977.
- MAMIGONIAN, Armen. *Estudo geográfico das indústrias de Blumenau*. Rio de Janeiro: CNG, 1966a.
- MAMIGONIAN, Armen. Indústria de Santa Catarina. *Santa Catarina: sociedade e natureza*. Florianópolis: LABEUR, 2000, p. 05-29. (Relatório Parcial do Projeto Integrado de Pesquisa)
- MAMIGONIAN, Armen. Introdução ao pensamento de Ignácio Rangel. *Revista Geosul*, Florianópolis, n. 3, p. 63-71, 1987.
- MAMIGONIAN, Armen. Notas sobre a indústria de eletricidade em Santa Catarina. *Boletim do Departamento de Geografia da FFLCH*. Presidente Prudente, n. 4, 5 e 6, p. 07-15, 1974.
- MAMIGONIAN, Armen. Vida regional em Santa Catarina. *Orientação*. São Paulo, n. 2, p. 35-9, 1966.
- MANDEL, Ernest. *Introdução ao marxismo*. Tradução de Mariano Soares. Porto Alegre: Movimento, 1982.
- MASSEY, Regionalismo: alguns problemas atuais. *Espaço & Debates*, São Paulo, v. 1, n. 4, p. 51-83, dez. 1981.
- MONBEIG, Pierre. Estudo monográfico duma estrada de ferro. *Boletim Geográfico*, v. 4, n. 45, 1147-50, dez. 1946.
- PEREIRA, Raquel M. F. VIEIRA, Maria G. E. D. Formação sócio-espaciais catarinenses. *Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina*. Florianópolis, p. 454-63, 1997.
- RANGEL, Ignácio. *Economia brasileira contemporânea*. São Paulo: Bial, 1987.
- RANGEL, Ignácio. *Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro*. São Paulo: Bial, 1990.
- Revista Paulista de Indústria: Santa Catarina e sua economia*. São Paulo, v. 4, n. 26, 1954.
- ROCHA, Isa de Oliveira. Gênese e evolução das principais atividades industriais catarinenses. *Santa Catarina: sociedade e natureza*. Florianópolis: LABEUR, 2000, p. 104-119. (Relatório Parcial de Projeto Integrado de Pesquisa/CNPq)
- ROCHEFORT, Michel. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Reflexões sobre o processo de integração econômica: o caso brasileiro. *Caderno Prudentino*, Presidente Prudente, n. 22, p. 163-77, jul. 2000.
- THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: história da ferrovia no contestado*. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.
- VETTORETTI, Amadio. *História de Tubarão: das origens ao século XX*. Tubarão: INCOPEL., 1992.
- VOLPATO, Teresinha Gascho. *A pirita humana*. Florianópolis: UFSC, 1984.
- ZUMBLICK, Walter. *Teresa Cristina: a ferrovia do carvão*. Florianópolis: UFSC e RFFSA, 1987.
- Entrevistas Realizadas na Ferrovia Tereza Cristina (Tubarão), Termelétrica Gerasul (Capivari de Baixo) e Porto de Imbituba (Imbituba). Dezembro de 1998.

Espaço para o Mapa 1

Mapa 1 - Localização da Região Sul, Localização das Principais Minas de Carvão e as Principais Infra-Estruturas



LEGENDA

- Estrada de Ferro Têxtil e Cristais
- Trechos operantes
- Trechos inoperantes
- Porto
- Termelétricas Jorge Lacerda I, II, III e IV
- Principal Rodovia Federal (nas modalidades de glicó)
- Principal Rodovia Estadual
- Principais Minas de Carvão



Fonte da base: Diretoria de Geografia e Estatística da Secretaria de Estado e Desenvolvimento Econômico e Integração ao Mercosul do Estado de SC.
 Digitalização: Marlon C. Medeiros
 Org. Márcio R. Silveira