



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

**A BR-101 E O CRESCIMENTO ECONÔMICO DE ITAJAÍ  
NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Kátia Silene de Jesus Torrado

Florianópolis (SC), Abril de 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**A BR-101 E O CRESCIMENTO ECONÔMICO DE ITAJAÍ  
NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.

Por: Kátia Silene de Jesus Torrado

Orientador : Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Área de Pesquisa: Economia Regional e Urbana

Palavras – Chave: 1. BR-101

2. Crescimento

3. Itajaí

Florianópolis (SC), Abril de 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

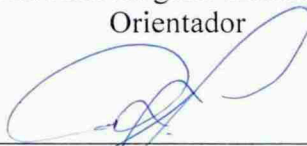
A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 7,5 para a aluna Kátia Silene de Jesus  
Torrado na disciplina CNM 5420 – Monografia , pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:



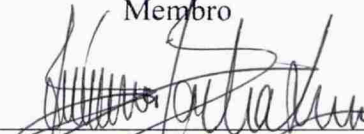
---

Prof. João Rogério Sanson, Dr.  
Orientador



---

Prof. Renato Francisco Lebarbenchon.  
Membro



---

Prof. Márcia Machado.  
Membro

## AGRADECIMENTOS

É com grande alegria e um fundinho de tristeza que concluo este trabalho. Alegria por poder expressar, após cinco anos de estudos, os conhecimentos que adquiri neste curso. Tristeza por ter acabado esta fase tão especial de minha vida, a graduação, fase esta em que vivi, senão, os melhores momentos de minha vida.

Agradeço ao meu orientador e amigo, o Professor Drº João Rogério Sanson, que nunca se absteve de me ajudar quando precisei, disponibilizando sua experiência e conhecimento, sanando minhas dúvidas quando surgiam. Sinto muito orgulho de ter sido sua aluna e tenho imenso carinho por ele.

A todos os professores, não só do Departamento de Economia, mas de todos os outros Departamentos por que passei, que me transmitiram seus conhecimentos nas aulas ministradas e também nas conversas de corredores, o meu muito obrigada por tudo.

As funcionárias da Biblioteca do IBGE, as duas “Bernadete’s”, que me auxiliaram tão gentilmente na busca de dados para a conclusão deste.

Ao meu irmão, Marco Antônio, e seu colega, Márcio, que me ajudaram na coleta de dados na Biblioteca do IBGE.

Aos meus amigos da Universidade, grandes amizades que surgiram, estarão no meu coração para sempre: Cristiane, Fabiana, Fabrício, Gustavo, Hediléa, Hermes, Karina, Leandro, Lílian, Maria Eugênia, Martha, Márcia, Osvanildo, Taíse, Vandí, Welinton, Wilson, e tantos outros...

À minha família, em especial minha mãe, que aturou meu mau humor nos momentos de maior tensão na vida acadêmica. Sempre me deram força e estímulo para a conclusão deste curso, pois é algo que eles não tiveram a chance de experimentar, e sei que para eles é o maior orgulho poder me ver formada.

## SUMÁRIO

- LISTA DE ANEXOS .....	06
- LISTA DE FIGURAS .....	07
- LISTA DE QUADROS .....	08
- LISTA DE TABELAS .....	09
- RESUMO .....	11
<b>CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
1.1 O problema de Pesquisa e sua Relevância .....	12
1.2 Objetivos .....	14
1.3 Metodologia .....	14
1.4 Organização do Trabalho .....	15
<b>CAPÍTULO II – EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL E A IMPORTÂNCIA DAS AÇÕES GOVERNAMENTAIS EM INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA .....</b>	<b>16</b>
2.1 Crescimento Econômico no Brasil e Santa Catarina entre 1960 e 1980 .....	16
2.2 Importância do Planejamento no Transporte Rodoviário .....	17
2.3 Histórico da Construção da BR-101 e sua Importância .....	22
2.4 Evolução dos Transportes no Brasil .....	24
<b>CAPÍTULO III – HISTÓRIA DE ITAJAÍ .....</b>	<b>29</b>
3.1 História do Município .....	29
3.2 Aspectos Físicos, Territoriais e Econômicos .....	30
3.3 O Vale do Itajaí .....	36
3.4 O Porto de Itajaí .....	40
<b>CAPÍTULO IV – CRESCIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ NO PERÍODO DE 1960 A 1980 .....</b>	<b>43</b>
4.1 Evolução da População Economicamente Ativa .....	43
4.2 Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Comércio .....	44
4.3 Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Setor de Serviços .....	49
4.4 Estabelecimentos e Pessoal Ocupado na Indústria .....	56

<b>CAPÍTULO V – CONCLUSÃO</b> .....	<b>66</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>68</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>73</b>

## LISTA DE ANEXOS

TABELA A: Dados Demográficos – População Total de Navegantes e Itajaí – 1970 – 1980 .....	73
TABELA B: População Economicamente Ativa de Navegantes e Itajaí – 1970 e 1980.....	73
TABELA C: Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado de Navegantes e Itajaí – 1970 e 1980 .....	73
TABELA D: Participação do Pessoal Ocupado no Comércio na População Economicamente Ativa – Período 1970 – 1980.....	74
TABELA E: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado de Navegantes e Itajaí. Período: 1970 – 1980.....	74
TABELA F: Participação do Pessoal Ocupado no Setor de Serviços na População Economicamente Ativa – Período – 1970 – 1980.....	74
TABELA G: Prestação de Serviços em Navegantes – Período: 1970 – 1980 .....	75
TABELA H: Prestação de Serviços em Itajaí – Período: 1970 – 1980.....	76
TABELA I: Navegantes – Subsetores Industriais Selecionados – 1970 – 1980.....	77
TABELA J: Itajaí – Subsetores Industriais Selecionados – 1970 – 1980.....	78
TABELA K: Participação do Pessoal Ocupado no Setor Industrial na População Economicamente Ativa – Período – 1970 – 1980.....	79

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Percentual de Mercadorias Transportadas no Brasil, segundo o Meio de Transporte – Período: 1960-80.....	27
FIGURA 2: Transporte de Passageiros no Brasil de 1960 a 1980 (%),.....	28
FIGURA 3: Mapa de Itajaí e Municípios Vizinhos.....	31
FIGURA 4: Mapa Rodoviário de Itajaí e Municípios Vizinhos.....	33
FIGURA 5: Crescimento da População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Itajaí – 1960 a 1980.....	44
FIGURA 6: Relação do Total de Pessoal Ocupado em Estabelecimentos Comerciais de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total Brasil – Período: 1960 – 1980.....	48
FIGURA 7: Relação do Total de Estabelecimentos Comerciais de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total do Brasil: Período: 1960 – 1980.....	48
FIGURA 8: Relação do Total de Pessoal Ocupado no Setor Serviços de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total do Brasil. Período – 1960 – 1980.....	52
FIGURA 9: Relação dos Estabelecimentos de Prestação de Serviços de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total Brasil. Período: 1960 – 1980.....	52
FIGURA 10: Relação do Número Total de Estabelecimentos Industriais de Itajaí no Total de Santa Catarina, Itajaí no Total do Brasil e Santa Catarina no Total Brasil. Período: 1960 – 1980.....	61
FIGURA 11: Relação do Número de Pessoal Ocupado na Indústria de Itajaí no Total de Santa Catarina, Itajaí no Total do Brasil e Santa Catarina no Total Brasil. Período: 1960 – 1980.....	61
FIGURA 12: Relação do Total do Valor da Produção de Itajaí no Total de Santa Catarina, Itajaí no Total do Brasil e Santa Catarina no Total Brasil. Período: 1960 – 1980.....	62
FIGURA 13: Relação do Total do Valor da Transformação Industrial de Itajaí no Total de Santa Catarina, Itajaí no Total do Brasil e Santa Catarina no Total Brasil. Período: 1960 – 1980.....	63



## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Regionalização de Santa Catarina.....	36
QUADRO 2: Origem dos Municípios da região da AMFRI.....	37

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Planos de Governo na Fase dos Planos de Investimentos.....	20
TABELA 2: Planos de Governo na Fase de transição para o Planejamento Sistemico.....	21
TABELA 3: Planos de Governo na Fase de Planejamento Sistemico.....	21
TABELA 4: Extensão da Rede Rodoviária no Brasil de 1966 a 1982.....	25
TABELA 5: Extensão da Rede Rodoviária em Santa Catarina de 1974 a 1982.....	25
TABELA 6: Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte – Período: 1960-80.....	26
TABELA 7: Frota Nacional de veículos cadastrados no Brasil - 1960 a 1980.....	27
TABELA 8: Transporte de passageiros no Brasil de 1960 a 1980 (%).....	28
TABELA 9: Distância Rodoviária das Maiores Cidades da Região Sul.....	32
TABELA 10: Dados Demográficos – População Total do Brasil, Santa Catarina e Itajaí 1960 – 1970 – 1980.....	35
TABELA 11: Movimento Portuário – Movimento de Embarcações – Cabotagem, por Região e Porto – 1975 a 1981.....	41
TABELA 12: Movimento Portuário – Movimento de Embarcações – Longo Curso, por Região e Porto – 1975 a 1981.....	41
TABELA 13: Navegação de Cabotagem – Transporte de Carga – Carga Importada – 1975 a 1979.....	42
TABELA 14: Navegação de Longo Curso – Transporte de Carga – Carga Exportada – 1975 a 1979.....	42
TABELA 15: População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Itajaí–1960, 1970 e 1980.....	43
TABELA 16: Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Itajaí.....	45

TABELA 17: Participação do pessoal ocupado no Comércio na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980.....	47
TABELA 18: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Itajaí. Período: 1960 – 1980.....	50
TABELA 19: Participação do pessoal ocupado no setor de serviços na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980.....	51
TABELA 20: Prestação de Serviços em Itajaí – Período: 1960 – 1970 – 1980.....	53
TABELA 21: Pessoal Ocupado nos Serviços Portuários de Brasil e Santa Catarina – Período: 1960 – 1970 – 1980.....	54
TABELA 22: Brasil – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980.....	57
TABELA 23: Santa Catarina – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980.....	58
TABELA 24: Itajaí – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980.....	59
TABELA 25: Participação do pessoal ocupado no setor industrial na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980.....	64

## RESUMO

**TORRADO, Kátia Silene de Jesus. A BR-101 e o crescimento econômico de Itajaí no período de 1960 a 1980. 2006. 79 f. Monografia (Curso de Economia) – Departamento de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.**

**Orientador: João Rogério Sanson, Dr.º.**

O objetivo geral deste estudo é verificar a relação entre a construção da BR-101 e o crescimento econômico do município de Itajaí no período de 1960 a 1980. Para tanto, analisa-se a importância da infra-estrutura pública para o crescimento das cidades e verificam-se as mudanças ocorridas após 1970 em Itajaí, período este da construção da BR-101. Avalia-se também a evolução dos transportes no Brasil no período 1960-1980. Efetua-se a coleta de dados censitários de Itajaí, Santa Catarina e Brasil para população, comércio, serviços e indústria. Analisou-se o crescimento dos diferentes setores, comparando-os com o Brasil, Santa Catarina e algumas cidades catarinenses. Após a construção da BR-101 em 1970, houve um grande processo de integração entre as regiões. O município de Itajaí foi contemplado pela construção da BR-101, mas a construção da mesma não teve um grande impacto no crescimento econômico da cidade, o que pode ser verificado nos dados censitários analisados para vários setores. Itajaí apresentou significativo crescimento, mas menor que o Estado.

## CAPÍTULO I

### INTRODUÇÃO

#### 1.1 O Problema de Pesquisa e sua Relevância

No Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, alguns acadêmicos seguem uma linha de pesquisa, onde o foco central é a análise da influência da construção da BR-101 ao crescimento econômico do Estado de Santa Catarina, a partir das cidades por ela contempladas. A análise restringe-se ao período entre 1960, que é anterior a conclusão da rodovia, e, 1980, que é a década posterior à construção da rodovia.

Dentre os estudos realizados até então, destacam-se Valgas (2001) que desenvolveu seu trabalho analisando Santa Catarina de maneira geral, Costa (2002) que analisou as cidades de Blumenau e Brusque, Vasques (2002) que analisou a cidade de Joinville, Longhi (2003) que analisou a capital de Santa Catarina (Florianópolis), Meurer (2004) que analisou os municípios de Palhoça e São José, e Schmitz (2005) que mais recentemente realizou um estudo referente à cidade de Jaraguá do Sul. As monografias da presente linha de pesquisa — o impacto da BR-101 sobre o crescimento econômico de SC — levantam dados específicos das referidas cidades citadas.

Conforme os estudos realizados nas cidades de Santa Catarina, a maioria foi influenciada positivamente com a construção da BR-101, excetuando-se a cidade de Jaraguá do Sul, segundo os estudos de Schmitz (2005).

A partir dos anos 1930 o padrão de acumulação na economia brasileira começou a mudar. O processo de industrialização começou a tomar força. A necessidade de melhoria na infra-estrutura do país se fez presente e constante. O Estado aumentou sua participação na economia do país. Começou a formação de um Estado preocupado com a Unidade Nacional. O sentido de desenvolvimento passa a ser a criação de condições endógenas para o desenvolvimento. O Estado começou a se reestruturar.

A estrutura da indústria brasileira foi aprofundada entre meados da década de 1950 e fins de 1970, período o qual o crescimento da produção sustentava-se na expansão do mercado interno e na substituição de importações.

Devido à necessidade em infra-estrutura rodoviária para atendimento as demandas industriais, Planos Governamentais foram sendo implementados visando melhorias e flexibilidade no transporte de cargas.

O período de 1963 a 1973 foi marcado por grandes investimentos estatais e estruturais. O setor de transportes foi um dos mais privilegiados, com a construção de grandes rodovias. É o período em que o capital industrial está consolidado e promove com o Estado a integração produtiva.

Na década de 70, mais especificamente em 1971, foi concluída a rodovia BR-101, através do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), interligando várias regiões. Isto se deu no período em que o Brasil vivia o “milagre” econômico, período de grandes investimentos e de grande crescimento econômico, derivados de medidas de estímulo à atividade econômica.

No Estado de Santa Catarina, a construção da BR-101 viabilizou a integração da região litorânea com vários municípios, aumentando, assim, as relações de interdependência. O processo de urbanização de Santa Catarina foi intensificado após a construção da BR-101.

A infra-estrutura pública é um tema de relevante importância e reflete no crescimento econômico de uma cidade ou país. Daí a necessidade de estudos acerca de tudo o que envolva este tema.

O presente trabalho visa esclarecer se o Município de Itajaí obteve um crescimento econômico diferenciado ao de outros municípios do Estado de Santa Catarina após a inauguração da BR-101, já que esta rodovia gerou grande crescimento em muitas regiões catarinenses.

Itajaí encontra-se no litoral norte de Santa Catarina e o acesso a esta cidade pode ser feito através das rodovias BR-101, BR-470 que liga Itajaí ao oeste catarinense e SC-486 (Antônio Heil), que percorre Brusque.

## 1.2 Objetivos

O objetivo geral deste estudo é verificar se a construção da BR-101 afetou o crescimento econômico da cidade de Itajaí, em proporção semelhante ao crescimento econômico obtido pelo Estado de Santa Catarina.

Como objetivos específicos, o estudo destaca elementos que caracterizam o crescimento da economia de Itajaí, verifica as mudanças ocorridas após a construção da BR-101 e faz uma comparação entre o crescimento econômico de Itajaí e do Estado de Santa Catarina.

## 1.3 Metodologia

Em relação à metodologia aplicada ao estudo, deve-se explicitar quais os recursos analíticos serão utilizados para que se atinja os objetivos geral e específico (ALONSO, 1998). Assim sendo, o estudo foi realizado através de uma pesquisa qualitativa-quantitativa, expondo alguns fatos históricos brasileiros, ocorridos entre os anos de 1930 a 1980. O enfoque analítico voltou-se ao crescimento econômico da cidade de Itajaí após a construção da BR-101, comparadas ao crescimento do Estado de Santa Catarina.

A partir da busca de dados em acervo bibliográfico disponível no meio acadêmico foi encontrando-se o embasamento teórico necessário ao entendimento do tema. Foram utilizados dados dos censos demográfico, comercial, industrial e de serviços do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - para que se pudesse fazer uma análise ao tema pertinente, utilizando dados da população urbana, rural, economicamente ativa, pessoal ocupado, valor da transformação industrial, número de estabelecimentos, entre outros dados, direcionados ao Brasil, Santa Catarina, Itajaí, e algumas cidades catarinenses, visto que há o problema de desmembramentos no período de análise. A internet também foi utilizada como fonte de dados adicionais.

## 1.4 Organização do Trabalho

Para atingir os objetivos propostos neste estudo, em relação a sua estrutura, ele apresenta-se em cinco capítulos, da seguinte maneira:

- No capítulo 1 está sendo apresentada a introdução do trabalho, abordando a relevância do problema da pesquisa, os objetivos geral e específico, a metodologia utilizada e a organização da estrutura do trabalho;
- No capítulo 2 analisa-se a evolução dos transportes no Brasil e a importância das ações governamentais em infra-estrutura rodoviária. Foi abordado o crescimento econômico de Santa Catarina e do Brasil no período de estudo, e realizado um breve histórico sobre a BR-101;
- No capítulo 3 foi apresentada a história de Itajaí, de forma breve;
- No capítulo 4 procede-se a análise dos dados censitários dos setores de maior relevância em Itajaí, comparando-se aos dados do Brasil e de Santa Catarina;
- Para finalizar, no capítulo 5, segue a conclusão do trabalho.



## CAPÍTULO II

### EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL E A IMPORTÂNCIA DAS AÇÕES GOVERNAMENTAIS EM INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA

Este capítulo evidencia a importância das ações governamentais na infra-estrutura rodoviária, abordando o crescimento econômico e regional.

Será exposta uma síntese sobre o crescimento econômico do Brasil e de Santa Catarina em relação ao período analisado, e também sobre o histórico da BR-101.

#### 2.1 Crescimento Econômico no Brasil e Santa Catarina entre 1960 e 1980

Entre meados da década de 1950 e fins de 1970, a estrutura da indústria brasileira foi aprofundada. O crescimento da produção oriundo deste período estava apoiado no mercado interno e nos investimentos das substituições de importações. O Estado desempenhou um papel importantíssimo para a ampliação do mercado interno, e a exportação de produtos manufaturados subsidiou a formação de capital nesse período por meio de isenções ou reduções de tarifas e impostos, favorecendo a importação de máquinas e equipamentos que incidiam para projetos industriais de desenvolvimento. Neste período o país registrou elevado desempenho econômico.

O Estado de Santa Catarina foi um Estado operante no processo de industrialização por substituição de importações, aumentando sua participação no setor industrial. Entre 1945 e 1962 diversifica e amplia a base produtiva, surgindo setores novos, como metal-mecânico, plástico, papel, papelão, pasta mecânica, intensificando a contribuição ao processo. A partir de 1960 Santa Catarina intensifica e moderniza sua agricultura através da mecanização dos processos agrícolas, ampliando a fronteira agrícola e aumentando as massas periféricas dos grandes centros:

Santa Catarina ampliou sua base produtiva entrando em uma dinâmica de crescimento e industrialização que se fazia presente em nível nacional. Segundo Goularti Filho (2002, p.155):

Dentro de uma perspectiva nacional, a industrialização, a urbanização e a integração nacional são três diferentes aspectos de um mesmo processo de crescimento articulado entre as unidades federativas, formando um “sistema nacional de economia”. [...] Com a industrialização pesada, são intensificadas as trocas comerciais entre as unidades subnacionais, beneficiando todo o Brasil. As exigências de novas mercadorias, demandadas pela urbanização e pela industrialização, geraram uma onda de novos investimentos em todo o território nacional. Dependendo da estrutura fundiária ou da disponibilidade de recursos, muitos Estados aprofundaram suas especialidades e outros se diversificaram.

Sendo assim, Santa Catarina mantinha relações comerciais com Estados como São Paulo, que era um Estado com grande capacidade de acumulação, com vistas de fortalecer suas indústrias.

Dentre os setores de maior destaque em Santa Catarina estão a indústria têxtil e a indústria alimentícia, no Vale do Itajaí, a indústria carbonífera, na região sul, e o setor madeireiro, na região de Lages.

De 1940 a 1991 o número de municípios em Santa Catarina aumentou de 45 para 217. A partir de 1950 a rede urbana já estava se formando; em 1960 o comércio já estava intensificado e a agricultura mais especializada. Em 1970 a industrialização estava acelerada e havia um acentuado crescimento populacional nas cidades. Em 1980 o sistema de transportes apresentava significativa melhoria. Em 1991, Santa Catarina contava com 217 municípios (SIEBERT, 1996).

## **2.2 Importância do Planejamento no Transporte Rodoviário**

A eficiência no sistema de transportes rodoviários se faz via investimentos e ótimo planejamento. Através disso pode-se alcançar crescimento, desenvolvimento e integração com outras regiões. Conforme Barat (1978, p.15):

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.

Ainda sobre este tema, verifica-se que a melhoria do sistema rodoviário é de grande importância para o desenvolvimento regional, contribuindo para o seu crescimento. Segundo Graciano (1971, p.14):

A expansão e o aperfeiçoamento do sistema de transportes contribui para acelerar o desenvolvimento econômico; e o desenvolvimento econômico exige, por sua vez, como condição indispensável à continuidade do processo, a expansão e o aperfeiçoamento do sistema de transportes.

Tendo em vista os benefícios que os investimentos em infra-estrutura rodoviária podem trazer, faz-se necessária uma análise cuidadosa de cada situação. Para que se realize uma obra rodoviária os objetivos da estrada devem ser considerados, e sua influência na economia da região, atendida (RESENDE, 1973, p.10).

O setor de transportes no Brasil tem grande importância na formação do PIB. Em 1970 a participação dos investimentos em transportes na formação bruta de capital chegou a progressão de 35,7 % do total (VASQUES, 2002, p.10).

Além de ter uma elevada parcela na formação do PIB, este setor apresenta também grande participação no emprego de mão-de-obra em vários níveis de qualificação (BARAT, 1978, p.18). Ainda conforme Barat, tendo em vista a expansão do emprego na operação dos serviços de transporte no período de 1950 a 1960, não houve acréscimo de mão-de-obra no mesmo ritmo do nível de produtividade média. Neste período, a taxa de crescimento anual da produtividade média foi de 1,4 % significando um ritmo de expansão menor ao do sistema econômico como um todo, que foi de 3,4 % e, principalmente ao da produtividade do setor industrial, 4,6 % (VASQUES, 2002, p.11).

O planejamento se faz importante tendo em vista que pode trazer benefícios em vários aspectos, desde valorização de áreas a reflexos no processo produtivo. Conforme Barat (1978, p.18), “ (...) além de apresentar uma intervenção no mercado para corrigir desequilíbrios na estrutura de produção, é também um instrumento de mobilização social para promover transformações econômicas.”

O Brasil possui uma história de planejamento de aproximadamente 50 anos, nos quais se acumulou uma experiência considerável, através da implantação de diversos planos, que foram de suma importância. O sistema de transportes rodoviários em Santa Catarina era

precário, assim como em vários outros Estados; foi aprimorado entre os centros urbanos em torno de 1950, devido a conjuntura política da época. Já no primeiro governo de Getúlio Vargas (1930 – 1945), vemos uma grande preocupação com o setor de infra-estrutura rodoviária e com o impacto que as ações realizadas possam causar no futuro, pois já havia deficiências nos transportes ferroviário e hidroviário. Neste primeiro governo de Getúlio Vargas houve o primeiro planejamento centralizado para obras, o POE (Plano Federal de Obras e Equipamentos), dando ênfase ao desenvolvimento da infra-estrutura e da indústria básica, mas que não alcançou os índices almejados; o segundo se deu com o Plano SALTE, do governo Dutra (1946 – 1951), que também não superou as expectativas. (GOULARTI FILHO, 2001, p.201). No Governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), a questão “planejamento” já estava mais amadurecida; foi elaborado o Plano de Metas, que, genericamente, consistia em, segundo Lessa (1981, p.28):

... investimentos diretos do governo no setor de energia-transporte e em algumas atividades industriais básicas, notadamente siderurgia e refino de petróleo – para as quais o ânimo empresarial havia se revelado insuficiente – bem como favores e estímulos ampliados à expansão e diversificação do setor secundário, produtor de equipamentos e insumos com funções de produção de alta intensidade de capital.

O Plano de Metas dava ênfase nos setores de energia, transporte, educação, alimentação, fortalecimento da indústria de base, e, entre outros, serviços portuários e mecanização agrícola. Também estimulou as montadoras de automóveis a se instalarem no país, visando aumento da industrialização e contribuição à melhoria do sistema rodoviário.

Em Santa Catarina um melhor planejamento começou a ser adotado após os anos 1960, quando a economia catarinense passava por um novo padrão de crescimento. Havia carência de atendimento, por parte dos governos federal e estadual da época, às necessidades de infra-estrutura para o desenvolvimento da região. Era visível a insatisfação dos catarinenses com a insuficiência de integração rodoviária no Estado. Lago (1978, p. 335), ilustra a situação descrevendo a ligação entre o Litoral e o Oeste, apesar de que este período foi considerado mais facilitado pela inauguração da BR-470:

A década de 60 foi muito rica em relação aos movimentos reivindicatórios no sentido de se implantar a conexão viária Lages-Florianópolis. Embora esta aspiração não tenha sido atendida, a BR-470 permitiu a abertura de um corredor de interrelações pelo eixo natural do vale do Itajaí-Açu. Ligou Blumenau, já conectada com Itajaí, à BR-116. E, posteriormente, prolongando-se até Campos Novos, a BR-470 encontrou o trecho já ultimado da BR-282, que vai até São Miguel d'Oeste.

A ação do Estado se dava com o objetivo de contribuir à dinâmica de crescimento.

Conforme Michels (1998, p.185):

A constatação da necessidade de interferência do Estado, via planejamento econômico, passa a ocorrer não através do aparelho do Estado, mas inicia-se a partir dos reclamos da burguesia catarinense. Ou melhor, apesar da existência do planejamento em Santa Catarina remontar a meados dos anos 50, com o Plano de Obras e Equipamentos (POE), é a partir de 1960, com o Plano de Metas do Governo (Plameg I), que o planejamento governamental estadual se consolida e se expande. Entretanto, quem faz a primeira incursão, numa análise geral da sociedade catarinense e na defesa da necessidade premente do planejamento, é a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), com seu Seminário Sócio-econômico de Santa Catarina, no qual se afirma que a economia não pode ser regida somente por interesses particulares, reivindicando o planejamento global.

A finalidade do planejamento era instituir ao Estado melhor gerência ao setor de infra-estrutura, que vigorava sob a gestão pública.

De acordo com Sandin (2004, p.15), “os planos do governo podem ser agrupados em três períodos distintos: fase dos planos de investimentos, fase de transição para o planejamento sistêmico e fase de planejamento sistêmico”.

A Tabela 1 nos mostra os planos de governo na fase dos planos de investimentos.

**TABELA 1:** Planos de Governo na Fase dos Planos de Investimentos

PLANO	FASE	GOVERNO
POE – Plano de Obras e equipamentos	1951 – 1955	Irineu Bornhausem
	1956 – 1958	Jorge Lacerda
	1958 – 1960	Henrique Hülse
PLAMEG – Plano de Metas do Governo	1961 – 1965	Celso Ramos
PLAMEG II – Plano de Metas do Governo II	1966 – 1970	Ivo Silveira

Fonte: Siebert (2001 *apud* SANDIN, 2004, p.15)

A Tabela 2 nos mostra os planos de governo na fase de transição para o planejamento sistêmico.

**TABELA 2:** Planos de Governo na Fase de transição para o Planejamento Sistêmico

PLANO	FASE	GOVERNO
PCD – Projeto Catarinense de Desenvolvimento	1971 – 1975	Colombo Machado Salles
Plano de Ação	1979 – 1983	Jorge Konder Bornhausen e Henrique Cordova
Carta aos Catarinenses	1983 – 1987	1º governo de Esperidião Amim

Fonte: Siebert (2001 *apud* SANDIN, 2004, p.16)

A Tabela 3 nos mostra os planos de governo na fase de planejamento sistêmico.

**TABELA 3:** Planos de Governo na Fase de Planejamento Sistêmico

PLANO	FASE	GOVERNO
Rumo à Nova Sociedade Catarinense	1987 – 1991	Pedro Ivo Campos e Casildo Maldaner
Plano Sim – Saúde, instrução e moradia	1991 – 1994	Vilson Kleinubing e Konder Reis
Governo de Santa Catarina	1995 – 1998	Paulo Afonso Vieira
Mais Santa Catarina	1999 – 2002	2º governo de Esperidião Amim

Fonte: Siebert (2001 *apud* SANDIN, 2004, p.16)

Conforme já foi mencionado, o padrão de crescimento em Santa Catarina sofreu alterações a partir da década de 1960. Segundo Goularti Filho (2002, p.200):

Apesar de a primeira experiência em planejamento ter sido o POE (Plano de Obras e Equipamentos, 1956-1960), foi somente com o Plameg (Plano de Metas do Governo 1961-1965), que efetivamente o Estado passou a utilizar instrumentos ativos de políticas econômicas para implantar e ampliar a infraestrutura social básica e para financiar o capital privado local. A mesma proposta do Plameg é encontrada no Plameg II (1966-1970) e no PCD – “Projeto Catarinense de Desenvolvimento” (1971-1974) e em menor proporção no PG – “Plano de Governo” (1975-1979).

Estes planos que foram mencionados atuaram nas áreas financeira, de transporte, de energia e de telecomunicações, financiando investimentos de longo prazo através de

incentivos e agências de fomento, integrando as mesorregiões entre si e em âmbito nacional, ampliando a área de atuação da Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina), e aumentando a telefonia. (GOULARTI FILHO, 2002, p.200).

O desenvolvimento da rede urbana de Santa Catarina foi condicionado por vários fatores, desde a hidrografia, que apresentava diversas bacias isoladas, a formação histórica, e a localização da Capital, cujo território principal se encontra em uma Ilha.

### **2.3 Histórico da Construção da BR-101 e sua Importância<sup>1</sup>**

Os planos de viação no Brasil vêm de longa data. O Plano de Viação Nacional foi oficializado em 1934. Do Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal surgiu o Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), em 1937, com algumas diferenças nos traçados na região sul e acréscimos na Amazônia, surgindo assim um projeto de uma rodovia litorânea, iniciando a história da BR-101.

O novo plano rodoviário nacional surgiu em 1944 e a BR-101 foi apresentada como rodovia longitudinal de Santa Catarina. Apresentou uma extensão de 699 km e seu traçado passaria por Curitiba, Joinville, Blumenau, Florianópolis, Santo Amaro, Gravatal, Tubarão, Criciúma, Araranguá, Praia Grande e Torres. Contribuiu à interligação das capitais e as regiões carboníferas.

A BR-101 era chamada BR-59 nos Planos Nacionais de Viação de 1951 e 1956 e tinha o traçado entre Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

O surgimento da BR-101 foi aprovado sob a Lei nº 4.592 de 29 de dezembro de 1964, sendo uma rodovia longitudinal com extensão de 4.085 km. Seu traçado abrange Natal, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Alagoinhas, Itabuna, Vitória, Campos, Niterói, Rio de Janeiro (Santa Cruz), Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguape, Antonina, Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão e Osório.

Em fevereiro de 1967, através do decreto Lei n.º 142, a extensão total da BR-101 foi aumentada para 4.114 km, ocorrendo algumas alterações em seu traçado.

---

<sup>1</sup> Seção baseada em VASQUES, cap. 4, (2002). Ver também BARBOSA (1974), e PITTA e LEE (1997).

A integração das regiões norte e sul do Brasil foi iniciada nos anos 50, com a construção de segmentos da BR-101 (antiga BR-59), onde o Estado de Santa Catarina foi contemplado por uma ligação direta. Na década de 60, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) desenvolveu projetos de implantação de vários segmentos da rodovia.

As obras de construção e pavimentação da BR-101 foram concluídas em toda a extensão da faixa litorânea de Santa Catarina no início dos anos 70. A integração da região Sul com outras regiões do país foi favorecida com a construção da BR-101, os municípios obtiveram acesso facilitado à Capital, o turismo do Estado obteve maior atratividade, e a indústria, que estava em fase de crescimento, foi muito beneficiada.

Iniciou-se um novo processo de ocupação territorial nas regiões por onde passou a rodovia, desenvolvendo-se pontos comerciais, de serviços e industriais. Esse processo gerou problemas e riqueza.

A BR-101 em Santa Catarina atendeu a sua função primordial que era a de atender o escoamento dos grandes fluxos de transporte, interligando o Rio Grande do Sul e o restante do país. A maior demanda era do transporte de cargas e os produtos que circulavam na rodovia somavam vultosas somas em riqueza.

Antes da construção da BR-101, o escoamento dos grandes fluxos de transportes era realizado via BR-116. Logo que a BR-101 entrou em operação, os fluxos de transporte foram compartilhados; o melhor traçado da BR-101/Santa Catarina conferiu a ela menores custos operacionais para o transporte rodoviário de longa distância.

Após a conclusão da BR-101 em Santa Catarina (1971) iniciou-se um processo de alteração das características sócio-econômicas nas regiões contempladas pela rodovia. A completa integração da região sul com o restante do país somente foi possível com a inauguração da BR-101/Santa Catarina, junto com outras rodovias longitudinais (BR-116 e BR-153) (VASQUES, 2002, p. 42).

Além de contribuir ao desenvolvimento do Estado, a BR-101 em Santa Catarina permitiu a integração de várias regiões à Capital do Estado.

Durante décadas a mais importante via de comunicação terrestre e de integração entre os principais municípios do sul de Santa Catarina era a estrada de ferro Dona Theresa



Christina (EFDTC). O transporte ferroviário propiciou a locomoção de passageiros entre várias cidades da região.

## 2.4 Evolução dos Transportes no Brasil

Como visto, a infra-estrutura rodoviária é de extrema importância para o crescimento e o desenvolvimento de uma região. O Brasil carecia de infra-estrutura viária no início de seu processo de industrialização. Os sistemas de transportes ferroviário e hidroviário possuíam deficiências e não davam conta da demanda de serviços que surgiam. Assim, o transporte rodoviário vem como opção de integração da produção.

A partir de 1956, deu-se início a execução do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek, que daria continuidade aos investimentos em rodovias. Somente durante esse governo (1956-1961), a malha rodoviária foi expandida de 76.178 km para 108.355 km, com o total de estradas pavimentadas passando de 3.133 km para 12.703 km (ALMEIDA e RIBEIRO, 1993, p.67).

Conforme a Tabela 4, podemos verificar que a extensão da rede rodoviária total no Brasil apresentou um aumento de cerca de 25% no período de 1966 a 1970. Possui uma extensão pavimentada de 50.148 km em 1970. Possuía 30.924 km de rodovias pavimentadas em 1966; houve um incremento em torno de 62% na extensão de rodovias pavimentadas neste período. Houve uma ampliação da rede rodoviária, pois o número de rodovias pavimentadas aumentou cerca de 171% entre 1966 e 1975, o número de rodovias não pavimentadas evoluiu 51% também neste período, e entre 1970 e 1975 houve um aumento de 24% na extensão da rede rodoviária. De 1970 a 1980, a rede rodoviária total do Brasil evoluiu cerca de 21%, sendo que as rodovias pavimentadas evoluíram 74% neste período. Já em relação a Santa Catarina, em cinco anos (de 1974 a 1979), as rodovias pavimentadas federais evoluíram 30%, de acordo com a Tabela 5. Esta mesma Tabela demonstra a evolução das rodovias federais, estaduais e municipais de Santa Catarina, no período de 1974 a 1982, cabendo observar que “a extensão das rodovias estaduais pavimentadas em 1975 decresceu em relação ao ano de 1974. Isto é devido a utilização de novos critérios de classificação adotados pelo DNER, notadamente nos trechos

coincidentes das rodovias federais e estaduais”, de acordo com o Anuário Estatístico dos Transportes.

**TABELA 4:** Extensão da Rede Rodoviária no Brasil de 1966 a 1982

ANOS	EXTENSÃO (KM)		
	Total	Pavimentada	Não-pavimentada
1966	913.199	30.924	882.275
1967	980.811	35.492	945.319
1968	1.038.016	40.740	997.276
1969	1.081.535	45.251	1.036.284
1970	1.144.630	50.148	1.094.482
1971	1.212.680	54.165	1.158.515
1972	1.254.103	59.650	1.194.459
1973	1.298.339	70.438	1.227.901
1974	1.347.857	77.132	1.270.725
1975	1.417.585	83.761	1.333.824
1976	1.486.489	69.643	1.416.846
1977	1.511.413	75.923	1.435.490
1978	1.314.386	78.318	1.236.068
1979	1.384.495	82.425	1.302.070
1980	1.386.916	87.214	1.299.702
1981	1.382.891	89.450	1.293.441
1982	1.394.165	98.147	1.296.018

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes (1971/1975 *apud* MEURER, 2004, p.23)  
Anuário Estatístico dos Transportes – 1979/1983.

Nota: As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pelo DNER. A partir de 1978, estão incluídos os trechos das rodovias estaduais transitórias. Não foram considerados os trechos em obras de pavimentação.

Extensão total = Rede Rodoviária Federal + rede Rodoviária Estadual + Rede Rodoviária Municipal.

**TABELA 5:** Extensão da Rede Rodoviária em Santa Catarina de 1974 a 1982

ANOS	EXTENSÃO (KM)					
	PAVIMENTADA			NÃO-PAVIMENTADA		
	Federal	Estadual	Municipal	Federal	Estadual	Municipal
1974	1.466	628	168	552	5.882	78.329
1975	1.642	142	182	430	2.946	80.646
1976	1.656	254	196	446	3.142	82.963
1977	1.724	520	185	426	3.268	77.752
1978	1.936	474	129	1.224	2.993	73.924
1979	1.910	606	635	1.039	2.762	78.699
1980	1.977	756	635	964	2.132	78.919
1981	2.005	925	635	846	1.974	78.919
1982	2.082	1.161	626	608	1.898	79.149

Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes – 1979/1983.

Nota: As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pelo DNER. A partir de 1978, estão incluídos os trechos das rodovias estaduais transitórias. Não foram considerados os trechos em obras de pavimentação.

O surgimento das rodovias foi formando uma rede de grandes eixos, nos quais se desenvolveriam várias cidades de médio porte economicamente relevantes. Segundo Almeida e Ribeiro (1993, p. 83), as aglomerações econômicas importantes que mais se desenvolveriam no país a partir da década de 1960 foram as localizadas ao longo desses eixos construídos entre as décadas de 1930 e 1950, refletindo em toda a economia nacional. Cano (1985, p. 190-191) também observou a importância da integração regional para o mercado nacional:

Essa integração proporcionou forte incremento do comércio inter-regional, para todas as regiões brasileiras, aumentando-lhes o grau inter-regional (até então incipiente) de complementaridade. Isso afetou positivamente a renda e o emprego em São Paulo – o Estado mais atingido pela “crise de 1929” –; certamente, também aos demais Estados cafeeiros, não apenas devido aos efeitos da política de sustentação da economia cafeeira mas também pelos efeitos citados da integração do mercado interno. Obviamente, também os demais Estados periféricos não-cafeeiros foram beneficiados, dado que vinham desde a década de 1920 apresentando sofrível dinâmica de crescimento face a debilidade de suas principais exportações para o exterior: a integração abria-lhes importante oportunidade de retomar o crescimento, via exportações para o mercado interno.

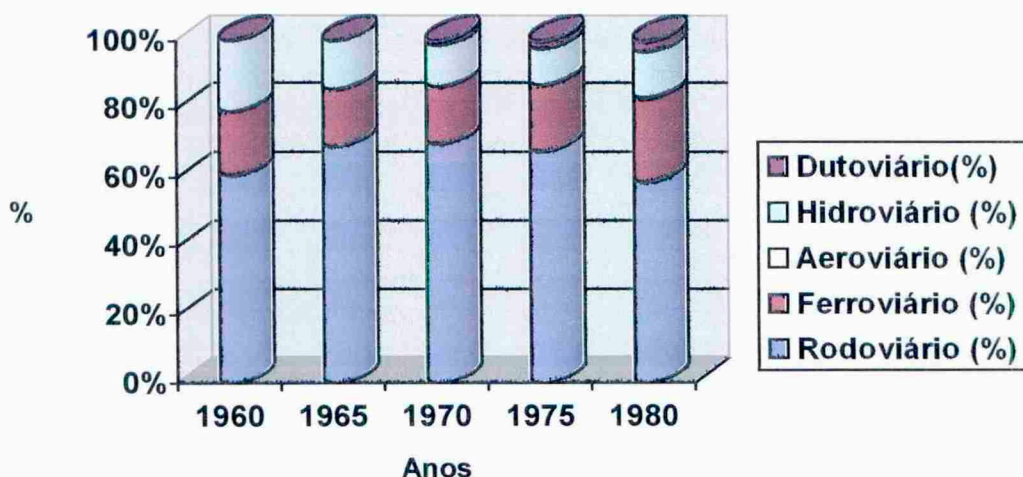
Analisando a Tabela 6 e a Figura 1, podemos observar que o transporte rodoviário obteve uma maior participação no transporte de mercadorias, comparado a outros sistemas de transportes, no período de 1960 a 1980. O transporte rodoviário cresceu de 1960 até 1970 num percentual de 8,7 pontos, e de 1970 a 1980 apresentou uma queda, mas mesmo assim obteve participação superior as demais modalidades de transporte.

**TABELA 6:** Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte – Período: 1960-80

ANOS	RODOVIÁRIO (%)	FERROVIÁRIO (%)	AEROVIÁRIO (%)	HIDROVIÁRIO (%)	DUTOVIÁRIO (%)
1960	60,9	18,8	0,1	20,2	0
1965	68,9	16,8	0,1	14,2	0
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

Fônte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE (1987 *apud* VASQUES, 2002, p.12)

Total = 100% (Rodoviário + Ferroviário + Aeroviário + Hidroviário + Dutoviário)



**FIGURA 1:** Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte – Período: 1960-80

**Fonte:** Tabela 6.

Na Tabela 7, observa-se a frota nacional de veículos cadastrados no Brasil entre os anos de 1960 e 1980. Nota-se um grande aumento de veículos cadastrados no decorrer das décadas. Em 1978 o setor de transportes rodoviários foi responsável por mais de 96% do transporte total de passageiros no Brasil (VASQUES, 2002, p.11).

**TABELA 7:** Frota Nacional de veículos cadastrados no Brasil - 1960 a 1980

ANOS	TOTAL	AUTOMÓVEIS	ÔNIBUS	CAMINHÕES	OUTROS
1960	1.046.275	502.546	79.833	307.656	156.240
1965	1.993.021	1.171.427	191.857	396.911	232.826
1970	3.062.540	1.795.846	47.155	384.846	834.693
1975	5.983.854	4.169.866	73.065	634.644	1.106.279
1980	10.826.196	8.155.707	119.428	932.589	1.618.474

**Fonte:** Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE (1987 *apud* VASQUES, 2002, p.11)

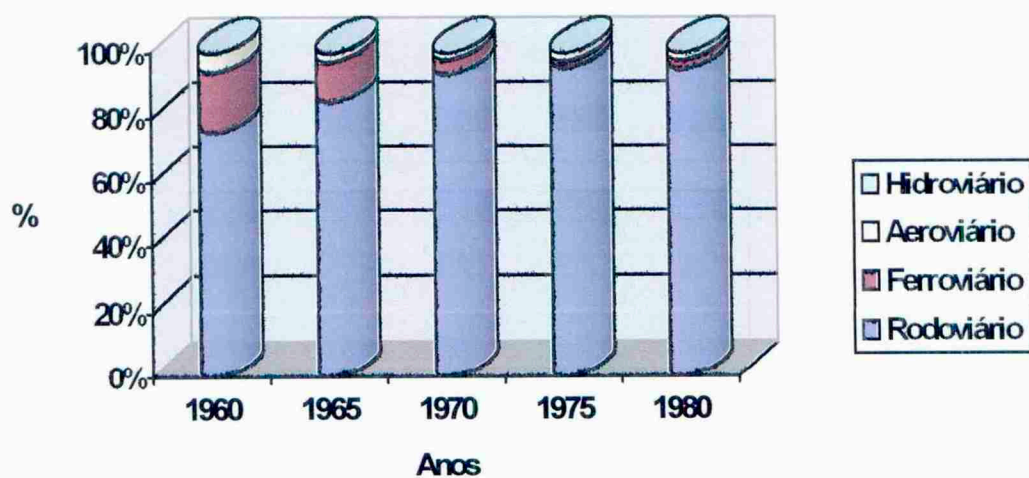
A Tabela 8 apresenta o número percentual dos passageiros transportados no Brasil por via rodoviária, ferroviária, aeroviária e hidroviária nos anos de 1960 a 1980. Nota-se que o transporte rodoviário foi o meio de transporte de maior destaque no período de análise. A Figura 2 apresenta a visualização destes dados.

**TABELA 8:** Transporte de passageiros no Brasil de 1960 a 1980 (%)

ANOS	RODOVIÁRIO	FERROVIÁRIO	AEROVIÁRIO	HIDROVIÁRIO
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 *apud* VASQUES, 2002, p.12)

Total = 100% (Rodoviário + Ferroviário + Aeroviário + Hidroviário)

**FIGURA 2:** Transporte de passageiros no Brasil de 1960 a 1980 (%)

Fonte: Tabela 8.

## CAPÍTULO III

### HISTÓRIA DE ITAJAÍ<sup>2</sup>

Neste capítulo, serão evidenciados dados acerca da história da cidade de Itajaí. Dados como a localização, infra-estrutura, superfície e caracterização econômica nos fornecem informações importantes sobre o crescimento e o desenvolvimento da cidade. O censo demográfico do período de 1960 a 1980 será demonstrado para investigar o crescimento populacional da região, comparado ao de Santa Catarina e Brasil. Também serão descritos alguns dados sobre o Porto de Itajaí.

#### 3.1 História do Município

O nome Itajaí é derivado do Rio Itajaí, e foram os índios que assim o chamaram, sendo que este nome já sofreu várias modificações, como por exemplo, "Táa-hy", "Tajay", "Tajahug" e "Itajaí". A maioria das interpretações traduz como "rio das pedras" ou "rio dos taiás".

A colonização iniciou em 1658, com a chegada do paulista João Dias Arzão. Ele recebeu uma sesmaria<sup>3</sup> em frente a foz do Rio Itajaí-Mirim, em terras onde hoje é o município de Navegantes.

A partir de 1777 a região começou a ser ocupada por agricultores oriundos de Florianópolis e colonos da região de São Francisco do Sul. Plantavam mandioca, aipim, milho, feijão, cana, batata-doce, arroz e algodão para fiar os panos para a vestimenta diária. Também pescavam. Uma outra atividade que muito ocupou estes primeiros moradores de Itajaí foi a construção e o reparo de embarcações, atividade cumprida pelos chamados carpinteiros da ribeira. Além da excelente mão-de-obra, a região era muito conhecida pela boa madeira, que era apropriada para a construção naval.

Vindos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Armação de Itapocoroí, Porto Belo e Desterro, já eram encontrados pequenos pescadores e lavradores juntos com os sesmeiros de Itajaí, no início do século XIX.

---

<sup>2</sup> Seção baseada em ITAJAÍ (2005).

<sup>3</sup> Sesmaria era a concessão de terras no Brasil pelo governo português para o desenvolvimento da agricultura, povoamento e recompensa aos nobres por serviços prestados.

Tomás Antônio de Villanova, Ministro do rei D.João VI de Portugal, delegou ordens para Antonio Menezes de Vasconcellos Drumond estabelecer uma colônia em terras da região, em 05 de fevereiro de 1820. Devido a revolução de 26 de fevereiro de 1821<sup>4</sup>, recebeu Vasconcellos Drumond ordens para retornar à Corte. Agostinho Alves Ramos substituiu Vasconcellos Drumond, estabelecendo-se em terras do município ao final de 1823, organizando enfim o povoado: ganhou uma capela, um cemitério e uma escola, em 1835.

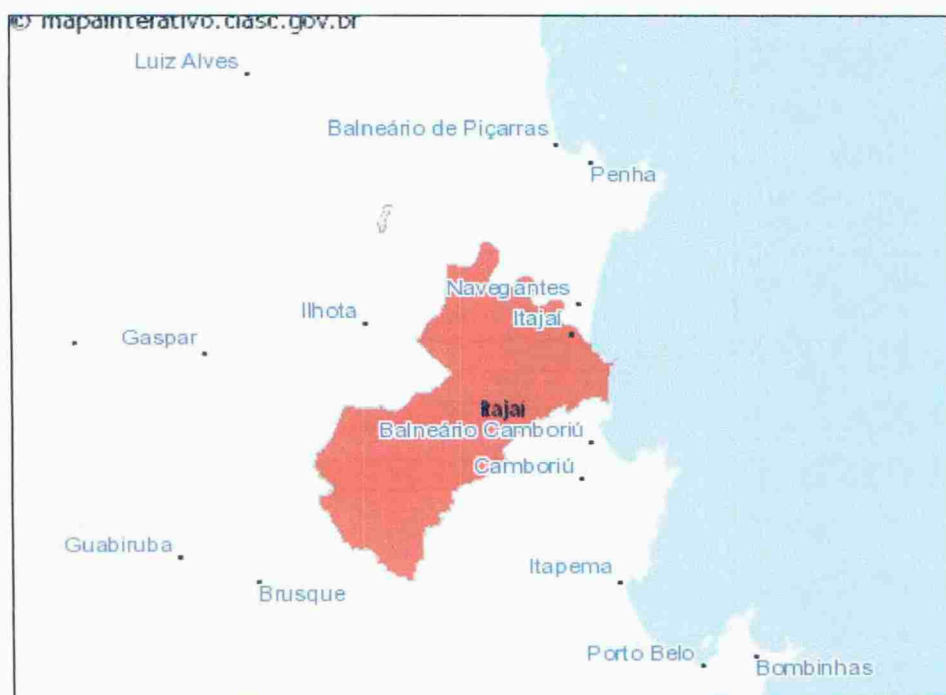
O distrito de Itajaí, foi criado em 1833; o município foi criado pela Lei nº 464, em 4 de abril de 1859, mas a sua instalação somente se deu em 15 de junho de 1860, e Itajaí desmembrou-se de Porto Belo. A Comarca de Itajaí foi criada pela Lei nº 603 de 13 de abril de 1868. Em 1º de maio de 1876, a Vila do Santíssimo Sacramento de Itajaí foi transformada em cidade.

### **3.2 Aspectos Físicos, Territoriais e Econômicos**

Itajaí localiza-se no litoral Centro Norte de Santa Catarina, a 98 Km de Florianópolis; está situado na margem direita da Foz do Itajaí-Açu. Possui uma superfície de 304 km<sup>2</sup>. Conta com uma população de 147.494 habitantes (IBGE, 2000). A densidade demográfica em 2000 foi de 485,2 hab/km<sup>2</sup>. Os municípios que fazem divisa com Itajaí são: ao norte - Navegantes; ao sul - Camboriú e Balneário Camboriú; ao oeste - Ilhota, Brusque e Gaspar; a leste - Oceano Atlântico. Seu clima é caracterizado como mesotérmico úmido (verão quente). Os principais rios que cortam o município são: Rio Itajai-Mirim e Itajaí Açu. A Figura 3 nos mostra o mapa de Itajaí e seus respectivos municípios vizinhos.

---

<sup>4</sup> Por efeito da chamada Revolução do Porto de 1820, o movimento, no Rio de Janeiro de 26 de fevereiro de 1821, assim como outros semelhantes em algumas províncias, colocou em circulação, de maneira inédita no Brasil, idéias liberais e constitucionais. D. Pedro I, ainda príncipe herdeiro, anunciou a disposição do rei D. João em sancionar a Constituição que viria a ser promulgada em 1824. (SCIELO, 2006).



**FIGURA 3:** Mapa de Itajaí e municípios vizinhos.

**Fonte:** CIASC, 2006.

Esta cidade preserva a cultura de seus antepassados. Constitui-se num grande pólo do setor pesqueiro do Brasil e possui um importante centro portuário, caracterizado como escoadouro natural de grande parte da economia do Estado, cumprindo importante papel no contexto econômico local e regional.

A base econômica da cidade sustenta-se pelo comércio atacadista de combustível, pesca e o porto, sendo que a produção industrial de produtos minerais não-metálicos e a comercialização de gêneros alimentícios geram grande arrecadação ao município. Estes setores são os responsáveis pela dinâmica econômica do município.

O turismo é uma atividade que se apresenta como ótima oportunidade para o Município, devido a posição geográfica e a proximidade dos pólos têxteis do Estado. Possui belas praias e sedia A Marejada, que é a Festa Portuguesa e do Pescado, realizada todos os anos (desde 1987) no mês de outubro, divulgando as qualidades dos produtos do mar, através da culinária, das exposições e de seu folclore, constituindo-se na maior festa portuguesa do Brasil. Dentre os atrativos históricos, esportivos e culturais da cidade estão o Museu Histórico de Itajaí, o Arquivo Histórico de Itajaí, a Casa da Cultura Dide Brandão, o



Parque Náutico de Cordeiros, o Parque Ecológico, o Mercado Público Municipal, o Porto de Itajaí, a Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento e a Igreja Imaculada Conceição.

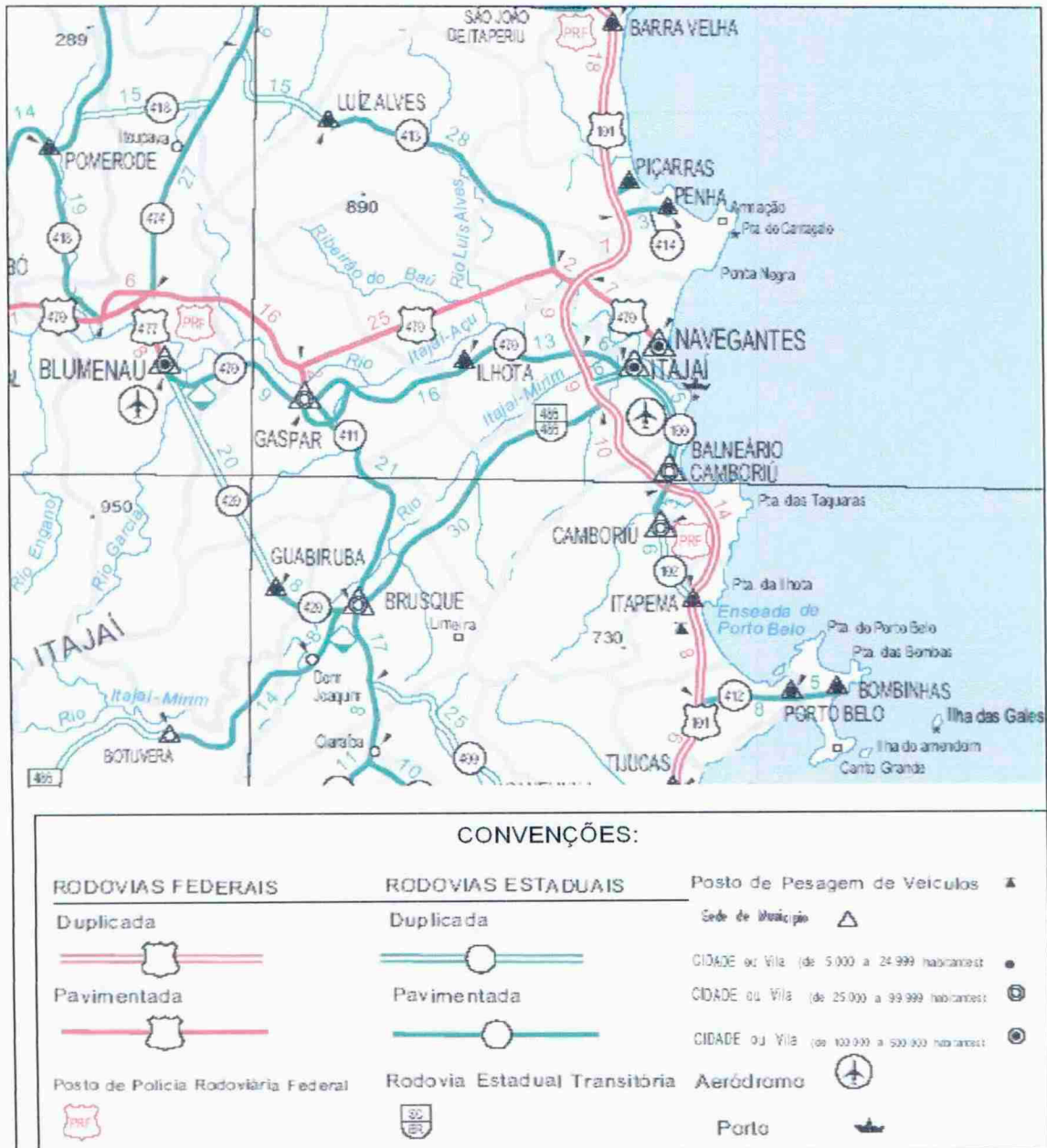
Para se chegar a Itajaí pode-se usar o transporte aéreo, marítimo e rodoviário. A Tabela 9 nos mostra a distância rodoviária de Itajaí aos maiores Municípios da Região Sul.

**TABELA 9: Distância Rodoviária das Maiores Cidades da Região Sul**

PARANÁ	DISTÂNCIA EM KM	SANTA CATARINA	DISTÂNCIA EM KM	RIO GRANDE SUL	DO DISTÂNCIA EM KM
Londrina	601	Joinville	91	Caxias do Sul	500
Maringá	646	Blumenau	56	Pelotas	596
Ponta Grossa	332	Araranguá	286	Canoas	544
Foz do Iguaçu	849	Criciúma	267	Santa Maria	861
Cascavel	716	São José	86	Novo Hamburgo	573
São José dos Pinhais	202	Lages	280	Gravataí	518
Colombo	235	Itajaí	0	Viamão	531
Paranaguá	294	Chapecó	549	São Leopoldo	561
Apucarana	582	Jaraguá do Sul	100	Rio Grande	854
Pinhais	220	Palhoça	89	Alvorada	531
Toledo	757	Tubarão	207	Passo Fundo	522
Araucária	224	Brusque	37	Uruguaiana	1168
Campo Largo	247	Balneário Camboriú	10	Sapucaia do Sul	542
Umuarama	810	São Bento do Sul	164	Bagé	930
Guarapuava	476	Caçador	353	Santa Cruz do Sul	682

Fonte: Guia 4 Rodas – Editora Abril – 2004 (apud SEBRAE/SC, 2005, p.43)

O acesso aéreo é realizado pelo Aeroporto de Navegantes; o marítimo, pelo Porto de Itajaí; o rodoviário, através da Rodovia Federal – BR 101 – norte / sul do país, e, BR 470 – oeste do país – , e, através da Rodovia Estadual – Rodovia Jorge Lacerda – 5,5 km, Rodovia Antonio Heil (que percorre Brusque) 20 km, e, Rodovia Osvaldo Reis (rodovia que liga Itajaí e Balneário Camboriú). A figura 4 ilustra o mapa rodoviário de Itajaí e de seus municípios vizinhos.



**FIGURA 4:** Mapa Rodoviário de Itajaí e municípios vizinhos.

Fonte: DNIT, 2006.

O setor primário está perdendo força na cidade de Itajaí. Há necessidade de uma política de desenvolvimento agrícola que proporcione maiores garantias de retorno do capital e trabalho a quem investe no trabalho agrícola, pois os setores secundário e terciário exercem muita atratividade, o que desestimula a continuidade de manutenção no setor primário, conforme visto em Itajaí (2006, p.19):

Contudo, é de se observar que esse setor vem perdendo sua capacidade de assegurar no trabalho com a terra a mão-de-obra de que necessita para manter os mesmos padrões de crescimento que os demais setores econômicos. São muitos os fatores que têm contribuído para que isso esteja ocorrendo. Pode-se citar, como exemplos: a necessidade de uma política de desenvolvimento agrícola que proporcione maiores garantias de retorno do capital e trabalho a quem nela investe; o emergente crescimento dos outros dois setores, que passam a exercer grande atratividade em detrimento do setor primário; a polarização que esse município está exercendo sobre o desenvolvimento do setor turístico regional; e a atividade portuária que, por si só, gera uma série de outras necessidades.

Analisando-se os dados demográficos da Tabela 10, verifica-se que o município de Itajaí apresentou entre 1960 e 1970 um aumento em torno de 55% de sua população urbana, sendo que sua população rural decresceu em -17%. A população total cresceu cerca de 33%. No período seguinte, 1970 e 1980, a população urbana teve um decréscimo comparado ao período anterior, crescendo em torno de 46% e a população rural continuou decrescendo, mas a um nível percentual menos expressivo, -5,5%. A população total cresceu em torno de 37%. Constata-se portanto, que durante todo o período analisado ocorreu um considerável decréscimo da população rural em detrimento a um pequeno aumento da população urbana.

**TABELA 10:** Dados Demográficos – População Total do Brasil, Santa Catarina e Itajaí 1960 – 1970 – 1980

REGIÃO	CATEGORIA	1960	1970	1980
Brasil	População Total	69.243.201	93.139.037	117.960.301
	População Urbana	30.607.276	52.084.984	79.972.931
	População Rural	38.635.925	41.054.053	37.987.370
Santa Catarina	População Total	2.129.252	2.901.734	3.627.933
	População Urbana	688.358	1.246.043	2.154.238
	População Rural	1.440.894	1.655.691	1.473.695
Itajaí	População Total	54.996	73.189	99.986
	População Urbana	38.529	59.590	87.134
	População Rural	16.467	13.599	12.852

Fonte: Censo Demográfico do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p. 47).  
Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

Em Santa Catarina, a população urbana no período de 1960 a 1970 cresceu 81%, a população rural cresceu 14% e a população total cresceu cerca de 36%; no Brasil, a população urbana foi acrescida em 70%, na população rural houve um pequeno crescimento de 6,3%, e a população total cresceu em torno de 34%. Entre 1970 e 1980, em Santa Catarina a população urbana cresceu 73%, a população rural decresceu -11% e a população total cresceu em torno de 25%; no Brasil, a população urbana aumentou em 53%, a população rural decresceu -7,5% e a população total cresceu cerca de 27%.

Isto demonstra que no período entre 1960 e 1980, Itajaí não acompanhou o crescimento na sua população urbana comparado a Santa Catarina e Brasil. Já em relação a população rural, Itajaí apresentou uma queda brusca em seu percentual de crescimento; esta população decresceu -22%, percentual muito superior ao apresentado pelo Brasil (-1,7%) e por Santa Catarina (+2,3%), no período em análise. Estes dados reforçam a afirmativa de que o setor primário perdeu força na cidade, onde a população foi em busca de melhores oportunidades, havendo, assim, uma maior urbanização em Itajaí. Itajaí acompanhou o crescimento da população total comparado a Santa Catarina e Brasil, ficando com um percentual de crescimento um pouco acima do Estado e do País.

### 3.3 O Vale do Itajaí

Em termos de macrorregião (região extensa com características naturais gerais mais ou menos homogêneas), o Vale do Itajaí, com suas três microrregiões (Alto, Médio e Baixo Vale), pode ser considerada a maior macrorregião do Estado de Santa Catarina. O município de Itajaí pertence ao Baixo Vale. Como microrregião, Itajaí é uma cidade pólo. Integram a microrregião de Itajaí 11 (onze) Municípios: Itajaí, Camboriú, Balneário Camboriú, Itapema, Porto Belo, Ilhota, Luis Alves, Navegantes, Penha, Piçarras e Bombinhas. Os onze municípios da região da AMFRI – Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí – originaram-se basicamente de desmembramentos dos municípios de Porto Belo e São Francisco do Sul. A regionalização das Associações dos municípios refletem os vínculos sócio-econômicos que existem entre as cidades.

O Quadro 1 nos mostra a regionalização de Santa Catarina, evidenciando as macrorregiões, as microrregiões e os municípios-pólo.

**QUADRO 1:** Regionalização de Santa Catarina

MACRORREGIÃO	MICRORREGIÃO	MUNICÍPIO-POLO
Norte	Região de Canoinhas	Canoinhas
	Planalto Norte	Mafra
Nordeste	Nordeste	Joinville
	Vale do Itapocu	Jaraguá do Sul
Vale do Itajaí	Foz do Rio Itajaí-Açu	Itajaí
	Médio Vale do Itajaí	Blumenau
	Alto Vale do Itajaí-Açu	Rio do Sul
Grande Florianópolis	Grande Florianópolis	Florianópolis
Sul	Região de Laguna	Tubarão
	Região Carbonífera	Criciúma
	Sul do Estado	Araranguá
Planalto	Região Serrana	Lages
Meio Oeste	Vale do Rio do Peixe	Videira
	Meio Oeste do Estado	Joaçaba
Oeste	Alto Uruguai	Concórdia
	Alto Irani	Xanxerê
	Oeste do Estado	Chapecó
	Extremo Oeste do Estado	São Miguel do Oeste

Fonte: IBGE (apud SIEBERT, 1996, p. 68)

De acordo com Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí, emanciparam-se de Itajaí em 1958 os municípios de Penha, Luís Alves e Ilhota, e em 1962 o município de Navegantes. Em 1963, emancipou-se o município de Piçarras do município de Penha. Já Porto Belo deu origem aos municípios de Camboriú, que em 1849 foi elevado a categoria de freguesia, de Itajaí em 1859, de Itapema em 1962, e ao município de Bombinhas em 1992. (AMFRI, 2005).

O Quadro 2 evidencia a origem dos municípios da região da Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí (AMFRI).

**QUADRO 2:** Origem dos Municípios da região da AMFRI

MUNICÍPIOS	LEI E DATA DA CRIAÇÃO	PUBLIC. DIÁRIO OFICIAL	MUNICÍPIO DE ORIGEM	DISTRITO DE ORIGEM
Balneário Camboriú	0960 de 08/04/1964	0805 de 10/04/64	Camboriú	Bal. de Camboriú
Bombinhas	8.558 de 30/03/1992	14.414 de 01/04/92	Porto Belo	Bombinhas
Camboriú	1076 de 05/04/1884	-	Itajaí	-
Itajaí	0464 de 04/04/1859	-	Porto Belo	Itajaí
Itapema	0814 de 28/02/1962	-	Porto Belo	Itapema
Ilhota	0348 de 21/06/1958	0408 de 07/07/58	Itajaí	Ilhota
Luís Alves	0348 de 21/06/1958	0408 de 07/07/58	Itajaí	Luís Alves
Navegantes	0262 de 14/05/1962	-	Itajaí	N. Sr. <sup>a</sup> . Navegantes
Penha	0348 de 21/06/1958	0408 de 07/07/58	Itajaí	Penha
Piçarras	0937 de 14/09/1963	-	Penha	-
Porto Belo	13/10/1832	-	São Francisco	Porto Belo

Fonte: AMFRI – Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí. (apud AMFRI, 2005)

Em 1850 foi fundada a Colônia Blumenau e em 1860 a Colônia Brusque; estes foram os primeiros passos para que se formasse a rede urbana do Vale do Itajaí, possibilitando a consolidação do povoamento do Baixo Vale e de Itajaí, impulsionando a ocupação do Alto Vale. O desenvolvimento econômico das primeiras colônias que se formaram tem ligação direta com a estrutura de transporte disponível na época, seja ela fluvial, ferroviária ou rodoviária. Conforme o tipo de transporte que dominava determinado período, Siebert (1996, p.92), analisou o transporte fluvial da seguinte maneira:

O Rio Itajaí-Açu é navegável de sua foz, em Itajaí, até Blumenau e, nos primeiros 30 anos da colonização do Vale do Itajaí, foi a principal via de comunicação com o exterior. Por terra havia apenas uma picada, na margem direita do rio. No início da colonização, canoas faziam o trajeto do litoral à sede da Colônia Blumenau, transportando os imigrantes recém chegados da Alemanha. A medida que a malha rodoviária se desenvolveu, o transporte fluvial, assim como o ferroviário, foi substituído pelo transporte rodoviário, tendo operado até a década de 50.

Já o transporte ferroviário, Siebert (1996, p.92) descreveu da seguinte maneira:

A Estrada de Ferro SC também teve fundamental importância para o desenvolvimento do Vale do Itajaí, por possibilitar o escoamento da produção de forma rápida e em grandes quantidades. A influência da Estrada de Ferro SC no desenvolvimento do Vale do Itajaí fica evidente quando constatamos que localidades ao redor das estações da ferrovia, como Encano e Warnow (hoje Bairros de Indaial) e Estação (hoje Bairro de Ascurra), que pulsavam com vida urbana enquanto a ferrovia funcionava, estagnaram por completo após sua desativação.

Em relação ao transporte rodoviário, Siebert (1996, p.93-94) descreve as seguintes afirmações:

A 1ª ligação terrestre entre os núcleos coloniais foi a picada aberta na margem direita do Rio Itajaí-Açu, transformada em via carroçável em 1912 e asfaltada em 1959, como Rodovia Jorge Lacerda – SC-470. [...] Um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento do Vale do Itajaí foi a ligação entre o Médio Vale, acessado por via fluvial, e o Alto Vale e o Planalto Serrano. [...] Hoje, o transporte rodoviário suplantou as modalidades fluviais e ferroviárias. A BR-470 é o principal eixo de transportes do Vale do Itajaí, verdadeira espinha dorsal da região, ligando seus principais centros urbanos. No Baixo Vale, seu trajeto corre na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, paralelo a SC-470, que liga Itajaí a Blumenau pela margem direita. O trecho entre Itajaí e Gaspar, antiga reivindicação do Vale, foi concluído no final de 1995. No litoral, a BR-101 é o eixo de ligação com o restante do país, ligando o Vale do Itajaí na direção norte, com Joinville e Curitiba, e na direção sul, com Florianópolis e Porto Alegre.

O maior estímulo a colonização alemã no Vale do Itajaí foi com a finalidade de garantir vias de comunicação entre a Capital e o Planalto, sendo que a bacia do Itajaí entrou nos planos de colonização do governo como meio de ligação entre o Planalto e o litoral; também os cafeicultores tiveram influência nisto, pois não queriam que estrangeiros

tivessem acesso às terras de São Paulo. Esta situação está descrita por Seyferth (1974, p.107):

Ao Governo Imperial interessava povoar uma área de florestas com pequenos proprietários agricultores e os esforços de colonização se concentravam nas duas províncias meridionais em virtude da pressão dos grandes proprietários de café quanto à concessão de terras a estrangeiros em SP. Sendo o café uma das principais fontes de divisas para o país, argumentava-se no Senado que pequenas propriedades, policultoras ou não, encravados nas áreas cafeeiras seriam extremamente prejudiciais. Mas havia uma razão bem mais importante para concentrar grandes contingentes imigratórios entre o Planalto e o Litoral do RS e SC. É evidente que não foram os imigrantes que deliberadamente escolheram essas regiões de floresta para colonizar. Havia uma razão estratégica para que o Governo Imperial destinasse essas áreas à colonização: era preciso abrir vias de comunicação entre o litoral e o planalto e isto só seria viável acompanhando o vale dos principais rios. [...] As primeiras colônias foram estabelecidas em pontos estratégicos entre o planalto e o litoral do RS e SC, a fim de garantir de alguma forma as vias de penetração. Em SC, principalmente, não havia comunicação entre a Capital Desterro e o planalto e foi com esta finalidade que se deu estímulo à colonização alemã no Vale do Itajaí.

A migração para Itajaí foi um fator que dinamizou consideravelmente o processo de expansão urbana.

O desenvolvimento e a ocupação do Vale do Itajaí tem forte ligação com a estruturação do transporte de Santa Catarina. Verifica-se isto a partir de Siebert (1996, p.87):

Da mesma maneira que no restante do Estado, a estrutura de transporte também esteve sempre diretamente ligada à ocupação e ao desenvolvimento do Vale do Itajaí. Acessado, inicialmente, por via fluvial até Blumenau, onde o Rio Itajaí-Açu deixa de ser navegável, o Vale recebe, aos poucos, picadas que se transformam em vias carroçáveis e, posteriormente, rodovias e ferrovias.

Ainda conforme Siebert (1996, p.87-88), verificamos a importância da cidade de Blumenau no processo de urbanização do Vale do Itajaí:

Em 1963, ficou pronta a ligação de 53 km entre Blumenau e Itajaí, iniciada por pressão dos colonos de Blumenau. Em 1912, esta via carroçável, hoje Rodovia Jorge Lacerda, ou SC-470, é adaptada para veículos motorizados. Em 1871, o engenheiro Emílio Odebrecht é encarregado de traçar uma ligação com o Planalto, que é concluída, em forma de picada, em 1874, e transformada em estrada (BR-470) em 1895. Em 1906 foi iniciada a construção da longamente



ansiada estrada de ferro ligando Blumenau ao Alto Vale, e que, em 1909, chega a Ibirama, em 1938, a Presidente Getúlio e, somente após a II Guerra mundial, é concluída na direção da foz do Rio Itajaí-Açu, ligando Blumenau à Itajaí. Hoje, com o declínio do transporte ferroviário e hidroviário, a comunicação e o escoamento de produção se dão via SC 470, de Itajaí a Gaspar e Blumenau, e de Gaspar ao Alto Vale e ao Planalto, via BR-470, concluída em 1995 no trecho Gaspar – Navegantes. Cada uma das ligações aqui mencionadas foi fruto do trabalho braçal, financeiro ou político das comunidades instaladas no Vale do Itajaí que necessitaram de vias de comunicação com seus mercados consumidores.

Com o desenvolvimento, as colônias antigas foram se transformando em cidades e distritos, tornando-se emancipadas político-administrativamente. (SIEBERT, 1996).

### 3.4 O Porto de Itajaí<sup>5</sup>

O Porto de Itajaí contribui para fortalecer a base econômica da cidade, e é responsável por uma média de 60% da movimentação econômica do município, sendo considerado um dos portos mais operantes do Brasil. Gera muita oportunidade de trabalho e renda.

O Porto de Itajaí cumpre importante papel no contexto econômico local e regional e, juntamente com a pesca, está fortemente ligado a história de Itajaí. A pesca abastece o mercado regional, Rio de Janeiro, São Paulo e exterior.

Passou a ser considerado como “organizado” em 28 de junho de 1966. Em 1976 foi vinculado a PORTOBRÁS, e houve uma melhora na organização e um crescimento em sua movimentação. Em 1990 a Administração do Porto passou para a CODESP. Em 1995 o Ministério dos Transportes descentralizou a gestão do porto ao Município de Itajaí, através da Administradora Hidroviária Docas Catarinense.

Sua grande característica é a exportação sendo que as principais mercadorias movimentadas pelo Porto de Itajaí foram madeira e derivados, frangos congelados, produtos cerâmicos, papel, veículos, têxteis e carne congelada.

O Porto de Itajaí opera também com uma Estação Aduaneira de Interior (porto seco), onde há 31.500 m<sup>2</sup> de armazenagem coberta e pátios de armazenagem de contêineres com mais de 120.000 m<sup>2</sup> de área, e uma estação Aduaneira Interior Frigorificada com capacidade de armazenagem de 66.500 m<sup>3</sup>. Produz grande movimentação de cargas containerizadas.

<sup>5</sup> Seção baseada em PORTO (2005).

Com a construção do Porto de Itajaí e seu ótimo desempenho, a cidade absorveu conseqüências benéficas. A atração de novas empresas e o aumento dos serviços prestados refletem no crescimento regional. Isto impulsiona e aquece a economia.

O Porto localiza-se a margem direita do rio Itajaí-Açu. É contemplado por importante malha rodoviária que faz ligação com Florianópolis, Região Sul do Estado e Rio Grande do Sul, e ao norte, comunica-se com Joinville, o Norte do Estado e Curitiba. A BR-470 liga Itajaí a todo o Oeste Catarinense, passando por Blumenau, Lages e mais regiões do Estado.

A Tabela 11 nos mostra o movimento portuário de embarcações por cabotagem, por região e porto, de 1975 a 1981.

**TABELA 11:** Movimento Portuário – Movimento de Embarcações – Cabotagem, por Região e Porto – 1975 a 1981

REGIÃO E PORTO	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES MOVIMENTADAS						
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Sul	4.856	5.161	1.219	1.041	1.037	1.188	1.240
Itajaí (SC)	173	186	127	65	96	125	107
São Fº do Sul (SC)	7	48	36	89	109	122	121
Imbituba (SC)	86	84	71	88	128	205	305

**Fonte:** Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS

**Nota:** As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pela própria fonte.

A Tabela 12 nos mostra o movimento portuário de embarcações em Longo Curso por região e porto, de 1975 a 1981, demonstrando o melhor desempenho do Porto de Itajaí em relação aos outros Portos de Santa Catarina.

**TABELA 12:** Movimento Portuário – Movimento de Embarcações – Longo Curso, por Região e Porto – 1975 a 1981

REGIÃO E PORTO	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES MOVIMENTADAS						
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Sul	1.886	2.105	2.066	1.759	2.169	2.399	2.522
Itajaí (SC)	178	202	207	180	198	201	224
São Fº do Sul (SC)	128	126	149	82	77	93	139
Imbituba (SC)	13	13	29	25	26	31	28

**Fonte:** Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS

**Nota:** As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pela própria fonte.

A Tabela 13 nos mostra o transporte de carga importada no Porto de Itajaí por navegação de cabotagem, de 1975 a 1979.

**TABELA 13: Navegação de Cabotagem – Transporte de Carga – Carga Importada – 1975 a 1979**

PORTO	CARGA IMPORTADA (1000 T)				
	1975	1976	1977	1978	1979
Itajaí (SC)	608	696	479	327	372

Fonte: Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM

Nota: As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pela própria fonte.

A Tabela 14 nos mostra o transporte de carga exportada no Porto de Itajaí por navegação de Longo Curso, de 1975 a 1979.

**TABELA 14: Navegação de Longo Curso – Transporte de Carga – Carga Exportada – 1975 a 1979**

PORTO	CARGA EXPORTADA (1000 T)				
	1975	1976	1977	1978	1979
Itajaí (SC)	124	167	208	246	219

Fonte: Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM

Nota: As divergências em relação a dados anteriormente publicados decorrem de modificações procedidas pela própria fonte.

## CAPÍTULO IV

### CRESCIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ NO PERÍODO DE 1960 A 1980

A análise será efetuada visando uma comparação entre o comportamento da economia e do crescimento do município de Itajaí ao de Santa Catarina e Brasil, e observando se as modificações ocorridas foram provenientes da construção da BR-101, ou, viabilizadas por ela. Na seção 4.1 será verificada a evolução relativa da PEA. Na próxima seção, a 4.2, será estudada a evolução do número de estabelecimentos e do pessoal ocupado no setor comercial. Já a seção 4.3 versará sobre o setor de serviços, onde se faz uma análise dos estabelecimentos e do pessoal ocupado neste setor. Por fim, na seção 4.4, analisar-se-ão variáveis relacionadas com o setor industrial.

#### 4.1 Evolução da população economicamente ativa

A população economicamente ativa (PEA) de um país ou região corresponde basicamente à estrutura ativa da população. A Tabela 15 nos mostra a população economicamente ativa no período compreendido entre 1960 e 1980 do Brasil, Santa Catarina e Itajaí.

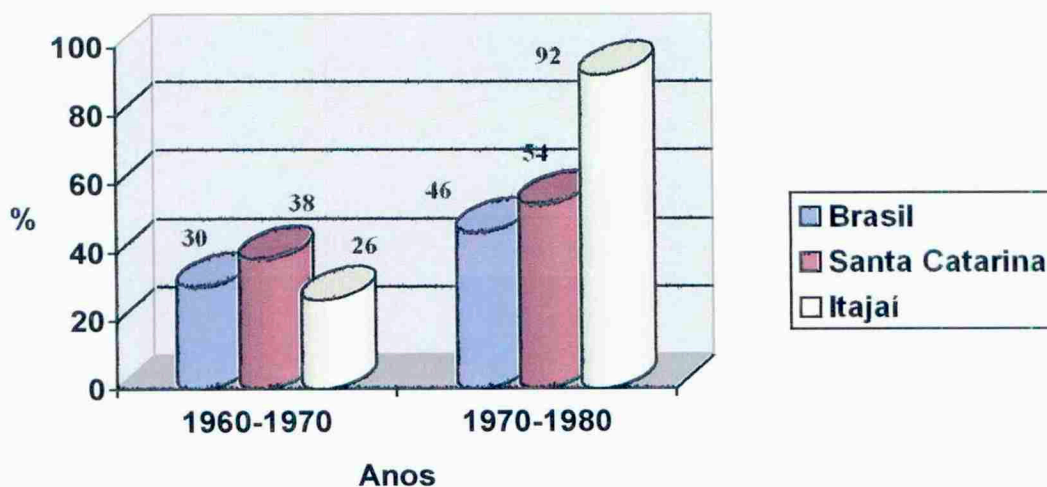
**TABELA 15:** População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Itajaí-1960, 1970 e 1980.

REGIÃO	1960	1970	1980
Brasil	22.750.028	29.557.224	43.235.712
Santa Catarina	641.195	882.229	1.356.186
Itajaí	14.820	18.618	35.775

Fonte: Censo Demográfico do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (*apud* LONGHI, 2003, p. 60).  
Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

Observa-se que a população economicamente ativa de Itajaí cresceu cerca de 26% no período de 1960 a 1970, enquanto que em Santa Catarina esta população cresceu num percentual de 38% no período, e no Brasil, este aumento foi em torno de 30%. Já de 1970 a

1980, em Itajaí a população economicamente ativa foi incrementada em torno de 92%, sendo que em Santa Catarina o aumento desta população foi cerca de 54%, e no Brasil foi de 46%. Conforme estes dados, podemos observar que Itajaí se destacou no quesito crescimento da população economicamente ativa na década de 1970, apresentando crescimento superior ao de Santa Catarina e também ao do Brasil. Este período coincide com o período de inauguração da BR-101 na região. A Figura 5 ilustra os dados.



**FIGURA 5:** Crescimento da população economicamente ativa do Brasil, Santa Catarina e Itajaí – 1960 a 1980.

**Fonte:** Tabela 15.

#### 4.2 Estabelecimentos e pessoal ocupado no comércio

Nos censos comerciais de 1960, 1970 e 1980, os dados do comércio de mercadorias foram discriminados como comércio varejista e comércio atacadista, visto que estes dados abrangem as atividades de compra, venda, troca ou distribuição de mercadorias.

A Tabela 16 demonstra o número de estabelecimentos e pessoal ocupado dividido em comércio varejista e comércio atacadista no período compreendido entre 1960 e 1980, do Brasil, Santa Catarina e Itajaí.

**TABELA 16:** Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Itajaí

REGIÃO	CATEGORIA		1960	1970	1980
Brasil	N° Estabelecimentos	<b>Total</b>	361.503	568.595	931.527
		Comércio Varejista	332.704	527.472	885.558
		Comércio Atacadista	28.799	41.123	45.969
	Pessoal Ocupado	<b>Total</b>	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	N° Estabelecimentos	<b>Total</b>	10.117	19.602	23.637
		Comércio Varejista	9.526	18.353	22.326
		Comércio Atacadista	591	1.067	1.311
	Pessoal Ocupado	<b>Total</b>	26.853	53.585	100.236
		Comércio Varejista	22.370	45.702	88.280
		Comércio Atacadista	4.483	7.883	11.956
Itajaí	N° Estabelecimentos	<b>Total</b>	464	714	832
		Comércio Varejista	426	649	747
		Comércio Atacadista	38	65	85
	Pessoal Ocupado	<b>Total</b>	1.536	2.709	4.846
		Comércio Varejista	791	1.776	3.408
		Comércio Atacadista	745	933	1.152

Fontes :Censo Comercial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (apud Vasques , 2002, p.45).

Censo Comercial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

A partir dos dados da Tabela 16 observa-se que de 1960 a 1970 o crescimento do número de estabelecimentos comerciais de Itajaí ficou abaixo do crescimento apresentado por Santa Catarina e Brasil, o mesmo ocorrendo entre 1970 e 1980. Entre 1960 e 1970, o número de estabelecimentos comerciais de Itajaí cresceu 54%, e em Santa Catarina e Brasil cresceram cerca de 94% e 57% respectivamente. Entre 1970 e 1980, o crescimento em Itajaí foi cerca de 17%, em Santa Catarina 21% e no Brasil de 64%.

Em relação ao número de pessoal ocupado, no período de 1960 a 1970, Itajaí obteve um crescimento inferior ao de Santa Catarina, mas superior ao do Brasil. O crescimento percentual do número de pessoal ocupado em Itajaí neste período foi de 76%, sendo que em Santa Catarina foi em torno de 99% e no Brasil foi de 70%. No período seguinte, 1970 a 1980, Itajaí não conseguiu superar Santa Catarina e Brasil, apresentando um percentual de crescimento do número de pessoal ocupado de 79% contra 87% de Santa Catarina e 99% do Brasil. É visível que o emprego no comércio em Itajaí perdeu espaço, comparado a Santa Catarina e Brasil.

Já na cidade de Jaraguá do Sul, verificou-se, segundo a monografia de Schmitz (2005), que a população ocupada no comércio apresentou um crescimento em torno de 150% no período de 1960 a 1970, e de 98% no período de 1970 a 1980, apresentando um maior crescimento desta variável, e superando a mesma, comparada a Itajaí. Em relação aos municípios de Palhoça e São José, estudados por Meurer (2004), verifica-se que Palhoça apresentou no período de 1960-1970 um crescimento proporcional ao do Brasil, porém inferior ao do Estado. De 1970 a 1980 seu crescimento é superior ao de Santa Catarina e semelhante ao do Brasil; já em São José o crescimento do número de pessoal ocupado nos dois períodos foi consideravelmente superior ao do Brasil e de Santa Catarina; estes municípios apresentaram um maior percentual de sua população ocupada no comércio, comparado a Itajaí.

Em Itajaí o comércio varejista foi mais significativo, principalmente em relação ao número de estabelecimentos. Mesmo apresentando um menor percentual nas variáveis analisadas, Itajaí obteve um crescimento satisfatório no setor comercial.

A BR-101 afeta o nível de atividade do setor comercial das cidades por onde passa e realiza a integração da produção, ou seja, faz o intercâmbio de produtos, serviços e mão de obra. De um modo geral, a cidade de Itajaí não apresentou um crescimento expressivo após a construção da BR-101.

Em relação à participação do pessoal ocupado no comércio na população economicamente ativa, verifica-se, de acordo com a Tabela 17, que a participação do setor comércio para Itajaí foi crescente nas duas primeiras décadas da análise, apresentando uma pequena queda na década de 1980. Apresentou um percentual de participação nas três décadas da análise muito superior ao de Santa Catarina e Brasil. A população economicamente ativa de Itajaí participou satisfatoriamente no setor comercial da cidade, praticamente o dobro do percentual obtido em relação ao Brasil e Santa Catarina.

**TABELA 17:** Participação do pessoal ocupado no Comércio na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980

REGIÃO	CATEGORIA	1960	1970	1980
Brasil	População Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pessoal Ocupado no Comércio	962.224	1.635.751	3.259.658
	Participação do pessoal ocupado no Comércio com relação PEA	4,22%	5,53%	7,54%
Santa Catarina	População Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.353.090
	Pessoal Ocupado no Comércio	26.853	53.585	100.236
	Participação do pessoal ocupado no Comércio com relação PEA	4,19%	6,07%	7,40%
Itajaí	População Economicamente Ativa	14.820	18.618	35.775
	Pessoal Ocupado no Comércio	1.536	2.709	4.846
	Participação do pessoal ocupado no Comércio com relação PEA	10,36%	14,55%	13,54%

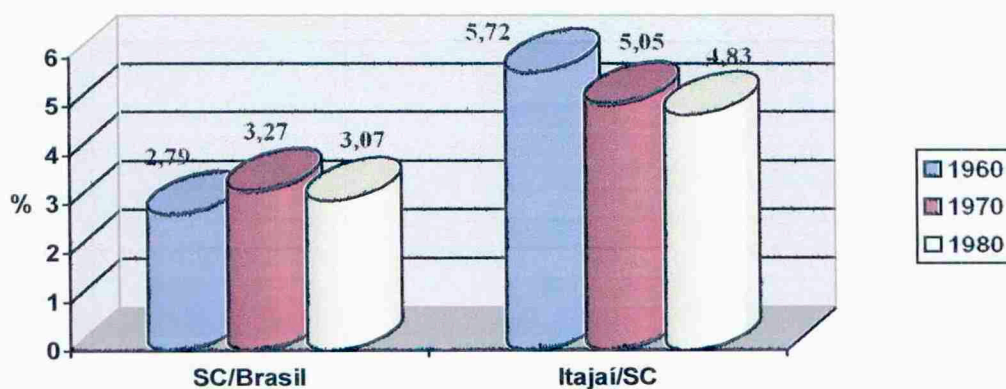
Fontes: Censo Comercial do Brasil – IBGE – 1960-1970-1980 (*apud* VASQUES, 2002, p. 45).  
 Censo Demográfico do Brasil – IBGE – 1960-1970-1980 (*apud* VASQUES, 2002, p. 47).  
 Censo Comercial de Santa Catarina – IBGE – 1960-1970-1980.  
 Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960-1970-1980.

Nota: Pessoal Ocupado no Comércio = varejista + atacadista<sup>6</sup>

Apesar da população economicamente ativa de Itajaí ter participado satisfatoriamente no setor comercial da cidade em proporção, houve uma queda de desempenho do emprego no setor comercial, comparado ao desempenho da mesma variável em Santa Catarina. Em 1960, um total de 5,72% do pessoal ocupado no setor comercial de Itajaí estava inserido no total de Santa Catarina. Em 1970, este percentual diminuiu para 5,05% e em 1980 caiu para 4,83%. A Figura 6 ilustra a relação do total da população economicamente ativa ocupada em estabelecimentos comerciais de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total Brasil, no período de 1960 a 1980.

<sup>6</sup> Os dados sobre pessoal ocupado no comércio, na Tabela 7 da monografia de Meurer (2004, p.42) em relação ao município de São José estão relacionados somente ao comércio varejista, sendo que para Brasil, Santa Catarina e Palhoça, a análise é feita sobre o pessoal ocupado no comércio varejista + atacadista.

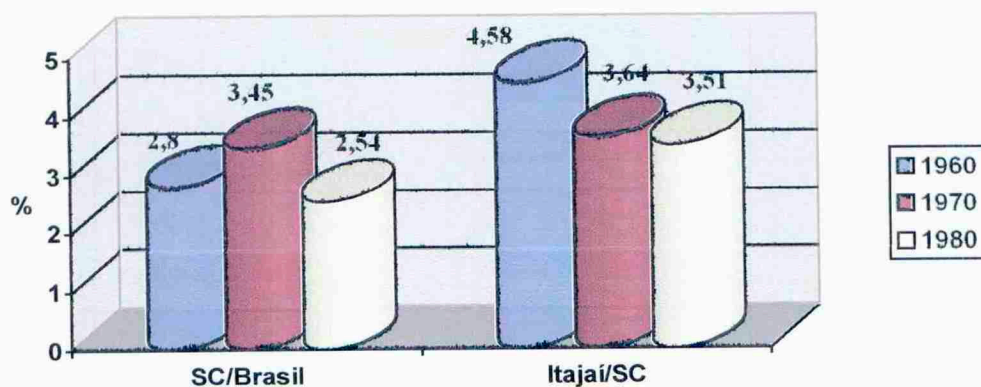




**FIGURA 6:** Relação do Total de Pessoal Ocupado em Estabelecimentos Comerciais de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total Brasil . Período: 1960 – 1980.

Fonte: Tabela 16.

A Figura 7 ilustra a relação do total de estabelecimentos comerciais de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total Brasil, no período de 1960 a 1980. Itajaí perdeu espaço no número de estabelecimentos comerciais inseridos no total de Santa Catarina no período da análise, onde em 1960 representava 4,58%, em 1970 diminuiu para 3,64% e em 1980 reduziu para 3,51%.



**FIGURA 7:** Relação do Total de Estabelecimentos Comerciais de Itajaí no Total de Santa Catarina e Santa Catarina no Total do Brasil. Período: 1960 – 1980.

Fonte: Tabela 16.

A cidade de Florianópolis, estudada por Longhi (2003), apresentou um crescimento em torno de 105% no número de estabelecimentos comerciais e 94% no número de pessoal ocupado de 1960 - 1970. No período seguinte, o crescimento do número total de estabelecimentos foi cerca de 38%, apresentando, assim, crescimento inferior ao período anterior, sendo que o número de pessoal ocupado também sofreu uma retração no período seguinte, tendo sido de 78%. Mesmo assim, Florianópolis superou Santa Catarina no número de estabelecimentos comerciais (Santa Catarina: 1960/1970 = 94%; 1970/1980 = 21%), ficando com um desempenho um pouco inferior no número de pessoal ocupado neste setor (Santa Catarina : 1960/1970 = 99%; 1970/1980 = 87%). O total de estabelecimentos de Florianópolis inseridos no total de Santa Catarina representou em 1960 o percentual de 6,07%, em 1970 aumentou para 6,42% e em 1980 representou 7,34%.

Comparando Itajaí às cidades estudadas em outras monografias (Jaraguá do Sul, Florianópolis, Palhoça e São José), conclui-se que a cidade de Itajaí não superou o crescimento das cidades citadas no setor comercial, exceto no número de estabelecimento no período de 1970 a 1980, comparado a Jaraguá do Sul (crescimento em Itajaí em torno de 17% contra 14% de Jaraguá do Sul).

#### **4.3 Estabelecimentos e pessoal ocupado no setor serviços**

Dentro do conceito de serviços encontramos a definição de que são prestações de assistência ou realização de tarefas que contribuem para a satisfação das necessidades coletivas ou individuais.

A Tabela 18 apresenta o número de estabelecimentos e o pessoal ocupado no setor serviços no Brasil, Santa Catarina e Itajaí, no período de 1960 a 1980.

**TABELA 18:** Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Itajaí. Período: 1960 – 1980.

CATEGORIA	REGIÃO	1960	1970	1980
Estabelecimentos	Brasil	221.477	313.004	720.628
	Santa Catarina	6.717	11.001	23.023
	Itajaí	328	379	809
Pessoal Ocupado	Brasil	524.488	812.831	2.668.598
	Santa Catarina	15.975	24.340	83.061
	Itajaí	749	841	2.844

Fonte: Censo dos Serviços do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p. 50).  
Censo dos Serviços de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

O número de estabelecimentos para prestação de serviços em Itajaí obteve um crescimento pífio, comparado ao de Santa Catarina e Brasil, no período de 1960 a 1970. O percentual de crescimento em Itajaí foi cerca de 16%, enquanto que em Santa Catarina foi de 64% e no Brasil foi de 41%. O pessoal ocupado neste setor acompanhou o baixo desempenho obtido no número de estabelecimentos em Itajaí, ficando com um percentual de crescimento de apenas 12% no período, contra 52% em Santa Catarina e 55% no Brasil.

No período de 1970 a 1980, Itajaí apresentou um melhor desempenho em relação ao número de estabelecimentos. Chegou a marca de 113% de crescimento, superando o percentual de Santa Catarina, que foi de 109% de crescimento, ficando atrás do percentual do Brasil, o qual foi incrementado em 130% no período. Em relação ao pessoal ocupado neste setor, Itajaí obteve um ótimo crescimento, sendo de 238%, ficando atrás de Santa Catarina por muito pouco. Santa Catarina obteve um crescimento de 241%. O Brasil apresentou um crescimento neste item de 228%.

Ao comparar os setores comercial e de serviços de Itajaí podemos constatar que entre 1960 e 1970 o setor comercial obteve um melhor desempenho de crescimento no município; mas na década seguinte o setor de serviços se sobressaiu, e apresentou um melhor desempenho.

Em relação à participação do pessoal ocupado no setor de serviços na população economicamente ativa, verifica-se, de acordo com a Tabela 19, que a participação do setor serviços para Itajaí diminuiu de 1960 para 1970, sendo que em 1980 obteve grande recuperação em seu crescimento. Apresentou um percentual de participação nas três décadas da análise superior ao de Santa Catarina e Brasil.

**TABELA 19: Participação do pessoal ocupado no setor de serviços na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980.**

REGIÃO	CATEGORIA	1960	1970	1980
Brasil	População Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	524.488	812.831	2.668.598
	Participação do pessoal ocupado no Setor Serviços com relação PEA	2,31%	2,75%	6,17%
Santa Catarina	População Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.353.090
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	15.975	24.340	83.061
	Participação do pessoal ocupado no Setor Serviços com relação PEA	2,49 %	2,76 %	6,14 %
Itajaí	População Economicamente Ativa	14.820	18.618	35.775
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	749	841	2.844
	Participação do pessoal ocupado no Setor Serviços com relação PEA	5,05%	4,51%	7,94%

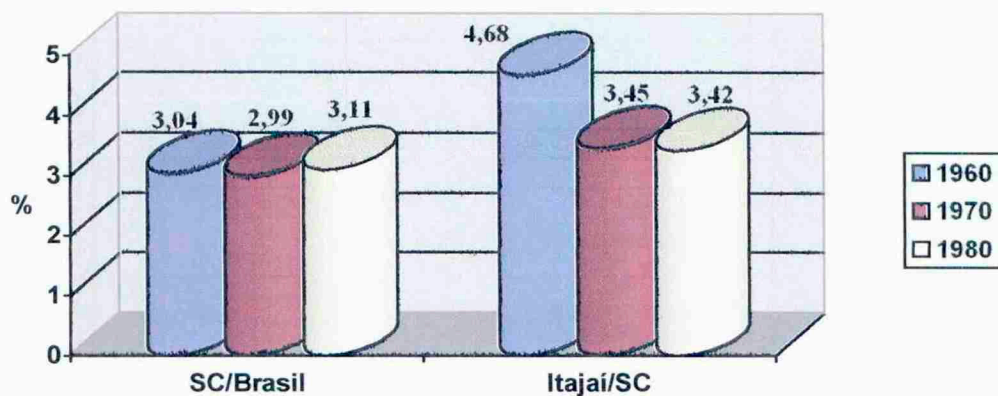
Fontes: Censo dos Serviços do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p.50).

Censo Demográfico do Brasil – IBGE - 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p.47).

Censo dos Serviços de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

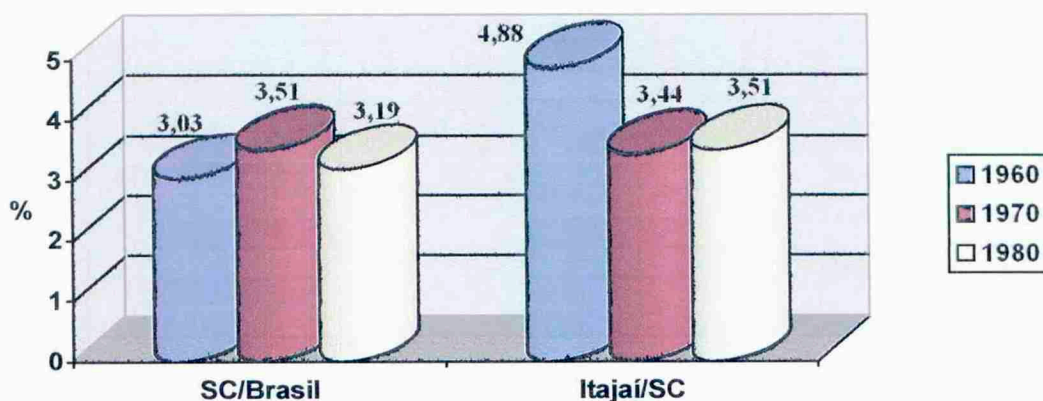
A Figura 8 ilustra a relação do total de pessoal ocupado em estabelecimentos no setor serviços de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total Brasil, no período de 1960 a 1980. Vê-se neste gráfico que Itajaí perde espaço no total de pessoal ocupado no setor de serviços para Santa Catarina.



**FIGURA 8:** Relação do total de Pessoal Ocupado no Setor Serviços de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total do Brasil. Período – 1960 –1980

Fonte: Tabela 18.

A Figura 9 ilustra a relação do total de estabelecimentos no setor de prestação de serviços de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total Brasil, no período de 1960 a 1980.



**FIGURA 9:** Relação dos Estabelecimentos de Prestação de Serviços de Itajaí no total de Santa Catarina e Santa Catarina no total Brasil. Período: 1960 – 1980

Fonte: Tabela 18.

Num comparativo com outras cidades estudadas (Florianópolis, Palhoça e São José), Itajaí apresentou um menor crescimento no número de estabelecimentos e no pessoal ocupado no setor serviços, exceto no período entre 1960 e 1970, onde obteve um crescimento superior ao do município de Palhoça, como pode ser verificado em Longhi (2003) e Meurer (2004).

Em relação às categorias de serviços, é possível fazer uma análise de seu crescimento somente para algumas categorias, pois na década de 1960 não há disponibilidade de alguns dados para a cidade de Itajaí, apenas para o período de 1970-1980. A categoria que apresentou maior destaque no setor de prestação de serviços para a cidade de Itajaí foi Serviço de Alojamento e Alimentação, conforme a Tabela 20. A mesma tabela demonstra os dados referentes às categorias de prestações de serviços para Itajaí, no período de 1960-1980:

**TABELA 20:** Prestação de Serviços em Itajaí – Período: 1960 – 1970 – 1980 <sup>7</sup>

Categoria		1960	1970	1980
Nº De Estabelecimentos	<b>Total</b>	328	379	842
	Serviços de Alojamento e Alimentação	143	159	288
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	67	95	294
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	-	79	94
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	-	5	5
	Serviços auxiliares diversos	-	-	124
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	-	37
Pessoal Ocupado	<b>Total</b>	749	841	2.894
	Serviços de Alojamento e Alimentação	289	394	781
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	181	186	737
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	-	124	149
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	-	39	35
	Serviços auxiliares diversos	-	-	927
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	-	245

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

**Nota:** - Dado inexistente

<sup>7</sup> Totais incluem outras categorias não listadas.

Conforme o passar dos anos, outros gêneros de serviços foram englobados às atividades de prestação de serviços. Os Serviços de Alojamento e Alimentação apresentaram um percentual de crescimento de 11%, de 1960 a 1970, sendo que de 1970 a 1980, este percentual foi cerca de 81%, no que diz respeito ao número de estabelecimentos. Em relação ao pessoal ocupado, este mesmo serviço apresentou um crescimento em torno de 36% de 1960 a 1970, e de 1970 a 1980, cresceu 98%. Nos serviços de alojamento e alimentação estão inclusos os serviços de hotéis, pensões, hospedarias, restaurantes, botequins, sorveterias e casas de chá.

Os Serviços de Reparação, Manutenção, Instalação e Confeção sob medida, englobou os gêneros de Oficinas de reparo e manutenção de Artigos Metalúrgicos, Máquinas e aparelhos mecânicos, elétricos, eletrônicos e de comunicação, veículos, artigos de madeira, couro, vestuário, calçados, artefatos de tecidos e artigos diversos. De 1960 a 1970, esta categoria de serviços apresentou um crescimento em cerca de 42% em relação ao número de estabelecimentos. Já em relação ao pessoal ocupado, este serviço apresentou um crescimento de apenas 2,76%. De 1970 a 1980, este serviço, no que diz respeito ao número de estabelecimentos, cresceu 209% e em relação ao pessoal ocupado cresceu 296%.

Com relação aos serviços portuários, não foram encontrados dados acerca deste serviço para a cidade de Itajaí. É possível que os dados de Itajaí não tenham sido incluídos por permitir a identificação dos informantes. Mas a partir da Tabela 21 pode-se ver dados acerca dos serviços portuários para Santa Catarina e Brasil.

**TABELA 21:** Pessoal Ocupado nos Serviços Portuários de Brasil e Santa Catarina – Período: 1960 – 1970 – 1980.

REGIÃO	1960	1970	1980
Brasil	70.088	58.847	47.885
Santa Catarina	2.895	1.846	1.195

**Fonte:** Censo Demográfico do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980  
Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

A Tabela 21 demonstra que houve um decréscimo no número de pessoas envolvidas em serviços portuários tanto para o Brasil como para Santa Catarina. No Brasil, essa variável apresentou um decréscimo de -16%, e em Santa Catarina decresceu -36% , no período de 1960 a 1970. No período seguinte, 1970 a 1980, continuou a decrescer o número de pessoal nos serviços portuários, sendo que no Brasil decresceu -19% e em Santa Catarina decresceu -35%. Foi muito mais intensa essa desaceleração no número de pessoal ocupado nos serviços portuários em Santa Catarina; mas a velocidade da queda foi praticamente a mesma do Brasil. A construção da BR-101 pouco efeito teve sobre a evolução dos serviços portuários, medidos pelo número de trabalhadores deste setor. Não devemos esquecer que os serviços portuários sofreram forte modernização, como por exemplo, a generalização do uso de contêineres.

A construção da BR-101 foi um fator de extrema importância para o desenvolvimento do turismo em Santa Catarina. O turismo é uma forma de promover a economia de uma cidade, auxiliando o crescimento sócio-econômico das regiões, gerando emprego e expandindo o mercado de trabalho. Conforme Teixeira (1999, p.46):

Característica importante do Turismo é que todo o proveito decorrente da fruição dos serviços postos à disposição do turista serve da mesma forma para melhorar a qualidade de vida do cidadão local, à medida que, além de, sendo um grande gerador e distribuidor de riqueza, melhorará substancialmente os níveis de emprego e renda das comunidades que os exploram, colocará à disposição da população nativa uma variedade de serviços que só a ampliação do mercado consumidor, proporcionado pela chegada dos contingentes de turistas com tempo disponível para lazer e com nível de renda compatível com os melhores da região, pode justificar.

De acordo com Marcon (2000) e Longhi (2003, p.50), “(...) um dos fatores mais importantes na abertura turística da cidade de Florianópolis foi a implantação asfáltica da BR-101, que revelou a paisagem da Ilha aos que por ela trafegavam”.

Da mesma forma, Itajaí foi beneficiada com a construção da BR-101 para o desenvolvimento do turismo local, viabilizando o acesso a suas praias e festas tradicionais. O setor de serviços foi beneficiado proporcionalmente no número de estabelecimentos e no pessoal ocupado no período de 1970 a 1980, comparado a Santa Catarina e Brasil, conforme demonstrado anteriormente nos dados da Tabela 18, e este foi o período de



conclusão das obras da BR-101/Santa Catarina. Mas o Estado perdeu espaço na participação nacional no período da análise.

#### **4.4 Estabelecimentos e pessoal ocupado na indústria**

De acordo com os Censos Industriais de 1960, 1970 e 1980, a classificação industrial dos estabelecimentos foi efetuada em função do produto principal, caso a unidade de produção possuísse mais de um produto. Sendo assim, o produto ou conjunto de produtos da mesma classificação, que contribuiu com maior parcela para o valor total da produção do estabelecimento, definiu o gênero da indústria.

Conforme o Censo Industrial, valor da transformação industrial representa o valor que o trabalho industrial executado acresce ao valor dos componentes, das matérias-primas e materiais consumidos na produção, e o valor da produção total do estabelecimento compreende o valor da produção total do estabelecimento correspondendo ao valor da venda dos produtos fabricados, excluindo os impostos, também as receitas de serviços de natureza industrial ou de acabamento, prestados a terceiros ou para outros estabelecimentos da mesma empresa, discriminando-se os itens de: valor dos produtos fabricados; receita de serviços industriais prestados a terceiros; receita de serviços industriais prestados a estabelecimentos da mesma empresa.

Nas Tabelas 22, 23 e 24 verificamos os dados referentes ao número de estabelecimentos, pessoal ocupado na indústria, valor da produção e valor da transformação industrial, para Brasil, Santa Catarina e Itajaí, respectivamente, no período de 1960 a 1980, ressaltando os setores de maior representatividade para o município de Itajaí, de acordo com os Censos Industriais. Como já foi mencionado no capítulo 3, Itajaí tem como setores de maior importância a produção alimentar, os minerais não-metálicos e a madeira, muito utilizada para a construção e o reparo de embarcações.

**TABELA 22:** Brasil – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980 <sup>8</sup>

CATEGORIA		1960	1970	1980
N <sup>o</sup> Estabelecimentos	<b>Total #</b>	110.771	164.793	214.158
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	18.146	25.367	43.170
	Metalúrgica	4.850	9.681	14.407
	Mecânica	1.692	6.744	9.748
	Madeira	11.196	14.812	21.018
	Têxtil	4.272	5.309	6.062
	Produtos Alimentares	33.534	46.815	49.366
Pessoal Ocupado	<b>Total #</b>	1.799.376	2.699.969	5.004.522
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	163.680	236.506	437.405
	Metalúrgica	174.279	266.928	531.729
	Mecânica	62.148	180.431	538.146
	Madeira	87.822	135.979	263.004
	Têxtil	328.297	342.839	377.600
	Produtos Alimentares	266.103	372.401	622.062
Valor da Produção (VP)*	<b>Total #</b>	1.194.784.551	118.427.561	9.738.340.472
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	53.383.277	4.853.764	403.069.791
	Metalúrgica	124.251.558	14.528.696	1.317.925.867
	Mecânica	33.630.823	6.639.133	728.711.349
	Madeira	31.203.377	2.662.381	194.761.943
	Têxtil	148.008.936	10.823.995	616.333.700
	Produtos Alimentares	284.987.045	23.542.676	1.332.500.457
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	<b>Total #</b>	553.918.842	54.837.311	4.017.104.045
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	35.509.430	3.134.408	228.554.620
	Metalúrgica	63.747.452	6.158.995	452.469.007
	Mecânica	18.658.605	3.756.203	398.677.644
	Madeira	17.481.220	1.343.221	105.714.885
	Têxtil	64.839.021	4.976.927	251.520.048
	Produtos Alimentares	88.986.724	7.178.391	394.759.091

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

Nota: \* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros). Cr\$ 1,00 de 1970 e 1980, equivale a Cr\$ 1.000,00 de 1960.

# Valor total de todos os estabelecimentos.

A soma total dos subsetores não é igual ao total geral, visto que estão selecionados apenas os setores de maior relevância em Itajaí.

<sup>8</sup> Os dados da Tabela 11 da monografia de Vasques (2002, p.53), não conferem com o levantamento feito acerca do período de 1980 para Brasil.

**TABELA 23:** Santa Catarina – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980 <sup>9</sup>

CATEGORIA		1960	1970	1980
Nº Estabelecimentos	<b>Total #</b>	5.914	8.895	11.371
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	781	1.003	1.596
	Metalúrgica	150	261	629
	Mecânica	53	218	499
	Madeira	2.167	2.893	3.158
	Têxtil	138	243	338
	Produtos Alimentares	1.244	1.905	2.003
Pessoal Ocupado	<b>Total #</b>	69.682	120.045	276.813
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	5180	9.853	27.862
	Metalúrgica	3.214	5.243	16.507
	Mecânica	1.573	5.853	20.409
	Madeira	16.705	28.554	52.746
	Têxtil	12.433	21.931	34.953
	Produtos Alimentares	7.961	12.703	27.323
Valor da Produção (VP)*	<b>Total #</b>	26.334.875	2.947.305	381.256.265
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	850.472	106.700	20.290.648
	Metalúrgica	1.125.652	143.899	23.025.606
	Mecânica	469.501	163.235	26.992.756
	Madeira	4.926.448	520.744	33.566.292
	Têxtil	3.862.191	454.509	53.880.671
	Produtos Alimentares	6.928.954	646.931	72.812.931
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	<b>Total #</b>	13.033.605	1.456.690	168.628.106
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	615.471	70.122	12.962.937
	Metalúrgica	693.223	69.051	10.410.981
	Mecânica	270.300	80.925	13.054.973
	Madeira	3.032.958	267.394	19.470.035
	Têxtil	2.051.778	256.015	18.669.961
	Produtos Alimentares	2.215.209	207.759	20.385.855

Fonte: Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Nota: \* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros). Cr\$ 1,00 de 1970 e 1980, equivale a Cr\$ 1.000,00 de 1960.

# Valor total de todos os estabelecimentos.

A soma total dos subsetores não é igual ao total geral, visto que estão selecionados apenas os setores de maior relevância em Itajaí.

<sup>9</sup> Os dados da Tabela 11 da monografia de Vasques (2002, p.53), não conferem com o levantamento feito acerca do período de 1960 para Santa Catarina, em relação ao pessoal ocupado.

**TABELA 24: Itajaí – Subsetores industriais selecionados – 1960 – 1970 – 1980**

CATEGORIA		1960	1970	1980
Nº Estabelecimentos	<b>Total #</b>	145	192	281
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	34	31	54
	Metalúrgica	2	5	26
	Mecânica	2	6	14
	Madeira	19	24	32
	Têxtil	4	4	3
	Produtos Alimentares	44	53	51
Pessoal Ocupado	<b>Total #</b>	1623	2.426	5.516
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	-	456	648
	Metalúrgica	-	25	239
	Mecânica	-	52	281
	Madeira	-	279	529
	Têxtil	-	65	-
	Produtos Alimentares	-	855	1.517
Valor da Produção (VP)*	<b>Total #</b>	800.054	73.943	7.321.045
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	-	15.382	1.502.154
	Metalúrgica	-	289	172.294
	Mecânica	-	1.313	320.599
	Madeira	-	6.171	304.744
	Têxtil	-	1.089	-
	Produtos Alimentares	-	41.206	2.669.933
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	<b>Total #</b>	356.422	31.434	2.921.800
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	-	9.019	490.704
	Metalúrgica	-	137	90.754
	Mecânica	-	746	211.396
	Madeira	-	2.530	157.758
	Têxtil	-	558	-
	Produtos Alimentares	-	14.603	852.367

Fonte: Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Nota: \* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros). Cr\$ 1,00 de 1970 e 1980, equivale a Cr\$ 1.000,00 de 1960.

# Valor total de todos os estabelecimentos:

- Dados inexistentes

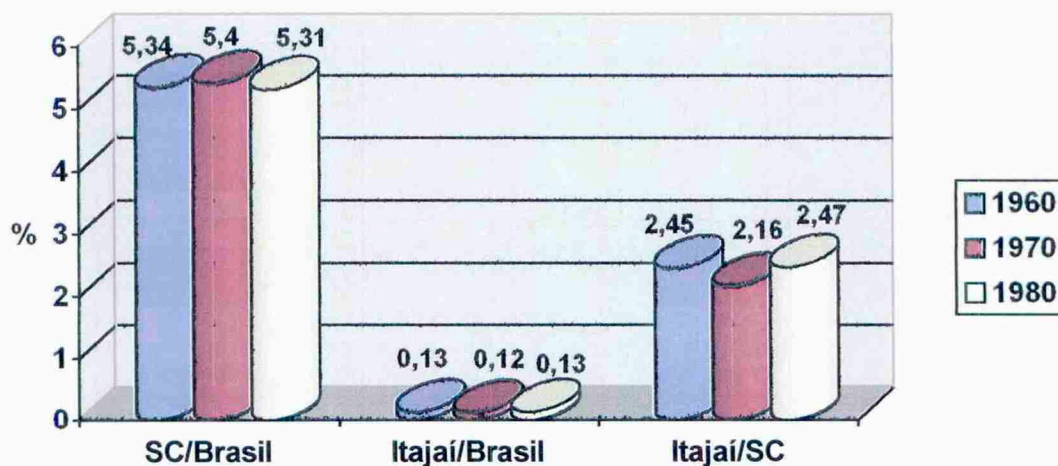
A soma total dos setores não é igual ao total geral, visto que estão selecionados apenas os setores de maior relevância em Itajaí.

Conforme as Tabelas 22, 23 e 24 pode-se observar, em relação ao número total de estabelecimentos no período entre 1960 e 1970, que Itajaí não acompanhou o crescimento da mesma variável comparada ao Brasil e Santa Catarina; Itajaí obteve o percentual de crescimento no número de estabelecimentos industriais de 32%, enquanto o Brasil cresceu em torno de 49% e Santa Catarina 50%. O mesmo ocorreu em relação ao número de pessoal ocupado, onde em Itajaí cresceu 49%, no Brasil 50% e em Santa Catarina 72%.

Já no período de 1970 a 1980, Itajaí superou o Brasil e Santa Catarina no total de estabelecimentos industriais, e no número de pessoal ocupado na indústria, Itajaí cresceu mais que o Brasil e um pouco menos que Santa Catarina. Em relação ao número de estabelecimentos, Itajaí cresceu cerca de 46%, o Brasil 30% e Santa Catarina 28%. Em relação ao número de pessoal ocupado, Brasil cresceu cerca de 85%, Santa Catarina 131%, e Itajaí cresceu 127%. Estes valores nos apontam que Itajaí apresentou um bom desempenho no setor industrial no período de 1970 a 1980, comparado ao Brasil e Santa Catarina.

Dentre alguns dos trabalhos anteriores, verificou-se que a cidade de Joinville apresentou uma melhor evolução no número de estabelecimentos industriais, sendo que em 1960 esta variável representava 4,32% do total de Santa Catarina, em 1970 representou 4,69% e em 1980 representou 6,15%, conforme Vasques (2002).

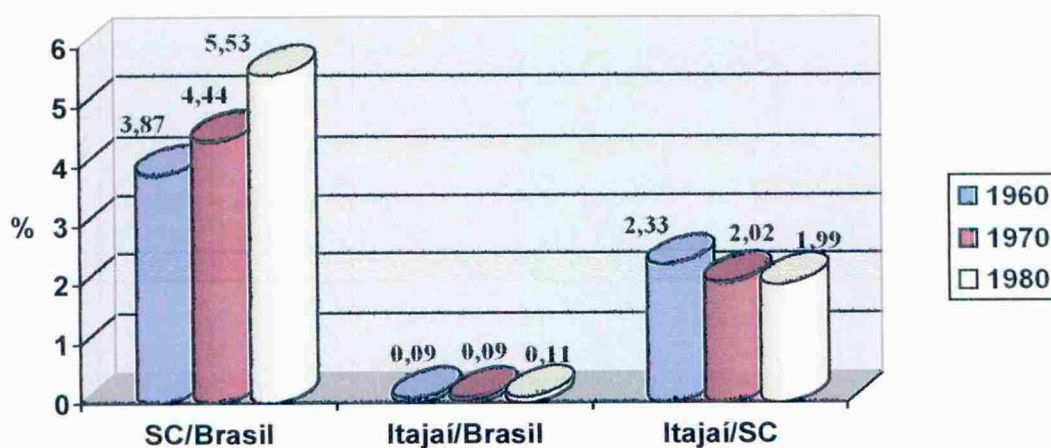
A Figura 10 demonstra o comparativo do número total de estabelecimentos industriais do Brasil com Santa Catarina, Brasil e Itajaí, e Itajaí com Santa Catarina, no período entre 1960 e 1980.



**FIGURA 10:** Relação do número total de Estabelecimentos Industriais de Itajaí no total de Santa Catarina, Itajaí no total do Brasil e Santa Catarina no total Brasil. Período: 1960 – 1980.

Fonte: Tabelas 22, 23 e 24.

A Figura 11 demonstra o comparativo do total do número de pessoal ocupado na indústria do Brasil com Santa Catarina, Brasil e Itajaí, e Itajaí com Santa Catarina, no período entre 1960 e 1980.

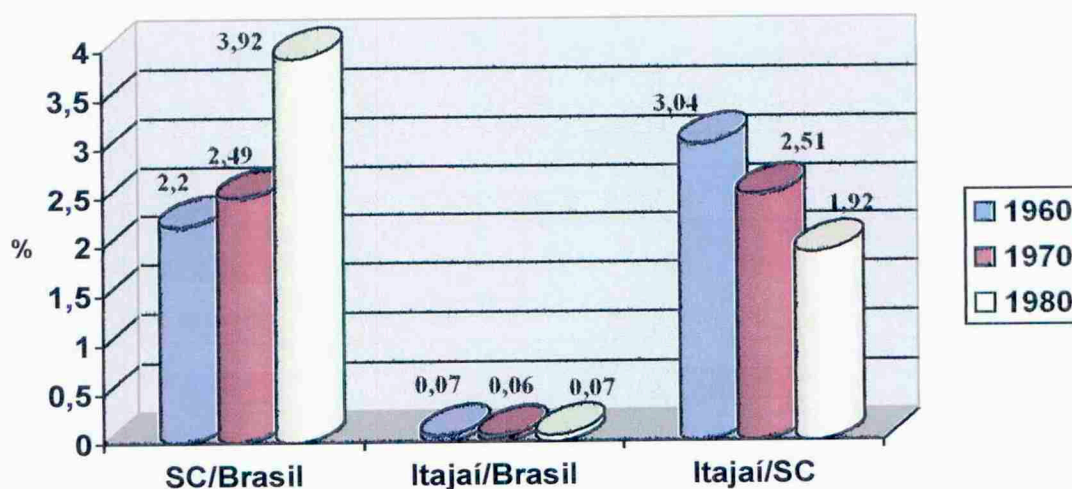


**FIGURA 11:** Relação do Número de Pessoal Ocupado na Indústria de Itajaí no total de Santa Catarina, Itajaí no total do Brasil e Santa Catarina no total Brasil. Período: 1960 – 1980.

Fonte: Tabelas 22, 23 e 24.

O valor da produção de Itajaí em 1960 representou cerca de 3,04% do total de Santa Catarina e 0,07% do total brasileiro. Em 1970, representou 2,51% do total catarinense e 0,06% do total brasileiro. Em 1980, representou 1,92% do total catarinense e 0,07% do total brasileiro. Santa Catarina representou em 1960, 2,20% do valor da produção total do Brasil, sendo que em 1970 representou 2,49%, e em 1980, 3,92%. A partir da Figura 12 pode-se analisar o comparativo do total do valor da produção entre Brasil, Santa Catarina e Itajaí no período de 1960 a 1980, onde se observa que Itajaí perdeu posição relativa em relação ao Estado, visto que a indústria catarinense aumentou sua participação em relação ao país.

O maior destaque de Itajaí em relação ao valor da produção se deu por conta dos produtos alimentares, seguidos pelos minerais não-metálicos, tanto na década de 60, quanto na década de 80.



**FIGURA 12:** Relação do Total do Valor da Produção de Itajaí no total de Santa Catarina, Itajaí no total do Brasil e Santa Catarina no total Brasil. Período: 1960 – 1980.

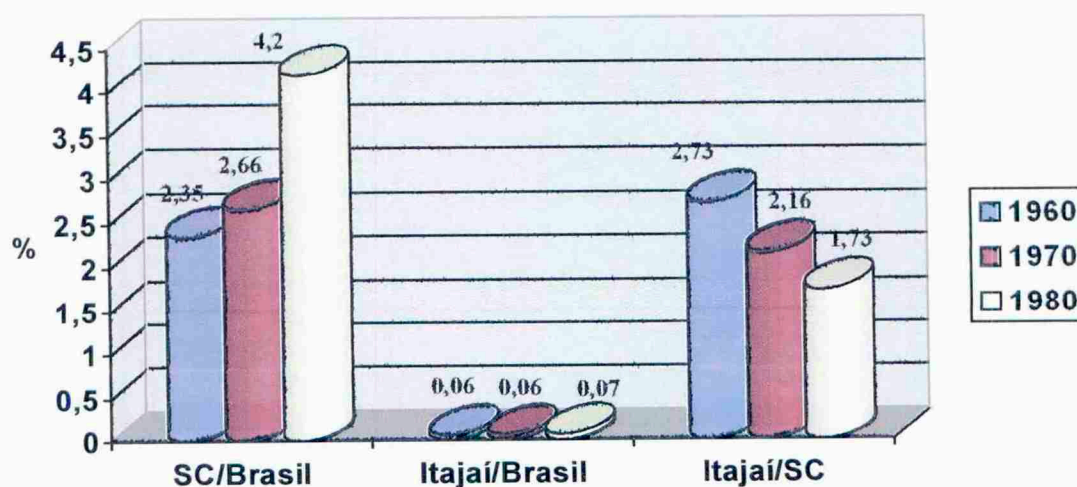
Fonte: Tabelas 22, 23 e 24.

O total do valor da transformação industrial de Itajaí em 1960 representou 2,73% do total de Santa Catarina e 0,06% do total do Brasil. Em 1970, representou 2,16% do total catarinense e 0,06% do total brasileiro. Em 1980, representou 1,73% do total de Santa Catarina e 0,07% do total brasileiro. Santa Catarina representou em 1960, 2,35% do valor

da transformação industrial do Brasil, sendo que em 1970 representou 2,66% desta mesma variável, e em 1980, representou 4,20% do total brasileiro.

Também neste quesito, valor da transformação industrial, os produtos alimentares, seguidos pelos minerais não-metálicos, obtiveram maior destaque nas décadas de 70 e 80 para Itajaí. Os produtos alimentares em 1970 representaram 46% do total, e em 1980 representaram 29% do total. Os minerais não-metálicos, em 1970 representaram 29% do total, e em 1980 representaram 17% do total do valor da transformação industrial. Em relação a Santa Catarina, os produtos alimentares representaram em 1970 e 1980 14% e 12% respectivamente; os minerais não-metálicos representaram em 1970 e 1980 4,81% e 7,68% respectivamente. Em Santa Catarina, no período da análise, o maior destaque dentre os subsetores analisados vai para a produção de madeira, seguida pelos produtos alimentares e têxteis.

A partir da Figura 13 pode-se analisar o comparativo do total do valor da transformação industrial entre Brasil, Santa Catarina e Itajaí no período de 1960 a 1980, onde novamente se observa que Santa Catarina em relação ao Brasil ganha espaço em participação no total do valor da transformação industrial, e Itajaí perde espaço comparado a Santa Catarina.



**FIGURA 13:** Relação do Total do Valor da Transformação Industrial de Itajaí no total de Santa Catarina, Itajaí no total do Brasil e Santa Catarina no total Brasil. Período: 1960 – 1980.

**Fonte:** Tabelas 22, 23 e 24.



Em relação à participação do setor industrial na população economicamente ativa, constatou-se que a participação do pessoal ocupado na indústria na população economicamente ativa de Itajaí, em 1960, foi superior a do Brasil e de Santa Catarina. Itajaí contou com um percentual, nesta década, de 10,95%, enquanto em Santa Catarina o percentual foi de 10,86% e do Brasil foi de 7,90%. Na década de 70, Itajaí ficou um pouco abaixo de Santa Catarina, mas acima do Brasil. O mesmo ocorre na década de 80, onde Itajaí apresenta um percentual de 15,42%, Santa Catarina 20,41%, e o Brasil apresenta 11,57% da participação do pessoal ocupado na indústria em relação à população economicamente ativa. Santa Catarina apresentou um incremento considerável comparado ao Brasil, na década de 80. Na Tabela 25 pode-se ver estes dados com maior clareza.

**TABELA 25:** Participação do pessoal ocupado no setor industrial na população economicamente ativa – Período 1960 – 1970 – 1980.

REGIÃO	CATEGORIA	1960	1970	1980
Brasil	População Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pessoal Ocupado na Indústria	1.799.376	2.699.969	5.004.522
	Participação do pessoal ocupado na Indústria com relação PEA	7,90 %	9,13%	11,57%
Santa Catarina	População Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.353.186
	Pessoal Ocupado na Indústria	69.682	120.045	276.813
	Participação do pessoal ocupado na Indústria com relação PEA	10,86 %	13,60%	20,41%
Itajaí	População Economicamente Ativa	14.820	18.618	35.775
	Pessoal Ocupado na Indústria	1.623	2.426	5.516
	Participação do pessoal ocupado na Indústria com relação PEA	10,95%	13,03%	15,42%

**Fontes:** Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p.50).

Censo Demográfico do Brasil – IBGE - 1960 – 1970 – 1980 (*apud* VASQUES, 2002, p.47).

Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980.

Comparando Itajaí com outras cidades estudadas em outros trabalhos, verificou-se que seu desempenho foi bem inferior em relação às variáveis valor da produção e valor de transformação industrial. De acordo com Schmitz (2005), na cidade de Jaraguá do Sul o valor da produção em 1960 foi de 1,83% do total de Santa Catarina, em 1970 foi de 3,06%

e em 1980 foi de 4,74%. O valor da transformação industrial foi de 1,62% do total de Santa Catarina em 1960, de 2,66% em 1970, e de 4,55% em 1980.

Conforme Costa (2003), a cidade de Blumenau apresentou em 1970 os seguintes dados: valor da produção 13,34% e valor da transformação industrial 14,42%. Em 1980, o valor da produção foi de 17,37% e o valor da transformação industrial foi de 18,03%.

De acordo com Vasques (2002), a cidade de Joinville se sobressaiu nas variáveis em questão: em 1970, o valor da produção foi de 20,20% e o valor da transformação industrial foi de 19,50% do total de Santa Catarina. Em 1980, estes valores foram de 29,73% e 20,84% respectivamente.

Estes dados nos demonstram que Itajaí não se sobressaiu em relação as demais cidades catarinenses estudadas no setor industrial.

## CAPÍTULO V

### CONCLUSÃO

Durante o decorrer deste estudo procurou-se identificar possíveis mudanças na economia do município de Itajaí provenientes da construção da BR-101, que foi concluída em 1971.

Mediante a certeza de que a importância dos investimentos em infra-estrutura de transportes para o desenvolvimento de uma região se faz presente, sabemos que sua ausência pode acarretar muitos prejuízos a determinada região, visto que investimentos maiores são depositados em regiões que apresentam melhor infra-estrutura. O crescimento econômico e populacional de uma região está diretamente ligado a um bom nível de infra-estrutura.

Conforme os estudos realizados até o momento para outros municípios de Santa Catarina e também para Santa Catarina como um todo, a BR-101 trouxe crescimento econômico para o Estado de Santa Catarina e para as outras regiões, visto que não podemos esquecer que não somente a construção da BR-101 trouxe o crescimento; ela agiu como um propulsor aos fatos, pois havia todo um contexto de crescimento no país no período de 1968 a 1973, período este da industrialização, contribuindo significativamente à expansão econômica das regiões. Todos estes fatos refletiram positivamente no contexto nacional e estadual, dando chance de expansão a vários setores da economia.

Em relação ao município de Itajaí, observou-se neste estudo que, no período analisado, houve um aumento significativo da população urbana, em menor nível que em Santa Catarina e Brasil, mas em um percentual de destaque. Já a população rural decresceu significativamente, de forma muito superior ao Brasil e Santa Catarina, demonstrando que grande parte da população foi em busca de novas oportunidades, nos setores secundário e terciário. A população economicamente ativa em Itajaí superou o crescimento de Santa Catarina e do Brasil.

A análise apontou que Itajaí apresentou um certo incremento nos setores analisados, mas em um nível um pouco inferior ao Brasil e Santa Catarina. Já em relação a participação do pessoal ocupado nos setores comercial e de serviços, na população economicamente

ativa, Itajaí superou o Brasil e Santa Catarina em todo o período analisado, no que diz respeito a proporção de sua população, menos no setor industrial, onde também obteve certo destaque, mas um pouco inferior a Santa Catarina nas décadas de 70 e 80, superando o Brasil.

Itajaí apresentou um melhor desempenho no setor industrial no período de 1970 a 1980, comparado ao Brasil e Santa Catarina, no que se refere ao número de estabelecimentos, mas em relação ao número de pessoal ocupado decresceu.

Apesar de algumas variáveis terem apresentado um crescimento positivo em Itajaí, comparando ao crescimento de Santa Catarina, Itajaí não se sobressaiu, de acordo com os dados expostos nas tabelas e gráficos deste trabalho.

Itajaí constitui-se num grande pólo do setor pesqueiro do Brasil e possui um importante centro portuário, caracterizado como escoadouro natural de grande parte da economia do Estado, cumprindo importante papel no contexto econômico local e regional. Conclui-se que a construção da BR-101 não provocou grande impacto no crescimento econômico do município. Através dos dados expostos neste trabalho, verificou-se que Itajaí seguiu com seu crescimento normal, sendo que não houve nenhum “boom” de crescimento no período de análise. O município não ficou estagnado, apresentou significativo crescimento econômico com a produção industrial de produtos minerais não-metálicos e a comercialização de gêneros alimentícios, sendo estes setores os responsáveis pela dinâmica econômica do município, juntamente com a pesca. A construção da BR-101 não prejudicou o município, mas também não trouxe grandes mudanças.

Ainda faltam muitas cidades a serem analisadas no Estado de Santa Catarina, visto que grande parte da migração às cidades pólo é oriunda de cidades do interior do Estado. Uma análise sobre o crescimento econômico das cidades do interior de Santa Catarina é bem vinda, assim como estudos envolvendo uma periodização maior e levando em consideração a conjuntura da época, com ênfase nas políticas de estímulo ao desenvolvimento, as quais beneficiaram muito determinadas regiões em detrimento de outras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Roberto S.; RIBEIRO, Miguel A. Análise da organização espacial da indústria na região Sudeste. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 55, n. 1, p. 61-107, dez. 1993.

ALONSO, José Antônio Fialho. Como Fazer Projetos de Pesquisa. In: BÊRNI, Duílio de Ávila (coordenador). *Técnicas de Pesquisa em Economia*. São Paulo, Saraiva, 1998.

AMFRI. *Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí*. Disponível em: <<http://www.amfri.org.br/pbdee/pbdeeorigem.htm>>. Acesso em: 18 de dezembro de 2005.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte, 1970-. Anual.

BARAT, Josef. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE/IPEA, 1978.

BARBOSA, Rodrigo Ajade de Moreira. *Planos de Viação: Evolução Histórica (1808 – 1973)*. Conselho Nacional de Transporte – MT. Rio de Janeiro, 1974.

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

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

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

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

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico Santa Catarina*. 8. Recenseamento geral - 1970. Série Regional, v. 1, n. 20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico: dados distritais*. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro, IBGE, 1982, v. 1, n. 19. 280 p.

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

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

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

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

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo industrial: Brasil*. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Nacional, v. 1. 287 p.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo industrial: Santa Catarina*. 8. Recenseamento geral – 1970. Série regional, v. 4, n. 20. 233 p.

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

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

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930–1970*. São Paulo, Global, 1985.

CIASC. *Mapa interativo de Santa Catarina*. Disponível em: <<http://www.mapainterativo.ciasc.gov.br/sc.phtml>>. Acesso em: 24 de fevereiro de 2006.

COSTA, Valéria L. Bittencourt. *Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101: análise da década de 60 a 80*. Florianópolis, 2003. 59f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

DNIT. *Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes*. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/mapas/>>. Acesso em: 01 de março de 2006.

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

GRACIANO, Marcio Lucas. *Transporte, integração e desenvolvimento*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes, Serviço de Documentação, 1971. p. 14.

ITAJAÍ. *Prefeitura municipal de Itajai*. Disponível em: <<http://www.itajai.com.br>>. Acesso em: 14 de agosto de 2005.

ITAJAÍ. *Itajai e Bandeira*. Disponível em: <<http://www.cm-viana-castelo.pt/gric/itajai/ITAJAI.pdf>>. Acesso em: 05 de janeiro de 2006.

LAGO, Paulo Fernando. *Santa Catarina: dimensões e perspectivas*. Florianópolis, UFSC, 1978.

- LESSA, Carlos. *15 Anos de Política Econômica*. 2ª ed. São Paulo, Brasiliense, 1981.
- LONGHI, Karina Coelho. *Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR 101 no período de 1960 a 1980*. Florianópolis, 2003. 80f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.
- MARCON, Maria Teresinha de Resenes. *A Metropolização de Florianópolis: o papel do Estado*. Florianópolis, 2000. 294 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geociências – Universidade Federal de Santa Catarina.
- MEURER, Tereza Cristina. *O impacto da BR-101 no desenvolvimento socioeconômico nos municípios de Palhoça e São José no período de 1960 a 1980*. Florianópolis, 2004. 75f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2004.
- MICHELS, Ido Luiz. *Crítica ao Modelo Catarinense de Desenvolvimento: do Planejamento Econômico – 1956 – aos Precatórios – 1997*. Campo Grande, MS, Editora UFMS, 1998.
- PITTA, Álvaro Siqueira; LEE, Shu Han. *A Importância da Br – 101 no Desenvolvimento*. Florianópolis, 1997. Diário Catarinense, Suplemento Especial, p. 1-12.
- PORTO. *Porto de Itajaí*. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br>>. Acesso em: 10 de agosto de 2005.
- RESENDE, Eliseu. As rodovias e o desenvolvimento do Brasil. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL, 7, Munique, 1973. p.10.
- SANDIN, Bruno. *O desenvolvimento econômico de Videira em comparação com o Litoral de Santa Catarina entre 1960 a 1980*. Florianópolis, 2004. 52 f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2004.
- SCHMITZ, Deyse Cristiane. *O impacto da BR – 101 no crescimento econômico de Jaraguá do Sul*. Florianópolis, 2005. 49f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2005.



SCIELO. *Scielo Brasil*. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-32622002000300004&lng=pt&nrm=isso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-32622002000300004&lng=pt&nrm=isso)>. Acesso em: 22 de abril de 2006.

SEBRAE. Serviço de apoio às micro e pequenas empresas. *Itajaí em números: Uma coletânea dos principais indicadores nos últimos anos*. Janeiro/2005. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br/municipioemnumeros/municipio/Itajai.pdf>>. Acesso em: 02 de outubro de 2005.

SEYFERTH, Giralda. *A Colonização Alemã no Vale do Itajaí-Mirim – Um estudo de desenvolvimento econômico*. Ed: Movimento, 1974.

SIEBERT, Cláudia F. *Estruturação e Desenvolvimento da Rede Urbana do Vale do Itajaí*. Blumenau, Editora Da FURB, 1996.

TEIXEIRA, Elder Lins. *Gestão da Qualidade em Destinos Turísticos*. São Paulo, Qualitymark Editora LTDA, 1999.

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

VASQUES, Silvinei. *A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville*. Florianópolis, 2002. 68f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2002.

## ANEXOS

TABELA A – Dados Demográficos – População Total de Navegantes e Itajaí – 1970 – 1980

REGIÃO	CATEGORIA	1970	1980
Navegantes	População Total	10.050	13.530
	População Urbana	5.536	8.381
	População Rural	4.514	5.149
Itajaí	População Total	63.139	86.456
	População Urbana	54.054	78.753
	População Rural	9.085	7.703

Fonte: Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

TABELA B – População Economicamente Ativa de Navegantes e Itajaí – 1970 e 1980.

REGIÃO	1970	1980
Navegantes	2.292	4.051
Itajaí	16.326	31.724

Fonte: Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

TABELA C – Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado de Navegantes e Itajaí – 1970 e 1980

REGIÃO	CATEGORIA		1970	1980
Navegantes	Nº Total		69	62
	Estabelecimentos	Comércio Varejista	68	61
		Comércio Atacadista	1	1
	Pessoal Ocupado Total		100	286
	Pessoal Ocupado	Comércio Varejista	100	x
		Comércio Atacadista	-	x
Itajaí	Nº Total		645	770
	Estabelecimentos	Comércio Varejista	581	686
		Comércio Atacadista	64	84
	Pessoal Ocupado Total		2.609	4.560
	Pessoal Ocupado	Comércio Varejista	1.676	3.408
		Comércio Atacadista	933	1.152

Fontes : Censo Comercial de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

- Dado inexistente

x Resultado omitido a fim de evitar identificação do informante.

**TABELA D – Participação do Pessoal Ocupado no Comércio na População Economicamente Ativa – Período 1970 – 1980**

REGIÃO	CATEGORIA	1970	1980
Navegantes	População Economicamente Ativa	2.292	4.051
	Pessoal Ocupado no Comércio	100	286
	Participação do pessoal ocupado no Comércio com relação PEA	4,36%	7,05%
Itajaí	População Economicamente Ativa	16.326	31.724
	Pessoal Ocupado no Comércio	2.609	4.560
	Participação do pessoal ocupado no Comércio com relação PEA	15,98%	14,37%

Fontes: Censo Comercial de Santa Catarina – IBGE – 1970 - 1980.  
Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1970-1980.

Nota: Pessoal Ocupado no Comércio = varejista + atacadista

**TABELA E – Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado de Navegantes e Itajaí. Período: 1970 – 1980.**

CATEGORIA	REGIÃO	1970	1980
Estabelecimentos	Navegantes	23	42
	Itajaí	356	767
Pessoal Ocupado	Navegantes	32	87
	Itajaí	809	2.757

Fonte: Censo dos Serviços de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

**TABELA F – Participação do Pessoal Ocupado no Setor de Serviços na População Economicamente Ativa – Período – 1970 – 1980.**

REGIÃO	CATEGORIA	1970	1980
Navegantes	População Economicamente Ativa	2.292	4.051
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	32	87
	Participação do pessoal ocupado no Setor Serviços com relação PEA	1,39%	2,14%
Itajaí	População Economicamente Ativa	16.326	31.724
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	809	2.757
	Participação do pessoal ocupado no Setor Serviços com relação PEA	4,95%	8,69%

Fontes: Censo dos Serviços de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.  
Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

**TABELA G – Prestação de Serviços em Navegantes – Período: 1970 – 1980**

Categoria		1970	1980
N.º De Estabelecimentos	Total	23	75
	Serviços de Alojamento e Alimentação	15	53
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	3	14
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	5	5
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	-	-
	Serviços auxiliares diversos	-	1
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	2
Pessoal Ocupado	Total	32	137
	Serviços de Alojamento e Alimentação	23	93
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	4	19
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	5	5
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	-	-
	Serviços auxiliares diversos	-	X
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	X

Fonte: Censo de Serviços – IBGE – 1970 – 1980

Nota: - Dado inexistente

X Resultado omitido a fim de evitar identificação do informante.

TABELA H – Prestação de Serviços em Itajaí – Período: 1970 – 1980

Categoria		1970	1980
Nº De Estabelecimentos	Total	356	767
	Serviços de Alojamento e Alimentação	144	235
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	92	280
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	74	89
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	5	5
	Serviços auxiliares diversos	-	123
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	35
Pessoal Ocupado	Total	809	2.757
	Serviços de Alojamento e Alimentação	371	688
	Serviços de Reparação, Manutenção, instalação e Confecção sob medida	182	718
	Serviços pessoais e de higiene pessoal	119	144
	Serviços de radiodifusão e televisão e diversões	39	35
	Serviços auxiliares diversos	-	927
	Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis	-	245

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

Nota: - Dado inexistente

TABELA I – Navegantes – Subsetores Industriais Selecionados – 1970 – 1980

CATEGORIA		1970	1980
Nº Estabelecimentos	Total #	20	27
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	7	9
	Metalúrgica	-	-
	Mecânica	-	-
	Madeira	4	3
	Têxtil	-	1
	Produtos Alimentares	7	6
Pessoal Ocupado	Total #	241	321
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	53
	Metalúrgica	-	-
	Mecânica	-	-
	Madeira	10	40
	Têxtil	-	X
	Produtos Alimentares	179	150
Valor da Produção (VP)*	Total #	4.208	139.850
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	11.742
	Metalúrgica	-	-
	Mecânica	-	-
	Madeira	60	19.293
	Têxtil	-	X
	Produtos Alimentares	3.709	86.271
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total #	1.553	72.230
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	9.014
	Metalúrgica	-	-
	Mecânica	-	-
	Madeira	48	12.859
	Têxtil	-	X
	Produtos Alimentares	1.296	35.410

Fonte: Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980

Nota: \* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros). Cr\$ 1,00 de 1970 e 1980, equivale a Cr\$ 1.000,00 de 1960.

# Valor total de todos os estabelecimentos.

- Dados inexistentes

X... Resultado omitido a fim de evitar identificação do informante.

A soma total dos subsetores não é igual ao total geral, visto que estão selecionados apenas os setores de maior relevância em Itajaí.

TABELA J – Itajaí – Subsetores Industriais Selecionados – 1970 – 1980

CATEGORIA		1970	1980
Nº Estabelecimentos	<b>Total #</b>	172	254
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	24	45
	Metalúrgica	5	26
	Mecânica	6	14
	Madeira	20	29
	Têxtil	4	2
	Produtos Alimentares	46	45
Pessoal Ocupado	<b>Total #</b>	2.185	5.195
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	456	595
	Metalúrgica	25	239
	Mecânica	52	281
	Madeira	269	489
	Têxtil	65	-
	Produtos Alimentares	676	1.367
Valor da Produção (VP)*	<b>Total #</b>	69.735	7.181.195
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	15.382	1.490.412
	Metalúrgica	289	172.294
	Mecânica	1.313	320.599
	Madeira	6.111	285.451
	Têxtil	1.089	-
	Produtos Alimentares	37.497	2.583.662
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	<b>Total #</b>	29.881	2.849.570
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	9.019	481.690
	Metalúrgica	137	90.754
	Mecânica	746	211.396
	Madeira	2.482	144.899
	Têxtil	558	-
	Produtos Alimentares	13.307	816.957

Fonte: Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Nota: \* VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiros). Cr\$ 1,00 de 1970 e 1980, equivale a Cr\$ 1.000,00 de 1960.

# Valor total de todos os estabelecimentos.

- Dados inexistentes

A soma total dos subsetores não é igual ao total geral, visto que estão selecionados apenas os setores de maior relevância em Itajaí.

**TABELA K – Participação do Pessoal Ocupado no Setor Industrial na População Economicamente Ativa – Período – 1970 – 1980.**

REGIÃO	CATEGORIA	1970	1980
Navegantes	População Economicamente Ativa	2.292	4.051
	Pessoal Ocupado na Indústria	241	321
	Participação do pessoal ocupado na Indústria com relação PEA	10,51%	7,92%
Itajaí	População Economicamente Ativa	16.326	31.724
	Pessoal Ocupado na Indústria	2.185	5.195
	Participação do pessoal ocupado na Indústria com relação PEA	13,38%	16,37%

**Fontes:** Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.

Censo Demográfico de Santa Catarina – IBGE – 1970 – 1980.