

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
DISCIPLINA: MONOGRAFIA – CNM 5420**

**CRESCIMENTO SOCIOECONÔMICO DA REGIÃO SUL DE
SANTA CATARINA E SUA RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO DA
BR 101**

FLORIANÓPOLIS, MAIO DE 2006.

Rita de Cássia Abreu

**CRESCIMENTO SOCIOECONÔMICO DA REGIÃO SUL DE
SANTA CATARINA E SUA RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO DA
BR 101**

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

Orientador: Prof. João Rogério Sanson, Dr

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

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota **7,0** à aluna ***Rita de Cássia Abreu*** na Disciplina CNM 5240 – Monografia (TCC), pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

Prof. João Rogério Sanson, Dr
Presidente

Prof. Luiz Maluf
Membro

Prof. Gilberto Montibeller
Membro

Ao meu Amor Menezes: o grande responsável por esta realização em minha vida.

AGRADECIMENTOS

Em Primeiro lugar devo agradecer a Deus, meu companheiro inseparável em todas as horas.

Desejo agradecer ao Meu Companheiro, Menezes, que sempre me apoiou nos estudos, me ensinando, desde o vestibular, e teve enorme paciência durante estes anos difíceis. Obrigado por me agüentar. Te Amo.

Agradeço também aos Meus Pais, João e Custódia, sei que sempre em seus pensamentos estive presente, esta vitória devo também a vocês, que me incentivaram, desde pequena, a ir à escola. Amo Vocês.

À Meus Irmãos Queridos, Keca, Tina e Pedrinho, todo este esforço que faço, é principalmente por vocês, Amo todos Vocês.

A todos os amigos que conheci durante este período de faculdade, estarão sempre em meu coração.

Ao meu Professor e também orientador deste trabalho, João Rogério Sanson, meu eterno agradecimento e imensa admiração.

A todos os Professores do Departamento de Economia que tive a oportunidade e a Honra de ter sido aluna.

Quero ainda agradecer a toda a família do Menezes, principalmente a Dona Alaíde e o Sr João que me acolheram como se fossem meus pais, e assim os considero, obrigado.

Quero fazer um agradecimento especial à minha Irmã Cristina que me deu o melhor presente de minha vida, a Nossa Pequena Beatriz, minha afilhada querida. Obrigado Bia, por ter nos mostrado a tua força de viver.

Dentro desta universidade, conheci duas pessoas em especial, que jamais me esquecerei: Lígia e Welinton, meus verdadeiros amigos de todas as horas, obrigado por tudo.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 PROBLEMÁTICA.....	12
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 Objetivo Geral.....	13
1.2.2 Objetivos Específicos	14
1.3 METODOLOGIA	14
2 PANORAMA GERAL: A EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES E O PROCESSO ECONÔMICO BRASILEIRO E CATARINENSE	16
2.1 O HISTÓRICO BRASILEIRO DO PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO GOVERNAMENTAL NO SETOR DE TRANSPORTES.....	16
2.2 ETAPAS DO CRESCIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO E A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES.....	23
2.3 ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA, FINANCEIRA E INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA.....	27
2.3.1 Análise Setorial e Espacial das Industrias da Região Sul Catarinense.....	30
2.3.1.1 Revestimentos Cerâmicos	30
2.3.1.2 Setor Carbonífero.....	31
2.3.1.3 Complexo Madeireiro – Molduras.....	32
2.3.1.4 Eletro-metal-mecânico	33
2.3.1.5 Têxtil e Vestuário	35
2.3.1.6 Setor de Calçados	35
2.3.1.7 Materiais Plásticos	36
2.4 A PRECARIIDADE NOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS CATARINENSES.....	36
3 A BR-101 E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O SETOR DE TURISMO NA REGIÃO SUL DE SANTA CATARINA	38
3.1 O IMPORTANTE PAPEL DA BR-101 PARA O SUL DE SANTA CATARINA	38
3.2 O TRAÇADO DA RODOVIA BR-101	39
3.3 O ASPECTO DO TURISMO	40
4 ANÁLISE COMPARATIVA DA REGIÃO SUL CATARINENSE COM O ESTADO DE SANTA CATARINA E O BRASIL – DADOS CENSITÁRIOS NO LIMITE TEMPORAL DE 1960-80.....	42
4.1 ANÁLISE DO SETOR COMERCIAL	42
4.2 ANÁLISE DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA	45
4.2.1 Censos Demográficos: População Economicamente Ativa	47
5 CONCLUSÃO.....	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51

INDICE DE FIGURAS

Figura 1- Traçado da BR - 101na Região Sul de Santa Catarina	40
--	----

INDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Veículos cadastrados no Brasil – Período: 1960-80.....	18
Tabela 2 – Transporte de Passageiros no Brasil – Período: 1960-80	19
Tabela 3– Transporte de Mercadorias no Brasil – Período: 1960-80.....	19
Tabela 4- Censo Comercial - N° estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense	43
Tabela 5 - Censo Demográfico – População Total, Urbana e Rural, do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense.....	45
Tabela 6 - Censo Demográfico - População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense.....	47

INDICE DE QUADROS

Quadro 1- Desempenho da Indústria de Molduras no Sul do Estado - 2000.....	33
Quadro 2 - Dados gerais sobre as empresas do setor metal-mecânico com mais de 100 trabalhadores na região de Criciúma - 2000.....	34
Quadro 3 - Distribuição das empresas de produtos de materiais plásticos por município e atividade principal no sul catarinense 1999	36

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 2- Comparativo do total de estabelecimentos industriais da Região Sul Catarinense em relação ao Brasil e ao Estado Santa Catarina	44
Gráfico 3 - Comparativo do total de Pessoal Ocupado da Região Sul Catarinense em relação ao Brasil e ao Estado de Santa Catarina. (comércio varejista e atacadista)	44
Gráfico 4 - Taxa de Crescimento da População Total, Rural e Urbana do Brasil	46
Gráfico 5 - Taxa de Crescimento da População Total, Rural e Urbana da Região Sul de Santa Catarina	47
Gráfico 6 - Taxa de Crescimento da População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense	48

RESUMO

ABREU, Rita de Cássia. **Crescimento Socioeconômico da Região Sul de Santa Catarina e sua Relação com a Construção da BR- 101 no período de 1960 a 1980.** 2005. 53f. Monografia (Curso de Economia) – Departamento de Ciências Econômicas. Universidade Federal de Santa Catarina. 2005.

Orientador: Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Este estudo examina o impacto gerado pela construção da BR-101 na Região Sul de Santa Catarina, principalmente no que se refere à sua importância para o crescimento econômico da região em estudo. Inicialmente foi feita uma síntese sobre as características fundamentais do planejamento e investimento no setor de transportes no Brasil, bem como as ações governamentais essenciais para o seu crescimento entre o período 1960-70. Foram também efetuadas as análises sobre o crescimento industrial no Estado de Santa Catarina, descrevendo sua evolução ocorrida entre os anos de 1960 e 1980. Em seguida, foi feita a coleta de dados no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), para se esclarecer a influência da rodovia BR 101 sobre a região no período de 1960-80, limite temporal de estudo. A construção da BR-101 foi um marco para o salto no crescimento do Estado de Santa Catarina. Já a Região Sul do Estado beneficiou-se ainda mais, sendo que possui muitas cidades ao longo da rodovia. Com a implantação da BR-101, a partir de 1970, tornou-se visível a dependência entre o setor de transportes e o sistema econômico de uma região, evidenciando a necessidade de planejamento para tal setor. Com a implantação da BR-101, ocasionou-se uma nova dinâmica à Região Sul Catarinense, concomitante à ampliação e diversificação no que tange ao processo produtivo e logístico industrial. Muitos setores passaram a configurar em âmbito nacional, muitas vezes, ultrapassando esta esfera. A BR-101 serviu de meio para que houvesse o aumento no fluxo turístico, já que muitas cidades foram incorporadas às rotas turísticas, logo após sua construção. A partir das análises realizadas, verificou-se que os dados corroboram a hipótese de que a BR-101 tornou-se um instrumento positivo para que ocorresse um maior crescimento socioeconômico da Região Sul de Santa Catarina.

Palavras-Chaves: BR-101; Região Sul de Santa Catarina; Crescimento.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como finalidade, realizar um exame do impacto gerado pela construção da BR-101 na Região Sul de Santa Catarina, principalmente no que se refere à sua importância para o crescimento econômico, e do setor de turismo da região em estudo.

O período ao qual restringiu-se a pesquisa compreende-se entre 1960 a 1980, sendo que a rodovia BR-101 teve sua construção e pavimentação no início dos anos 70, explicando assim a delimitação temporal do estudo.

Esta linha de pesquisa já fora antes abordada por outros pesquisadores, acadêmicos deste curso, e desta universidade, buscando assim, salientar a relação existente entre a construção da BR-101 e o crescimento do Estado de Santa Catarina. Dentre estes pesquisadores destacam-se: Valgas (2001), que se ocupou do tema de maneira mais generalizada, citando todo o Estado, já Longhi (2003), restringiu-se à capital Florianópolis, enquanto que Costa (2002) analisou a região de Brusque e Blumenau. Entretanto, o tema abordado por esta monografia deverá tender para outras direções, incluindo a importância do setor de turismo, e seu crescimento a partir da construção da BR-101.

O tema abordado torna-se atrativo a partir do momento em que se pode vincular o crescimento do Sul do estado de Santa Catarina com a construção da BR-101, explanando de maneira clara, a possível relação existente entre tais.

Para que a pesquisa tenha um arranjo correto, abordou-se, brevemente, o crescimento econômico do Brasil e do estado de Santa Catarina no período entre 1960-80, enfatizando-se a infraestrutura de transporte e o turismo na Região Sul do Estado.

1.1 PROBLEMÁTICA

Com relação ao tema transportes, pode-se destacar o posicionamento de Barat (1978, p. 40) que enfatizando a relação do desenvolvimento do país com o setor de transporte, instrui:

A continuidade do processo de desenvolvimento econômico do país encontra-se intimamente relacionada ao desempenho dos setores de transporte e armazenagem. Uma oferta crescente destes serviços, em termos qualitativos e quantitativos, será requerida, tanto em função da complexidade assumida pela estrutura nacional como para atender aos objetivos de integração regional e da política energética.

Tal abordagem confirma a relação dependente entre o setor de transportes e o sistema econômico de um país, evidenciando a necessidade de planejamento para tal setor, para que assim possa refletir em melhorias condizentes ao andamento positivo da economia entre setores industriais de áreas de produção e consumo.

Embora detenha um alto custo e ainda várias deficiências nas estradas, o sistema rodoviário é o principal meio de transporte do país. Apesar do fato de que, o estado geral de conservação, pavimentação e sinalização das rodovias federais seja considerado deficiente em 72,8% da área analisada, segundo o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (4ª Pesquisa Rodoviária Nacional, realizada pela CNT - DNER em 1999).

Conforme exame de Barat (1978), “a racionalização e expansão da infraestrutura, proporcionarão não somente uma melhoria de eficiência do sistema produtivo, como também, no caso dos serviços urbanos, reveste-se de elevada significação social (melhoria da qualidade de vida urbana)”.

Neste sentido, há de se saber que se torna necessário a mobilização de recursos para o setor de infraestrutura, para que assim obtenha-se uma retomada da cadência do desenvolvimento da economia, evidenciando-se desta forma, as decisões de investimentos rodoviários que irão refletir no melhoramento da região atendida.

É importante salientar que o investimento no setor de transportes é essencial para o bom desempenho da economia local e regional, além do fato das melhorias entre relações setoriais e um maior desenvolvimento na qualidade de vida urbana.

Na Região Sul de Santa Catarina não se torna diferente, já que com a construção da BR-101, ocasionou-se uma nova dinâmica à região, concomitante à ampliação e diversificação no que tange, ao processo produtivo e logístico industrial, além de um maior fluxo no setor de turismo.

Em 1971 foi dada a conclusão da pavimentação da BR-101, e este fator significou um ponto positivo para que ocorresse uma nova fase de crescimento para o Estado de Santa Catarina, devido à integração entre suas regiões, anteriormente isoladas, dadas a precariedade das estradas existentes, além de alguns trechos inexistentes.

Após a conclusão da construção da rodovia, a Região Sul do Estado torna-se atrativa, principalmente no que se refere ao turismo, seja ele pelas belas praias, como Imbituba, ou pelas cidades históricas como Laguna, ou até mesmo, pela procura em conhecer centros industriais, como o setor cerâmico na cidade de Criciúma.

De acordo com dados encontrados no site do Governo¹ Estadual, a Região Sul de Santa Catarina, especificamente, é composta por 36 municípios, e tem uma extensão de 9.955,3 km², o que corresponde a 9,95% da superfície do Estado de Santa Catarina. Estes dados verificam a suma importância de uma rodovia que viesse a interligar os municípios componentes da região.

Sendo assim, a partir das informações sobre a BR- 101, sobre os problemas com o setor de transportes e sobre a Região Sul de Santa Catarina, citadas anteriormente, torna-se importante mencionar que a problemática desta pesquisa terá uma abordagem a cerca da construção da BR-101 e seus reflexos conseqüentes para a Região Sul do Estado. A pesquisa buscará explicações e dados empíricos para o crescimento socioeconômico e para o maior crescimento do setor de turismo na região, a partir da implantação da rodovia BR-101, que viria a interligar os diversos pontos da região..

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Como objetivo geral será mostrada a relação existente entre o crescimento da Região Sul de Santa Catarina e a construção da BR – 101. Ainda de maneira generalizada se terá como objetivo, um contraposto entre o contexto brasileiro e catarinense no período correspondente entre 1960 e 1980, em relação ao crescimento econômico, bem como a infraestrutura dos transportes.

¹ www.brasilchannel.com.br/municípios

1.2.2 Objetivos Específicos

Portanto os objetivos específicos do presente trabalho inicialmente serão: demonstrar a importância do setor dos transportes para a economia do país, bem como o envolvimento de ações governamentais para que ocorra o planejamento e investimento necessário no setor. Num segundo momento, o presente estudo tratará de observar e discorrer a propósito da construção da BR-101, e quais os benefícios trazidos por ela, para a região Sul do Estado, principalmente transformações socioeconômicas, focalizando ainda, o setor de turismo.

1.3 METODOLOGIA

Para a pesquisa será empregada uma metodologia analítica, exploratória e descritiva. A análise a ser efetuada caracteriza-se como comparativa, já que o exame a ser feito será entre o crescimento local, regional e nacional.

Esta pesquisa também será caracterizada como exploratória, pois contribuirá para que os dados e informações encontrados, possam enriquecer o assunto em questão. Será baseada no levantamento de dados bibliográficos de autores que explanam a cerca do assunto referido, além de descrever os principais fatos históricos ocorridos no período em estudo.

Quanto à pesquisa descritiva, preocupar-se-á com a apreciação do crescimento industrial no Estado de Santa Catarina, descrevendo sua evolução ocorrida entre os anos de 1960 e 1980.

Em seguida será feita a coleta de dados no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), para que se possa deixar claro as análises efetuadas sobre censos condizentes com a pesquisa, no período de 1960-80, limite temporal de estudo.

No primeiro capítulo abordar-se-á a introdução e o objetivo do estudo, juntamente de sua justificativa, além dos dados que envolvem toda a contextualização a cerca da região referida.

No segundo capítulo analisou-se o crescimento econômico brasileiro e catarinense, além da infraestrutura de transporte no período compreendido entre 1960-80, destacando ainda a importância histórica da construção da BR-101.

No terceiro capítulo, tratou-se do crescimento da região Sul de Santa Catarina, evidenciando a correlação entre a Rodovia BR-101 e o setor de turismo.

O quarto capítulo contém a análise comparativa entre a região Sul com relação ao Brasil e Santa Catarina, com base na coleta de dados censitários no período temporal limitado. Ao final, o quinto capítulo, irá assinalar a conclusão da pesquisa, deixando transparecer assim, as respostas aos objetivos da referida análise.

2 PANORAMA GERAL: A EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTES E O PROCESSO ECONÔMICO BRASILEIRO E CATARINENSE

Este capítulo aborda as características fundamentais do planejamento e investimento no setor de transportes no Brasil, bem como as ações governamentais essenciais para o seu crescimento entre o período 1960-70.

O presente capítulo pretende ainda, discorrer sobre os acontecimentos mais importantes, no que tange ao crescimento econômico do Brasil e de Santa Catarina, no período entre 1960-80. E por fim deverá ser feita uma breve análise do histórico e da importância para Santa Catarina acerca da construção da rodovia BR-101.

2.1 O HISTÓRICO BRASILEIRO DO PLANEJAMENTO E INVESTIMENTO GOVERNAMENTAL NO SETOR DE TRANSPORTES

O setor de transportes tem extrema importância no movimento do sistema econômico, pois os serviços que produz são absorvidos por quase todas as bases produtivas. Sendo assim, verifica-se uma real importância deste setor para o crescimento do sistema econômico do país. “O setor de transporte é responsável pela formação de aproximadamente, 6% do produto interno bruto (PIB). Esta participação percentual situa-se dentro da faixa de 6 a 10% observada, geralmente, em países industrializados ou em desenvolvimento”(BARAT 1978, p.5).

Em termos dinâmicos, pode-se dizer que o setor de transportes apresenta uma significativa participação na formação do capital econômico brasileiro, dado o elevado aumento ocorrido nos investimentos de transporte no Brasil durante o período de 1960-70.

Além da elevada participação que o setor de transportes tem na formação do produto interno bruto e na formação bruta de capital fixo, ele apresenta uma significativa participação no emprego de mão-de-obra² para os mais diversos níveis de qualificação dentre os trabalhadores.

² Convém ressaltar que esta mão de obra refere-se apenas à operação dos transportes.

Destacando-se a alta participação do transporte rodoviário no atendimento da demanda, pode-se verificar a ocorrência de acréscimos substanciais na rede rodoviária total³, que aumentou de 64 mil quilômetros em 1952, para 181 mil, em 1970.

De acordo com Barat (1978, p.55), conclui-se que:

No Brasil o transporte rodoviário é o mais importante no que se refere ao atendimento da demanda, seja de mercadorias ou de passageiros. Esta participação elevadíssima no atendimento é, em parte, resultado contínuo da acumulação de distorções na estrutura da demanda de serviços de transporte no país, a partir do pós-guerra e, também, decorrência da conjugação de fatores peculiares ao desenvolvimento econômico brasileiro.

O transporte rodoviário constituiu-se em importante avanço tecnológico, e propiciou, em praticamente todos os países, o desvio maciço do tráfego das modalidades não-rodoviárias para os automóveis, ônibus e caminhões nas últimas décadas. O transporte rodoviário (incluindo passeio) é responsável por maior parte do transporte total de passageiros no Brasil, substituindo de maneira rápida, as funções desempenhadas pelas demais modalidades de transporte existentes anteriormente.

O papel fundamental desempenhado pelo setor de transportes, prestando serviços absorvidos, praticamente, por todas as unidades produtivas discriminadas no espaço econômico, é de fundamental importância para o bom funcionamento do sistema econômico.

Sobre o sistema de transportes, Barat (1978, p.150), ressalta:

O sistema de transportes, como parte da infra-estrutura econômica do país, deve contribuir, portanto, de forma eficaz para a plena realização das metas governamentais e empresariais. Numa economia em desenvolvimento, os serviços de transporte são de natureza predominantemente intermediária, atendendo às necessidades dos deslocamentos dos fatores de produção e dos bens finais dos demais setores econômicos.

O sistema Econômico brasileiro será acrescido de vantagens inúmeras, quando o setor de infraestrutura é reformulado, benefícios estes serão refletidos, tanto para a parte dos governantes, quanto para a população em geral.

³ Os dados da rede rodoviária referem-se às rodovias federais e estaduais, estando excluída a rede municipal.

Para que haja uma melhor explanação acerca da evolução dos transportes rodoviários no Brasil, será demonstrado na **Tabela 1**, a frota nacional de veículos cadastrados no Brasil entre 1960-80.

Pode-se verificar que entre as décadas de 60 e 80, a frota total de veículos cadastrados decuplicou, e os automóveis foram os elementos de maior contribuição para que este aumento fosse observado.

Todo este processo de elevado crescimento da frota nacional de automóveis, foi constituído dentro de ambiente favorável ao crescimento do país na época, principalmente em relação aos investimentos em infraestrutura, tópico este que será melhor abordado posteriormente.

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

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

Fonte: Estatísticas Históricas do IBGE – 1987 *apud* Longhi, 2003

Para que se possa observar de maneira mais clara as características do transporte rodoviário no Brasil, serão analisados através de dados , também, os tipos de transportes mais importantes, que são o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias.

A **Tabela 2** irá mostrar os dados intrínsecos à quantidade em percentual de passageiros transportados no Brasil, pelos diversos meios, rodoviário, ferroviário, aviário e hidroviário.

A Tabela abaixo demonstra , sem sombra de dúvidas, que o transporte rodoviário é o mais usado no período, e que houve uma transferência do uso de outros transportes para o rodoviário. A tabela 2, ainda deixa transparecer, que o transporte ferroviário, muito usado na década de 60, teve grande declínio nas décadas posteriores.

Tabela 2 – Transporte de Passageiros no Brasil – Período: 1960-80

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

Fonte: Estatísticas Históricas do IBGE – 1987 *apud* Longhi, 2003

A **Tabela 3** irá apresentar o percentual de mercadorias transportadas pelas variadas vias entre 1960-80.

A análise da Tabela abaixo demonstra que o uso do transporte rodoviário também é mais usado para o transporte de mercadorias no Brasil.

Pode-se verificar também que o processo de desenvolvimento brasileiro é ainda recente, permitindo desta forma, a utilização de experiências usadas em outros países, fazendo, desta maneira, com que o setor dos transportes viesse á crescer fortemente no período compreendido entre 1960-80.

Para que todo o processo de desenvolvimento no setor dos transportes pudesse iniciar e dar meios para manter seu ritmo de ampliação, muitas mudanças e decisões foram tomadas, principalmente por parte de ações dos governantes brasileiros.

Tabela 3– Transporte de Mercadorias no Brasil – Período: 1960-80

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

Fonte: Estatísticas Históricas do IBGE – 1987 *apud* Longhi, 2003

Torna-se oportuno salientar o posicionamento de Barat (1979, p.51), em torno dos planos governamentais brasileiros:

a elaboração de planos governamentais no Brasil, desde o Império, predominantemente no setor de obras públicas, foi conseqüência: i) da convergência de conhecimentos modernos nos diferentes campos de engenharia, ii) da maior capacidade de mobilização de forças políticas regionais e locais e iii) da associação de interesses de setores econômicos internos e externos com significativa ponderação no quadro decisório governamental.

Cumpram ressaltar que os objetivos econômicos e político-sociais obtiveram um progressivo aperfeiçoamento nos processos governamentais de planejar, coordenando neste sentido a obtenção máxima de fins com o mínimo de meios, avaliando sempre os recursos imprescindíveis para a execução de determinados investimentos.

Os investimentos no transporte rodoviário deverão objetivar a melhoria das características técnicas e nível de serviços, bem como o aperfeiçoamento da malha rodoviária, reduzindo as distâncias de transporte, objetivando a redução do consumo de combustíveis.

Desde 1946 houve tentativas de implantação de planos parciais que iriam contemplar setores de infraestrutura econômica e social com planos específicos, sem compatibilizar as metas físicas programadas com os recursos disponíveis para cada setor.

Sobre o planejamento integrado dos investimentos públicos, Barat (1979, p.53), sintetiza e organiza cronologicamente, dizendo:

As experiências de planejamento integrado dos investimentos públicos e as definições globais de estratégias para o desenvolvimento econômico e social, constituem desta forma, acervo de data bastante recente. Isto não impediu, todavia que fosse oficializado, nas últimas três décadas, um grande número de planos governamentais como o Programa de Metas (1956/60), o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico-social (1963-65), O Programa de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964-66), o plano Decenal de desenvolvimento Social (1966-76), o Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED (1968-70), o I Plano de Desenvolvimento nacional I PND (1972-74), e finalmente, o II Plano de Desenvolvimento nacional - II PND (1975-79). Na verdade, houve nos últimos 30 anos, um período médio de aproximadamente três anos de vigência legal de cada plano governamental.

Conforme Resende (1973, p.7), “no Brasil, onde se observam regiões em diferentes estágios de desenvolvimento, o planejamento rodoviário e as decisões para

investimentos no setor, têm procurado orientar-se segundo parâmetros que variam de região para região”.

A Região Sul do Brasil é considerada uma área mais desenvolvida, sendo que os benefícios diretos ao usuário, com a introdução do investimento, tendem a equivaler aos benefícios totais à economia. Nestas áreas, os investimentos geralmente, são dirigidos para os projetos de melhoramento das condições técnicas, e de aumento da capacidade das rodovias já existentes, aperfeiçoando desta forma, as condições de tráfego e beneficiando o escoamento dos fluxos de produção.

O investimento feito em algumas estradas brasileiras, além de contribuírem para um melhor escoamento do tráfego de passageiros e de cargas, faz com que estas estradas apresentassem características singulares pela contribuição que trazem à expansão do turismo como parcela ponderável da atividade econômica.

Segundo estudos de Barat (1978, p.101), “o investimento em transporte deve, por conseguinte, ser visto, numa economia em crescimento, como a soma dos recursos disponíveis que é desviada da produção corrente para gerar uma produção tipicamente intermediária”.

O crescimento extensivo da infraestrutura rodoviária dependeu de vários elementos que vieram a interagir, de forma a contribuir com o desenvolvimento do setor de transportes, tendo estes elementos papel importante na formação do capital no setor de transportes.

Dentre os fatores contribuintes, Barat (1978, p.159) destaca:

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

Um outro posicionamento a ser considerada é de Resende (1973, p.46), que demonstra que:

as redes rodoviárias do Sul e do Sudeste brasileiro, levando em conta os fluxos de produção existentes e as contagens e projeções de tráfego, apontam seus planos diretores relativos a essas áreas para fixarem as prioridades para os melhoramentos da rede viária, envolvendo construção e pavimentação de novas estradas, aumento de capacidade das já existentes, duplicação de pistas e novas faixas de rolamento.

“No Brasil, por existirem regiões em diferentes estágios de desenvolvimento, os investimentos rodoviários orientam-se no sentido de procurar corrigir as distorções regionais, já que se trata de um país com os mais diferentes tipos de região, peculiaridade brasileira”, explica Resende (1973, p.59).

O investimento rodoviário, mesmo que atente para aumento dos custos rodoviários, deverá gerar significativa diminuição nos custos de operação, refletindo desta forma, em decréscimos finais de transporte.

A modalidade de transporte rodoviário certamente tornar-se-á e manter-se-á como a principal modalidade de transporte no futuro, com relação tanto aos curso para o mercado interno como para exportação.

“O objetivo principal das inversões no setor, neste caso, visa a redução do custo total dos transportes entre dois pólos econômicos ou entre áreas de produção e consumo”, explica Resende (1973, p. 49).

“A integração entre o transporte e o desenvolvimento harmônico e integrado aos níveis nacional, regional e urbano, somente se alcançará mediante planos, programas e projetos combinados”, esclarece Barat (1979, p. 92).

Sendo assim, de nada adianta planejar para determinado setor, se este não possui integração com os demais, ou seja, o planejamento deverá englobar o maior número de setores possíveis, sempre focalizando o setor produtor, para que este possa passar benefícios para o setor consumidor.

Com um bom planejamento, sempre levando em consideração as peculiaridades do país, há de se objetivar diretrizes que irão suprir o quadro das condições necessárias, para que se descubra soluções próprias e singulares, em virtude das diferenças regionais de níveis de renda e desenvolvimento econômico.

De acordo com Resende (1973, p.47):

as regiões Sudeste e Sul do Brasil apresentam estágio mais avançado de desenvolvimento econômico, com razoável concentração demográfica e expressiva participação na renda nacional. A maior parte da frota automobilística do país trafega nas rodovias dessas regiões.

Geralmente em áreas mais desenvolvidas, como é o caso da Região Sul do Brasil, a região tem a capacidade de se autofinanciar, já que os custos de investimento, normalmente são cobertos pela contribuição dos usuários locais, e assim consecutivamente acabam por gerar o crescimento das regiões menos prósperas.

Tendo visto os benefícios decorrentes de um bom planejamento no setor dos transportes, torna-se proeminente ressaltar que a implementação da infra-estrutura, juntamente com o aperfeiçoamento e conservação de vias, amplifica e diferencia o mercado, oferecendo oportunidades a todos os ramos de atividade econômica do país.

Por fim, os investimentos deverão dar prioridade a integração das diversas modalidades de transportes para que assim possa objetivar-se sempre, a redução do custo comercial para o consumidor, que é o principal interessado na minimização do custo embutido no valor total do serviço, priorizando sucessivamente as regiões que possam refletir maiores vantagens para o país como um todo.

2.2 ETAPAS DO CRESCIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO E A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES

A economia brasileira é marcada por fases e características intrínsecas ao seu crescimento, onde a evolução do sistema de transportes possui importante contribuição no andamento do crescimento do país. O sistema de transportes brasileiro apresenta suas funções, obstáculos, tendências e objetivos para a expansão do setor, caracterizando-se pelas decisões políticas dos governantes do país.

Entre 1956-63, houve a firmação de um mercado interno de domínio nacional, gerando assim um consumo em massa, devido à integração do setor industrial através do início da produção de insumos básicos e bens de capital. A partir deste momento o setor de transportes passa a exercer papel fundamental no país, com a incumbência de suprir de matérias-primas e alimentos a acelerada expansão urbana e industrial que se instalava.

Nesta mesma época deu-se como existente a concretização do sistema rodoviário nacional, devido à exigência imediata de rapidez e regularidade, deteriorizando-se desta forma, os sistemas ferroviários e de navegação de cabotagem. Ainda nesta fase, as decisões políticas também definiam, como prioridade governamental, as melhorias do sistema de transportes.

Entre 1956-60 teve-se a implantação do Plano de Metas, que era composto por um conjunto de projetos que visavam garantir as metas em setores prioritários, sendo eles: energia, transportes, alimentação e indústria de base. Tinha como objetivo verificar

os pontos de estrangulamento e os pontos de crescimento no país, para que assim pudesse definir a meta objetivada para cada setor.

“A necessidade inadiável de construção, pavimentação e melhoramento da rede levou o Governo a programar o reforço de fundos financeiros para execução desses investimentos”, afirma Barat (1973, p. 125).

O Plano de Metas não englobou o conjunto da produção, sendo desta forma um ponto positivo, deixando assim, que uma parte considerável dos recursos para o investimento permanecesse sendo difundido através de organismos tradicionais do sistema político e institucional brasileiro.

De acordo com Barat (1973, p. 125), as metas do Programa para o setor rodoviário foram:

a) suplementação das verbas da União para a realização das estradas do Plano Rodoviário Nacional integrantes do Programa Quinquenal de Obras Rodoviárias, ainda que com a drástica redução de todas as demais dotações destinadas a fins rodoviárias; b) redistribuição de verbas, favorecendo mais os serviços de pavimentação do que os serviços de implantação básica nas futuras revisões de serviços e obras do Programa Quinquenal; c) adoção do tipo superior de pavimentação em todos os trechos rodoviários cujo o movimento diário excedia a 100 caminhões ou 150 veículos em geral, evitando que as verbas destinadas à pavimentação fossem consumidas em obras preliminares de melhoramentos, construções ou reconstruções prévias, as quais se devem cingir ao mínimo exigido pelas condições de segurança; d) recomendação no sentido de que fossem elevados os ágio aplicados a petróleo e derivados, com a finalidade de reforçar os recursos ao Plano Rodoviário, tendo em vista que a diminuição do custo de operação dos veículos em estradas pavimentadas seria sensivelmente superior aos eventuais aumentos de custo ocasional, com a eliminação do favorecimento cambial à importação do combustível líquido; e) regulamentação de outras fontes de receitas rodoviária, especialmente o pedágio e a contribuição de melhoria, a fim de reembolsar o poder público dos vultosos dispêndios, captando uma parcela de valorização que beneficiaria as propriedades marginais, ou proximalmente marginais, das vias implantadas ou pavimentadas, e recompondo em parte seu poder de investimento no setor; f) entrosamento mais efetivo do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico com os órgãos rodoviários federais e estaduais para a execução de programas plurianuais de investimentos, garantidos pelas respectivas quotas do Fundo Rodoviário e de Pavimentação e sob a orientação técnica e supervisão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Já o período compreendido entre 1964-70, caracterizou-se pela fase de transição no sistema de industrialização brasileira, nesta fase houve um controle do processo inflacionário e uma maior dinamização do desenvolvimento econômico, gerando no setor dos transportes, a necessidade de fortalecimento da infra-estrutura do setor.

O sistema de transporte era considerado um fator estimulador do PIB, seja pelo lado da demanda, ou pelo lado da oferta de serviços, mas mesmo assim ocorreu uma

hipertrofia do sistema rodoviário, gerando assim, distorções no atendimento da demanda.

Quanto aos objetivos da política com relação aos transportes, nesta fase ocorreu a racionalização nos investimentos e na política tarifária, refletindo desse modo, em estímulos ao fortalecimento do poder competitivo das empresas de transporte. Ainda nesta etapa houve a reorganização do DNER e concepção unificada do sistema rodoviário nacional. Mas as deficiências no setor prosseguiram, desde de falhas no sistema de tributação aos usuários das rodovias, até a conservação imprópria da malha rodoviária do país.

Com relação aos planos criados pelos governantes, surgia entre 1963-65, o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico-Social, que tinha como objetivo maior ajustar as distorções econômicas e sociais, provenientes da rápida industrialização que ocorrera no período anterior. Barat (1978, p. 129), esclarece que:

Embora com o nome de Plano, não objetivou o Plano Trienal a implantação propriamente do planejamento no Brasil. Tratou-se mais de um esforço de transição em busca de um conhecimento mais sistemático da realidade econômica, permitindo maior eficiência na capacitação de decisão, através da hierarquização mais objetiva dos problemas nacionais

O Plano Trienal possuía um objetivo geral para o setor de transportes, onde almejava garantir uma elevada taxa de crescimento do produto e assim, melhorar as condições de vida da população. Buscava evitar, desta maneira, a sua pulverização do setor, obtendo assim, uma melhor produtividade econômica e social. O objetivo específico para as rodovias era a concentração de esforços para concluir as obras prioritárias aos benefícios sociais.

O período contido entre 1971-75 distinguiu-se pela firmação de um sistema industrial com alta tecnologia, com um mercado interno em forte expansão, além do fato, da geração de novas formas de divisão internacional do trabalho.

O setor de transportes tinha como função principal nesta etapa, a incorporação e integração das partes menos desenvolvidas, além do suporte fornecido á integração de áreas periféricas aos núcleos mais dinâmicos nas áreas mais desenvolvidas do país. Nesta fase o sistema de transporte já se encontrava com uma melhor coesão, para suprir os próximos patamares á serem alcançados pelo crescimento agrícola e industrial.

Um outro programa a ser implantado foi o Programa de Ação Econômica do Governo – PAEG , tendo como objetivos fundamentalmente, as mesmas metas do Plano

Trienal, formulava medidas de política econômica com a capacidade de eliminar os pontos de estrangulamento que viessem a impedir o regular funcionamento dos agentes econômicos. “Para o setor dos transportes buscava o saneamento do setor, aproveitando de melhor forma os recursos existentes. As metas operacionais visaram á dar maior aproveitamento aos recursos existentes, através de medidas de caráter estrutural e comercial”, esclarece Barat (1979, p. 132).

Entre 1968-70 foi elaborado o Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED, posto em pratica, pretendia, como objetivo geral, alcançar o desenvolvimento econômico auto-sustentado, e como metas específicas, a estabilização gradual da conduta dos preços, responsabilidades do Governo na concretização da infra-estrutura, uma melhor ampliação do mercado interno, melhores oportunidades de emprego, além do fortalecimento da empresa privada.

“Uma das características principais do Programa Estratégico de Desenvolvimento é que no seu diagnóstico há uma consciência nítida das causas estruturais que levaram á estagnação da economia brasileira e da necessidade de propor concretamente alternativas de crescimento”, explica Barat (1979, p. 136).

Sendo um setor prioritário para o desenvolvimento econômico, o setor de transportes firmou-se como indispensável para uma melhor dinamização do país, ocasionando assim, a observação de critérios econômicos que dessem preferência na escolha dos investimentos rodoviários.

Entre 1968-73, ocorreu uma fase conhecida na economia brasileira, como “milagre econômico”, esta etapa no Brasil foi caracterizada pelo apurado aumento do Produto Interno bruto – PIB, e pelo intenso crescimento da produção industrial. Em 1973, ocorre o ápice do “milagre econômico”, elevando o PIB a 14% , e praticamente dobrando a produção de bens de consumo duráveis.

Todo este crescimento acentuado, fez ascender na economia uma fase de desequilíbrios provenientes da pressão inflacionária, desencadeada por fatores como: elevação dos salários, declínio na produção de alimentos, advinda do grande crescimento do setor agro-exportador, e ainda a diminuição de matérias- primas. Todos estes entraves à economia, tornaram-se ainda mais graves, com a crise gerada pelo choque do petróleo, em 1973.

Entre o período compreendido entre 1971-74 formula-se o 1º Plano de Nacional de Desenvolvimento (I PND), englobando investimentos para o setor de transportes,

tendo como objetivo uma atuação com a iniciativa de ambos os setores, público e privado.

Já durante 1975-79 houve a concepção do II PND, que designava ao setor público apenas, o encargo de gerar a infra-estrutura econômica e social, e assim, competindo ao setor primário, a produção dos demais bens e serviços finais necessários ao atendimento das necessidades básicas da população.

O III PND data de 1980-85, onde o país começou a sofrer as conseqüências da crise econômica internacional e o governo federal optou por montar estratégias de curto prazo. Esse terceiro PND foi elaborado visando o cumprimento da norma legal do que sua utilidade como guia para a ação do governo, explica Giacomoni, (1994, p. 184-186). *apud Vasques, 2002.*

As experiências bem sucedidas de desenvolvimento econômico no nosso século evidenciam, a necessidade da formação de quadros técnicos e políticos de alto nível de conhecimento, bem como da destinação maciça de recursos provenientes do setor governamental. A intervenção estatal se faz cada vez mais necessária para que todo o planejamento executado, venha á cogitar em possibilidades de ações efetivas.

Sem a formulação de objetivos definidos e sem uma consciência clara das possibilidades de aplicação das suas aptidões, as sociedades em desenvolvimento estarão condenadas à rígida dependência de períodos conturbados e sem oportunidades de verdadeira estabilização econômica, fator este, extremamente indispensável para o real crescimento do país.

2.3 ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA, FINANCEIRA E INDUSTRIAL DE SANTA CATARINA

A partir de 1962, inicia-se uma nova fase para a indústria catarinense, com a ampliação e diversificação de sua base produtiva, forçando o Estado a intervir na economia, para que assim pudesse promover, o processo de acumulação necessário.

“O padrão de crescimento da indústria catarinense até meados dos anos 40 era baseado na pequena propriedade e nos setores tradicionais da economia, e por um longo período (1880 a 1945) alteraram-se apenas as quantidades produzidas”, esclarece Goularti Filho (2002, p. 199).

Muitos foram os fatores que vieram a contribuir com o novo padrão de crescimento que se iniciava, surge o novo sistema de crédito, com os investimentos em energia e transporte, além de haver também, a solidificação do setor eletro-metal-mecânico.

Tanto nos setores tradicionais, como nos setores de grande porte, ocorreram mudanças significativas, acontecendo aquisições, fusões e consolidações entre firmas, onde muitas dentre estas, tornaram-se líderes no país.

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 199):

Internamente, o movimento geral da indústria catarinense passa a ser conduzido por grandes empresas nos setores de alimentos (Sadia, Perdigão, Chapecó, Coorpecentral, Seara e Duas Rodas), eletro-metal-mecânico (Tupy, Cónsul, Embraco, Weg, Kohlbach, Busscar e Duque), cerâmico (Eliane, Cecrisa, Icisa, Portobello e Cesaca), têxtil-vestuário (Hering, Artex, Karsten, Teka, Sulfabril, Malwee, Renaux, Buettner, Cremer, Marisol, Malwee e Döhler), papel e celulose (Klabin, Igaras, Irani, Trombini e Rigesa), madeireiro (Sincol, Adami, Battistella e Fuck), carbonífero (CBCA, CCU, Metropolitana, Criciúma, Catarinense e Próspera), moveleiro (Cimo, Artefama, Rudnick e Leopoldo), plástico (Hansen – Tigre e Cipla -, Canguru, e Arkos) e porcelanas e cristais (Oxford, Schmitz, Ceramarte, Blumenau e Hering).

O fator primordial para que ocorresse efetivamente a conexão entre indústria e agroindústria catarinense, foi a concentração e centralização do capital na mão de um pequeno número de empresários, que segundo Goularti Filho (2002, p. 199) “possuíam uma capacidade de alavancagem financeira e tecnológica muito maior do que um amontoado de micro e pequenas empresas”.

As alterações ocorridas no padrão de crescimento da industrialização da economia catarinense somente ocorreram a partir de 1962, quando passou a ser refletida pelos órgãos governamentais.

Após 62, instauram-se as novas bases econômicas dispostas pelo Estado, e assim começam a surgir os grupos catarinenses que iram despontar nacional e internacionalmente, grupos estes, que passariam a conduzir e internalizar com maior veemência o crescimento industrial no Estado.

O novo sistema de crédito implantado em 1962, também se tornou uma ferramenta importante para a reprodução e ampliação do capital catarinense. Foram criadas nesta fase, as agências de fomento (BDE, BRDE e Badesc), e os programas de incentivo do governo (Fundesc, Procape e Prodec), que iriam impulsionar o desenvolvimento dos ativos financeiros circulantes na época.

O Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina – BDE – Foi criado em 1962 e transformado em BESC em 1969, deixando de atuar como agência de fomento. Sendo vista como uma estratégia do novo governo estadual – Celso Ramos - , a criação do BDE foi considerada um instrumento para ampliar o poder de controle do governo, mas mesmo assim contribuiu em muito, para firmar o novo molde de crescimento catarinense.

Ainda em 1962 foi criado o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE, que tinha como desígnio por parte dos governadores sulistas, Leonel Brizola (RS), Celso Ramos (SC) e Ney Braga (PR), o combate às diferenças regionais entre o Sul e o Sudeste do Brasil.

Segundo Fonseca (1988), “a criação do BRDE foi vista como materialização das propostas desenvolvimentistas que vigiam à época, as quais em condições específicas e com suas peculiaridades, encontramos no Rio grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.” *Apud* Goularti Filho (2002).

A partir 1975 foi constituído o Badesc, considerado uma organização nova e apta aos moldes dos bancos de desenvolvimento, advinda da reforma administrativa realizada pelo governador Antônio Carlos Konder Reis. As indústrias mais beneficiadas com a implantação do Badesc, foram: agroindústria, têxtil-vestuário e cerâmica.

Ainda durante as décadas de 60 e 70 foram criados três programas de incentivo com base no ICM (alterado para ICMS posteriormente): Fundesc, Procape e Prodec.

O Fundesc – Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina - foi criado em 1963 para servir de fonte de recursos ao BDE, que financiava o Plameg. “Porém o fundo permaneceu inativo até 68, quando entrou em operação o regime de incentivos fiscais do ICM”, esclarece Goularti Filho (2002, p. 230-31).

Já o Procape – Programa Especial de Apoio à Capitalização de Empresas - trouxe benefícios nítidos para a indústria, o comércio e os serviços. Mas em 1983, o Procape passou por uma corrosão política, devido a denúncias de fraudes e desvios de verbas.

Em 1988 foi criado um novo programa de incentivos com base no ICMS, o Prodec. Este novo programa tinha como finalidade proporcionar apoio fiscal, sob o formato de postergação do repasse do ICMS a ser gerado pelo novo projeto.

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 234), Em seu texto acerca dos recursos provenientes do novo sistema de crédito, torna-se saliente discorrer:

Considerando o volume de recursos liberados conjuntamente por BRDE, Fundesc, Procape, BRDE, Badesc e Prodec, é fácil entender por que o complexo agroindustrial deu um salto quantitativo e qualitativo, por que o complexo eletro-metal-mecânico tornou-se tão dinâmico, por que a indústria de revestimentos cerâmicos rapidamente integrou-se na economia nacional e internacional e por que o Vale do Itajaí consolidou-se como o segundo pólo têxtil do país.

Todos os recursos liberados pelas agencias fomentadoras foram de grande valia para que as mais diferentes industrias catarinenses viessem á expandir-se consideravelmente a partir deste novo sistema de crédito já instalado.

2.3.1 Análise Setorial e Espacial das Indústrias da Região Sul Catarinense

Esta seção dedicou-se a performance do setor industrial de Santa Catarina pós anos 70, apontando desta forma, os principais setores inclusos na esfera nacional.

2.3.1.1 Revestimentos Cerâmicos

A produção cerâmica catarinense expandiu-se de maneira bastante acelerada a partir dos anos 70, destacando-se as três maiores cerâmicas sul-catarinenses: Eliana, Cesaca e Cecrisa. Criciúma, antes conhecida como a capital nacional do carvão, a partir de 1974, torna-se também a capital do azulejo.

Goularti Filho (2002, p. 237) explica que: “No final dos anos 70, o Sul de Santa Catarina já se constituía como um verdadeiro pólo nacional da cerâmica, formado pelos municípios de Criciúma, Içara, Morro da Fumaça, Urussanga e Tubarão”.

A origem das empresas que se constituem é variada. Da associação entre pequenos comerciantes faz nascer as empresas, Cesaca, Ceusa e Cocal. Muitas também, são advindas de pequenas olarias que produziam lajotas e refratários, que através do acrescentamento na produção, iniciaram a produção de pisos e azulejos.

Segundo dados fornecidos, (Anfacer/1999 - Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimento), O crescimento acentuado do setor em Santa Catarina pode ser acompanhado no crescimento anual da produção e na

participação nacional, o Estado era responsável por 16,1% da produção nacional de azulejos, chegando a 46,2% em 1979. Já entre 1981-83 há uma fase recessiva para o setor cerâmico de Santa Catarina.

De acordo com Goularti Filho (2002,p. 241), “os grupos Eliane e Cecrisa se constituem nos dois maiores grupos do setor no país, concorrendo com a catarinense Portobello e com a francesa Incepa, situada no Paraná, colocando a Cecrisa e a Eliane entre as maiores do mundo”.

“A região sul também se destaca na produção de cerâmica vermelha (olarias que fabricam tijolos e telhas), com forte inserção regional. Os municípios de Jaguaruna, Morro da Fumaça e Sangão, juntamente com outros municípios da região colonial de Florianópolis, concentram o maior número de cerâmicas vermelhas do Brasil”, esclarece Goularti Filho (2002,p. 243).

Entretanto, diferentemente das cerâmicas de revestimentos, as olarias não vêm passando por um processo de atualização tecnológica, fato este necessário, para que houvesse um bom desempenho do setor oleiro em comparação ao setor cerâmico, que se encontra em um nível mais alto de modernização.

2.3.1.2 Setor Carbonífero

Pode-se dizer que a Região Sul de Santa Catarina inseriu-se no âmbito nacional através do setor carbonífero, que fez ampliar em demasia o crescimento da região, fazendo com que cidades, num primeiro momento consideradas de pouco importância para a economia do país, viessem a projetar-se nacionalmente, como é o caso da cidade de Criciúma, maior produtora de Carvão, na época.

Este setor foi bastante agraciado pelas benéficas governamentais, já que se tratava de um setor em plena expansão e com comprometimento de grande crescimento, ainda que se tratasse de um recurso natural, e por conseguinte, esgotável.

Até 1973, o setor carbonífero apresentou um crescimento vagaroso e continuado. Mas a partir do estabelecimento do IIPND, onde foi instaurada a Política Nacional de Derivados de Energéticos, iniciou-se um processo vantajoso para o setor. Procederia-se uma substituição de 170 mil barris de petróleo/dia por cinco milhões de toneladas de

carvão nacional, que iria ocorrer através do comprometimento do governo com a fixação do preço e da cota a consumir do carvão.

“De acordo com as metas estabelecidas pelo II PND para a Região Sul, o Projeto Litoral Sul de Santa Catarina absorveria 55,1% do total de recursos”, elucida Goularti Filho (2002,p. 246).

Sobre a crescente produção do carvão, Goularti Filho (2002,p. 247) discorre, apontando:

Em 1973, a produção do carvão ROM foi de 4,3 milhões de toneladas, em 1978 já era de 13,8 milhões e a produção do carvão metalúrgico passou de 787 mil/ton para 1.130 mil/ton, respectivamente. Como é sabido, apenas 25% do carvão catarinense é vendável, e divide-se em energético e metalúrgico (o mais lucrativo), o restante é rejeito.

Já a partir de 1986, há um desmonte do aparato que resguardava o setor, sendo findos os subsídios e as cotas, englobando desta forma, o setor carbonífero no movimento geral da economia brasileira, que passavam por uma fase de redução das atividades estatais.

2.3.1.3 Complexo Madeireiro – Molduras

Situada na Região Sul de Santa Catarina, a indústria de molduras abrange os municípios de Braço do norte, Orleans, Grão-Pará e São Ludgero e é considerada o maior parque industrial sul-americano na produção de molduras.

Seu maior enfoque se dá para o mercado externo, absorvendo cerca de 75% das exportações no setor. Esta indústria iniciou-se a partir do desdobramento da indústria madeireira, e teve estréia em 1961, com a primeira fábrica, chamada Moldurarte, na cidade de Braço do Norte.

Sobre a segunda maior empresa no setor , MB Molduras do Brasil, Goularti Filho (2002, p. 266-67), esclarece:

Fundada em 1985, também localizada em Braço do Norte, com uma produção anual de 16 milhões de metros lineares, existe ainda, na região, uma forte integração produtiva com a presença de madeireiras, fábricas de insumos, equipamentos e, principalmente, máquinas de pequeno e médio porte

Pra melhor esclarecimento acerca dos grupos no ramo de molduras, torna-se proeminente ressaltar a identificação das empresas, no quadro a seguir que representa o desempenho do setor de molduras, enfatizando os dois maiores grupos atuantes na região sul do estado: Grupo Moldurarte e Grupo MB Molduras.

Quadro 1- Desempenho da Indústria de Molduras no Sul do Estado - 2000

Empresa	Fundação	Localização	Trabalhadores	Produção m/linear
Grupo Moldurarte				48 Milhões
Molduras Moldurarte	1961	Braço do Norte	249	
Molduras Catarinense	1979	Braço do Norte	258	
Molduras H. Effting	1987	São Ludgero	190	
Incomarte Molduras	1989	Braço do Norte	225	
Molduras Santa Luzia	1996	Braço do Norte	50	
Grupo MB Molduras				16 Milhões
MB Molduras do Brasil	1985	Braço do Norte	210	
Ambras Industrial Ltda	2000	Braço do Norte	390	
Moldubras Molduras	1988	Orleans	150	4 Milhões
Moldunobre Molduras	1993	Grão Pará	105	3 milhões

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas. *Apud* Alcides Goularti Filho – 2002.

2.3.1.4 Eletro-metal-mecânico

Segundo Goularti Filho (2002,p. 268), “os municípios de Joinville e Jaraguá do Sul formam o maior pólo eletro- metal-mecânico de Santa Catarina. Num segundo plano vem o eixo Timbó Brusque, a região de Criciúma e Joaçaba”.

Os pólos de Joinville e Jaraguá do Sul sempre se mantiveram no comando do setor eletro- metal-mecânico, já que as demais cidades aprofundaram-se em suas

especializações particulares de cada uma, e assim mantiveram-se incipientes diante das empresas de grande porte.

O Autor (2002,p. 279), ainda explica que:

Com o surgimento e a expansão das indústrias do vestuário e de materiais plásticos nos anos 80 e 90, a indústria metal-mecânica passa a atender estas novas indústrias, ao mesmo tempo em que amplia a produção de peças, equipamentos e máquinas leves e pesadas para a indústria cerâmica

No quadro abaixo se pode analisar as empresas do sul catarinense, com mais de 100 trabalhadores, apresentando também outras informações, como fundação, localização e segmento atendido pela empresa:

Quadro 2 - Dados gerais sobre as empresas do setor metal-mecânico com mais de 100 trabalhadores na região de Criciúma - 2000

Empresa	Localização	Fundação	Segmento	Número de Trabalhadores
Metalúrgica DS	Nova Veneza	1979	Autopeças	280
Mecril	Criciúma	1958	Geral	270
Metalúrgica Pagé	Araranguá	1964	Agroindústria	250
Industrial Conventos	Criciúma	1972	Cerâmico	210
Brametal	Criciúma	1975	Estruturas metálicas	190
Metalúrgica Spirelle	Nova Veneza	1946	Geral	140
Sical	Criciúma	1970	Rodoviário	130
Usipe	Criciúma	1987	Geral	120
Coopermetal - (antiga Sidesa)	Criciúma	1960-1999	Geral	120

Fonte: Dados fornecidos pelas empresas. *Apud* Alcides Goularti Filho – 2002.

2.3.1.5 Têxtil e Vestuário

Segundo estudos de Goularti Filho (2002, p. 287), torna-se possível verificar, que:

No início dos anos 70, a indústria do vestuário começou a se disseminar para outras regiões do Estado. Em Criciúma, destaca-se a confecção de *jeans* e em Florianópolis de malhas e tecidos em geral. A indústria do vestuário no sul do Estado inicialmente concentrava-se apenas na cidade de Criciúma, e em seguida, disseminou-se para toda a região carbonífera.

A indústria do vestuário do sul do Estado, centralizada em Criciúma, apresentava uma expectativa favorável e, como proporcionava facilidade de entrada no mercado, difundiu-se para Tubarão e Imbituba.

A partir do final dos anos 60 e durante os anos posteriores, o setor têxtil e vestuário brasileiro recebeu diversos estímulos para que tivesse sua produção aumentada, inclusive ser incluso nos programas de fomento às exportações de manufaturados.

2.3.1.6 Setor de Calçados

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 291): “Podemos destacar duas regiões produtoras de calçados em Santa Catarina: O Sul do Estado, centrado em Criciúma e no Vale do Araranguá e a cidade de São João Batista”.

A origem da indústria calçadista no sul do Estado, em partes, é proveniente da influência da região do Vale do Rio dos Sinos no Rio Grande do Sul, mas em partes também tem sua origem advinda das pequenas atividades artesanais, manufatureiras e comerciais, deixadas pela colonização européia na região.

Ídem (2002, p. 293), explica:

“No final dos anos 60, ao lado da indústria do vestuário e de pisos e azulejos, a indústria de calçados tornou-se uma real opção de diversificação industrial na região de Criciúma, que dependia basicamente do carvão, e uma alternativa econômica em relação à agricultura e a pesca no Vale do Araranguá”.

Ainda sobre o rápido crescimento do setor, Goularti Filho (2002, p. 294), explica que, “com a rápida expansão das exportações de calçados, basicamente o setor calçadista no sul de Santa Catarina voltou-se para o mercado externo”.

2.3.1.7 Materiais Plásticos

De acordo com a estruturação do setor de materiais plásticos na região sul de Santa Catarina, Goularti Filho (2002, p. 299) esclarece:

No sul do Estado, das 47 empresas pesquisadas por Gastaldon (2000), distribuídas em São Ludgero, Orleans, Siderópolis, Urussanga, Criciúma e Içara, apenas 6 empresas têm mais de 300 funcionários e que representam 73% do total de 4.580 operários. A região sul é responsável por mais de 85% da produção nacional de pratos, bandejas e copos plásticos e a Inza é a maior fabricante do país.

Para que haja uma melhor elucidação da localização e atividade das empresas do setor de materiais plásticos, torna-se necessário a análise do presente Quadro:

Quadro 3 - Distribuição das empresas de produtos de materiais plásticos por município e atividade principal no sul catarinense 1999

Município	Embalagens Plásticas	Artigos para uso comercial	Canos, tubos e manilhas	Artigos para uso doméstico	Total
Orleans	5	3	2	4	14
São Ludgero	4	3	1	2	10
Urussanga	4	1	1	2	8
Siderópolis	1	1	1	-	3
Içara	5	1	-	1	7
Criciúma	8	5	1	2	16
Total	27	14	6	6	58

Fonte: Gastaldon, 2000. *Apud* Alcides Goularti Filho – 2002.

2.4 A PRECARIÉDADE NOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS CATARINENSES

Em Santa Catarina, o sistema de transporte rodoviário até os anos 40 era ainda muito precário, afirma Goularti Filho (2002, p. 181).

As rodovias do Estado foram pouco beneficiadas por investimentos, já que o Estado detinha uma visível falta de integração, tornando-se, nos anos 60, em um verdadeiro estrangulamento para a economia catarinense.

Segundo o POE – Plano de Obras e equipamentos – *Apud* Goularti Filho (2002, p. 182): “O transporte de bens, no Estado de Santa Catarina, è caro e vagaroso. Desde os velhos caminhos de cargueiros às ferrovias, o sistema de transporte tem ficado continuamente aquém das necessidades das populações a que serve”.

3 A BR-101 E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA O SETOR DE TURISMO NA REGIÃO SUL DE SANTA CATARINA

Com a construção da BR-101, o Sul do Estado de Santa Catarina, veio á expandir-se consideravelmente, principalmente no que se diz respeito ao crescimento industrial e turístico. A partir da pavimentação da BR-101, o Sul do Estado torna-se um ambiente de melhor acessibilidade no que se refere ao transporte de cargas e transporte turístico e ou de passageiros.

3.1 O IMPORTANTE PAPEL DA BR-101 PARA O SUL DE SANTA CATARINA

As empresas que antes atuavam em âmbito regional, sofreram alterações com a criação da rodovia, e iniciaram um crescimento apontado para a esfera nacional, atingindo índices de crescimento nunca antes observados.

A implantação da rodovia BR-101 veio a interligar pontos que antes permaneciam isolados, sem perspectivas de crescimento local, como é o caso das cidades litorâneas, que anteriormente se encontravam como cidades do interior do Estado. Após a construção da BR-101, estas cidades vieram a configurar como sendo um dos maiores e melhores pontos turísticos do Estado, como é o caso de Imbituba e Laguna, tornando-se conhecidas mundialmente.

Um outro fator de extrema importância que pode ser destacado é o fato de que, a BR-101 veio á interligar a capital as demais cidades do Estado. A capital antes, encontrava-se praticamente isolada, no que se refere ao transporte de meio terrestre.

A integração gerada pela construção da BR-101, favoreceu o crescimento das diversas regiões do Estado de Santa Catarina, cidades que antes figuravam como lugares sem prosperidade, tornaram-se espaços com grande crescimento, que vieram á contribuir, num domínio mais geral, com o crescimento do Estado.

As indústrias do Sul do Estado, principalmente no setor cerâmico e turístico, apresentou crescimento elevado, aonde dada a implantação da BR-101, tornou-se mais acessível este crescimento. A rodovia propiciou a comunicação entre os municípios, fazendo com que a ligação entre eles se tornasse mais flexível, atenuando distâncias.

A BR-101 veio a ser a principal via de acesso para a utilização de transporte de bens produzidos no Estado, fazendo com que estes bens se difundissem de maneira rápida ao longo de todo Estado, principalmente para a região litorânea.

3.2 O TRAÇADO DA RODOVIA BR-101

A rodovia BR-101 possui uma extensão que totaliza 4.085 Km, tendo um trajeto que percorre desde Osório no Rio Grande do Sul até Touros no Rio Grande do Norte, sendo que, 465,9 Km atravessam o Estado de Santa Catarina (DNER, 2001).

Sua situação é ao longo do litoral, facilitando, desta forma, o acesso a todos os portos do Estado – São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba -.

O surgimento da BR-101 deu-se início através do Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER-, com o intuito de construir uma rodovia longitudinal e litorânea.

Inicialmente, em 1959, a BR-101 chamava-se BR-59, e possuía um desenho que se transpunha entre as cidades de Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. Mas em 1964, surge a BR-101, aprovada por lei, e passa a cortar o país de Norte (Natal) a Sul (Osório).

O seu traçado em Santa Catarina cruza 465,9 Km fazendo ligações entre os estados do Paraná e Rio Grande do Sul, e a partir de 1960, torna-se a principal via terrestre de acesso e de interligação entre regiões.

Na década de 70 deu-se como completada a pavimentação da BR-101, e assim liberado o tráfego ao longo de toda rodovia, e com isto, deu-se também o início de grandes mudanças socioeconômicas para todo o Estado de Santa Catarina.

Várias outras importantes rodovias arteriais vieram á ser planejadas a partir da BR-101, para um melhor desempenho da rodovia principal, dentre elas, estão a BR-116 e a BR-153, efetivando desta forma a integração na região Sul do Brasil.

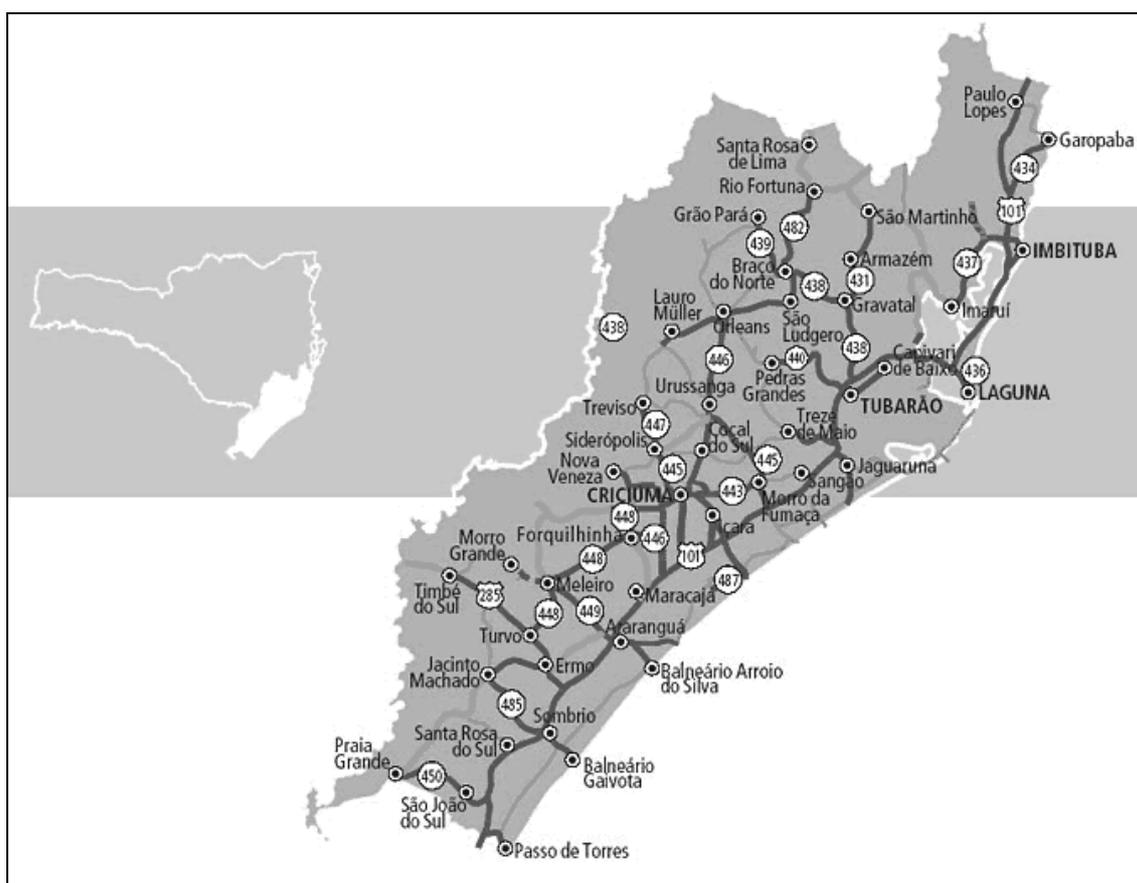
De acordo com a opinião de Vasques (2002, p. 40):

Quando da não existência da BR-101 em sua plenitude, esse papel, evidentemente que em menor escala de valores, em face de época e de desenvolvimento, era desempenhado pela rodovia BR-116. com a entrada em operação da BR-101 (e da BR-376 desde a divisa com o Paraná até Curitiba), o papel passou a ser compartilhado pela nova rodovia, com melhor traçado pela faixa litorânea do Estado.

O desenvolvimento às margens da rodovia também pôde ser observado. Muitos municípios tiveram acréscimo em sua receita, provenientes da implantação da rodovia, gerados da implementação de estabelecimentos, como restaurantes, oficinas e postos de gasolina.

3.3 O ASPECTO DO TURISMO

Figura 1- Traçado da BR – 101 na Região Sul de Santa Catarina



Fonte: <http://www.sc.gov.br/conteudo/municipios>.

A Região Sul de Santa Catarina apresenta uma grande diversidade geográfica, apresentando várias nuances, quando tratamos de regiões aptas ao turismo. Existem nesta região, desde cidades históricas, como é o caso de Laguna, até cidades interioranas como Urussanga e Nova Veneza.

As variadas etnias existentes nesta região também reforçam a procura pelo turismo através de atrativos folclóricos, culturais e gastronômicos. Monumentos, Museus, músicas e danças típicas, são recursos histórico-culturais que atraem os turistas para a Região Sul de Santa Catarina.

A dificuldade de acesso à região turística, juntamente com a necessidade de melhora na infra-estrutura básica, ainda imperam como o principal fator negativo para que esta região desenvolva-se de maneira plena através do setor do turismo.

No Brasil, a EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo, é uma organização nacional do turismo, que trata de variados assuntos pertinentes ao turismo, como: o mercado turístico, previsões para demanda turística, inventários dos recursos naturais e também campanhas publicitárias de todas as regiões.

O governo também desempenha grande papel sobre as atividades de turismo, já que quanto menos desenvolvido é o país, maior a necessidade de intervenção estatal. Esta intervenção se dá através de aspectos como; legislações, regulamentações aduaneiras e até de feriados nacionais.

Ainda sobre o turismo e o desejo de evasão, Andrade (1995, p. 90), destaca:

O desejo de evasão é fundamental para a existência de deslocamentos e estada em lugares diferentes, por livre disposição pessoal, sem premências de necessidades compulsórias, pois, como sujeito do turismo, o indivíduo sofre e cria motivações que o levam a optar por modalidades, tipos e formas turísticas, de acordo com seu interesse, suas posses e dentro dos limites possíveis de tempo disponível.

Com base no comentário de Andrade, pode-se observar que o interesse pelo turismo é motivado por uma série de fatores, e torna-se evidente, que uma boa infra-estrutura básica, como um bom acesso á região pretendida pelo turista, faz com que esta região torne-se mais atrativa, considerando-se isto uma motivação para o turismo.

A BR-101 serviu de meio para que o acesso se tornasse motivação, já que muitas cidades foram incorporadas ás rotas turísticas, logo após sua construção. A BR-101 serviu de via para regiões anteriormente inacessíveis, que posteriormente passaram a conformar a diversificada rota turística do Estado de Santa Catarina.

4 ANÁLISE COMPARATIVA DA REGIÃO SUL CATARINENSE COM O ESTADO DE SANTA CATARINA E O BRASIL – DADOS CENSITÁRIOS NO LIMITE TEMPORAL DE 1960-80

O presente capítulo terá como compreensão à análise dos dados censitários, obtidos dos censos demográficos, comerciais e industriais, comparativos entre o Brasil, o Estado de Santa Catarina e a Região Sul Catarinense.

Os dados recolhidos visam focalizar as principais mudanças ocorridas com a população desta região, com a introdução da Rodovia BR-101.

4.1 ANÁLISE DE DADOS DO SETOR COMERCIAL

Os censos comerciais seguem um padrão de classificação das atividades, onde os dados são discriminados segundo a configuração de vendas, classificado em duas classes: comércio varejista e comércio atacadista.

A presente análise tratará de uma abordagem generalizada, considerando os dados totais com a soma das duas classes: varejista e atacadista.

Com base na **tabela 4** abaixo, verificou-se que o número total de estabelecimentos comerciais no Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense, apresentaram um crescimento gradual durante as décadas analisadas. Sendo assim, constatou-se, que o total de pessoal ocupado, também obteve significativa elevação em seus números, acompanhando o crescimento do número de estabelecimentos.

O número total de estabelecimentos comerciais na Região Sul Catarinense apresentou um intenso crescimento, que acompanhou o movimento da esfera nacional, o número de estabelecimentos quase que triplicou entre 1960 e 1980.

Já o Estado de Santa Catarina obteve um crescimento mais gradual, não acompanhando, desta forma o campo nacional, principalmente durante os anos compreendidos entre 1970 e 1980, demonstrando desta maneira, o forte potencial da região Sul do Estado.

Estabelecendo-se que o número de pessoas ocupadas encontra-se inerente ao número total de estabelecimentos, pôde-se conferir que o aumento deu-se também no número de pessoal.

A Região Sul Catarinense acusou um elevado crescimento no número de pessoas ocupadas, alcançando a casa dos 164,13%, entre 1970 e 1980, diferentemente do crescimento ocorrido, entre 1960 e 1970, que foi de 49,41%,

A Região Sul de Santa Catarina seguia a tendência nacional de crescimento, enquanto que o Estado, como um todo, apresentava números menores. Com relação ao número total de pessoas ocupadas, pode-se definir dois períodos: o primeiro período entre 1960-70, e o segundo período compreendido entre 1970-80. Sendo assim, o número de pessoas ocupadas no primeiro período apresentou-se baixo se comparado com o Brasil e Santa Catarina, mas no segundo período, eleva-se intensamente, ultrapassando os números do Estado e do País.

Tabela 4- Censo Comercial - N° estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	N° de Estabelecimentos	361.503	568.595	931.527
	Pessoal Ocupado	962.224	1.635.751	3.259.658
Santa Catarina	N° de Estabelecimentos	10.117	19.602	23.637
	Pessoal Ocupado	26.853	53.585	100.236
Região Sul Catarinense	N° de Estabelecimentos	849	1.748	2.492
	Pessoal Ocupado	10.773	16.096	42.515

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

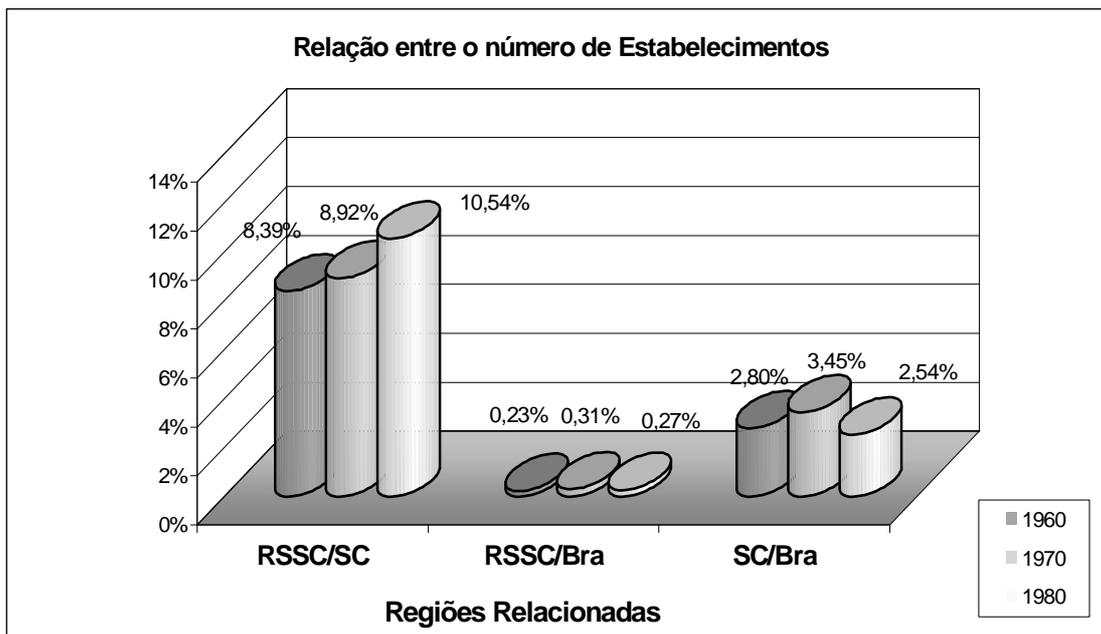
No **gráfico 1**, verifica-se o número de estabelecimentos e a sua relação entre as regiões analisadas.

Em 1960, a Região Sul de Santa Catarina obteve uma participação de 8,39% em relação à Santa Catarina, já em 1970, alcançou 8,92%, mas foi a partir de 1980 que o salto para o crescimento iniciou-se, atingindo a casa dos 10,54%, em relação ao Estado.

Já a relação entre o Estado de Santa Catarina e o Brasil, obteve uma maior participação em 1970, atingindo 3,45% em relação ao Brasil, sendo que em 1980, teve uma baixa, ficando em 2,54%, número este menor que em 1960, que foi de 2,80%.

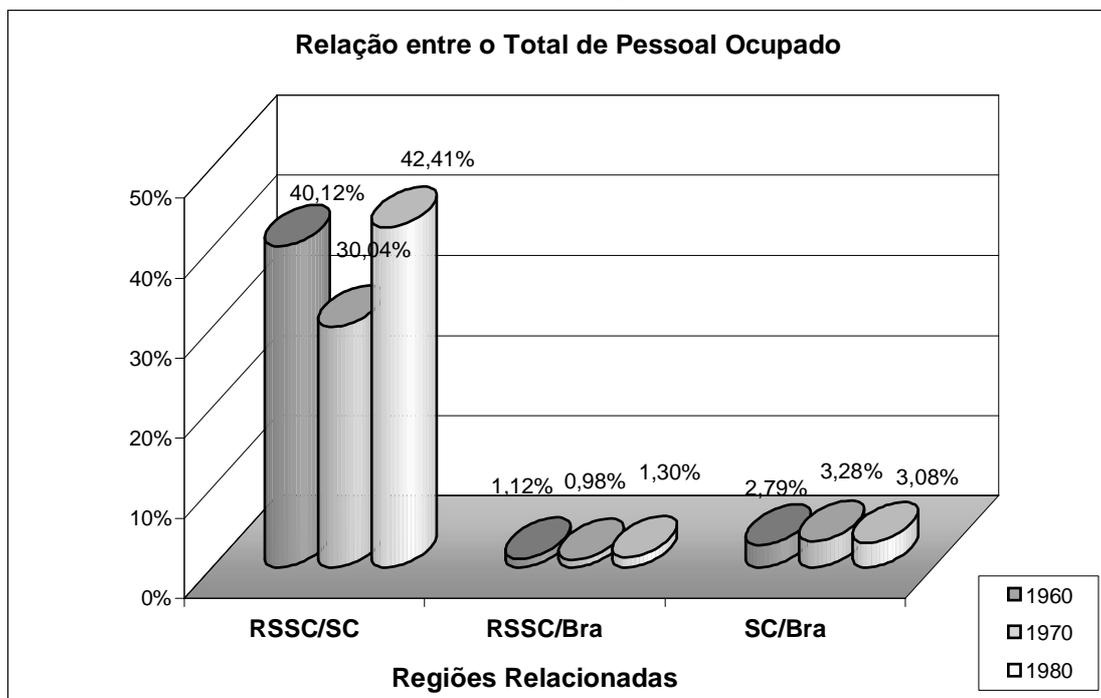
O comparativo entre a Região Sul de Santa Catarina e o Brasil, considerando-se a extensão de território entre regiões, também se mostrou expressivo, sendo que nesta comparação, o ano de maior aumento foi em 1970, com 0,31% de participação no número de estabelecimentos.

Gráfico 1- Comparativo do total de estabelecimentos industriais da Região Sul Catarinense em relação ao Brasil e ao Estado Santa Catarina



O gráfico 2 vem a completar a explanação, sendo que demonstra a relação entre o número total de pessoas ocupadas entre as regiões analisadas.

Gráfico 2 - Comparativo do total de Pessoal Ocupado da Região Sul Catarinense em relação ao Brasil e ao Estado de Santa Catarina. (comércio varejista e atacadista)



4.2 ANÁLISE DA POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA

O Censo Demográfico aborda dados intrínsecos á população em geral, tratando de elementos, como; famílias, domicílios e emprego.

A **Tabela 5**, demonstra os dados referentes ao período citado entre 1960-80, abrangendo a população total do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense, classificados em população urbana e população rural.

No primeiro período, entre 1960-70, a Região Sul Catarinense, apresentou uma elevação de 32,4% na sua população rural, enquanto que sua população urbana apresentou um salto de 81,20%. No período seguinte a evolução apresentada foi menor, tendo a população rural um crescimento de apenas 9,45%, e a população urbana uma elevação de 59,65%, deixando claro a substituição do campo pelas cidades.

De 1970-80, a população rural do Estado de Santa Catarina apresentou um decréscimo significativo, chegando a retrair-se 10,99% neste período. Já a população urbana tem seus números aumentados em 72,89%.

A análise do Brasil, apresentou crescimento constante da população urbana, 70,17% no primeiro período e 53,54% no segundo período, entretanto a população rural teve declínio acentuado com o passar dos anos, sofrendo uma retração de 7,47% entre 1970-80.

Tabela 5 - Censo Demográfico – População Total, Urbana e Rural, do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense

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
Região Sul Catarinense	População Total	386.981	571.597	630.675
	População Urbana	121.471	220.089	351.392
	População Rural	265.510	351.508	279.283

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

Nos **gráficos 3 e 4**, pode-se verificar a evolução da taxa de crescimento da população total, urbana e rural do Brasil e da Região Sul de Santa Catarina.

No primeiro período entre 1960-70, o Brasil apresentou um crescimento de 70,17 de sua população urbana, já no segundo período, entre 1970-80, o crescimento retraiu-se um pouco ficando em 53,54%. Já a população rural decrescia rapidamente, chegando a uma taxa negativa de -7,47% no segundo período.

A Região Sul de Santa Catarina, acompanhou a evolução do Brasil, apresentando um alto crescimento de sua população urbana tanto no primeiro período, 81,19%, quanto no segundo período, 59,66%. Sua população rural apresentava taxas que seguiam as taxa do Brasil, 32,39% no primeiro período, e -20,55% no segundo período.

Em suma, verifica-se que o crescimento da população total obteve maior número no primeiro período, 34,51% no Brasil e 47,71% na Região Sul de Santa Catarina.

Pode-se finalizar que, o crescimento populacional da Região Sul de Santa Catarina, foi muito parecido com o crescimento das taxas do Brasil, sendo que a alteração da forma da população sul catarinense, como por exemplo, aumento da população urbana e diminuição da população rural, muito identifica-se com o aparecimento da rodovia BR 101, melhorando o acesso á determinadas regiões.

Gráfico 3 - Taxa de Crescimento da População Total, Rural e Urbana do Brasil

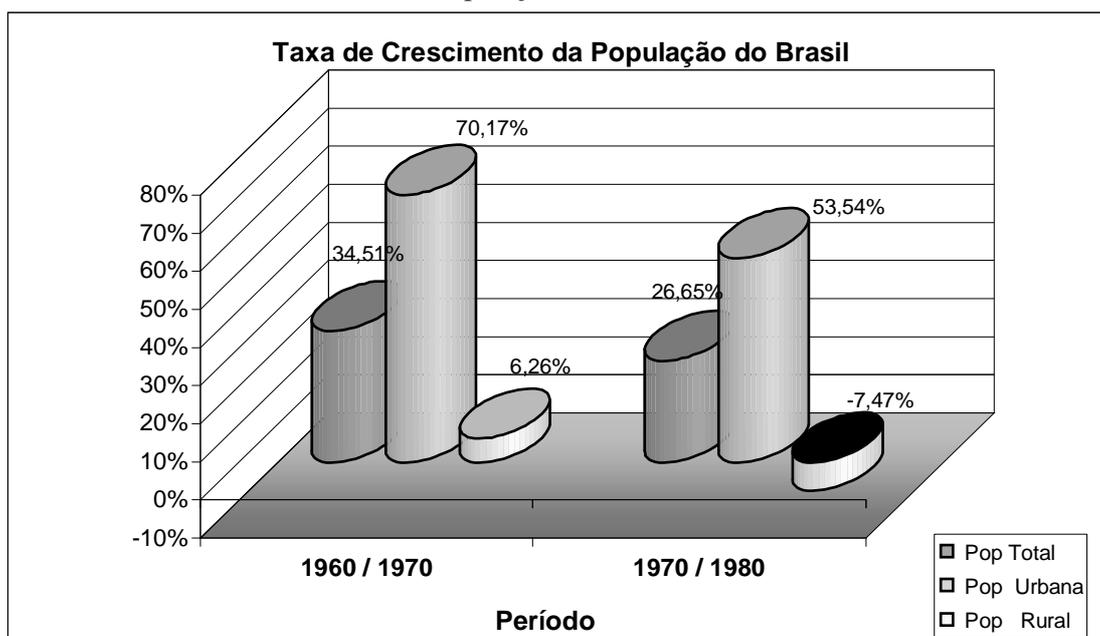
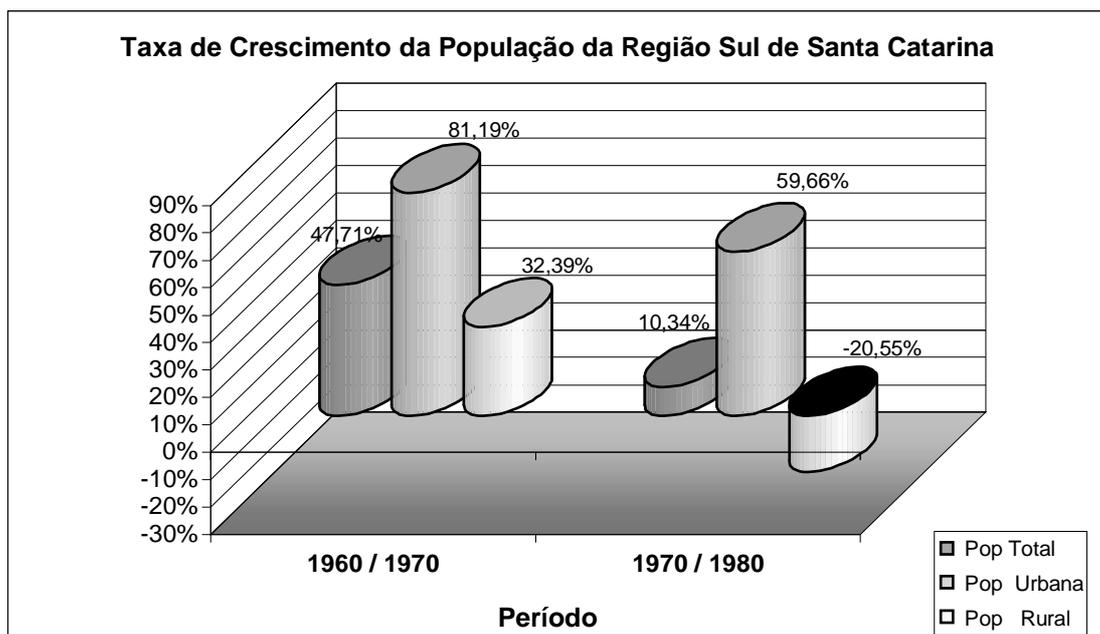


Gráfico 4 - Taxa de Crescimento da População Total, Rural e Urbana da Região Sul de Santa Catarina



4.2.1 Censos Demográficos: População Economicamente Ativa

No recenseamento demográfico, a população é classificada, também, pela condição de atividade, que se divide em: População Economicamente Ativa e População Não Economicamente Ativa. Este censo irá analisar as pessoas com e sem ocupação, e ainda as que procuram trabalho.

A Tabela 6, apresenta as informações referentes ao período 1960-80, da população economicamente ativa do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense.

Tabela 6 - Censo Demográfico - População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense.

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	Pop. Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
Santa Catarina	Pop. Economicamente Ativa	614.195	882.229	1.356.186
Região Sul Catarinense	Pop. Economicamente Ativa	100.492	154.903	223.079

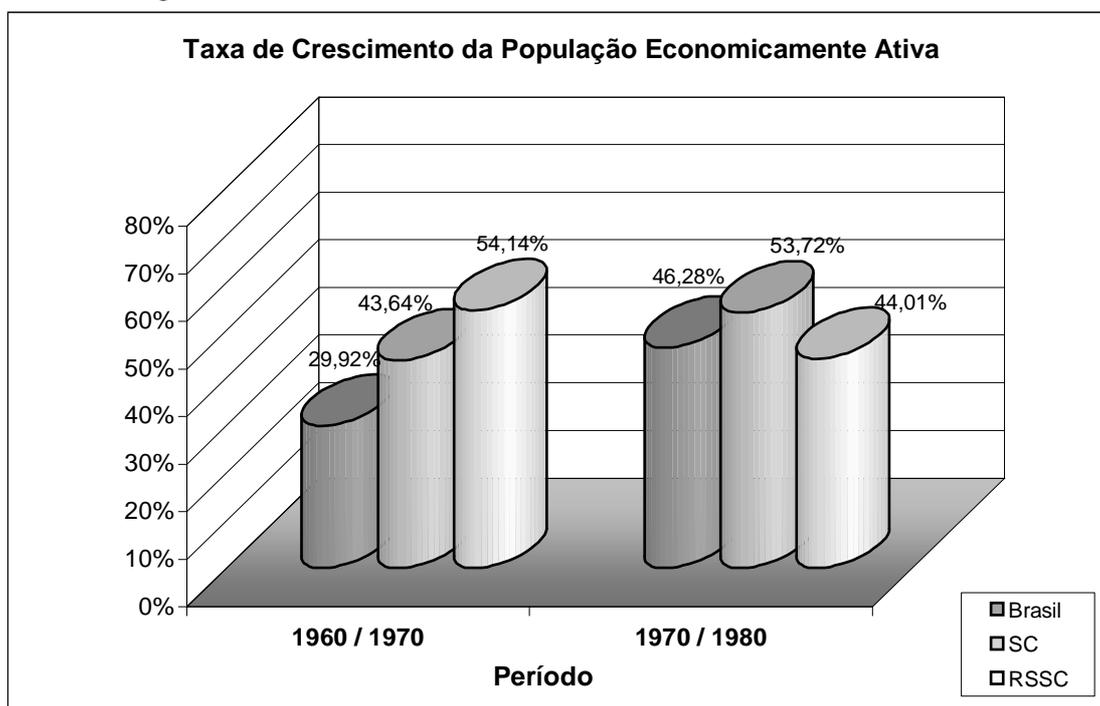
Fonte: IBGE - Censo Demográfico – 1960 – 1970 – 1980

Os **gráficos 5 e 6**, demonstram o progresso das taxas de crescimento das populações economicamente ativas, do Brasil, de Santa Catarina e da Região Sul de Santa Catarina.

O Brasil apresentou uma elevação da sua taxa de populações economicamente ativa no segundo período, com 46,28%. Já a Região Sul Catarinense obteve esta elevação no primeiro período, com 54,14% de crescimento da população economicamente ativa. Acompanhando o Brasil, Santa Catarina cresceu mais sua população economicamente ativa, no segundo período, 53,72%.

Com a construção e efetivo estabelecimento da BR 101, passou a existir uma grande necessidade de mão-de-obra dentro do setor de transportes, além claro, da mão-de-obra exigida pelo grande crescimento da indústria catarinense, sendo assim, estes dados refletem o progresso das taxas de crescimento das populações economicamente ativas, condizendo-os com o real processo de crescimento da ocasião.

Gráfico 5 - Taxa de Crescimento da População Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Região Sul Catarinense



5 CONCLUSÃO

A abordagem do presente trabalho deparou-se com uma série de fatores analisados, que vieram a contribuir com a principal preocupação do mesmo: A influência da construção da BR-101 para a Região Sul de Santa Catarina, durante o período de 1960-80.

Através do exame específico sobre o setor de transportes no Brasil, pôde-se identificar que o transporte rodoviário é o meio mais usado, e assim, o elemento mais importante na análise do setor.

Verificou-se ainda, que a situação das rodovias brasileiras, depende, e muito, dos investimentos no setor de infraestrutura, para que assim, estas rodovias venham a adquirir melhorias na capacidade já existente, visando o acrescentamento nos fluxos transportados, proporcionando desta maneira, um melhor escoamento da produção local.

Pôde-se notar que a ação de ampliação do desenvolvimento brasileiro e catarinense, entre os anos 60 e 80, foi acompanhada pelo crescimento da região Sul de Santa Catarina, que muitas vezes ultrapassou a esfera nacional e estadual.

A construção da BR-101, foi um marco de grande relevância para o crescimento do Estado de Santa Catarina, contribuindo com a expansão de inúmeras indústrias, de norte a sul do Estado.

A Região Sul de Santa Catarina atravessou uma verdadeira metamorfose a partir da década de 70, estas mudanças encontram-se intrínsecas nos elementos analisados, como no aumento significativo da população, na migração de população rural para urbana, no aumento do setor do turismo, na elevação do número de estabelecimentos e pessoal ocupado.

Todos os dados censitários analisados deixaram refletir o quanto positiva foi a contribuição da BR 101 para esta região em análise, já que com a sua construção e efetiva concretização, iniciou-se uma grande procura de mão-de-obra para o setor de transportes, fazendo assim, com que, a população economicamente ativa crescesse visivelmente.

Sendo a BR-101 um traçado que percorre grande parte do litoral catarinense, torna-se evidente sua importância para o setor do turismo. Com as melhorias de acesso provindas da construção da rodovia, o setor de turismo passa a operar como um ramo em ascensão.

Tendo como principal finalidade, o escoamento da produção, a BR-101 também propiciou o crescimento das localidades litorâneas fomentadas através do turismo. Muitas foram as cidades que despontaram através do referido setor, tendo como principal meio de vida para sua população, as atividades relacionadas, direta e indiretamente, ao setor do turismo.

Conclui-se, portanto, que a Região Sul Catarinense, obteve, com nitidez, um grande crescimento após a construção da BR-101. Todos os dados e fatores analisados, refletem o quanto se deve considerar a Rodovia, como sendo uma importante colaboradora, juntamente com demais fatores, no crescimento da Região Sul Catarinense.

Por fim pôde-se corroborar a hipótese, da suma importância socioeconômica da BR-101, para o Estado de Santa Catarina, e mais especificamente, para a Região Sul do Estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Jose Vicente. **Turismo : fundamentos e dimensões**. 2. ed. São Paulo: Atica, 1995. 215p.

ANFACER - **Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimento**. Criciúma. 1999

BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978. 385p.

BARAT, Josef. **Processo Decisório nas Políticas públicas e no planejamento dos transportes: uma agenda para avaliação de desempenho**. Rio de Janeiro: APEC, 1979.167p.

BRASIL, Channel. **Portal sobre o Brasil**. Disponível em: <http://www.portalbrasil.net>>. Acesso em 13/06/2005

BRASIL, Portal. **Centro de Informações sobre o País**. Disponível em: <<http://www.portalbrasil.net>>. Acesso em 06/06/2005.

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

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Comercial**. 1960; 1970; 1980.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**. 1960; 1970; 1980.

LONGHI, Karina Coelho. **Desenvolvimento Socioeconômico de Florianópolis e sua relação com a Construção da BR -101 no período de 1960 a 1980**. Florianópolis: 2003. 80p. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina.2003.

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

SANTA CATARINA, Governo Estadual. **Informações Municipais**. Disponível em: <<http://www.sc.gov.br/conteudo/municipios>>. Acesso em 30/05/2005.

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. 2001.

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