

A REDE URBANA DE SANTA CATARINA NO PERÍODO DA CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL DO BRASIL (1930 – 1970)

Beatriz Tamasso Miotto – UNICAMP – bea.miotto@gmail.com

RSUMO: Este artigo tem como objetivo principal resgatar o debate sobre o desenvolvimento da rede urbana catarinense no último século. Abarca, em duas seções, o período entre 1930 e 1970 e seus antecedentes históricos. Esses anos correspondem ao período de concentração espacial da indústria brasileira em São Paulo (CANO, 1998), cujo crescimento ditava a integração do território e do mercado nacional e as especializações regionais. Esse comando garantiu uma divisão social e territorial do trabalho no país, sendo que Santa Catarina, apesar de apresentar grandes peculiaridades na sua formação sócio-espacial, também se integrou ao mercado nacional e à sua rede urbana com base na relativa complementaridade à industrialização paulista. As regiões produtivamente especializadas do estado, que se formaram precocemente em relação aos demais estados brasileiros, passaram, a partir de 1930, a atender parte da demanda crescente de bens de consumo não duráveis ligados principalmente ao binômio industrialização/urbanização. A rede urbana catarinense – formada a partir das características históricas pré 1930 e da integração à economia nacional – apresentou como traços fundamentais, por um lado, a forte integração entre as capitais regionais e suas hinterlândias e entre as mesorregiões e o restante do país; por outro, do ponto de vista das articulações intra-regionais, as relações continuam débeis. Isso formou regiões especializadas que se integrariam mais à divisão territorial do trabalho do ponto de vista nacional do que propriamente dentro do Estado, padrão reforçado inclusive pela articulação da infra-estrutura construída no território catarinense.

Palavras-Chave: Rede Urbana; Integração Regional; Santa Catarina.

Este artigo tem como objetivo principal resgatar o debate sobre o desenvolvimento da rede urbana catarinense no último século. Abarca, em duas seções, o período entre 1930 e 1970 e seus antecedentes históricos. Esses anos correspondem ao período de concentração espacial da indústria brasileira em São Paulo (CANO, 1998), cujo crescimento ditava a integração do território e do mercado nacional e as especializações regionais.

Esse comando garantiu uma divisão social e territorial do trabalho no país, sendo que Santa Catarina, apesar de apresentar grandes peculiaridades na sua formação sócio-espacial, também se integrou ao mercado nacional e à sua rede urbana com base na relativa complementaridade à industrialização paulista. As regiões produtivamente especializadas do

estado, que se formaram precocemente em relação aos demais estados brasileiros, passaram, a partir de 1930, a atender parte da demanda crescente de bens de consumo não duráveis ligados principalmente ao binômio industrialização/urbanização.

A rede urbana catarinense – formada a partir das características históricas pré 1930 e da integração à economia nacional – apresentou como traços fundamentais, por um lado, a forte integração entre as capitais regionais e suas hinterlândias e entre as mesorregiões e o restante do país; por outro, do ponto de vista das articulações intra-regionais, as relações continuam débeis. Isso formou regiões especializadas que se integrariam mais à divisão territorial do trabalho do ponto de vista nacional do que propriamente dentro do Estado, padrão reforçado inclusive pela articulação da infra-estrutura construída no território catarinense.

Do ponto de vista populacional, o adensamento da malha urbana foi considerável (com o dobro do grau de urbanização), assim como a participação da População Economicamente Ativa no setor secundário e terciário. Cabe ressaltar a dinâmica populacional de Lages, ligada ao auge do ciclo da madeira; a de Chapecó, que ainda sofria o movimento de expansão da fronteira; de Florianópolis, Itajaí e Blumenau, que ampliavam a participação urbana e concretizavam seu papel funcional (como capital administrativa, cidade portuária importante e comandante da rede urbana ligada às atividades têxteis e vestuaristas); e, por fim, Joinville, que em apenas 20 anos passa a ser um dos maiores municípios do Estado (com maiores taxas de crescimento da população urbana) e articulador da rede urbana do Nordeste (região industrial mais dinâmica).

Antecedentes históricos

O estado de Santa Catarina desponta na formação do Brasil colonial como parte da política expansionista da Coroa Portuguesa. Como não havia na região um produto de exportação que atendesse aos interesses comerciais da metrópole, não se formou no local uma economia integrada à dinâmica de exploração das colônias, como no caso do açúcar, da borracha, da mineração e, posteriormente, do café. Além disso, também foi diminuta a possibilidade de reproduzir em grande escala a exploração da força de trabalho típica das áreas coloniais centrais – como a escravidão dos negros – conformando, assim, uma formação sócio-espacial diferenciada da maior parte do Brasil:

O processo de conquista da região litorânea meridional da colônia lusa, além de tardio (século XVII), foi marcado pelas características que a diferenciariam da porção setentrional. A dificuldade na organização de um fluxo de povoamento mais dinâmico e efetivo deu origem a um vazio entre São Vicente e o Rio da Prata que levou Portugal e Espanha a lutarem, entre si, pela apropriação da terra e dos recursos ainda ociosos para o projeto colonial. A ação das bandeiras vicentistas é que assegurou a posse do território sulino para a Coroa portuguesa, preocupada em ocupar a região e integrá-la definitivamente aos seus domínios na América. Assim, pois, na gênese dessa formação social situa-se a preocupação da Coroa portuguesa em fixar as fronteiras meridionais do território colonial em permanente disputa com os domínios hispano-americanos (VIEIRA e PEREIRA, 2009, p.6)

Em um primeiro momento a parca ocupação do litoral (São Francisco – 1658; Desterro – 1673; e Laguna – 1684) tinha o objetivo de proteger o caminho que levava ao Rio da Prata e dar suprimentos a esse movimento¹. Nesse contexto, onde hoje é Florianópolis, firmou-se uma importante base militar da colônia e, em Laguna, estabeleceu-se um entreposto comercial por onde passava o gado oriundo das planícies platinas com destino a São Paulo (LINS e MATTEI, 2001). Esses núcleos litorâneos, onde a migração açoriana foi determinante, tinham ampla parcela de sua população ocupada na economia de subsistência o que, além de não gerar um excedente que estimulasse a ampliação das relações comerciais entre as regiões do estado, também significava a manutenção de um relativo isolamento geográfico².

Anos mais tarde foi aberto um caminho por terra que acabou arrefecendo o pequeno comércio de cabotagem³. O maior desenvolvimento da atividade ganadeira do Rio Grande do Sul e o “caminho do gado” – que ligava o Rio Grande a Sorocaba – fizeram com que a principal via de integração territorial de Santa Catarina com o Brasil nesse período fosse a Pecuária⁴. Esse caminho, que se formou como entreposto das regiões, foi a primeira rota de

¹ Como coloca Santos, *As povoações localizadas em São Francisco, Ilha de Santa Catarina e Laguna, foram as bases para a conquista portuguesa do Sul. (...) Havia uma nítida preocupação de firmar posição no litoral Sul para garantir o acesso ao rio da Prata.* (SANTOS, 2004, p.40).

² Isso não quer dizer, no entanto, que a pequena produção açoriana não cumpria papel de engendrar certa organização do território. Além disso, enquanto entreposto para o Rio da Prata, essas colônias forneciam gêneros alimentícios principalmente para os navios em trânsito. Como coloca Bastos (2000), *O colono açoriano, diferentemente do escravo, tinha a liberdade de praticar uma policultura de subsistência e utilizar seu excedente na melhoria de sua propriedade. Esse foi um dos fatores fundamentais que propiciaram precocemente a emersão do litoral catarinense à posição de destaque no cenário colonial da época como uma das áreas fornecedoras de gêneros alimentícios* (p.129)

³ *A primeira ligação entre a Vila de Lages e Desterro foi feita em 1788, mas além de ser um caminho de difícil acesso, teve pouca importância econômica, pois Desterro não era centro consumidor de importância* (SANTOS, 1974, p.74).

⁴ *A região rio-grandense [e o Planalto Serrano catarinense], onde a criação de mulas se desenvolveu em grande escala, foi, dessa forma, integrada no conjunto da economia brasileira. Cada ano subiam do Rio Grande do Sul dezenas de milhares de mulas, as quais constituíam a principal fonte de renda da região. (...) Deste modo, a*

passagem pelo interior do estado e deu origem a diversos núcleos de povoamento, em especial aos Campos de Lages (1771)⁵.

A imigração européia, apesar de ter iniciado ainda no período colonial, ganha maior força apenas após a independência, principalmente na segunda metade do século XIX. Essa imigração consolidou importantes núcleos de povoamento que contribuíram de forma decisiva à dinâmica socioeconômica do estado. Ao contrário do que ocorrera na maior parte do país, o traço predominante de apropriação do território por essa população foi a pequena propriedade. Isso também deu característica específica à produção local que, embora se realizasse em pequena escala e fosse artesanal, estava pautada em atividades diversificadas.

As colônias mais importantes foram alemãs e italianas⁶. Os alemães firmaram-se onde hoje é o Vale do Itajaí (com Blumenau - 1850, Indaial - 1886, Rio do Sul - 1892, Brusque - 1860, Itajaí - 1860, etc.) e o Norte, (Joinville - 1851, Jaraguá do Sul - 1876, etc.). Já os italianos ficaram predominantemente no Sul do estado (Urussanga - 1878, Criciúma - 1880, Tubarão - 1836, Lauro Muller - 1827, etc.). Essas colônias constituíram o que Silva (1978) chamou de “verdadeiras regiões econômicas”, com dinâmicas internas próprias, pautadas na agricultura e no artesanato – que se encontravam mais desenvolvidos que na região litorânea de colonização açoriana ou nas grandes propriedades do Planalto Serrano e ocupação cabocla.

Mamigonian (1966) destaca que em Blumenau, até 1880 e em consonância com a produção de subsistência, a pequena produção artesanal foi capaz de expandir o mercado interno e ampliar a divisão do trabalho da região do Vale do Itajaí já nessa época. Após 1880 foram criadas algumas indústrias do ramo têxtil e também despontaram estabelecimentos menores, como as cervejarias, alambiques, cortumes, ferrarias, etc. Isso gerou a possibilidade de uma maior divisão do trabalho entre o campo e a cidade, colocando o excedente produzido na hinterlândia de Blumenau a serviço da produção manufaturada.

Joinville também nasceu nesse período, mas, apesar da proximidade e da semelhança étnica com Blumenau, não seguiu os mesmos rumos:

Blumenau possuiu desde o princípio supremacia na produção agrícola, com uma região maior e com solos mais favoráveis, o que engendrou maior mercado interno; Joinville, por outro lado, dada a sua localização e, talvez,

economia mineira, por meio de seus efeitos indiretos, permitiu que se articulassem as diferentes regiões do sul do país. (FURTADO, 1968, p.80)

⁵ *As pastagens naturais da região de Lages funcionaram, a princípio, como áreas de invernada, mas logo a organização de estâncias consolidou as bases da ocupação criatória. O Planalto lageano, sobretudo em sua porção meridional, é uma extensão da economia gaúcha, onde a criação de gado e as grandes propriedades em que se assenta definem uma formação peculiar em Santa Catarina (SILVA, 1978, p.52).*

⁶ Como destaca Santos (1974) também havia a presença de franceses, belgas, poloneses, eslavos, etc.

diante da própria limitação agrícola, estendeu mais longe os seus caminhos, em direção ao Planalto Norte, beneficiando-se da comercialização da erva-mate e da madeira, que engendram, inclusive, uma indústria maior de beneficiamento desses produtos (SILVA, 1978, p.63)

Joinville, portanto, se integra em função da comercialização da madeira e da erva-mate. Isso acaba aproximando a região Norte do estado não só da região produtora da madeira em direção ao interior, como também, através de caminhos em direção ao Rio Preto, no estado do Paraná. Ainda segundo Silva (1978), a abertura desses caminhos e a construção da Estrada de Ferro Dona Francisca (em direção ao porto) denotam para a criação de vínculos “exteriores” ao estado, que permitiram uma acumulação mercantil pelo comércio possibilitando, dessa forma, a implantação das primeiras manufaturas têxteis da região.

O Sul do estado também é povoado mais intensamente com a imigração européia⁷. Predominantemente italianos camponeses, os imigrantes formaram colônias – também assentadas em pequenas porções de terra – dedicadas à agricultura de subsistência, uma pequena atividade criatória e exploração florestal. As relações de integração só despontam com maior força a partir da descoberta das reservas carboníferas, que serão, durante muito tempo, as fontes da principal atividade da região. Além disso, como vetor dessa integração, destaca-se a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (1885), a qual ligava as áreas carboníferas ao porto de Laguna.

No entanto, como destaca Silva (1978),

O Sul do estado, ao contrário das regiões de Blumenau e Joinville, pelo menos até 1930, não acumulou um maior excedente e nem recebeu o aporte técnico da imigração alemã capaz de engendrar um processo de desenvolvimento industrial ou mesmo de construir um núcleo com primazia regional. Ao contrário, as atividades de subsistência e o limitado extrativismo conduziram à formação de diversos pequenos núcleos, entre os quais destaca-se Laguna, pioneiro na região, que, na condição de porto, funcionava como o principal centro comercial do Sul do estado (p.68)

O Oeste catarinense foi a região que se consolidou mais tardiamente. De início, a delimitação de seu território enfrentava uma acirrada disputa entre Santa Catarina e o Paraná, que se resolveria apenas em 1917, com o Acordo de Limites⁸. Essa contenda marca fortemente a história da região, principalmente com a Guerra do Contestado, entre 1912 e 1916. Somado ao problema da delimitação territorial, a briga entre os grandes fazendeiros/autoridades estatais (uma vez que a área do contestado abriga a única porção

⁷ Laguna era seu único centro de povoamento vicentista até o século XVII.

⁸ Oswaldo Cabral (1987) detalha a formação dos limites do território catarinense no livro História de Santa Catarina

territorial latifundiária do estado) e os caboclos (que, expulsos das grandes propriedades, viviam no sertão em condições de pobreza) e a construção da estrada de ferro que ligava São Paulo e o Rio Grande do Sul⁹ deflagraram o conflito armado mais atroz do Sul do país.

Após a definição do território e a construção da estrada de ferro, o Vale do Rio do Peixe (que está no Meio-Oeste do estado) passa a ser colonizado com maior intensidade, não só pelas atividades levadas a cabo pelo *trust Brazil Railway Company e Brazil Lumber and Colonization Company* como também pelos efeitos da atuação das empresas de colonização¹⁰. Esses migrantes vieram, principalmente, do Rio Grande do Sul e do Paraná¹¹ e eram, na sua maioria, agricultores de origem italiana e alemã.

É importante destacar que a ocupação do oeste do estado se estende até a metade do século XX, sendo parte do processo geral de expansão e ocupação das fronteiras no Brasil (GOULARTI FILHO, 2007). Portanto, sua integração se dá ao longo de todo esse período e de forma bastante autônoma em relação ao litoral catarinense. Destarte, é desde cedo que a região (particularmente o Extremo-Oeste) apresenta traços sócio-culturais por vezes mais comuns ao Rio Grande do Sul do que às outras regiões do estado. Tanto a extração da madeira quanto a produção de alimentos se destacam, nessa porção do território, como atividades principais.

A partir dessas vias de crescimento, o período que vai da Colônia ao início da República tem como característica importante não só a forma de assentamento da população, como também a desconcentração da produção e do excedente, ou seja, uma acumulação de capital que se deu de forma pulverizada entre as atividades e regiões. Foram essas peculiaridades que permitiram também, no período pós-1930, uma ampliação e diversificação ainda maior das bases industriais regionais.

A rede urbana resultante desse padrão de acumulação até 1930 apresenta fortes limitações:

⁹ ... a política governamental, associada aos interesses cafeeiros e ao capital estrangeiro, na época voltado para a construção das estradas de ferro, buscava articular o Rio Grande do Sul (então o 'celeiro do Brasil') com o pólo da economia exportadora. Foi contratada a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, assumida pela empresa anglo-canadense *Brasil Railway Company*. (SILVA, 1978, p.69). Cabe ressaltar que essa empresa, além de construir a estrada de ferro também passou a investir nas atividades que, futuramente, marcariam produtivamente a região como as empresas de colonização, os frigoríficos, a extração da madeira, etc.

¹⁰ Nas palavras de Pereira e Vieira (2009): *A guerra sertaneja do Contestado, não só envolveu questões de limites entre Paraná e Santa Catarina, motivados pela apropriação das terras devolutas, mas, principalmente, a derrubada das matas pela Lumber e a expropriação da população cabocla, em prol da madeira e da venda de lotes coloniais para os descendentes da imigração européia, em particular das colônias velhas do Rio Grande do Sul* (p.13).

¹¹ Alves (2008) elabora os dados de pessoas não-naturais residentes em Santa Catarina para o ano de 1950 e mostra que, para este Censo, 77% dessa população era de gaúchos e 15,8% de paranaenses, o que representava 9,4% do total da população no Estado.

Não tendo o Estado desenvolvido nenhuma atividade econômica com grande demanda no modelo agro-exportador, não se constituiu um excedente capitalizado em uma dada área capaz de gerar um núcleo que centralize a rede urbana catarinense. Ao contrário, a economia de Santa Catarina é, até 1930, em boa proporção, centrada numa agricultura camponesa diversificada e no “extrativismo”, com várias zonas relativamente auto-suficientes e que, à medida que se especializam, voltam-se para os pólos nacionais (SILVA, 1978, p.74)

Como dito acima, apesar de sua diversificação e do desenvolvimento paulatino das exportações, o sistema pautado na lógica mercantil da pequena propriedade não permitiu uma concentração suficiente de capital capaz de: produzir em maior escala, extrapolar seus limites e, por ventura, exercer papel concorrente com o complexo paulista (CANO, 1998). Nesse sentido, é possível afirmar que até os primeiros anos do século XX a integração de Santa Catarina com a economia nacional e, especialmente com a paulista, era reduzida¹². Isso se deveu não só à “auto-suficiência” das regiões do estado em relação às suas hinterlândias, como também ao fato de que as próprias fronteiras ainda não estavam definidas.

Outra questão importante, como aponta Cano (1998), é o fato de que a economia paulista apresentava uma dinâmica capaz de atender a sua demanda – por alimentos, carvão, lã, etc. – no interior do próprio complexo ou através do mercado exterior, o que reduzia as chances de importação dos produtos catarinenses. É apenas através da recuperação da Crise de 1929, com uma intensificação no corte das importações, que a economia do Sul se integra com mais força ao mercado nacional e especificamente com a economia paulista (CANO, 1985)

Isso que dizer que a gênese e o crescimento das atividades nas diversas regiões do estado (madeira, alimentos, indústria têxtil, etc.) não estão essencialmente ligados ao crescimento do complexo paulista, mas também às exportações com destino a outros mercados¹³. Goularti Filho (2007) destaca mais especificamente que, a partir de 1915 até a Grande Depressão, as exportações de Santa Catarina para o mercado nacional estavam ligadas também à diversificação econômica e à expansão urbana do Rio de Janeiro; à construção de

¹² Em relação a isso ver Goularti Filho (2002), Lago (1978), Singer (1974), Castro (1971) e Cano (1998).

¹³ *Assim sendo, e sem pretender negar uma dinamicidade às exportações sulinas para o expansivo mercado paulista, tanto de alimentos como de matérias-primas (couro, fumo, carvão, lã, etc.), concluo que na realidade, a expansão sulina agro-industrial não se deu, direta e fundamentalmente, através da expansão do complexo cafeeiro paulista. Uma pesquisa mais aprofundada certamente poderia revelar que parte apreciável das exportações sulinas tiveram como destino os mercados “em aberto” permitidos, pela insuficiente agricultura nordestina e pela exigüidade da agricultura da Guanabara, mercados esses potencialmente representados por uma população equivalente, a 40% do total Brasileiro em 1920 (CANO, 1998, p.123)*

ferrovias integrando a região Sul e Sudeste e ligando o interior do estado ao litoral; e à proximidade de Porto Alegre e Curitiba, duas capitais estaduais que até hoje apresentam papel importante na polarização das relações entre os estados do Sul do Brasil.

Essas características fizeram com que diversos autores (como SINGER, 1974; CASTRO, 1971; SILVA, 1978; LAGO, 1975, etc.) entendessem Santa Catarina como um estado fragmentado, com várias zonas autônomas e sem uma metrópole regional que centralizasse sua rede urbana. Constituiu-se, assim, um padrão de (des)integração do estado, onde as sub-regiões ligavam-se com outras partes do país sem que estivessem conectadas internamente. Isso fica claro quando consideramos o desenvolvimento da indústria no estado até a década de 1960, que se deveu, em grande parte, em função do aumento da demanda nacional e não de uma integração regional (GOULARTI FILHO, 2007).

É o impulso recebido pela expansão do mercado nacional e seu centro dinâmico (São Paulo), somado à estrutura produtiva razoavelmente variada, que fez com que Santa Catarina apresentasse uma diversificação e ampliação da base produtiva, ou seja, é a divisão inter-regional do trabalho em nível nacional que determinará, em grande medida, a dinâmica econômica do estado durante vários anos.

Do ponto de vista intra-regional, portanto, esse padrão de (des)integração acaba por se sustentar mais fortemente entre as capitais regionais e sua hinterlândia do que na articulação do estado como um todo. Segundo o geógrafo Paulo Fernando Lago (1978),

(...), do ponto de vista da organização espacial, as cidades de maior porte, mesmo enquadradas numa certa unidade de predominância étnica, ou pelo menos de predominância interétnica, e sob os processos similares de ocupação, iam armando as condições para a evolução de redes urbanas próprias, segundo uma configuração de compartimentos espaciais, de ilhas sócio-econômicas (p.122)

O processo de desenvolvimento de Santa Catarina pré-1930 deixou, portanto, importantes legados para a estruturação da rede urbana estadual. Destacamos os seguintes:

- O primeiro, ainda oriundo do período colonial, se refere ao fato de que como Santa Catarina não apresentava um produto de exportação e era predominantemente uma economia de subsistência, as relações comerciais com o restante do estado e do país eram limitadas.
- O segundo diz respeito ao isolamento geográfico entre Desterro (capital da província) e o Planalto Serrano; as principais aglomerações da época colonial

que foram interligadas – ainda que de maneira rudimentar – apenas no final do século XVIII.

- O terceiro, já no período da colonização européia, foi o fato de que, à medida que, paulatinamente, se ampliava a integração, ela se dava mais em nível nacional (com exportações para o Rio de Janeiro e mesmo para São Paulo) do que em nível regional. Isso gerou ilhas socioeconômicas com uma organização específica e compartimentada de suas redes urbanas.
- O quarto diz respeito à Florianópolis (Desterro) que, mesmo se mantendo como centro comercial do Estado e exercendo alguma centralidade no litoral (principalmente norte), não se constituiu como um núcleo capaz de efetivamente *polarizar* a economia catarinense¹⁴.
- O quinto diz respeito à limitada construção de sistemas ferroviários e rodoviários que, na sua maioria, atendiam o escoamento da produção para fora do estado. Deste modo, juntamente com o tamanho reduzido dos mercados regionais, os vários sistemas isolados de transportes e seus altos custos contribuiriam decisivamente para o não desenvolvimento de relações internas mais robustas.

O Período da Concentração Industrial no Brasil e as Características da Rede Urbana Catarinense Entre 1930 e 1970

O padrão de (des)integração forjado antes de 1930 deu as bases para a forte diversificação regional/setorial e ampliação da base produtiva de Santa Catarina, que ocorre em grande medida após a segunda Grande Guerra. Tal movimento, apesar de estar pautado na pequena produção mercantil, já dinamizava também o médio e, por vezes, o grande capital industrial que se formavam (GOULARTI FILHO, 2007)¹⁵.

Isso se dá concomitantemente à ampliação do mercado interno¹⁶ e à concentração industrial em São Paulo. É nesse momento sem precedentes que a diferenciação espacial e a

¹⁴ Segundo Lago (1978), *O acentuado grau de relações externas que caracterizava a vida dessas cidades, voltadas para mercados externos ou, em alguns casos, vinculados aos mercados internos distantes, sobretudo o Sudeste brasileiro, implicava numa fragilidade de fluxos de relações com a própria capital do Estado (p.122).*

¹⁵ Como mostra Vieira Filho (1986), as empresas que se tornaram grandes grupos industriais do estado, principalmente nos setores agroalimentar, têxtil-vestuarista, carbonífero e metal-mecânico, já eram bastante dinâmicas no final dos anos 1940.

¹⁶ Nesse sentido, a unificação legal do mercado nacional realizada em 1937 teve papel importante, pois extinguiu as tarifas alfandegárias entre os estados, estimulando a articulação comercial em patamares muito mais elevados.

ampliação da divisão do trabalho entre as regiões do país se colocam como uma necessidade: a acumulação central exigia o alargamento de seu mercado e uma complementação de sua economia.

É importante mencionar que isso ocorre em um período de forte expansão industrial que, apesar de apresentar taxas maiores em São Paulo – o que reforçou a concentração industrial –, se expandiu para os demais estados. É nesse caminho que as dinâmicas regionais se articulam em maior grau, sob os efeitos que Cano chamou de *inibição/bloqueio, estímulo e destruição*, conformando, portanto, a divisão territorial do trabalho no Brasil.

Santa Catarina, no período da industrialização restringida (1930-1955) parece ter sofrido predominantemente os efeitos de *estímulo*, que além de promover a pequena produção mercantil que havia se estabelecido no sentido de complementar a economia paulista, foi capaz de aumentar o capital industrial. Os setores tradicionais de madeira, carvão, alimentos e têxteis se expandem, enquanto surgem novas indústrias como a de cerâmica; a de papel, papelão e pasta mecânica; e a metal-mecânica. É nesse contexto que o capital mercantil se metamorfoseia para o capital industrial, gerando um novo alcance para a acumulação e concentração de capital no estado:

Numa perspectiva estadual, a acumulação agrária-extrativista-mercantil desdobrou-se no capital industrial e agroindustrial. A acumulação promovida pelas atividades madeireiras no oeste do Estado transbordou para outros setores e promoveu microacumulações que se desdobraram nas atividades alimentares, com o surgimento de inúmeros moinhos e frigoríficos que absorviam a renda gerada pelas atividades extrativista-vegetal-mercantil. Em Blumenau, no início da colônia, as atividades madeireiras e agrícolas também foram fundamentais para gerar renda na *hinterland* do núcleo colonial. Em Joaçaba, as atividades agrárias mantinham as atividades manufatureiras que produziam equipamentos e ferramentas para serem utilizados na agricultura. No sul do Estado, a acumulação promovida pelas atividades carbonífera desdobrou-se no processo de diversificação produtiva que se engendrou a partir dos anos 1960. Mesmo não tendo uma relação direta com o carvão, as indústrias cerâmicas, do vestuário e de calçados são frutos deste transbordamento de acumulação. Estas novas atividades em Criciúma absorviam a renda gerada pelas atividades extrativista-mineral-mercantil. Na região de Joinville as atividades ervateiras inicialmente cumpriram este papel de fomentarem várias pequenas atividades artesanais, comerciais e manufatureiras. A renda gerada pelas atividades de beneficiamento e transporte da erva-mate mantinha, em boa medida, o pequeno comércio e a pequena indústria local (funilaria, ferraria, serrallharia e têxtil). Portanto, podemos afirmar que em Santa Catarina o capital extrativista-mercantil inicialmente promoveu uma acumulação que se desdobrou no capital industrial e agroindustrial. É o capital dentro do movimento temporal, metamorfoseando-se do mercantil para o industrial. (GOULARTI FILHO, 2007, p.163)

É, portanto, no bojo dessas transformações que a economia catarinense se integra de fato à economia nacional, como região complementar de São Paulo, ou seja, como parte da expansão da industrialização do centro dinâmico.

A especialização das regiões de Santa Catarina estava fundamentalmente ligada à exportação de matérias-primas, como a madeira e o carvão, e produtos alimentares e têxteis. Essa especialização, voltada para fora, reforça a desintegração interna e estimula timidamente a urbanização até a década de 1950. Se compararmos com o restante do país, o grau de urbanização catarinense em 1950, de 23,24%, era bastante inferior à média dos estados brasileiros menos Santa Catarina, que era de 36,56%.

Outro aspecto que “consagra e condiciona” esse padrão de (des)integração interno é o sistema viário planejado a partir do Plano Rodoviário Nacional de 1944 que, apesar de idealizar uma ligação transversal entre Florianópolis, passando por Lages e indo até o Oeste (BR-282), deu mais atenção ao corredor Sudeste-Sul do país (BR-101). Nas palavras de Silva (1978),

[O Plano supracitado] Consagra [a (des)integração] porque as diversas áreas especializadas do Estado, dados os condicionantes históricos e geográficos, não estão organizadas em função do limitado rarefeito mercado do Meio Sul; ao contrário, partem desde logo para o mercado nacional. Condiciona porque, à medida que se inicia a implantação de um sistema de passagem por Santa Catarina, ligando o extremo sul ao centro nacional, são desestimuladas as relações internas e incentivado o intercâmbio “exterior” (p.82).

Ainda sobre isso, o mesmo autor destaca o fato de que nem o Plano Rodoviário Estadual daria conta do problema, pois os grupos dominantes de cada região estavam mais interessados em ligar as zonas produtivas aos mercados externos ou aos lugares de escoamento da produção (portos, estações ferroviárias) do que integrar efetivamente as regiões através de uma mais complexa malha viária interna.

Goularti Filho (2007) mostra em dados a grande mudança nas relações do estado com os principais mercados. Em 1910, Santa Catarina tinha 13,3% e 51,6% de suas exportações voltadas para São Paulo e Rio de Janeiro respectivamente enquanto esses dados para 1942 passaram a ser de 34,5% e 26,3% e para 1949 são de 38,4% e 9,8%. Para esses anos, destaca-se também o comércio com Paraná e Rio Grande do Sul que mantiveram suas participações entre 15,6% e 27,8% o primeiro e 12,5% e 21,1% o segundo. Portanto, foi justamente no início da década de 1940 que a economia central paulista se torna o maior receptor de produtos catarinenses.

A intensificação da industrialização pode ser observada pelo crescimento real da indústria de transformação¹⁷ que foi, até 1960, bem superior à média brasileira excluindo São Paulo. Nos dados apresentados por Cano (1985)¹⁸ para períodos 1919/39 – 1939/49 – 1949/59 as taxas de crescimento real de Santa Catarina foram de, respectivamente 6,2%; 9,3%; 8,4%; enquanto para o Brasil menos São Paulo foram de 5,0%; 6,2%; 7,8%¹⁹.

Durante a industrialização pesada (1956-61 e 1962-1970) a indústria de transformação do Brasil continuou sua expansão, sendo que entre 1949 e 1970 o crescimento do país foi de 8,3%, o de São Paulo foi de 9,2% e o de Santa Catarina – maior que a média nacional – foi de 8,7%. Cabe ressaltar que nesse mesmo período cresce acentuadamente, em relação ao resto do Brasil, a indústria de bens de consumo não duráveis no estado: 7,7% em Santa Catarina, enquanto Brasil-SP e São Paulo crescem respectivamente 5,4% e 7,1%. Isso se deu principalmente pela dinâmica das indústrias alimentares e têxteis o que, mais uma vez, mostrou o papel complementar da economia catarinense em relação ao centro dinâmico nacional e a capacidade de concorrência com os outros pólos de produção desses bens.

Cabe ressaltar ainda a participação relativamente modesta, porém crescente, de Santa Catarina no Valor de Transformação Industrial (VTI) e no número de operários em relação ao Brasil. Para o agregado dos grupos industriais o estado aumentou sua participação de 2,08% para 2,57% entre 1939 e 1970, sendo que a maior variação se deu no grupo das indústrias de bens de capital e bens de consumo durável. Isso mostra que além da referida complementaridade dos bens de consumo não duráveis, o estado conseguiu também diversificar sua economia e aumentar a participação no ramo mais dinâmico das indústrias do país. Em relação ao número de operários o crescimento da participação é maior: entre 1939 e 1970, para todos os grupos de bens, a participação do estado foi de 2,45% para 4,43%.

Há que se destacar também que este era um momento de forte urbanização, ou seja, de demanda crescente das mercadorias de consumo assalariado e matérias-primas ligadas à construção civil – isso é ainda mais nítido no final do período em que o governo militar, na primeira metade dos anos 1960, cria o Banco Nacional de Habitação (BNH) e o Sistema Financeiro de Habitação.

Não é à toa que, a partir da década de 1950, a participação das exportações madeira no total das exportações catarinenses para o resto do Brasil é crescente, chegando a 78,1% em

¹⁷ Que inclui a indústria de bens de consumo não duráveis, bens intermediários e a indústria de bens de capital e consumo durável.

¹⁸ Os dados que seguem foram retirados integralmente da referida obra: CANO (1985)

¹⁹ Os dados discriminados por tipo de bens estão disponíveis em Cano (1985) p. 85 e 86. É importante frisar que Santa Catarina apresentou maiores taxas de crescimento nos bens intermediários (com até 13,4% no período 1939/49) e bens de capital e consumo durável (com até 12,2% no período 1949/59).

1958, 88,0% em 1963 e 83,4% em 1967 (GOULARTI FILHO, 2007). Isso se deu pela grande disponibilidade de reservas que dinamizaram a economia e foram fontes de acumulação tanto no Planalto Norte e Serrano, quanto no Oeste. Também foi apoiado nessa demanda crescente da construção civil que o setor cerâmico consegue maior dinamismo no Estado a partir da década de 1950.

A acumulação oriunda da atividade madeireira estava ligada não apenas à extração da madeira como também à disponibilidade de uma força de trabalho fortemente explorada, principalmente de origem cabocla. Tal relação gerou um excedente capaz de diversificar as atividades: desde a implantação de fábricas de caixas, esquadrias, laminados e compensados, produção de papel, papelão e pasta mecânica até pequenas oficinas de suporte às atividades madeireiras. Os desdobramentos da produção da madeira foram capazes de dinamizar a economia urbana, em especial o comércio.

Já o carvão, disponível no Sul do Estado, teve sua maior expansão até a segunda Grande Guerra. Mesmo sendo de baixa qualidade, tal produto teve demanda garantida por lei²⁰. Sua exploração, segundo a visão de Vargas, era questão de segurança nacional. É com o fim da Guerra que cessa a obrigatoriedade da compra e, apesar da produção se estender ainda por muitos anos, foi uma atividade que enfrentou forte declínio. A acumulação oriunda da exploração do carvão, no entanto, foi capaz de engendrar um processo de diversificação produtiva na região, dando novos contornos à indústria regional que se assentaria, posteriormente, nas indústrias de cerâmica, plásticos e têxteis (GOULARTI FILHO, 2007).

A indústria de alimentos²¹ teve também uma expansão acelerada, onde os frigoríficos catarinenses passaram a concentrar e centralizar fortemente o capital regional. É nesse período que, através da mercantilização da produção camponesa, se consolida o sistema de integração com as pequenas propriedades (CAMPOS, 1987). Segundo Espíndola (2002), na década de 1950, a agroindústria catarinense partiu agressivamente para o mercado nacional com novas estratégias empresariais. Estas estavam ligadas principalmente ao melhoramento de produtos, que visava à população de renda mais alta no centro de acumulação do país. Destacando-se também a instalação de empresas de comercialização, que romperam a dependência dos grandes atacadistas e colocam a agroindústria em outro patamar de comando dos canais de circulação de mercadorias e acumulação de capitais.

²⁰ Sobre a história do carvão ver: GOULARTI FILHO (2004) - Memória e cultura do carvão em Santa Catarina e Belolli, M. (2002). *A história do carvão de Santa Catarina*. Florianópolis, Brasil: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina.

²¹ Assentada principalmente na produção de aves, suínos, milho e soja.

Desta forma, a dinâmica da agricultura caminha no sentido de consolidar, a despeito da pequena propriedade, um duplo movimento: o de especialização da produção regional (no extremo e meio oeste, com a presença de grandes frigoríficos e produção de milho, trigo e soja); e um movimento cada vez maior de expulsão da população rural com destino às cidades, que ganhará força a partir do fechamento das fronteiras na década de 1970

O setor têxtil nesse período já estava consolidado, inclusive com a participação de grandes e médias empresas. A presença mais forte estava no Vale do Itajaí, onde, na região, se concentrava todo o processo produtivo; desde a fiação, tecelagem, malharia, beneficiamento até a confecção. No período que Goularti Filho (2007) define como “diversificação e ampliação da base produtiva” do estado (1945 a 1962) ele sustenta que,

A tônica na indústria têxtil, no período 1945 a 1962, foi a expansão e verticalização da produção por meio da ampliação da capacidade instalada e alargamento das bases comerciais, com a abertura de novos centros de distribuição, principalmente nas maiores capitais (p.145)

No final da década de 1960, com o forte desempenho da indústria, começam a ser gestadas as condições para abertura inclusive de novas fábricas fora do território catarinense. Entre as estratégias estava a integração de diversos empresários do setor e o incentivo do governo federal para abrir fábricas no Nordeste do país. Isso ocorre também no setor agroindustrial, que vai buscar no Paraná e no Centro-oeste do país melhores condições de acumulação²².

A indústria metal-mecânica do Norte do Estado nasce mais tardiamente, principalmente a partir da década de 1930²³. A origem desse capital é da expansão das atividades ervateiras e madeireiras que, ao longo dos anos, passaram por processos industriais. Além disso, a acumulação mercantil oriunda do crescimento dos núcleos urbanos também fez com que, durante o declínio do mate, já estivessem montadas as bases da nova dinâmica industrial. Isso é decisivo até o final da Segunda Guerra Mundial, pois, a partir daí, o que determinará o crescimento do setor é sua integração com o mercado nacional, com a industrialização e a urbanização do país (GOULARTI FILHO, 2007).

Além disso, como destaca Silva (1979), as relações com a Alemanha e o papel do imigrante foram decisivos. Isso se deu não apenas pelo lado do “empreendedorismo”

²² Vieira Filho (1986) descreve a trajetória desses grandes grupos e mostra a corrente de investimentos para fora do estado. Nos anos 1970, como veremos, esse movimento se dá com mais força, fazendo parte da desconcentração virtuosa da indústria brasileira.

²³ A Tupy, produtora de conexões hidráulicas e ferro maleável, é de 1938. A Hansen, futura Tigre, é de 1941, a Refrigeração Consul de 1950 e a WEG motores elétricos é já da década de 1960.

individual de alguns deles, como também pela possibilidade de exploração de um perfil específico de trabalhadores que não tinham, por diversos fatores, a possibilidade de se tornarem pequenos, médios ou grandes capitalistas:

O processo de industrialização destas cidades [com atividades do setor metal-mecânico], além de contar com aporte técnico e financeiro alemão é, ainda, incentivado por um padrão de relações “paternalistas” que, ao mesmo tempo que asseguram um ambiente de cooperação e alta produtividade aliado ao baixo nível de organização dos trabalhadores, engendram condições especialmente favoráveis para uma expressiva acumulação de capital a partir de uma mão-de-obra disciplinada, treinada e barata (SILVA, 1978, p.94)

Portanto toda essa região, que se especializaria na produção de bens de capital, ocupa lugar importante no crescimento e norteou o processo de diversificação dos setores e das demais regiões do estado. Há que se lembrar que esse crescimento se dá, oportunamente, no momento em que o país vivia o processo de substituição de importações, tornando favorável a entrada dessa classe de bens no mercado nacional. Isso está atrelado também ao papel do planejamento do Estado (tanto em nível local como nacional) que dispôs meios para o crescimento da indústria, principalmente a partir do Plano de Metas.

Em nível estadual, o planejamento acompanha as diretrizes nacionais, com a participação do Estado em diversos setores da economia. Em especial, concentrou-se naqueles em que o capital privado nacional ou internacional não dispunha de interesse ou capacidade de investimento, mas que seriam absolutamente necessários para o processo de *homogeneização e integração* da economia: em seu centro e na sua periferia.

A economia de Santa Catarina, já nos anos 1940, apresentava graves estrangulamentos para seu crescimento. É notória em toda literatura da época a ressalva quanto às condições da infra-estrutura que se mostravam incapazes de acompanhar a intensificação e ampliação da industrialização nas diversas regiões. Entre os principais problemas estavam o fornecimento de energia elétrica, o financiamento de longo prazo e o sistema de transportes para escoar a produção com destino às outras unidades federadas.

Entre 1950 e 1970 os planos mais importantes tiveram início no governo Celso Ramos em 1961 e continuaram no de Ivo Silveira até 1970. Esses foram o Plameg I e II (Plano de Metas do Governo), que apesar de seguirem as diretrizes do POE (Plano de Obras e

Equipamentos)²⁴, apresentaram resultados mais pujantes²⁵. As diretrizes se concentravam em investimentos vultosos (de CR\$54,9 milhões) para a construção de rodovias (28,3% dos gastos), para energia (26,6%), para educação e cultura (11,6%) e para participação no crédito industrial (6,6%)²⁶.

Como sintetiza Goularti Filho (2005),

No bojo do ideário desenvolvimentista e diante do crescimento da indústria dinâmica, o Estado era o verdadeiro ente na condução política do processo de integração e consolidação do capital industrial, fazendo investimentos em infra-estrutura e ofertando linhas de crédito de longo prazo. A inércia empresarial na área de infra-estrutura foi sendo preenchida pelo Estado. Esse movimento seguiu orientações federais e também pôde ser presenciado em outros estados da Federação, onde a indústria se expandia. (p.636)

Foi, portanto, através da atuação do Estado – que expressava claramente, nesse momento, os interesses da burguesia industrial – que foi possível mitigar os principais fatores que impediam o crescimento econômico e o aprofundamento da industrialização catarinense e a diversificação e adensamento de sua rede urbana.

A (des)integração regional e as características gerais da rede urbana catarinense (1930-1970).

Como visto anteriormente, o padrão de integração interna do estado, mesmo durante a industrialização das regiões, permaneceu débil. No entanto, foi nesse período que a economia catarinense se integrou efetivamente com o centro dinâmico do país, gerando mudanças na estrutura urbana, principalmente no sentido de fortalecer as relações com as metrópoles nacionais e entre as principais cidades e suas hinterlândias.

Do ponto de vista externo, essas relações refletem o contínuo aumento do comércio, com crescimento tanto nas importações quanto nas exportações do estado em relação às outras unidades federadas. Silva (1978) mostra o crescente déficit da balança comercial catarinense

²⁴ O POE, (1955 do governo Irineu Bornhausen e Jorge Lacerda) apesar de ser considerado apenas um orçamento paralelo de investimentos, vinculava recursos para setores estratégicos da economia catarinense, com 45% dos recursos destinados às estradas de rodagem e 35% à energia elétrica (GOULARTI FILHO, 2005).

²⁵ Os planos seguiram as mesmas diretrizes, inclusive a mesma estrutura institucional de financiamento. Prova disso é que no Plameg II 62% dos recursos estavam destinados à expansão econômica, entendida como investimentos maiores em transporte, energia e industrialização. Também é desse período a criação de importantes instituições que engrossaram a ossatura material do Estado Catarinense, como o BDE e o BRDE. Sobre isso ver Goularti Filho (2005 e 2007).

²⁶ Dados de: SCHMITZ, Sérgio. **Planejamento estadual: a experiência catarinense com o Plano de Metas do Governo — PLAMEG — 1961-1965.** Florianópolis: Ed. da UFSC/FESC/UEDESC, 1985. 134p.

em relação ao restante do Brasil, o que é concomitante ao aumento da participação das “vias internas” como caminho tanto para exportações como importações²⁷. Nesse período, da mesma forma que Santa Catarina tem como principal mercado São Paulo, o estado também passa importar substancialmente seus produtos. Entre 1950 e 1960 a participação paulista nas importações por vias internas aumenta de 15% para 55%, enquanto a participação gaúcha, até então a mais importante, cai de 45% para 12%²⁸.

Internamente, o processo de industrialização – regido pelo aumento do intercâmbio e dos elos econômico exteriores do estado – resultou em uma mudança na estrutura do emprego, uma vez que a urbanização redefinia as relações campo-cidade, fazendo aumentar a participação do emprego nos setores secundário e terciário e diminuir a participação no setor primário (tabela 1).

Tabela 1: Participação da população ativa por setor de atividade (%)

Ano	Primário	Secundário	Terciário	Total
1940	74,5	11,2	14,3	100
1950	65,5	15,2	19,3	100
1970	51,2	19,7	29,1	100

Fonte: IBGE - Censos Demográficos 1940,1950 e 1960 apud Silva (1978)

A característica de predominância do setor primário em 1940 se dá, principalmente, pelas próprias atividades artesanais (como por exemplo, o beneficiamento do mate, as serrarias, os engenhos, etc.), estarem localizadas na zona rural e não urbana. Esse perfil vai se diferenciando ao longo dos anos²⁹, até que em 1970 já apresenta características mais fortes ligadas aos setores urbano-industriais. Isso é ratificado pelo crescimento da população urbana (tabela 2) que também revelará a dinamização das economias mesorregionais:

Tabela 2 – População de Santa Catarina por Situação de Domicílio, Grau de Urbanização e Taxas Médias de Crescimento (1940-1970)

Ano	Pop Urbana	Pop Rural	Total	Grau de Urb (%)
1940*	253.717	924.623	1.178.340	21,53
1950	362.717	1.197.785	1.560.502	23,24

²⁷ Como destaca o próprio autor (SILVA, 1978, p.103) os dados de comércio são muito precários e inconstantes, por isso, apontamos apenas a tendência evidenciada por ele, sem, com isso reproduzir os dados utilizados.

²⁸ Dados de Silva (1978).

²⁹ Vale ressaltar que, a pequena propriedade e o decorrer da ocupação do Oeste até o fechamento da fronteira, também contribuíram para a manutenção das atividades predominantemente no setor primário.

1960	695.347	1.451.562	2.146.909	32,39
1970	1.266.709	1.663.702	2.930.411	43,23
Tx Média Crescimento Anual (%)				
Ano	Pop Urbana	Pop Rural	Total	-
1940	-	-	-	-
1950	3,64	2,62	2,85	-
1960	6,72	1,94	3,24	-
1970	6,18	1,37	3,16	-

Fonte: Elaboração própria Censos Demográficos dos decênios entre 1940 e 1970
* Para o ano de 1940 os dados discriminados de população rural e urbana foram retirados de SILVA (1978, p.110)

A população urbana cresce em ritmos mais fortes, principalmente a partir dos anos 1950 e 1960 a taxas de 6,72% e 6,18%, respectivamente. Isso é acompanhado por um aumento no grau de urbanização, que passa de 21,53% em 1940 para 43,23% em 1970³⁰. Cabe ressaltar que o principal mercado consumidor urbano do estado, São Paulo, atinge, em 1970 o grau de urbanização de 80,36%, com taxas de crescimento da população urbana, de 5,65% para todo o período, reforçando, portanto, a idéia de que a demanda de bens de consumo duráveis era crescente.

A urbanização também se nota pela dinâmica populacional dos principais municípios do Estado, ou seja, aqueles que, em cada mesorregião, são responsáveis por articular a rede urbana e determinar seu papel na divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, o crescimento também mostra a dinâmica do adensamento das redes urbanas mesorregionais, que como já foi colocado, atendem mais à lógica de acumulação do centro dinâmico do país do que àquela interna ao estado.

A tabela 3 mostra, para o período 1950-1970, a população e o grau de urbanização das dez maiores municípios de cada década. A troca de posições entre elas se justifica – mesmo que não seja exatamente correlata no tempo – pelos movimentos das transformações nas economias regionais.

Tabela 3 - População das dez maiores cidades e grau de urbanização (%)

1950			1960			1970		
cidade	pop	grau urb	cidade	pop	grau urb	Cidade	pop	grau de urb

³⁰ Apesar desse crescimento da população urbana, o grau de urbanização catarinense fica abaixo da média nacional, mas, entre 1950 e 1970, passa do 22 lugar para o 16 no mesmo indicador em relação às demais unidades federadas. Segundo os Censos Demográficos, para as três décadas o Brasil apresenta os seguintes graus de urbanização: 1950 – 36,16%; 1960 – 45,08; 1970% – 55,98%.

Chapecó	96.624	10,10	Lages	120.821	32,95	Florianópolis	138.337	87,48
Lages	77.234	22,45	Florianópolis	97.827	79,31	Lages	128.728	69,52
Florianópolis	67.630	75,58	Joinville	69.677	79,18	Joinville	126.058	88,95
Tubarão	67.045	21,80	Blumenau	66.778	71,49	Blumenau	100.275	85,28
Rio do Sul	57.152	15,14	Tubarão	62.588	48,79	Criciúma	81.452	67,91
Canoinhas	52.556	18,97	Criciúma	61.975	45,03	Tubarão	66.876	46,73
Itajaí	52.057	46,04	Itajaí	54.996	70,06	Itajaí	63.139	85,54
Criciúma	50.864	18,30	Chapecó	52.089	21,00	Chapecó	49.865	40,53
Joaçaba	48.299	19,07	Concórdia	44.761	15,65	Concórdia	45.465	23,62
Blumenau	48.108	50,81	Rio do Sul	40.008	37,82	Campos Novos	43.135	32,31
% no total SC	39,92	-	% no total SC	31,54	-	% no total SC	29,87	-

Fonte: Elaboração a partir dos dados dos Censos Demográficos 1950, 1960, 1970 compilados por ALVES (2008)

Na década de 1950 o grau de urbanização do estado era relativamente baixo em comparação a outras regiões do país. Nesse sentido, não é de se estranhar que os maiores municípios tenham suas dinâmicas econômicas pautadas predominantemente no setor primário. Por isso Chapecó e Lages apresentam maior número de habitantes e taxas de urbanização relativamente baixas até 1950, já que articulavam as redes urbanas que tinham como principais funções a produção de alimentos e matérias-primas.

Ao contrário, os municípios com maior população urbana no período são Florianópolis, Itajaí, Blumenau e Joinville. Isso se justifica pelo fato de que, crescentemente, suas funções estavam ligadas às atividades predominantemente urbanas, respectivamente, à administração pública, atividade portuária, indústria têxtil e indústria metal-mecânica. Cabe ressaltar que foi exatamente entre meados de 1950 e 1970 que o capital industrial se consolida no estado, integrando fortemente o processo de industrialização pesada de todo o país.

Nesse contexto, é importante salientar o crescimento acelerado de Joinville que, em 1950, não figurava entre os dez maiores municípios e, a partir da década de 1960, ganha rapidamente população colocando-se entre as primeiras posições. As taxas geométricas de crescimento anual da população total e urbana de Joinville no período 1950-1970 foram de, respectivamente, 5,48% e 8,64% - as maiores do estado³¹. Esse forte acréscimo na população joinvilense – que continua nas décadas posteriores – corrobora a tese de que, a partir do desenvolvimento do setor metal-mecânico, o município foi capaz de produzir efeitos de *estímulo*, guiando a dinâmica socioeconômica do estado.

³¹ Dados calculados a partir da compilação de Alves (2008) da população dos municípios catarinenses nos Censos de 1950, 1960 e 1970 – IBGE.

Apesar dos dez maiores municípios concentrarem em média 33,77% da população estadual para o período, eles se distribuem de forma relativamente equilibrada pelo território. Isso significa, mais uma vez, que em Santa Catarina não se constituiu uma metrópole regional que, ao longo da história, concentraria grande parte da população como no caso de várias unidades federadas do país. O fato de tal participação ter diminuído de 39,92% para 29,87% indica certa desconcentração ao longo das redes urbanas mesorregionais, seja pelo desmembramento de municípios, seja pelo maior crescimento das hinterlândias do que das “capitais regionais”.

Também podemos ver essa relativa desconcentração populacional e a “densidade” da rede urbana catarinense pela distribuição da população do Estado por estratos de municípios. A tabela 4 mostra para o mesmo período como se comporta a evolução desses estratos:

Tabela 4- Distribuição da população catarinense (%)
por estratos de municípios (1950-1970)

Tamanho da População	1950	1960	1970
Até 5.000 habitantes	-	-	4,9
5.001 a 10.000 habitantes	2,1	9,7	14,7
10.001 a 20.000 habitantes	17	24,7	27,7
20.001 a 50.000 habitantes	46,6	38,1	27,6
50.001 a 100.000 habitantes	34,2	21,9	7,5
Mais de 100.000 habitantes	-	5,7	17,5
Total	100	100	100

Fonte: elaboração própria através dos dados compilados por ALVES (2008) - IBGE Censos de 1950, 1960 e 1970

Lages, no auge do ciclo da madeira, apresentava maior população do estado e foi o único município a atingir mais de 100 mil habitantes em 1960. Nos anos seguintes, Florianópolis, Joinville e Blumenau também adentram nesse grupo, que, no total, passa a abrigar 17,5% da população catarinense. Há que se atentar para o fato de os estratos entre 10 e 20 mil habitantes e 20 e 50 mil habitantes³² abrigam, a partir de 1960, a maior parte da população, o que também corrobora com a afirmação de que a rede urbana de Santa Catarina era desconcentrada em comparação ao resto do país.

O largo período que vai de 1930 até 1970 foi moldado, de modo geral, pela integração do mercado nacional, pela industrialização pesada, pela concentração industrial e pelo

³² Deve-se levar em conta que as grandes variações dos estratos de 50 e 100 mil habitantes e maior que 100 mil habitantes se deram pela mobilidade dos municípios de Lages – 1950; Florianópolis – 1970; Joinville – 1970; e Blumenau – 190; para o estrato maior que 100 mil habitantes.

crescimento das diversas regiões do país. Santa Catarina, nesse contexto, também encontra respaldo para grandes transformações que consolidarão seu padrão de produção e integração em níveis internos, regionais e nacionais.

Diante das mudanças descritas podemos sintetizar as principais características rede urbana catarinense:

- Por um lado, há um aprofundamento das articulações mesorregionais e uma intensificação da integração com o restante do país, principalmente com o centro dinâmico da economia brasileira: São Paulo. Isso se deu também pela intensificação e diversificação da industrialização, principalmente a partir dos anos 1940. Tal diversificação desenhou o que, até hoje constitui a funcionalidade das principais “capitais regionais”.
- Por outro lado, do ponto de vista das articulações intra-regionais, as relações continuam débeis. Isso formou regiões especializadas que se integrariam mais à divisão territorial do trabalho do ponto de vista nacional do que propriamente dentro do Estado.
- Corroborou para esse duplo movimento o modo como se integrou geograficamente o território, sendo que o sistema de transporte e a infra-estrutura privilegiou ou o corredor de passagem Sudeste Sul, ou os corredores de exportação de produtos. Também nesse sentido, a atuação do planejamento estatal – que seguiu as diretrizes nacionais – reforçou a (des)integração no interior do Estado.
- Do ponto de vista populacional, o adensamento da malha urbana foi considerável (com o dobro do grau de urbanização), assim como a participação da População Economicamente Ativa no setor secundário e terciário. Cabe ressaltar a dinâmica populacional de Lages, ligada ao auge do ciclo da madeira; a de Chapecó, que ainda sofria o movimento de expansão da fronteira; de Florianópolis, Itajaí e Blumenau, que ampliavam a participação urbana e concretizavam seu papel funcional (como capital administrativa, cidade portuária importante e comandante da rede urbana ligada às atividades têxteis e vestuaristas); e, por fim, Joinville, que em apenas 20 anos passa a ser um dos maiores municípios do Estado (com maiores taxas de crescimento da população urbana) e articulador da rede urbana do Nordeste (região industrial mais dinâmica).

Por fim, é a partir desse período que efetivamente se firmam as condições de *concentração* e *centralização do capital*. É com esse movimento de industrialização e urbanização que as capitais regionais de cada mesorregião passarão a *integrar* e *polarizar* suas redes urbanas, todas elas condicionadas por imperativos multiescalares, principalmente no âmbito nacional – da acumulação do centro dinâmico e suas restrições externas.

REFERÊNCIAS

ALVES, P A. BAENINGER, R. (orient.). **Deslocamentos espaciais da população e dinâmica econômica no Estado de Santa Catarina: urbanização, migração e metropolização - 1950/2000**. 2008. 335p.

BASTOS, J. M. Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na Ilha de Santa Catarina. In: Lins Hoyêdo Nunes et al. **Ensaio sobre Santa Catarina**, Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.

BELLOLI, M; QUADROS, J; GUIDI, A. **História do carvão de Santa Catarina: 1790-1950**. Criciúma: IOESC, 2002. v.1, 295p

BRANDÃO, C. A.. **Territorio e desenvolvimento: as multiplas escalas entre o local e o global**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2007. 238p

CABRAL, O. R. **Historia de Santa Catarina**. 3a ed. Florianópolis, SC: Lunardelli, 1987. 493p.

CAMPOS, Í; CARVALHO, R. L. de. UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAIBA. **Os colonos do Rio Uruguai** relações entre pequena produção e agroindústria no oeste catarinense /. João Pessoa, 1987

CANO, W. **Desconcentração produtiva do Brasil 1970-2005**. São Paulo: UNESP, 2007. 297p

CANO, Wilson (autor). **Raizes da concentração industrial em São Paulo**. 4. ed. Campinas, SP: UNICAMP/IE, c1998. 322p

CASTRO, Antonio Barros de. **7 ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro: Forense, 1971

CUNHA, I. J. **Evolucao economico-industrial de Santa Catarina..** Florianopolis: Fundacao Catarinense de..., 1982

CUNHA, I. J. **O salto da industria catarinense: um exemplo para o Brasil**. Florianopolis: Paralelo 27, 1992. 295p

GOULARTI FILHO, A. (org.) **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade futura, 2004. 394 p

GOULARTI FILHO, A. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed.rev. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007. 473p.

GOULARTI FILHO, A. O planejamento estadual em Santa Catarina 1955-2002. **Ensaio FEE** (Impresso), Porto Alegre, v. 26, n. 1, p. 627-660, 2005.

LAGO, P. F. **Contribuição ao estudo da rede urbana Catarinense**. Florianópolis: Instituto Brasileiro de..., 1965

LAGO, P. F. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. **Santa Catarina : a terra, o homem e a economia**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1966. 340p

LAGO, Paulo Fernando. UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. **Santa Catarina: dimensões e perspectivas**. Florianópolis: UFSC, 1978. 349p

MAMIGONIAN, A. Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau. Separata da **Revista Brasileira de Geografia**, nº3, Rio de Janeiro, 1966.

MATOS, R. Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil. Caxambu: **XII Encontro Nacional da Associação de Estudos Populacionais**, Abep-cd-rom, 2000.

MATTEI, L. F.; LINS, H. N. **A Economia Catarinense Rumo ao Século XXI**. Texto para discussão. Centro Sócio-Econômico. Departamento de Economia. Florianópolis, 2001.

SANTOS, S. C. dos. **Nova história de Santa Catarina**. 5. ed.rev. Florianópolis: Editora da UFSC, 2004. 118p

SCHMITZ, S. **Planejamento estadual: a experiência catarinense com o Plano de Metas do Governo — PLAMEG — 1961-1965**. Florianópolis: Ed. da UFSC/FESC/UDESC, 1985. 134p.

SILVA, E. L. UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL . **Desenvolvimento econômico periférico e formação da rede urbana de Santa Catarina**. 1978. 155f

SINGER, P. **Desenvolvimento economico e evolução urbana (análise da evolução economica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife)**. São Paulo: Nacional, 1974. 377 p.

VIEIRA FILHO, A. **As raízes da industrialização: grupos empresariais catarinenses (origem e evolução-1880-1985)**. Florianópolis: Ed. do Autor, 1986. 203p

VIEIRA, M. G. E. D. ; PEREIRA, R.A. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil: o caso do Brasil subtropical. **Geografia Econômica - Anais de Geografia Econômica e Social**, v. N.3, p. 193-215, 2009