



DE CHAPECÓ A LAGES: APONTAMENTOS DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DAS MESORREGIÕES OESTE E SERRANA DE SANTA CATARINA¹

João Henrique Zöehler Lemos (apresentador)²

Eliezer Bosa³

Evandro Rodrigo Perin⁴

Marlon Brandt⁵

Resumo: As cidades de Chapecó e Lages, localizadas nas mesorregiões Oeste Catarinense e Serrana, respectivamente, apresentam diferentes características em suas formações socioespaciais, as quais se cristalizam materialmente ao longo do percurso realizado nesta saída a campo. Partindo da área mais a oeste, percebem-se elementos integrados às políticas de colonização que, partindo do segundo quartel do século XX, promoveram uma alteração substancial na estruturação fundiária das áreas rurais e urbanas. Mais a leste, em Lages e em áreas circundantes, a estruturação fundiária e consequente prática de apropriação da terra, se dá através de grandes propriedades, formadas a partir do século XVIII com o trânsito de tropas que levavam gado e muares até o estado de São Paulo. Neste polígono, formado entre as cidades de Chapecó e Lages, conformam-se paisagens que se relacionam a funções agrícolas e de extração vegetal, principalmente, as quais a gênese remonta a ações de períodos anteriores. A exploração da indústria madeireira também teve uma importância singular para a constituição destes espaços, mas, de modo especial em Lages e região, tendo seu auge entre as décadas de 1940 e 1960. Esta atividade econômica impacta, consideravelmente até o presente, as dinâmicas das cidades do planalto catarinense, tendo uma estrita especialização produtiva, ocasionando em uma ampla área uma perigosa dependência da indústria extrativista de celulose e outros derivados vegetais. Outro aspecto é o da configuração do espaço viário destas áreas, o qual se constitui de importantes eixos rodoviários do estado catarinense, funções desempenhadas pelas rodovias BR-282, BR-470 e BR-116. O espaço viário do planalto catarinense também se mostra como um importante elemento de análise, tendo no modal rodoviário uma primazia frente aos deslocamentos por via férrea,

1 Reflexões realizadas a partir de trabalho de campo realizado em 08/12/2017, vinculado ao componente curricular “Geografia do Brasil” do curso de Geografia (licenciatura).

2 Graduando em Geografia (licenciatura), Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus* Chapecó, contato: joao.zoehler@gmail.com.

3 Graduando em Geografia (licenciatura), Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus* Chapecó, contato: eliezerbosa@hotmail.com.

4 Graduando em Geografia (licenciatura), Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus* Chapecó, contato: eperin45@gmail.com.

5 Professor do curso de Geografia (licenciatura), Universidade Federal da Fronteira Sul, *campus* Chapecó, contato: marlon.brandt@uffs.edu.br.



especialmente pela data da implantação da BR-116, ocorrida a partir da década de 1940. A ferrovia também está presente em Lages, mas apresenta especificidades se comparada a via rodoviária: sua implantação foi tardia – década de 1960 – e não teve um impacto tão significativo nas dinâmicas econômicas do planalto catarinense. Diferentemente, no oeste do estado, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – com sua operação iniciada em 1910 - teve uma relevante importância, implicando na ocupação das áreas de terra ao longo do vale do rio do Peixe. Desta maneira, além da forma de apropriação dos espaços do oeste e planalto serrano, a própria configuração do espaço viário impacta nos modos com que estas áreas são utilizadas hoje. É através da análise da configuração territorial que obtemos, portanto, uma interpretação de aspectos da formação socioespacial das mesorregiões Oeste e Serrana do estado de Santa Catarina.

Palavras-chave: Trabalho de campo em Geografia. Geografia Econômica de Santa Catarina. Geografia dos Transportes. Ferrovias em Santa Catarina.

Categoria: Ensino

Área do Conhecimento: Ciências Humanas

Formato: Comunicação Oral