

## TRAÇANDO CAMINHOS E ESTRADAS NO OESTE CATARINENSE ENTRE AS DÉCADAS 1920 A 1980: OBSERVAÇÕES INICIAIS A PARTIR DA ENGENHARIA, GEOGRAFIA E HISTÓRIA<sup>1</sup>

**Gerson Júnior Naibo**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)  
[gersonjrnaibo@outlook.com](mailto:gersonjrnaibo@outlook.com)

**Bruno Borges Mamede**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)  
[bruno.mamede@poli.ufrj.br](mailto:bruno.mamede@poli.ufrj.br)

**Antonio Marcos Myskiw**

Universidade Federal de Fronteira Sul (UFFS)  
[amyskiw@uffs.edu.br](mailto:amyskiw@uffs.edu.br)

**Eixo 07: Ciências Humanas**

**Resumo:** Os caminhos e as estradas, vistos como centralidade neste estudo, são materialização de um processo de ocupação socioespacial, que acompanha a humanidade ao longo de sua trajetória. Assim, relata-se aqui uma breve parte da ocupação da porção Oeste do estado de Santa Catarina sobre as perspectivas estruturais pertencentes à Engenharia, as dinâmicas espaciais inerentes à Geografia e o arcabouço histórico contido no campo da História. Logo, o objetivo deste trabalho dedica-se em apresentar o caráter interdisciplinar de observação sobre processos históricos: a ocupação humana e a integração econômico-produtiva da porção Oeste do estado de Santa Catarina durante o século XX, especificamente entre 1920 a 1980. Para tanto, a abordagem deste trabalho será a observação do processo mencionado ao longo do período indicado a partir dos campos científicos das Engenharias, da Geografia e da História, sustentando-se pelo caráter multidisciplinar entre diferentes ciências.

**Palavras-chave:** Geografia Urbana. História Urbana. Engenharia Urbana. Expansão Ferroviária. Integração Nacional.

### Notas Iniciais da Pesquisa

As estradas são marcas e memórias, redes fixas de um processo histórico espacializado. Normalmente longínquas e estreitas, com uma variabilidade de formas e curvaturas. Podem ser asfaltadas, de calçamento ou de terra — levantado o aroma da poeira conforme o seu movimento, ou mesmo com o leve pingar da chuva, trazendo o cheiro de terra molhada. Em sua materialidade, possuem alta capacidade de mensuração, não sendo meros

<sup>1</sup> A pesquisa em questão é fragmento de um trabalho apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História (PPGH), curso de Mestrado Acadêmico, da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), *Campus* Chapecó, como requisito para aprovação no Componente Curricular História Regional e Metodologia da História. Indica-se, ainda, que este trabalho é complemento do trabalho intitulado *Os caminhos, as estradas e as logísticas de transporte sob diferentes perspectivas de análise científica*, publicado por Gerson Junior Naibo, Bruno Borges Mamede e Antonio Marcos Myskiw nesta mesma edição deste evento.

percursos imaginários. Tanto na materialidade quanto em sua iminente subjetividade, as estradas são campos de investigação do conhecimento das Engenharias, da Geografia e da História. Isto, pois, demarca uma tênue relação dos meios técnicos com os processos históricos da humanidade e as suas implicadas geograficidades, proporcionando inúmeras e múltiplas interpretações.

Em suma, é notável afirmar que entender as estradas na sua tridimensionalidade, mesmo que na sua planitude, é compreender que ela possui um comprimento, uma largura e uma espessura. Nesta disposição, sendo ordenados do maior para o menor. Ou seja, todo comprimento de estrada é maior que a sua largura e espessura, e toda espessura é menor que a sua largura e comprimento, dos quais o comprimento e a largura são visíveis, sendo fundamentais para definir suas capacidades de circulação. As materialidades presentes no espaço como sistemas de objetos, atores e ações estão em constante atuação em busca de transformação de espaços naturais em áreas adaptadas ao convívio humano em sociedades. O acúmulo destas transformações ao longo do tempo indica alguns dos processos históricos também atuantes. Conjuntamente, estão as infraestruturas necessárias e pertinentes às transformações em curso.

Por essas considerações tecidas, o objetivo deste trabalho dedica-se em apresentar o caráter interdisciplinar de observação sobre processos históricos: a ocupação humana e a integração econômico-produtiva da porção Oeste do estado de Santa Catarina durante o século XX, especificamente entre 1920 a 1980. A justificativa deste estudo, em si, baseia-se na necessidade de aprofundamento das análises multidisciplinares acerca de diversos temas abarcados por pesquisas também diversas. Como premissa, tem-se o fato de que a observação de uma temática por dois ou mais campos de conhecimento pode contribuir significativamente para a compreensão destas. Deste modo, considera-se que a metodologia deste trabalho se baseia na observação do período histórico contido ao longo do século XX, a partir de três campos de conhecimento científico: Engenharias, Geografia e História.

A escolha do recorte temporal decorre da observação do momento de maior transformação do espaço natural outrora presente à integração urbana e produtiva desta porção ao resto da economia estadual. Neste período, verifica-se um esforço por parte do Poder Público tanto em incorporar como também integrar logística e economicamente as regiões mais distantes das principais cidades deste estado. De modo sistemático, este trabalho se encontra dividido em três partes para além da presente introdução. Inicialmente é

apresentada a caracterização econômica-produtiva do Oeste de Santa Catarina, e logo na sequência é abordada a integração desta porção territorial à dinâmica econômica do estado. Por fim, são apresentadas algumas brevíssimas considerações finais sobre esta pesquisa.

### **Caracterização Econômico-Produtiva do Oeste Catarinense**

Espaço e tempo são categorias indissociáveis de racionalidade, método e técnica, também. Nesse sentido, conforme pensamento de Santos (2021, p. 92) “tempo é espaço, e o espaço é tempo”. Neste contexto de imbricadas conexões, indica-se que o histórico de ocupação do atual território do estado de Santa Catarina não está deslocado da realidade brasileira, ao longo de sua história e enredos. Corrêa (1989) pontua que a formação de uma rede de cidades ocorre gradualmente ao longo do tempo, na medida em que novos territórios, outrora não integrados, são paulatinamente inseridos num contexto político-econômico-social transcendente à realidade local. Por exemplo, quando a construção de uma estrada de rodagem alcança cidades produtoras de frutas em uma ponta, e na outra ponta uma unidade de processamento destas, ocorre a cristalização da cadeia produtiva de fruticultura. Enquanto aqueles municípios produziam frutas para consumo apenas local, a partir da criação de infraestrutura para o seu escoamento, conjuntamente à demanda pela indústria aos seus produtos, insere-se esta atividade em ciclos de produções crescentes e mais complexas, ultrapassando o limite econômico local e regional. Neste caso, os produtos dessas indústrias poderão abastecer mercados cada vez mais longínquos e distantes do seu ponto de produção local e regional.

Estes ciclos econômicos de oferta de insumo e demanda pelos mesmos, em um contexto capitalista de produção, busca uma expansão contínua e — virtualmente — ilimitada pelo aumento do capital gerado, assim como os lucros consequentes de todas as transações decorrentes. Cada vez mais, produtores buscam aumentar sua produção por meio de ganhos produtivos para a valorização de seus produtos, enquanto as indústrias também buscam incrementar sua capacidade produtiva para alcançar novos mercados. Deste modo, estes produtos — industrializados ou não — buscarão novos mercados em níveis regional, nacional e até mesmo internacional, na medida que o espaço para expansão econômica lhes for favorável. Lemos (2020) aponta que, no Brasil, estes ciclos não foram distintos da realidade mundial, porém ocorreram de maneira tardia. Enquanto até o final do século XIX a economia catarinense possuía um caráter agro-extrativista direcionado à exportação, as vias de ligação e

infraestruturas de transporte buscavam atender cada vez mais estas demandas, integrando novos espaços.

No tocante ao Oeste Catarinense, Barbosa (2013) menciona que a implantação da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande possibilitou e acelerou a ocupação de boa parte da porção Oeste da Região Sul do Brasil, pois seguia pelo interior dos estados desta região. Com isto, no caso catarinense, esta ferrovia permitiu a exportação de produtos como madeira e erva-mate, impulsionando a ocupação por novos grupos sociais (oriundos de partes da Europa, Oriente Médio e Ásia) em contraste com aqueles que ali já habitavam (indígenas e caboclos). Assim, a ferrovia trouxe a possibilidade de integração com alguns dos pontos de escoamento já existentes, facilitando tanto a chegada como a partida de produtos.

### **Integração Econômica e Transformação Produtiva no Século XX**

Retomando os métodos e técnicas, esta porção foi fracionada e capitalizada para a chegada destes novos grupos sociais em distinção à forma de ocupação já presente. Este movimento provocou conflitos e imprimiu marcas de ocupação no território, mas, principalmente, foram fomentadores da mudança na estrutura sócio-produtiva vigente. Além disso, acelerou a lógica de ocupação capitalista neste local. Barbosa (2013) indica que, no estado de Santa Catarina, áreas no entorno desta ferrovia sofrerão com o esgotamento deste modelo econômico, baseado puramente no extrativismo predatório de recursos naturais. Seguramente, outras atividades surgiram nesta região para fornecer sustentáculos à vida local, como a produção agrícola de gêneros alimentícios, assim como a criação de animais direcionados ao transporte local — de tração animal — e também ao consumo humano. Desta forma, quando a atividade extrativista alcançou seu menor nível de produtividade e representatividade, o êxodo para outras regiões ocorreu como consequência.

Porém, a atividade agropecuária insurgente seguiu crescendo lentamente e alcançando novos gêneros de cultivo/criação, assim como mais municípios desta região ao longo do século XX. O declínio da atividade ferroviária ocorreu em paralelo à ascensão da construção de novas estradas de rodagem. Este movimento capitaneado a partir dos anos 1920 e 1930 expandiu-se em âmbito nacional até alcançar seu ápice entre os anos 1950 e 1970. Não é possível esquecer que a porção Oeste de toda a Região Sul do Brasil é uma grande região fronteiriça com antigos rivais no tocante à expansão territorial no espaço da América do Sul: Argentina e Paraguai. O interesse de ocupação e integração deste território envolve questões de segurança nacional e reforço da soberania brasileira.

Nesta etapa do desenvolvimento brasileiro, praticamente todos os autores aqui descritos indicaram pontos relevantes de análise sobre a modificação do contexto político-econômico-social do Brasil e, com isto, o mesmo ocorreu em Santa Catarina, neste período. A implantação da antiga Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande criou vias de comunicação permanente do Oeste de Santa Catarina com os outros estados da Região Sul e que também permitia acessar a extensa malha ferroviária presente no estado de São Paulo, possibilitando assim alcançar diversas localidades em outros estados do país. Contudo, ainda havia uma grande deficiência na ligação entre o Oeste do estado com as outras regiões do próprio estado (sobretudo Centro e Leste), especialmente à capital Florianópolis (SC).

A modernização do modelo econômico presente na porção Oeste de Santa Catarina ocorre a partir da implantação da antiga Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e em primeiro momento, inicia-se com o declínio da atividade extrativista predatória de madeira e erva-mate. Goularti Filho (2010) indica que, até a atualidade, observa-se neste território algumas poucas cidades com mais de 100 (cem) mil habitantes, critério mínimo para a classificação de uma cidade média. Dentre todos os 297 municípios catarinenses, das cidades presentes nesta categoria, apenas Blumenau, Brusque, Chapecó, Jaraguá do Sul e Lages encontram-se no interior do estado, ao passo que apenas Chapecó está localizada na porção Oeste do estado.

Conjuntamente à expansão da atividade econômica, também ocorria a expansão das infraestruturas de transportes. Durante o século XX, as atuais BR-282 e BR-470 tornaram-se vias permanentes e pavimentadas sob responsabilidade federal. Estas duas rodovias formam a principal ligação entre as porções Oeste e Leste do território, vencendo a barreira natural formada pela Serra Geral. Adicionalmente, essas estradas provêm acesso a outras vias importantes como as rodovias BR-101 e BR-116, as quais conectam o país no sentido Norte-Sul. Também é importante indicar que a BR-282 tornou-se a principal rodovia catarinense, conectando Florianópolis às regiões Central e Oeste do estado e o acesso à fronteira com a Argentina. A integração regional ocorreu em municípios produtores de gêneros agropecuários, ao passo que pequenas indústrias de processamento e transformação destes surgiram, ganhando maior porte ao longo do tempo.

### **Brevíssimas Considerações Finais**

A ocupação do oeste cata, mesmo seguindo padrões e características bem peculiares e específicas, está inserida no contexto de ocupação de toda porção Oeste da Região Sul do

Brasil, não estando descolada também do contexto nacional. Novas lógicas foram implantadas seguindo padrões políticos, econômicos e sociais de cada época. No entanto, esta ocupação não ocorreu de forma totalmente pacífica e tão pouco respeitando os grupos locais já existentes, derivando em diversos conflitos, dentre eles a Guerra do Contestado. Adicionalmente, considera-se que a implantação das novas infraestruturas de transporte foi um fator crucial para o crescimento e expansão econômico-produtiva do estado.

Mesmo que esta porção possua um perfil distinto ao início de sua ocupação, percebe-se que certos traços marcantes ainda estão presentes na atualidade. A modernização de métodos e técnicas não busca a transformação total do modelo produtivo vigente. Muito pelo contrário: a transformação produtiva obtida pela modernização de métodos e técnicas visa a constante consolidação do sistema político-econômico atual. A racionalidade implícita recebe modificações, porém a essência é mantida por grupos sociais dominantes. Ao final deste trabalho, os autores indicam que, como parte de uma pesquisa maior sobre estudos multidisciplinares, este artigo não representa a conclusão deste estudo, mas sim a apresentação parcial da mesma. A pretensão deste trabalho consiste no avanço da pesquisa sobre questões de ocupação humana observada de modo multidisciplinar do conhecimento.

### **Agradecimentos**

Agradecemos o financiamento desta pesquisa através do Programa de Demanda Social (DS) da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e do Programa UNIEDU/FUMDES Pós-Graduação, do Governo do Estado de Santa Catarina.

### **Referências**

BARBOSA, Aurora Maria. **Rodoviarismo e Integração: A Ideologia Política da Modernização Conservadora Catarinense**. Florianópolis (SC): Editora UFSC, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Padrão de Crescimento e Sistema de Transportes em Santa Catarina, 1880-1945**. Cidade de México (México): Revista América Latina en la Historia Económica (Editora Instituto Mora), 2010.

LEMONS, João Henrique. **Por uma Geo-História do Transporte Rodoviário de Passageiros: Contexto de Operação na Região Oeste de Santa Catarina**. Buenos Aires (Argentina): Revista Transporte y Territorio (Editora UBA), 2020.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia**. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2021. 136 p. (Coleção Milton Santos).