



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

Território, Poder e Conflito

Uma análise da formação socioeconômica na região do Vale do Rio do Peixe/SC: o desenvolvimento desigual após a Guerra do Contestado

Diego da Luz Rocha¹
Angela Zatta²
Nilson Cesar Fraga³

Resumo: Estudar a região do Vale do Rio do Peixe em uma perspectiva da formação socioespacial, perpassando por diversos fatos históricos que darão suporte para compreender as transformações que a região passou no final do século XIX e começo do século XX. Para realização da pesquisa foram necessárias leituras de artigos, livros e análise de mapas para propiciar uma visão mais ampla sobre o tema. Contudo, a pesquisa revela a formação da rede urbana com o surgimento de novos municípios no século XX e todo apoio do governo estadual em desenvolver a região.

Palavras-chave: Formação Socioeconômica; Rede Urbana; Vale do Rio do Peixe; Território.

Abstract: To study the region of the Vale do Peixe River from a socio-spatial perspective, through several historical facts that will give support to understand the transformations that the region passed in the late nineteenth and early twentieth century. To carry out the research it was necessary to read articles, books and analysis of maps to provide a broader view on the subject. However, the research reveals the formation of the urban network with the emergence of new municipalities in the twentieth century and all support from the state government in developing the region.

Keywords: Socioeconomic Training; Urban Network; Vale do Rio do Peixe; Territory.

¹ Estudante, Instituto Federal Catarinense (IFC), Mestre em Geografia (UEL), rochageologia@gmail.com.

² Escritora, Graduada em Administração(UNOESC), angiezatta@gmail.com

³ Pesquisador do CNPq, Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento (UFPR), ncfraga@uel.br



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

1. INTRODUÇÃO

Ao analisar a região do Vale do Rio do Peixe no estado de Santa Catarina na perspectiva de desenvolvimento regional, é preciso, compreender a dinâmica da formação socioespacial da área em estudo, ou seja, percorrer alguns pontos importantes da história para entender o presente. Nesse sentido, esse trabalho buscou elementos para que se possa entender aspectos da formação socioespacial e o desenvolvimento marcado pela desigualdade na região em questão, analisando-a desde o projeto de construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, passando pelo surgimento e instalação dos municípios estes dentro de uma relação de poderes influenciadores da economia local/regional.

Para tanto, é preciso se ater às transformações que, ao longo de período histórico de pouco mais de 100 anos, vem gerando grandes transformações na região do Vale do Rio do Peixe, remontando às mudanças nas estruturas naturais, sociais, culturais e econômicas que, inicialmente, culminaram com a criação de diversos municípios no século XX, logo após a Guerra do Contestado, tendo alguns deles destaque regional e até mesmo nacional, como é o caso de Videira, e vários outros que cumprem objetivos locais e, alguns, regionalmente. Este trabalho parte da dinâmica socioeconômica em escala regional, a região do Contestado, para explicar o grau de influência regional a partir de três municípios: Joaçaba, Caçador e Videira, delimitando as atividades principais de cada um para atestar as hierarquias urbanas.

Contudo, para apresentar as transformações históricas, sociais e econômicas encontradas no Vale do Rio do Peixe, é preciso situar a região no tempo e no espaço, percorrendo brevemente sobre sua formação enquanto região, sem deixar de lembrar o contexto maior em que se insere – estarem localizados na região onde ocorreu a Guerra do Contestado. As cidades estudadas, por sua vez, fazem parte da região do Contestado, local onde se desenrolou a Guerra do Contestado e onde habitam os contestadenses (FRAGA, 2017) – um território disputado por múltiplas mãos, palco do genocídio de uma população ignorada e descartada pelos sucessivos governos Imperial, Provisório e Republicano em uma área que ultrapassa o vale do Rio do Peixe. A partir disso, pode-se discutir a configuração das hierarquias urbanas formadas na região, bem como realizar apontamentos sobre o desenvolvimento desigual nesta região de Santa Catarina.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

2. A CONSTITUIÇÃO DE UMA NOVA DINÂMICA REGIONAL

O Brasil do século XIX vivia o sistema de governo Imperial, caracterizado por um governo central e diversas províncias, cujo projeto desenvolvimentista buscava a integração econômica nacional como forma de consolidação de fronteiras. Assim, o governo Imperial demonstra grande interesse na construção de uma ferrovia capaz de integrar o Sul e o Sudeste do país: um projeto com o poder de servir aos propósitos de defender os limites fronteiriços em caso de uma luta armada com a Argentina, promover a ligação do Rio Grande do Sul com São Paulo e ocupar o território por meio da colonização.

Segundo Espig (2008), o projeto de construção da ferrovia que ligaria quatro estados, era um interesse muito antigo do governo Imperial, sendo que:

Em 20 de dezembro de 1888 o Engenheiro João Teixeira Soares assinou um contrato com o Governo Imperial, representado pelo Conselheiro Senador Antônio da Silva Prado, então ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Este instrumento referia-se ao reconhecimento e estudos de uma Estrada de Ferro que, partindo de Itararé, em São Paulo, Alcançasse Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul. Esta ferrovia era a EFSPRG. Não se tratava de uma ideia original. Nos tempos de Regência do Pe. Antônio Feijó já havia manifestado interesse na construção de uma Estrada de Ferro com tais características. Finalmente, no entanto, se faziam os levantamentos necessários ao projeto. O nome do engenheiro envolvido não era casual: Teixeira Soares, então com quarentas anos, trabalhara em inúmeros projetos de expansão ferroviária do país e recentemente saíra consagrado da construção da Estrada de Ferro do Paraná em seu trecho de Paranaguá e Curitiba (ESPIG, 2008, p. 113-114).

Para analisar um pouco mais precisamente o interesse da estrada de ferro, Espig (2008), elencou alguns argumentos cruciais apresentados por Teixeira Soares com sua equipe para finalizar os pontos positivos de uma possível estrada de ferro:

1) o clima, a hidrografia e as condições geográficas; 2) a potencialidade desta como pólo de atração de imigrantes, possibilitando, desta maneira, o progresso econômico; 3) a capacidade de geração de lucros através do transporte de passageiros e mercadorias; 4) a necessidade estrangeira de uma Estrada de Ferro que ligasse o centro do país ao sul. Este último argumento será de grande importância. De forma convincente, Teixeira Soares destaca que esta e outras linhas deveriam ser construídas para, dentre diversas tarefas, impedir que outros países povoassem a região, beneficiados pelo sistema hidrográfico existentes (ESPIG, 2008, p. 155).

A preocupação que outros países utilizassem a rede hidrográfica com finalidades econômicas, bem como os pontos positivos da região elencados no relatório, fizeram com que o projeto, cada vez mais, tomasse forma e garantias para execução. Mas o que nos interessa é a região do Vale do Rio do Peixe, onde a linha férrea passaria. Segundo Espig (2008, p. 116) a estrada de ferro passaria por três momentos em sua construção, sendo que "a primeira delas iria do Rio Itararé à cidade de Castro, no Paraná, a segunda iria



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

de Castro ao Rio Iguaçu indo até o Rio Uruguai". Mesmo que o traçado estivesse definido, em 1901 houve uma alteração na linha original de modo que "a linha-tronco foi definida em Linha Norte, partindo de Ponta Grossa em direção a São Paulo, e Linha Sul, de Ponta Grossa às margens do Rio Uruguai, onde se entroncaria com a linha Santa Maria - Rio Uruguai" (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE, 1931, p. 63)

Ao ler o relatório de Soares (1889) é possível identificar uma construção de argumentos políticos e econômicos para que a EFSPRG acompanhasse a margem esquerda do Rio do Peixe, mesmo que fosse a distância mais longa, pelo potencial de beneficiar Porto União, um município com produção agrícola acentuada, ou ainda outras cidades como Palmas, Curitiba, Campos Novos e Lages. Assim teria início um projeto que culminaria com a formação de vários municípios, dotados de uma série de interações espaciais para formar uma rede urbana própria a partir da estrada de ferro em questão.

No início do século XX, as obras enfrentaram sérios problemas em função dos poucos recursos para financiamento. Entre 1904 e 1905, parte da linha original foi aberta ao tráfego e na mesma época o então ministro de Viação e Obras Públicas, o catarinense Lauro Müller promoveu a vinda ao Brasil do empreendedor norte-americano Percival Farquhar, fundando a Brazil Railway Company, empresa que tomou posse do controle acionário da Companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (FRAGA, 2010). Cabral (1937) aponta que dez mil homens foram encaminhados para o Vale do Rio do Peixe para executar os trabalhos de construção da Estrada, dirigidos por Achilles Stenghel, o homem que organizou um Corpo de Segurança formado por 200 homens armados (FRAGA, 2010) responsáveis por desalojar posseiros que ousasse se opor às medidas de despejo. Para explorar as terras obtidas às margens da ferrovia, a Brazil Railway Company criou uma nova companhia: a Southern Brazil Lumber and Colonization Company que, em conjunto com a Brazil Development & Colonization Company, protagonizou grandes transformações após a inauguração da ferrovia (VALENTINI, 2009).

No território onde foi instalada a ferrovia, longe de ser um vasto sertão inabitado, era possível encontrar a presença de indígenas das etnias Kaingang e Xokleng. De acordo com Queiroz (1981, p. 19), "os Kaingang viviam do cultivo de milho e preferiam levantar aldeias nos campos abertos", enquanto os "Xocrén (sic) falavam uma língua pertencente ao mesmo tronco, mas desconheciam o cultivo da terra", praticando assim as técnicas de caça e coleta, percorrendo o âmago das florestas de araucária em constantes movimento e dela obtendo refugio e abrigo.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Outro grupo populacional que habitava a região ficou conhecido sob a alcunha de caboclo. Os caboclos tinham um modo de vida simples, dependiam da agricultura, da criação de animais soltos, bem como da exploração da mata nativa (ROCHA, 2017). Tomporoski (2013, p. 47), ressalta que "após o apossamento de terra, construía seu rancho com as próprias mãos, utilizando a madeira de seu terreno", ou seja, havia uma configuração social e toda uma relação de trabalho com terra, levando ao entendimento a formação de social, cultural e econômica de um povo que, dentro de uma lógica capitalista de desenvolvimento, acabou sendo visto como "atrasados" para o avanço regional. A versão evolutiva do marxismo pressupõe que o modo de produção capitalista resulta da sucessão dos modos anteriores. Assim, a partir da compreensão da estrutura do capitalismo, Marx elabora dois modelos opostos: o modelo capitalista em que o trabalho livre é trocado por dinheiro, com separação do trabalho livre das condições de sua realização, e o modelo pré-capitalista, em que o trabalhador não é exterior à terra ou à comunidade (REIS, 1996).

Esta condição teórica pode ser verificada em território contestado ao classificar o modo de vida caboclo como pré-capitalista, desconhecedor dos modelos de produção capitalistas gestados a partir da Revolução Industrial, enquanto a cultura da BRC manteve características puramente capitalistas. Vale lembrar a existência de uma ruptura radical entre os modos de produção pré-capitalista e capitalista, que uma vez conflitados deram condições para que os indivíduos que habitavam a região estudada fossem moldados para agir da forma como hoje nos contam os livros e as memórias, ainda doloridas e envergonhadas que resistem sob a forma de história oral e imaterial. (ZATTA, 2017, p. 53)

Expropriados de suas terras, caboclos e caboclas entraram em guerra para defender seu direito à propriedade, que não se dissociava de sua própria existência. Depois de um conflito de quatro anos, a região do Contestado foi o palco da execução de um plano de colonização que modificou a dinâmica regional (FRAGA, 2009).

3. IMIGRAÇÃO E MIGRAÇÃO

Após a Guerra do Contestado e a limpeza populacional ocorrida no estado de Santa Catarina durante a guerra, tentou eliminar por completo a população cabocla e isso ocorreu entre os anos de 1912 a 1916, anos oficiais da guerra com atuação do Exército brasileiro e nos anos de 1917 até 1918, quando o povo caboclo era caçado e eliminado por grupos de jagunços contratados pelos coronéis regionais e alguns fazendeiros de maiores posses e recursos. Foi a partir de 1917 houve uma intensa chegada de migrantes vindos do norte do Rio Grande do Sul e leste de Santa Catarina, como também, imigrantes



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

estrangeiros que se estabeleciam, sobretudo, na área da bacia hidrográfica do Rio do Peixe, sendo que estes, são tidos como os responsáveis pelo desenvolvimento econômica da região, eliminando qualquer participação da população cabocla, que a mais de um século já estava territorializada e era partícipe da produção econômica advinda do tropeirismo de porcos, gados e muares, além de ser o braço forte que desde o século XIX esteve junto à produção da erva mate. Radin (2001) vai pontuar no desenvolvimento da região, que, segundo ele:

A construção da estrada de ferro fomentou investimentos na região, de modo especial ligados à exploração de madeiras e da venda de terras aos colonos. Por vezes as duas atividades eram realizadas por uma mesma empresa. Este foi o caso do Sindicato Farquhar, que criou uma empresa colonizadora, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*. Esta empresa negociou terras nas proximidades da ferrovia, com a promessa ao governo de, nelas, promover a fundação de núcleos coloniais, o que se daria, no entanto, depois de explorar a madeira, como o pinheiro, a imbuia e o cedro que nelas eram abundantes. Há de se observar que as empresas, assim procedendo, aumentavam muito seus lucros, pois, além de ganharem com a madeira, valorizavam as terras, que, desmatadas, era mais facilmente vendidas aos colonos, desejosos de logo desenvolver as atividades agrícolas. Destarte, a penetração brusca das empresas capitalistas provocou uma série de mudanças na região, criando um quadro propício para a colonização das terras, as quais passam a ser ocupadas legalmente pelos migrantes vindo em sua maioria do Rio Grande do Sul (RADIN, 2001, p. 34).

A exploração de bens naturais, como a exploração da madeira e a venda das terras, passou a configurar atividades altamente lucrativas para empresas que receberam essas terras do governo do estado, ou seja, ganharam três vezes em cima da terra que foi arrancada dos caboclos para atender uma projeto de desenvolvimento nacional. Ainda sobre a colonização, Espíndola (2002), diz que:

Nas primeiras décadas do século XX, efetivou-se definitivamente a colonização do estado de Santa Catarina. Várias empresas de colonização - como a Southern Brazil Lumber and Colonizations Co (multinacional americana), a Sociedade territorial Mosele, Eberle, Ahrons e Cia (Caxias do Sul) e capitais do Rio Grande, dentre outras - intensificaram o comércio de terras no Oeste catarinense, retalhando-o em lotes de 200 a 300m de largura por 1km de profundidade que seriam vendidos a descendentes de italianos e alemães do Rio Grande do Sul (Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Santa Maria, São Leopoldo, Novo Hamburgo entre outros) (ESPÍNDOLA, 2002, p.26).

Pertile (2008) reforça a como era a chegada dos migrantes na região do Vale do Rio do Peixe como o interesse econômico que a região despertava ao dizer que:

No que se refere às concessões de terras pelo Estado, a importância residia em assegurar o seu domínio político e a posterior fonte de geração de riqueza para o próprio estado. Inicialmente, uma das principais tributações recebidas pelo Governo estava na exportação de erva-mate e da madeira. Esta se expandiu de forma expressiva com a colonização, pois com a chegada dos migrantes, era necessário retirar parte da mata restante para a construção das moradias e praticar a agricultura (PERTILE, 2008, p. 68).

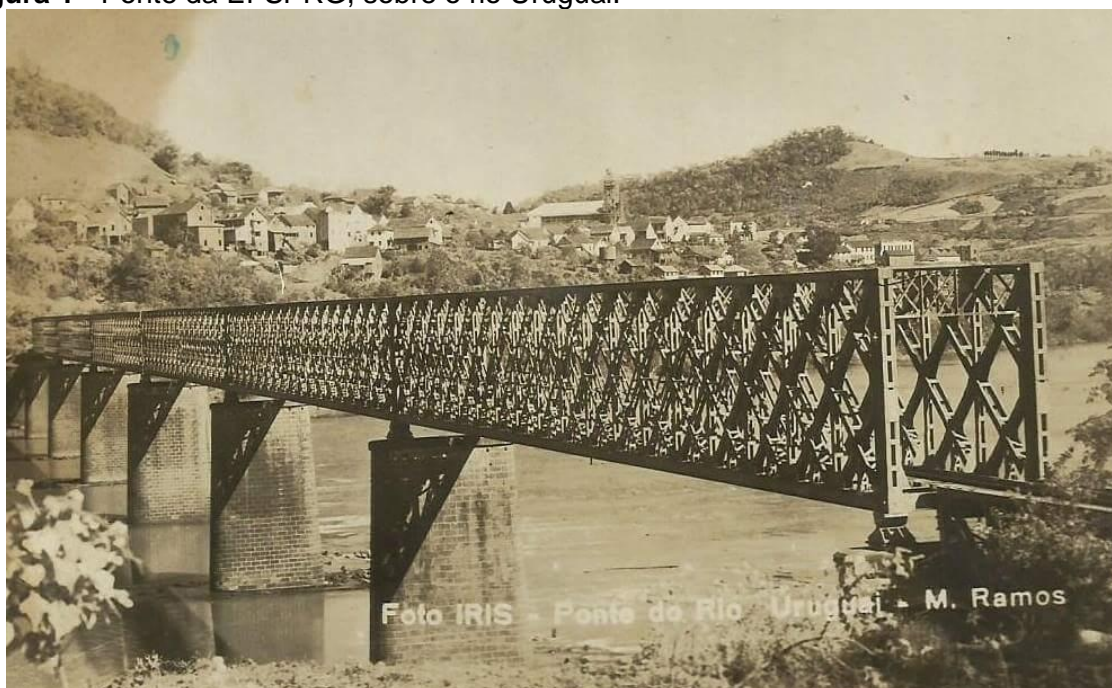


**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Com tais apontamentos, é possível identificar a lógica do capital estrangeiro em explorar a região, como também a do governo catarinense em introduzir tal região no cenário econômico nacional, sendo que, a partir da década de 1930, o Brasil passava por um processo de unificação econômica nacional, claro, modificando uma boa parte da infraestrutura do país, buscando atender uma nova fase de desenvolvimento brasileiro (SILVA, G, 1981).

Contudo, com a chegada de migrantes e imigrantes, a região do Vale do Rio do Peixe, começou a apresentar uma outra dinâmica socioeconômica, isto se deu justamente com o surgimento de vilas e posteriormente de municípios. É importante destacar que, no século XIX havia municípios constituídos devido aos tropeiros, sendo eles: Porto União, Campos Novos, Porto União da Vitória e Curitiba. Tais municípios foram perdendo território quando a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande chegou na região do Vale do Rio do Peixe, possibilitando o surgimento de vilas a partir das estações de trem, que rapidamente foram se tornando em novos municípios no cenário administrativo catarinense, isto no final do século XIX e início do século XX, na figura 1 se vê a ponte da EFSPRG, sobre o rio Uruguai, na divisa entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, último trecho construído da mesma, entre as cidades de Piratuba (SC) e Marcelino Ramos (SC).

Figura 1 - Ponte da EFSPRG, sobre o rio Uruguai.



Fonte: Foto Iris, 1940 aprox.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

A partir desses pressupostos da ocupação humana no pós-guerra, se destacam três cidades de maior importância na região do Vale do Rio do Peixe: Joaçaba, Caçador e Videira, conforme a figura 2, que as três cidades, na ordem aqui mencionadas, primeiramente imagens dos anos de 1930/40 e atuais. Cada uma delas tem sua dinâmica de formação socioespacial que, posteriormente, configurou cada uma delas em um setor da economia regional, obtendo destaque economicamente.

Figura 2 - Joaçaba, Caçador e Videira, décadas de 1930/40 e atuais.



Fonte: Portal Em Videira, SC (2019), Caçador Online (2019) e CacodaRosa (2019).

4. URBANIZAÇÃO DA REGIÃO DO VALE DO RIO DO PEIXE

O processo de urbanização da região do Vale do Rio do Peixe se dá a partir do final do século XIX e início do século XX, em um esforço de colonizar a região mediante a chegada de imigrantes e migrantes. Mas antes de discutir sobre tal processo, é importante ressaltar que a região passava por um série de transformações econômicas, culturais e sociais, visto que, antes mesmo de pensar em integrar tal região no cenário econômico nacional, é preciso considerar toda a formação social preexistente na área de estudo, ou seja, deve-se incluir os indígenas e caboclos nesse processo de formação socioespacial como forma de compreender, na sua totalidade, tal formação dentro de um projeto maior que o Brasil passou a ter na década de 1930, com a política desenvolvimentista de Getúlio Vargas até momentos mais atuais, priorizando os municípios que se destacam em suas dinâmicas econômicas na região. Para tanto, Mamigonian (2007, p. 125), menciona que "a base e a síntese de uma formação social é um território nacional, regional ou internacional,



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

mas as ações são realizadas pelas forças econômicas, pelas forças políticas e pelas forças culturais, ou outras, que dão vida ao território e que, inclusive, podem planejá-lo".

Na questão econômica, os estados do Sul do Brasil, começaram a fazer parte da política econômica brasileira a partir do final do século XIX, quando foram incentivadas as políticas imigratórias para região subtropical do país. Nesse sentido, e, especificadamente, a região do Vale do Rio do Peixe, no Oeste Catarinense, passou a receber italianos, alemães e, em menor quantidade ucranianos, polacos, rutenos etc. É nesse período, sobretudo, no final da década de 1910, que esse fluxo migratório se intensificou para o Vale do Rio do Peixe, nos anos finais da Guerra do Contestado, tendo como principal papel, nesse processo de colonização, as diversas colonizadoras que tinham como proposta atrair descendentes de italianos e alemães, estes últimos vindo do Leste de Santa Catarina e os primeiros do Norte do Rio Grande do Sul, como mencionado anteriormente.

Nesse processo/esforço de integrar tal região ao Sudeste brasileiro, Mamigonian (2009), vai destacar que:

O Sul, tal como o Centro-Oeste, se integrou precocemente ao Sudeste; as tropas de mulas, cavalos e bovinos do Rio Grande do Sul faziam o percurso até a Feira de Sorocaba/SP, que ainda funcionava até inícios do século XX, primeiro abastecendo a economia do outro de Minas Gerais e depois a economia cafeeira fluminense e paulista. A colonização européia do século XIX também se vinculou ao Sudeste, fornecendo banha e carne de porco, vinhos e laticínios de qualidade. Logo as referidas produções passaram a concorrer com as do Sudeste (suinocultura, avicultura, milho, etc.), assim como as produções industriais (têxteis, azulejos, motores, geladeiras, corcoerías, etc.), que foram dominando o mercado interno e disputando os mercados externos (MAMIGONIAN, 2009, p. 48-49).

Ou seja, corroborando com (ESPÍNDOLA, 2002), Mamigonian (2009), complementa o sentido do projeto político econômico e de desenvolvimento para região do Vale do Rio do Peixe, estabelecendo que: a) inserindo o capital estrangeiro na figura da Estrada de Ferro; b) expropriando os caboclos de suas terras; c) concedendo terras para empresas explorarem os recursos naturais da região - tendo a ferrovia como meio de escoamento dessa mercadoria; d) terras concedidas para empresas colonizarem as terras próximas da ferrovia (15 quilômetros para cada lado); e) surgimento de novas vilas e, posteriormente, de municípios.

Percebe-se, nesse processo, a formação de municípios, como também, da rede urbana, destacando a presença da ferrovia e do Rio do Peixe como um dos elementos principais dessa nova ocupação humana e de um novo arranjo socioeconômico regional, inserido por meio de políticas de desenvolvimento que se iniciam no Brasil Imperial e se estende na República. Vieira e Pereira (2009) pontua uma questão bastante pertinente ao

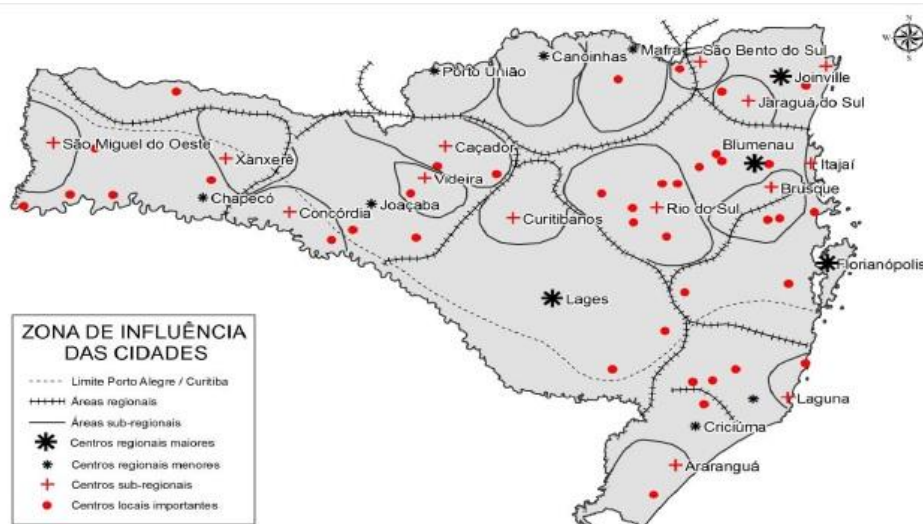


**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

destacar que os estados do Sul do Brasil, pautados numa herança histórica de pequena produção mercantil, acabaram se beneficiando no sucesso da industrialização brasileira, permitindo-os competir nacionalmente e internacionalmente, deixando para trás o isolamento regional.

Nesse contexto de industrialização nacional e inserção da economia sulista, já é possível reduzir a escala de análise, pautando o estado de Santa Catarina e a região do Vale do Rio do Peixe. Sobre o estado catarinense Mamigonian (1966) aponta uma formação de pequenas regiões urbanas independentes, que acabam por não depender da metrópole estadual, definindo algumas cidades como capitais regionais, sendo delas: Joinville; do vale do Itajaí, Blumenau; Florianópolis (Florianópolis); Criciúma e Tubarão, do sul do estado; planalto ocidental, Lages; planalto norte-catarinense, Mafra - Rio Negro, Canoinhas, Porto União da Vitória; no Vale do Rio do Peixe, Joaçava; por fim, no Oeste catarinense, Chapecó. No mapa 1 abaixo é possível visualizar espacialmente as zonas urbanas independentes que Mamigonian apresenta.

Mapa 1 - Zonas de influências das cidades no estado de Santa Catarina



Fonte: Mamigonian, Armen (1966).

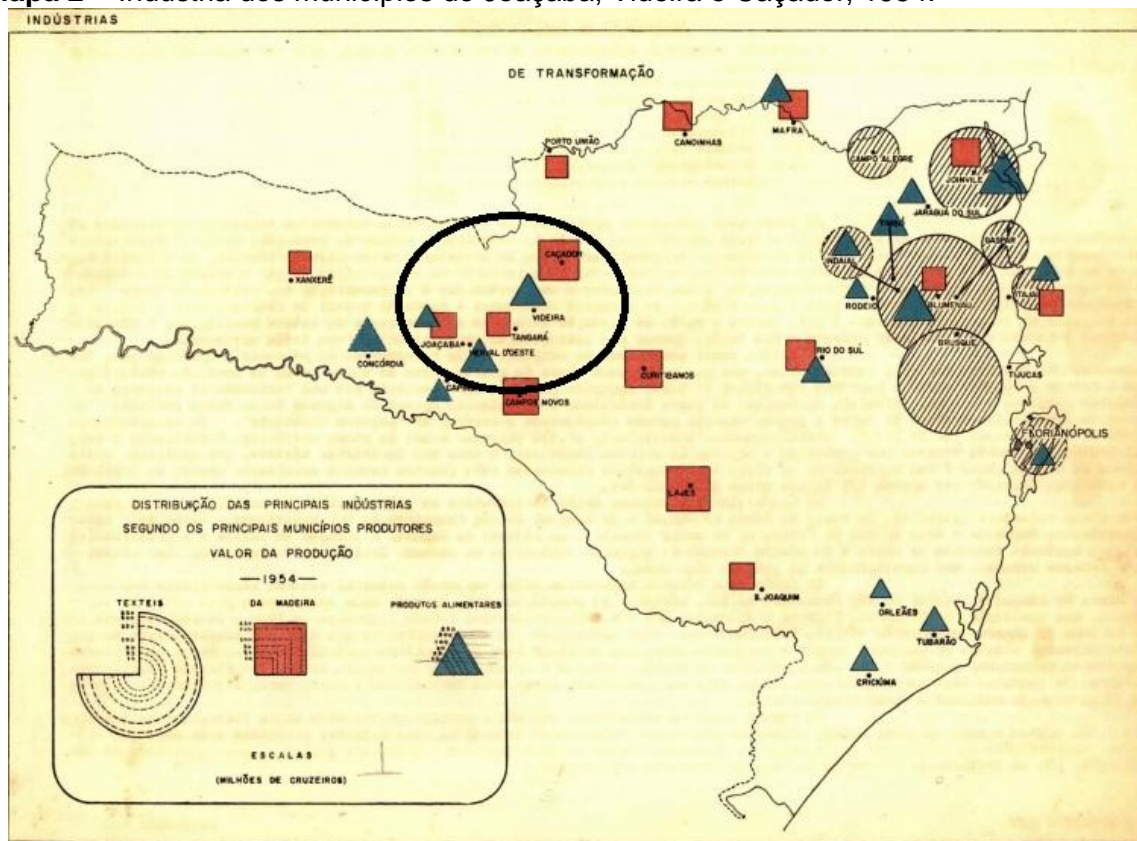
Mamigonian (1966) contribui ao pontuar que, ao longo do século XX a pequena produção mercantil das regiões, facilitaram a acumulação de capital e a territorialização do mesmo, favorecendo o surgimento de pequenas zonas urbanas independentes e, ao mesmo tempo, impossibilitando o fortalecimento de uma metrópole estadual.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Nesse sentido, o mapa 1 mostra, de forma clara, que a região do Vale do Rio do Peixe tem como centro regional, na época das análises feitas, o município de Joaçaba, atuando como influenciador na região em estudo, seguindo por centros sub-regionais como é caso de Caçador e Videira. Pautando nesse três importantes municípios, cada um deles foram se especializando em atividades econômicas diferentes, exceto Joaçaba. Por exemplo, ao longo do século XX, Videira se especializou na produção de produtos alimentícios e Caçador o beneficiamento da madeira, já Joaçaba se desenvolveu com essas duas atividades econômicas, isso na década de 1950, como mostra o mapa 2 abaixo.

Mapa 2 - Indústria dos municípios de Joaçaba, Videira e Caçador, 1954.



Fonte: Atlas Geográfico de Santa Catarina (1954).

A dinâmica econômica do estado de Santa Catarina passou por diversas mudanças ao longo dos anos no século XX, configurando o desenvolvimento industrial do estado frente ao mercado interno e externo. Vale destacar que, para alcançar esse *progresso* industrial ou este dinamismo das atividades econômicas, houveram mudanças cruciais que resultaram no aumento produtivo e de acumulação de capital no estado e na região em estudo. Um



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

exemplo disso, segundo Mamigonian (2000) se deu por meio do reinvestimento maciço dos lucros em renovação de máquinas, como também uma forte política de permanentes avanços tecnológicos, a política de autosuficiência e diversificação de produtos, tendo uma outra questão em foco, uma intensa política de internacionalização com base nas exportações bem como de instalações de plantas industriais no exterior. Dentro desse contexto é válido pontuar um conceito importante dentro dos estudos de formação social da região estudada, que é a rede urbana, ou seja:

As cidades de um país estão, direta ou indiretamente, ligadas às cidades de outros países. Os bens que são consumidos, ou as informações trocadas entre empresas e os lucros remetidos por filiais de empresas multinacionais - tudo isso, e muito mais, mostra como, mesmo em escala internacional, as cidades estão articuladas entresi, econômica, cultural e até politicamente (SOUZA, 2003, p. 50).

No entanto, conforme Corrêa para se ter uma rede urbana é preciso obedecer três etapas, sendo elas:

Primeiramente haver uma economia de mercado com uma produção que é negociada por outra que não é produzida local ou regionalmente. Esta condição tem como pressuposto uma grau mínimo de divisão territorial do trabalho. Em segundo lugar verificar-se a existência de pontos fixos no território onde os negócios acima referidos são realizados, ainda que com certa periodicidade e não de modo contínuo. Tais pontos tendem a concentrar outras atividades vinculadas a esses negócios, inclusive aquelas de controle político-administrativo e ideológico, transformando-se assim em núcleos de povoamento dotados, mas não exclusivamente, de atividades diferentes daquelas da produção agropecuária e do extrativismo vegetal: comércio, serviços e atividades de produção industrial. A terceira condição refere-se ao fato da existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente referidos, articulação que se verifica no âmbito da circulação, etapa necessária para que a produção exportada e importada realize-se plenamente, atingindo os mercados consumidores (CORRÊA, 1989, p. 6-7).

Essas etapas abordadas por Corrêa (1989) vão ao encontro para justificar a existência de uma rede urbana na região do Vale do Rio do Peixe, sobretudo, quando ao analisar o mapa 1 das áreas de influências, percebe-se a divisão territorial do trabalho, a partir do momento pois em cada uma das três cidades, há atividades industriais distintas, a articulação entre os núcleos que possibilitam a circulação, bem como mercado consumidor para a produção agroindustrial regional. Por intermédio de tais fatores apontados, é possível afirmar que a região do Vale do Rio do Peixe tem uma dinâmica industrial e econômica que possibilita entendê-la a partir da rede urbana e suas hierarquias, revelando o grau de influência do município de Joaçaba tanto no Alto, quanto no Baixo Vale do Rio do Peixe. Portanto, "a base e a síntese de uma formação social, onde as ações são realizadas pelas forças econômicas, pelas forças políticas e pelas forças culturais, ou outras, que dão vida ao território e que, inclusive, podem planejá-lo (MAMIGONIAN, 2007, p. 125).



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar a região do Vale do Rio do Peixe no estado de Santa Catarina, foi possível observar alguns aspectos econômicos que moldaram o território e as forças que os regem, determinando o surgimento de características econômicas da região em tela. Para tanto, vale destacar a força do capital sobre um povo e um lugar no quesito de transformações no contexto socioeconômico, tendo início no projeto da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e a participação do governo estadual, e mesmo federal, no que tange as concessões de terras, sobretudo para dar continuidade nas obras da ferrovia.

O projeto de desenvolvimento regional teve início no começo do século XX, quando a ferrovia iniciou as atividades, ligando quatro estados do Brasil. No entanto, as pessoas que viviam preteritamente na região do Vale do Rio do Peixe, foram totalmente ingorandas, sendo expropriadas de suas terras sem nenhum direito, perdendo a vida em uma luta pela sobrevivência e permanência de seus costumes em um território secularmente ocupado por caboclos e caboclas. As forças capitalista de Capital estadunidense, que andentraram aquele território a partir do século XX, começam a atuar de maneira violenta sobre aquelas terras de posse cabocla, levando para a região um modelo de desenvolvimento regional muito diferente daquele vivido pela população, que antes prospectava erva mate, fazia pequenas roças e criava porcos soltos na floresta de Araucárias, que eram vendidos nos mercados consumidores regionais, além de Curitiba, e litoral catarinense. A partir desse processo da entrada imperialista do Capital na região é que há o surgimento de municípios que atenderiam uma lógica capitalista brasileira, a agroindustrial, nesse caso.

Portanto, a região em estudo, passou por divesas transformações estruturais, havendo uma resignificação do uso/apropriação da terra do mundo caboclo para inserir tal território, através da ferrovia, numa escala econômica estadual, nacional e global de mercadorias, surgindo deste processo, os três municípios que se destacam na região.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

6. REFERÊNCIAS

CAÇADOR ONLINE. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/default.aspx>, acessado em 14 de março de 2019.

CACO DA ROSA. Disponível em: <http://www.cacodarosa.com/home>, acessado em 14 de março de 2019.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **Santa Catharina (historia - evolução)**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1937.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE. **Occupação pela Revolução a 5 de outubro de 1930**. Rio de Janeiro: s/e, 1931.

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

ESPÍNDOLA, C. J. **As agroindústrias da carne do Sul do Brasil**. 2002. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo - USP. São Paulo, 2002.

ESPIG, Marcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915)**. 2008. 343 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008.

FRAGA, Nilson Cesar. **Vale da Morte: o Contestado visto e sentido**. Blumenau: Editora Hemisfério Sul, 2010.

FRAGA, N. C. **Contestado, o território silenciado**. Florianópolis: Insular, 2009.

MAMIGONIAN, Armen. Habitat rural e urbano. In: **Atlas Geográfico de Santa Catarina**. Florianópolis: IBGE/DEGC, 1958.

MAMIGONIAN, Armen. **Vida Regional em Santa Catarina**. In: Orientação: IGEO/USP, set.1966.

MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a Industrialização Brasileira. **Cadernos Geográficos**. n. 2. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, mai. 2000.

MAMIGONIAN, Armen. Notas sobre a Aceleração Contemporânea e as Metrôpoles. IN: SILVA, Maria Auxiliadora da (org). **IV Encontro com o Pensamento de Milton Santos – A interdisciplinaridade na sua obra**. Salvador: IGEO/EDUFBA, 2007, p. 123-128.

MAMIGONIAN, Armen. O Nordeste e o Sudeste na Divisão Regional do Brasil. **Revista Geografia Econômica**. Florianópolis: UFSC, n. 2, jan. 2009.

PERTILE, NOELI. **A formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina: o processo de produção de carnes no Oeste catarinense**. 2008. 322 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Florianópolis, 2008.

PORTAL DE VIDEIRA. Disponível em: <http://www.portalvda.com.br/home/>, acessado em 14 de março de 2019.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e conflito social: a Guerra Sertaneja do Contestado: 1912 – 1916**). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

RADIN, José Carlos. **Italianos e ítalo-brasileiros na colonização do Oeste catarinense**. 2 ed. Joaçaba: Unoesc, 2001.

REIS, José Carlos. **A História entre a Filosofia e a Ciência**. São Paulo: Ática, 1996.



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

ROCHA, Diego Luz. **A dinâmica socioeconômica e agroindustrial no espaço urbano de Videira/SC.** 2017. 128 f. Dissertação de Mestrado (Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

SILVA, Golbery do Couto E. **Conjuntura Política Nacional: O Poder Executivo & Geopolítica do Brasil.** Rio de Janeiro: j. Olympio, 1981.

SOARES, João Teixeira. **Relatório dos Estudos da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889.

SOUZA, Marcelo José Lopes. **ABC do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro : Bertrand, 2003.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **O polvo e seus tentáculos: A Southern Brazil Lumber and Colonization Company e as transformações impingidas ao planalto do contestado, 1910-1914.** 2013. 237 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do contestado: 1906-1916.** 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) PUCRS. Porto Alegre, 2009.

VIEIRA, Maria Graciana E. de Deus; PEREIRA, Raquel M. Fontes do A. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil: O caso do Brasil subtropical. In: **Revista Geografia Econômica.** Florianópolis:UFSC, n. 2, jan. 2009.

ZATTA, Angela. **A glória do capital e a desgraça de um povo: uma análise do projeto de modernização promovido pela Brazil Railway Company e Estado brasileiro na Região do Contestado.** Videira, 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) – Universidade do Oeste de Santa Catarina, Videira, 2017.