

LIS GRAZIELA ORJECOSKI

TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NO MUNICÍPIO DE ARAQUARI (SC)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental do Centro de Ciências Humanas e da Educação da Universidade do Estado de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestra em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Isa de Oliveira Rocha

**Florianópolis
2018**

O69t Orjecoski, Lis Graziela
Transformações sócio-espaciais no município de Araquari (SC) / Lis
Graziela Orjecoski. -2018.
127 p. : il.; 29 cm

Orientadora: Isade Oliveira Rocha

Bibliografia: p. 121-130

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Estado de Santa Catarina,
Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em
Planejamento Territorial e Desenvolvimento, Florianópolis, 2018.

1. Santa Catarina (Municípios) - História. 2. Indústrias - Araquari.
3. Comunidade - Desenvolvimento - Araquari. I. Rocha, Isa de Oliveira.
II. Universidade do Estado de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em
Planejamento Territorial e Desenvolvimento. III. Título.

CDD: 981.642 – 20. ed.

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Alice de A. B. Vazquez CRB 14/865
Biblioteca Central da UDESC

LIS GRAZIELA ORJECOSKI

TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NO MUNICÍPIO DE ARAQUARI (SC)

Dissertação julgada adequada para obtenção do Título de Mestre/a em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental junto ao Curso de Mestrado Profissional do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental – PPGPLAN / Profissional do Centro de Ciências Humanas e da Educação da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.

Florianópolis, 28 de maio de 2018.

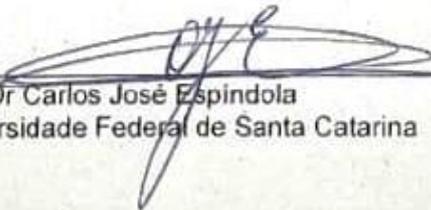
Banca Examinadora:

Presidente/a:



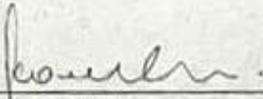
Profª Drª Isa de Oliveira Rocha
Universidade do Estado de Santa Catarina

Membro:



Prof Dr Carlos José Espindola
Universidade Federal de Santa Catarina

Membro:



Prof Dr Francisco Canella
Universidade do Estado de Santa Catarina

Dedico este trabalho à minha Mãe, a qual sempre acreditou em mim e jamais mediu esforços para realizar todos os meus sonhos, batalhadora e vencedora da Vida, um exemplo de mulher.

“Se a geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a história não se escreve fora do espaço, não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social.”

Milton Santos

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me conceder a vida com dignidade e sabedoria.

Agradeço aos meus pais, Ivone e Aldo, pelos ensinamentos e incentivo. Fernanda e Luã, irmãos que sempre estão por perto.

Reconheço a gratidão e a paciência do meu companheiro de todas as horas, Mario, muito obrigado por estar do meu lado, sempre apoiando e incentivando cada passo em direção ao êxito.

Em especial, agradeço à orientadora Isa de Oliveira Rocha que, com maestria e paciência, orientou esta pesquisa nos momentos mais excruciantes.

Aos professores Carlos José Espíndola, Francisco Canella, Glaucia de Oliveira Assis e Pedro Martins, por aceitarem fazer parte da banca. A todos os professores que contribuíram para agregar conhecimento no decorrer de toda a minha vida acadêmica, não pensando somente nos estudos de graduação, mas sim àqueles que pegaram na minha mão para ensinar a escrever, meu muito obrigado.

Obrigado aos meus colegas de trabalho por terem compreendido a minha ausência em momentos necessários (diretores, assessores, coordenadores).

Ao Senhor Antônio Nascimento, o qual concedeu entrevista e seus manuscritos para agregar conteúdo e conhecimento a esta pesquisa.

Elisa Cabral, obrigado por ter despendido tempo ao emprestar materiais.

Aos entrevistados nas indústrias, pelo compartilhamento de dados e informações.

Aos funcionários das repartições públicas municipais que colaboraram com a disponibilidade de informações, dados e documentos.

Aos dirigentes políticos do município de Araquari.

Amigos, Mari e Lucio, aquela amiga que para sempre será grandiosa, a qual cedeu sua casa nas noites do mestrado. Marina e Tafarel, obrigado por tornar as viagens até Florianópolis mais alegres. Gizelda, querida amiga que sempre deu bons conselhos para a vida, a qual atendeu minhas turmas de 6º ano do ensino fundamental do turno intermediário. Marcia e Arnaldo, aquele casal no qual devemos

nos espelhar. Enfim, deixo aqui a minha eterna gratidão a cada ser humano que esteve ao meu lado.

ORJECOSKI, Lis Graziela. **TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS NO MUNICÍPIO DE ARAQUARI (SC)**. 128 f. Dissertação de Mestrado – Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental – Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2018.

RESUMO

A pesquisa tem o objetivo de analisar as transformações sócio-espaciais do município de Araquari (SC), mais especificamente: revisar a formação sócio-espacial; identificar e caracterizar o processo de implantação do parque fabril; e analisar as transformações sócio-espaciais advindas com a implantação das unidades fabris (infraestrutura urbana). A matriz reflexiva norteadora da pesquisa fundamenta-se no paradigma geográfico de formação sócio-espacial (Milton Santos), nas ponderações sobre desenvolvimento econômico brasileiro e mundial da obra de Ignácio Rangel, e nos estudos de Armen Mamigonian sobre o dinamismo econômico do Brasil Meridional. Para tanto, optou-se pelos seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica; pesquisa em jornais e revistas especializadas, visitas técnicas a instituições, indústrias e órgãos públicos; entrevistas semiestruturadas aplicadas a gestores públicos e empresariais; elaboração de tabelas, gráficos e mapas para sintetizar as informações coletadas em campo. A partir dos dados analisados verificou-se que o município de Araquari (SC), localizado em uma região fortemente industrializada do nordeste de Santa Catarina, apresenta diferentes fases da formação sócio-espacial. Observou-se que inicialmente a economia baseava-se na agricultura, pesca e comercialização de farinha de mandioca. A partir da segunda metade do Século XX, com o crescimento fabril de Joinville, Araquari vai se constituindo como cidade dormitório. Na primeira década do Século XXI, com os incentivos do governo Lula, verifica-se a expansão de loteamentos e intensificação da instalação de unidades fabris, entre elas multinacionais, influenciando nos índices socioeconômicos municipais. Observou-se que as indústrias de pequeno e médio porte são a grande maioria no território araquariense, sendo estas as que proporcionam maior empregabilidade da mão-de-obra local. Complementarmente foram produzidos mapas que apresentam a ocupação da terra em diferentes anos, especialmente a expansão urbana de Araquari.

Palavras-chave: Araquari (SC). Expansão Industrial. Formação sócio-espacial.

ORJECOSKI, Lis Graziela. **SOCIO-SPATIAL TRANSFORMATIONS IN THE MUNICIPALITY OF ARAQUARI (SC)**. 128 f. Master's Dissertation - Territorial Planning and Socio-Environmental Development – Center for Human and Educational Sciences, State University of Santa Catarina. Florianópolis, 2018.

ABSTRACT

The research aims to analyze the socio-spatial transformations of the municipality of Araquari (SC), more specifically, to review the socio-spatial formation; identify and characterize the implantation of the industrial park and to analyze the socio-spatial transformations resulting from the implantation of the industrial units (urban infrastructure). The reflective matrix that guides the research is based on the geographical paradigm of socio-spatial formation (Milton Santos), on Brazilian and world economic development of Ignácio Rangel's work, and on Armen Mamigonian studies on the economic dynamism of Southern Brazil. Considering the objectives, the following methodological procedures were chosen: bibliographic review; research in specialized journals and journals, technical visits to institutions, industries and public agencies; semi-structured interviews applied to public and business managers; elaboration of tables, graphs and maps to synthesize the information collected in the field. From the analyzed data it was verified that the municipality of Araquari (SC) – located in a heavily industrialized region of the northeast of Santa Catarina – shows different stages of socio-spatial formation. It was observed that initially the economy was based on agriculture, fishing and commercialization of manioc flour. From the second half of the twentieth century (with the factory growth in Joinville) Araquari has turned into a dormitory city. In the first decade of the 21st Century, with the incentives of the Lula government, there is expansion of subdivisions and intensification of the installation of manufacturing units, among them multinational corporations, influencing municipal socioeconomic indices. It was observed that the small and medium-sized industries are the great majority in the araquariense territory, providing greater employability of the local labor force. Complementary maps have also been produced, showing the occupation of the land in different years, especially concerning the urban expansion of Araquari.

Keywords: Araquari (SC). Industrial Expansion. Socio-spatial formation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa de localização do município de Araquari (SC).....	23
Figura 2 – Ponte férrea no Canal do Linguado.....	54
Figura 3 – Locomotiva na ponte sobre o Canal do Linguado.	54
Figura 4 – Estação Ferroviária do Paraty-Araquari (1900).....	55
Figura 5 – Estação ferroviária de Paraty (1900).....	55
Figura 6 – Condições das estradas de ligação entre Araquari e Barra do Sul	57
Figura 7 – Principais vias de acesso ao município de Araquari.	61
Figura 8 – Projeto Contorno Ferroviário de Joinville.	65
Figura 9 – Mapa Expansão das Estradas	66
Figura 10 – Unidade Básica de Saúde.....	77
Figura 11 – Escola Estadual Higino Aguiar	78
Figura 12 – Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal.....	78
Figura 13 – Condições precárias em Araquari	83
Figura 14 – Mapa Expansão da Mancha Urbana	84
Figura 15 – Mapa de Modificação da Vegetação Arbórea	85
Figura 16 – Fábrica Franklin Eletric (Schneider Motobombas) em Araquari (SC).....	92
Figura 17 – Fábrica Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME em Araquari (SC)	92
Figura 18 – Fábrica <i>Lion Polimers</i> indústria comércio, importação e exportação EIRELI – EPP em Araquari (SC)	93
Figura 19 – Fábrica Grupo Armenio Soluções Industriais em Araquari (SC).	94
Figura 20 – Fábrica Durín Acessórios e Conexões em Araquari (SC)	95
Figura 21 – Fábrica Avtec equipamentos off Road LTDA –ME em Araquari (SC)	95
Figura 22 – Fábrica Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME em Araquari (SC)	96

Figura 23 – Pavimentação da Rua Maringá – Bairro Barra do Itapocu em Araquari (SC).....	112
Figura 24 – Duplicação da BR 280 – trecho Araquari.....	114

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Valor Adicional Fiscal	58
Tabela 2 - Estabelecimentos Agropecuários em Araquari – 1985 e 2006.....	59
Tabela 3 – Produção Agrícola (toneladas) – Araquari (1980 a 2016)	59
Tabela 4 - Valor adicionado bruto - Araquari.....	75
Tabela 5 - IDH-M Araquari	79
Tabela 6 - Renda, Pobreza e Desigualdade - Município - Araquari - SC	80
Tabela 7 - Unidade Fabril x Número de Funcionários	108

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produção agrícola.....	57
Gráfico 2 – Distribuição da População em Araquari.....	71
Gráfico 3 - Taxa de crescimento populacional - Araquari.....	72
Gráfico 4 - Evolução populacional do município de Araquari	72
Gráfico 5 - População residente no município de Araquari	73
Gráfico 6 - Evolução urbana de Araquari.	73
Gráfico 7 - PIB (Unidade: R\$ x 1000).....	74
Gráfico 8 - Unidades locais/empresas.....	75
Gráfico 9 - PIB Per Capita de Araquari / Série revisada (Unidade: R\$)	76
Gráfico 10 - Evolução do IDH-M de Araquari.	79
Gráfico 11 - Evolução salarial.....	81
Gráfico 12 - Número de empresas e empregos formais em Araquari (2006-2011)...	82
Gráfico 13 - Número de empresas e empregos formais de Araquari, segundo o setor, 2011	107

SUMÁRIO

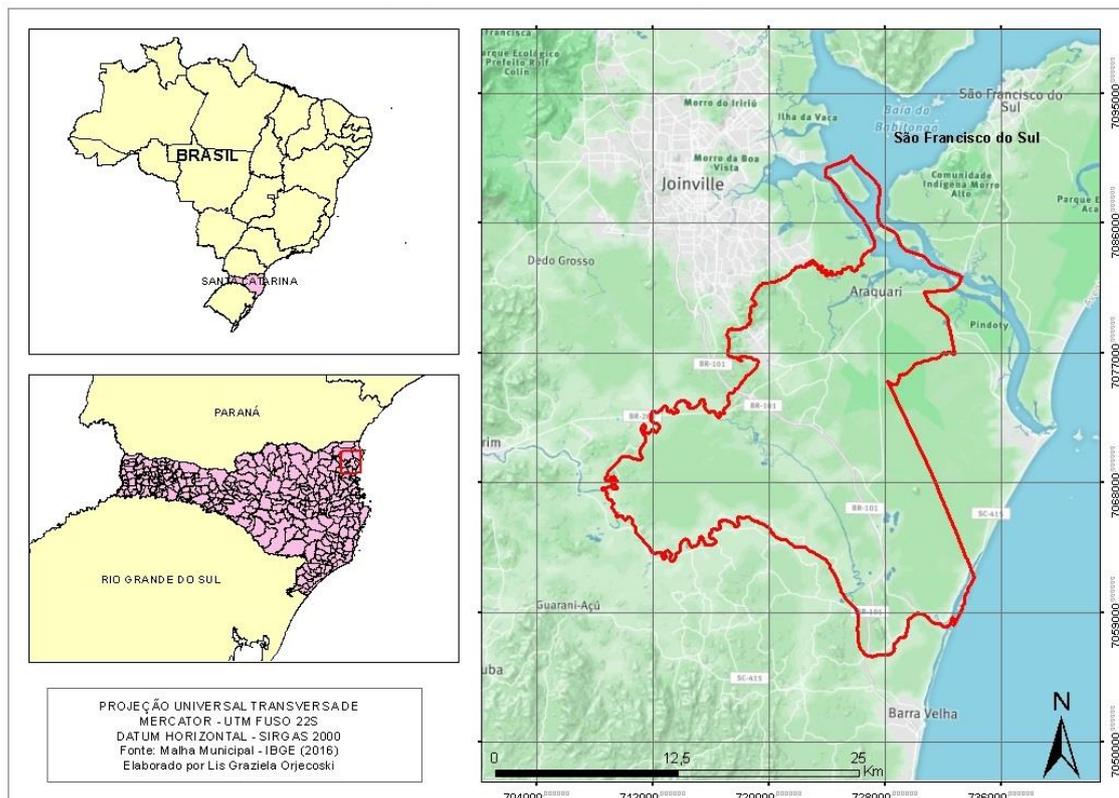
1	INTRODUÇÃO.....	23
2	REVISÃO DA FORMAÇÃO SOCIAL, ECONÔMICA E ESPACIAL DE ARAQUARI.....	35
2.1	NOTAS SOBRE A GÊNESE DA FORMAÇÃO SOCIAL E ESPACIAL DO NORDESTE CATARINENSE.....	35
2.2	ASPECTOS DA EVOLUÇÃO DE ARAQUARI (SC) NOS SÉCULOS XIX E XX.....	46
2.2.1	Porto de São Francisco do Sul.....	49
2.2.2	Estrada Dona Francisca.....	51
2.2.3	A estrada de ferro.....	52
2.2.4	Perfil econômico de Araquari.....	56
2.2.5	Rodovias e o desenvolvimento de Araquari.....	60
2.2.6	Colégio Agrícola de Araquari.....	66
3	TRANSFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS DO MUNICÍPIO DE ARAQUARI.....	69
3.1	PANORAMA DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL.....	69
3.2	POPULAÇÃO.....	70
3.3	PANORAMA ECONÔMICO DO SÉCULO XXI.....	74
3.3.1	PIB.....	74
3.3.2	Renda per capita.....	75
3.3.3	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M).....	78
3.3.4	Coeficiente de Gini.....	80
3.3.5	Emprego.....	80
3.3.6	Anexação de terras araquarienses ao Município de Joinville.....	82
3.4	TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO E A INDUSTRIALIZAÇÃO DE ARAQUARI.....	83
4	ORIGEM E DINÂMICA DAS INDÚSTRIAS DE ARAQUARI – 2000/2018.....	87
4.1	GÊNESE E ORIGEM DO CAPITAL.....	87

4.2	LOCALIZAÇÃO.....	91
4.3	DESVANTAGENS EM ESTAR EM ARAQUARI.....	98
4.4	MATÉRIAS-PRIMAS, PRODUTOS E MERCADO CONSUMIDOR.....	101
4.5	MÃO-DE-OBRA.....	107
4.6	ADMINISTRAÇÃO E FUTUROS INVESTIMENTOS.....	110
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	117
	REFERÊNCIAS.....	121
	ANEXO 1 – ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA APLICADA ÀS UNIDADES FABRIS.....	131
	ANEXO 2 – LOTEAMENTOS.....	135
	ANEXO 3 – REPORTAGEM PLANO DIRETOR.....	137
	ANEXO 4 – PLANO DE SANEAMENTO BÁSICO.....	139
	ANEXO 5 – MAPA EXPANSÃO DAS ESTRADAS.....	141
	ANEXO 6 – MAPA EXPANSÃO DA MANCHA URBANA.....	143
	ANEXO 7 – MAPA DE MODIFICAÇÃO DA VEGETAÇÃO ARBÓREA.....	145

1 INTRODUÇÃO

O Município de Araquari, situado no Nordeste do estado de Santa Catarina (Figura 1) na denominada região da baía da Babitonga, tem como divisas os municípios de Joinville, São Francisco do Sul, Balneário Barra do Sul, São João do Itaperiú e Guaramirim, além de ser banhado pelas águas da baía da Babitonga e do oceano Atlântico. Na baía da Babitonga estão situados os municípios de Araquari, Balneário Barra do Sul, Garuva, Itapoá, Joinville e São Francisco do Sul, formando um conjunto que tem como principais pilares econômicos: a indústria, o porto, o turismo/veraneio e a agricultura.

Figura 1 - Mapa de localização do município de Araquari (SC)



Fonte: IBGE CIDADES (2017)

Araquari, que está situado entre os municípios de Joinville e São Francisco do Sul, é influenciado pela formação sócio-espacial regional do seu entorno. Isto é, de Joinville, como expressivo polo industrial do Sul do Brasil, e de São Francisco do Sul, com as instalações do porto que movimenta milhões de toneladas de aço e soja (entre outros grãos). Com isto, São Francisco do Sul é o segundo maior porto do

Brasil em movimento de carga não containerizada (o primeiro é Santos-SP), e o maior porto do estado de Santa Catarina¹.

Além da localização estratégica, atualmente o município de Araquari tornou-se um atrativo econômico industrial devido a fatores como: diversos subsídios públicos, dentre os quais a isenção fiscal; disponibilidade abundante de terras (ainda baratas, comparativamente a outras áreas industriais do país); mão-de-obra qualificada. Ainda há outros estímulos do poder público local, que se expressam em programas municipais como o “Araquari Legal”, que tem como objetivo “a regularização fundiária.

As condições citadas possibilitam o crescimento do parque fabril de Araquari que precisa ser estudado para medir seus impactos sócio-espaciais no município. Assim, a pesquisa busca analisar as transformações espaciais do município de Araquari, principalmente aquelas relacionadas à recente implantação de indústrias e à consequente urbanização de seu território. Verificam-se novos prédios, loteamentos residenciais, indústrias e estabelecimentos de comércio. Urge investigar como ocorrem tais transformações espaciais no município, pois “Araquari já está sendo denominado como o mais novo oásis industrial de Santa Catarina. Razão disto se dá pela inundação de investimentos que estão entrando na cidade recentemente”. (CIDADE, 2014, p.36).

Referenciais de geografia humana e econômica servem como base teórica para a presente pesquisa sobre Araquari, os quais encontram-se organizados em três eixos principais: formação sócio-espacial (Milton Santos), desenvolvimento econômico brasileiro (Ignacio Rangel) e dinamismo econômico do Brasil Meridional (Armen Mamigonian).

O primeiro eixo, intitulado formação sócio-espacial, trata da teoria apresentada por Milton Santos (1977) no artigo “Sociedade e Espaço: A formação Social como Teoria e como Método”, o qual destaca que, para a compreensão da realidade espacial, deve-se buscar relações com a história mundial associada à história da sociedade local. A formação sócio-espacial está relacionada com a realidade histórica, geograficamente localizada no tempo e no espaço.

A formação sócio-espacial é uma realidade concreta, que nasce, evolui e se transforma. Logo, está inserida na história mundial, e tem uma genética nacional,

¹ Disponível no portal eletrônico <<http://www.apsfs.sc.gov.br/>> do porto de São Francisco do Sul (2017).

com uma relação em diferentes escalas (mundial, nacional, regional e local). Mamigonian (1996) destaca a importância da localização e espacialização das pesquisas, assim como fez Rangel ao estudar a “História da Dualidade Brasileira”, e ainda informa que a formação social abrange as “sociedades humanas e seus problemas” estimulando “disciplinas cada vez mais especializadas” (MAMIGONIAN, 1996, p. 205).

Também Santos (1977) corrobora essa visão ao dizer que:

O interesse dos estudos as formações econômicas e sociais está na possibilidade que eles oferecem de permitir o conhecimento de uma sociedade na sua totalidade e nas suas frações, mas sempre um conhecimento específico, apreendido num dado momento de sua evolução. O estudo genético permite reconhecer, a partir de sua filiação, as similaridades entre F.E.S.; mas isso não é suficiente. É preciso definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da F.E.S., a apreensão do particular como uma cisão do todo, um momento do todo, assim como o todo reproduzido numa de suas frações. (SANTOS, 1977, p. 84).

Sendo uma relação “estabelecida entre modo de produção e formação social, a categoria de formação sócio-espacial, não se identifica, *per se*, com nenhuma das duas e é ambas ao mesmo tempo e no mesmo espaço” (VIEIRA, 1992, p. 5). Assim podemos compreender que a formação sócio-espacial vai além da leitura histórica e espacial. Ela é o conjunto de estrutura, processo, função e forma, como explica Santos (1985):

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente apresentam apenas realidades, limitadas do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1985, p.71).

A base para a transformação do espaço é o modo de produção, o trabalho, a incorporação de capital na superfície terrestre, como define Santos (1977):

Os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Deste ponto de vista, as formas espaciais seriam uma linguagem dos modos de produção. Daí, na sua determinação geográfica, serem eles seletivos, reforçando dessa maneira a especificidades dos lugares. (SANTOS, 1977, p. 87).

Modo de produção é definido por Cordova (1974 apud SANTOS 1977, p.88) como “uma forma particular de organização do processo de produção destinada a agir sobre a natureza e obter os elementos necessários à satisfação das necessidades da sociedade”. Colaborando para a compreensão da confluência entre sociedade e natureza, “esta sociedade e ‘sua’ natureza, isto é, a porção da ‘natureza’ da qual ela extrai sua produção, são indivisíveis e conjuntamente chamam-se ‘formação social’.” (SANTOS. 1977, p.88).

Os modos de produção determinam a transformação do espaço, configurando uma nova paisagem, a qual é “a arrumação, no sentido de que seus elementos se dispõem segundo certa ordem, originalmente coerente com o sistema social e econômico que a gerou, mas que pode variar de acordo com as mudanças que esse sistema porventura sofre” (SANTOS, 1959, p. 99).

O paradigma de formação sócio-espacial possibilita compreender “o caráter tardio da ocupação do Brasil subtropical, marcado pela distinção entre suas áreas de campo e de mata”, caracterizar “o dinamismo de um capitalismo regional” e incorporar “a expressão regional da formação meridional à evolução da formação sócio-espacial brasileira como um todo” (VIEIRA e PEREIRA, 2009, p. 160).

O processo de desenvolvimento histórico, geográfico e econômico provoca modificações principalmente na paisagem. Estas modificações “respondem, assim a medidas bem determinadas, com relação ao espaço e ao tempo” (CHOLLEY apud VIEIRA e PEREIRA, 2009, p.160), as quais ocorrem para atender determinadas necessidades humanas no decorrer do tempo, geralmente representadas por transformações nos meios de produção.

Em relação ao eixo denominado desenvolvimento econômico brasileiro, a principal referência é Ignácio Rangel, que tem inúmeros trabalhos publicados no decorrer de sua carreira. Pode-se citar como importância ímpar para a realização desta pesquisa o texto “Brasil na Fase B do Quarto Kondratiev” (RANGEL, 2012),

que explica o funcionamento cíclico do capitalismo mundial (Ciclos de Kondratiev²) e sua relação com o desenvolvimento econômico brasileiro³.

Segundo Rangel:

O paralelismo entre as vicissitudes de nossa história nacional e os ciclos longos é, pelo menos, sugestivo. Com efeito, na fase B do primeiro Kondratiev, tivemos a Independência; a B do segundo deu-nos a Abolição – República; quanto à revolução de 1930, enquadraria institucionalmente a industrialização, foi, segundo todas as aparências, um incidente da fase B do terceiro Kondratiev. (RANGEL, 2012, p. 263).

A relação entre a expansão econômica e o comportamento cíclico do capitalismo é compreendida quando a “economia tem encontrado sempre meios e modos de ajustar-se ativamente à conjuntura implícita no ciclo longo” (RANGEL, 2012, p. 263).

O terceiro eixo teórico refere-se à obra de Armen Mamigonian, que aborda o dinamismo econômico do Brasil Meridional. Tal pressuposto é importante para a compreensão da industrialização de Santa Catarina. Na década de 1960 Santa Catarina já apresentava proporção significativa de indústrias locais: “no Estado, apesar de ser pouco divulgado, Blumenau e Joinville já eram notoriamente cidades industriais e a indústria catarinense se encontrava em plena expansão, inclusive superior à média brasileira” (MAMIGONIAN, 1986, p.104).

Diferentes perspectivas buscam compreender a industrialização brasileira, as quais são sintetizadas por Mamigonian (2000):

1) a teoria da CEPAL, que popularizou a expressão “industrialização por substituição de importação”, dominou o ambiente cultural de 1955 a 1964, 2) a teoria da dependência, que teve grande aceitação no período seguinte ao golpe militar, enfatizou a subordinação da industrialização aos interesses do centro sistema capitalista, 3) a teoria dos ciclos econômicos, com grande aceitação recente, reconhece o enorme dinamismo do processo de acumulação capitalista brasileiro. (MAMIGONIAN, 2000, p. 7).

² Os ciclos econômicos longos (cerca de 50 anos de duração), apresentam uma fase ascendente, ou seja, de crescimento da economia e expansão industrial, e outra descendente, quando “ocorrem muitas e importantes descobertas e invenções, na técnica da produção e do comércio, as quais, não obstante, somente costumam ter aplicação em larga escala na vida econômica prática, quando começa nova e persistente fase ascendente” (RANGEL, 2012, p.259).

³ Rangel contribui ainda com o estudo dos ciclos econômicos médios (os ciclos de Juglar), os quais têm duração média de dez anos. No Brasil, são representados por modificações institucionais como a substituição da estrutura socioeconômica, em função da substituição escalonada das importações, originando crises que necessitam de mudanças esféricas, “uma crise profunda e aguda que não se poderá resolver senão à custa de mudanças estruturais” (RANGEL, 2005, p 305).

Com base nesses pressupostos, a economia e o processo de industrialização brasileira relacionada à formação social, pode ser compreendida a partir do comportamento cíclico do capitalismo mundial (Kondratiev) e aos ciclos médios internos (Juglar) que, na fase descendente, colaboram para proporcionar modificações institucionais.

O presente trabalho investiga o município de Araquari, situado no Nordeste de Santa Catarina, que está em evidência devido ao seu processo industrial dos últimos anos. Quanto a isto, é necessário fazer alguns questionamentos: qual a gênese e a evolução da formação sócio-espacial do município de Araquari? Como se caracteriza a implantação de unidades fabris no município? Quais consequências a industrialização está trazendo para o município?

Constitui-se esta pesquisa em analisar a transformação do espaço do município de Araquari-SC e as consequências do recente processo de instalação do parque fabril. Assim, buscou-se: a) revisar a formação sócio-espacial do município de Araquari; b) identificar e caracterizar o processo de implantação do parque fabril; c) analisar as principais transformações sócio-espaciais ocorridas no município advindas com a implantação de unidades fabris.

O município está sendo chamado de “novo oásis industrial” em função do grande número de unidades industriais instaladas, trazendo modificações no espaço, assim transformando a paisagem e a vida da população local. É preciso compreender as razões da criação desse parque industrial e suas consequências.

O tema também se faz merecedor de estudo na medida em que se está diante de um processo de transformação do aspecto visível da atividade, da organização e das ações que estão por acontecer em Araquari como, por exemplo, investimentos em infraestrutura e aumento populacional, colaborando para a transformação social e econômica da população residente e da receita municipal, que deve ser revertida em infraestrutura com o objetivo de melhorar a qualidade de vida local.

Esta pesquisa aprofunda o conhecimento da recente inserção de unidades fabris em Araquari (SC), fenômeno que está tornando a cidade industrializada, e ajudará a entender quais as transformações sócio-espaciais que isso pode causar. É de importância ímpar compreender a industrialização de determinadas regiões para, assim, identificar qual o rumo que elas tomarão. A presente pesquisa pode subsidiar

o poder público na tomada de decisões, considerando o perfil populacional e industrial do município.

A modificação da paisagem no Nordeste Catarinense acontece em função do desenvolvimento industrial, fato este que inclui a região no mercado nacional e internacional, impulsionando a implantação de novos parques fabris com a inclusão de indústrias nacionais e internacionais, tanto nos municípios já industrializados quanto nos municípios que estão iniciando este processo, como é o caso de Araquari (ROCHA, 2004).

É em função da localização geográfica de Araquari que ocorre o contemporâneo processo de industrialização que vem sendo intensificado. Compreende-se por industrialização: “processo de desenvolvimento das forças produtivas em uma economia nacional. Por este processo surgem novas atividades, articulações intra e intersetoriais progressivamente mais complexas” (LESSA, 2007, p.1),

A capacidade industrial de uma região colabora para o seu desenvolvimento, sendo este “considerado como o conjunto de atividades culturais, econômicas, políticas e sociais – vistas sob ótica intersetorial e trans-escalar – que participam de um projeto de transformação consciente da realidade local” (MILANI, 2003, p.1). A partir disso, o desenvolvimento tem como base a industrialização para satisfazer as necessidades básicas da população, agregando melhores condições de vida e infraestrutura. Completando as palavras de Milani (2003), Coimbra (1985) entende desenvolvimento como o:

Processo contínuo e progressivo, gerado na comunidade e por ela assumido, que leva as populações a um crescimento global e harmonizado de todos os setores da sociedade, através do aproveitamento de seus diferentes valores e potencialidades, de modo a produzir e distribuir os bens e os serviços necessários para a satisfação das necessidades individuais e coletivas do ser humano por meio de um aprimoramento técnico e cultural, e com o menor impacto ambiental possível. (COIMBRA, 1985, p. 39).

O recente desenvolvimento industrial de Araquari está inserido no dinamismo econômico de Santa Catarina (MAMIGONIAN, 2011), consistindo na instalação de diferentes ramos industriais (têxtil, metal-mecânico e alimentar), aumentando o potencial de crescimento do parque fabril na região e no município de Araquari. Assim, é incontestável a interpretação e entendimento de desenvolvimento, que se mostra desigual e combinado ao longo do tempo (TROTSKY, 1978). Trotsky ainda

define a Lei do desenvolvimento combinado, “que significa aproximação das diversas etapas, combinações das fases diferenciadas, amálgama das formas arcaicas com as mais modernas” (TROTSKY, 1978, p.25). Com isto pode-se compreender que os países subdesenvolvidos tomam como caminho para o desenvolvimento o mesmo rumo adotado anteriormente pelos já desenvolvidos.

O litoral de Santa Catarina caracteriza-se por formação sócio-espacial originária da pequena produção mercantil, propriedades de pequeno porte, que apresentavam as mais diversificadas produções (meados do século XVIII com a pequena produção mercantil açoriana). Essa característica é oriunda da colonização preponderantemente europeia. A região que iniciou o processo de industrialização no Estado é a de colonização alemã, no Vale do Rio Itajaí (Brusque e Blumenau) e Nordeste Catarinense (Joinville), na segunda metade do século XIX (MAMIGONIAN, 2011).

A evolução do modo de produção artesanal para industrial ocorre no final do século XIX, período econômico depressivo mundial⁴, que colabora para as mudanças institucionais, destacando a substituição de importações no Brasil (MAMIGONIAN, 1986), as Guerras Mundiais (RANGEL, 2005) e em Santa Catarina “a maturidade e centralidade dos núcleos coloniais pioneiros (com a disponibilidade de infraestrutura local, como estradas, pontes, portos etc.) [...] [com] a formação crescente do mercado consumidor, composto pelas novas frentes de colonização em Santa Catarina” (ROCHA, 2004, p.34).

O presente ordenamento urbano-industrial posiciona a região Nordeste Catarinense estrategicamente no contexto do mercado nacional e do comércio internacional, “atraindo a implantação de unidades fabris forâneas, nacionais e multinacionais, inclusive nos municípios do entorno” (ROCHA, 2004, p. 398), como o caso de Araquari, onde há disponibilidade de áreas para a instalação de grandes estabelecimentos industriais ao longo da BR 101 e da BR 280. Tal expansão fabril em Araquari – localizada entre Joinville e o porto de São Francisco do Sul – foi intensa, principalmente na última década (Governos Lula e Dilma), com o crescimento da economia brasileira e projeção internacional.

⁴ Nos estudos de Rangel, verifica-se “O paralelismo entre as vicissitudes de nossa história nacional e os ciclos longos é, pelo menos, sugestivo” (RANGEL, 1981 in Obras Reunidas, 2012, p.263). Sendo possível compreender como são implantadas as mudanças institucionais no Brasil.

A ciência social parte do pressuposto de que a mesma é um fenômeno social que se transforma no tempo e no espaço (DEMO, 1981), sendo necessário conhecer a realidade do objeto de estudo. Para isto são necessárias a crítica e a evolução do pensamento histórico. Nas palavras de Minayo:

[...] é necessário afirmar que o objeto das Ciências Sociais é essencialmente qualitativo. A realidade social é o próprio dinamismo da vida individual e coletiva com toda a riqueza de significados dela transbordante. Essa mesma realidade é mais rica que qualquer teoria, qualquer pensamento e qualquer discurso que possamos elaborar sobre ela. Portanto, os códigos das ciências que por sua natureza são sempre referidos e recortados são incapazes de a conter. As Ciências Sociais, no entanto, possuem instrumentos e teorias capazes de fazer uma aproximação da suntuosidade que é a vida dos seres humanos em sociedades, ainda que de forma incompleta, imperfeita e insatisfatória. Para isso, ela aborda o conjunto de expressões humanas constantes nas estruturas, nos processos, nos sujeitos, nos significados e nas representações. (MINAYO, 2001, p.15).

A metodologia é essencial para o desenvolvimento da pesquisa, e define o trajeto que os estudos deverão tomar, como alerta Minayo (2001). Portanto, esta pesquisa tem uma abordagem qualitativa. Utilizar-se-á a técnica de entrevistas semiestruturadas que “combinam perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto” (BONI e QUARESMA, 2005, p.75).

Nesse sentido, para a realização desta dissertação, optou-se pelos seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica a partir do levantamento de dados e informações em bibliotecas e arquivos documentais; consultas em jornais e revistas (anais, simpósios, artigos); coleta de dados e informações em instituições (AMUNESC – Associação dos Município do Nordeste de Santa Catarina; Arquivo Histórico de Joinville e de São Francisco do Sul; Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina; IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), e levantamentos nos meios de comunicação (banco de dados, jornais e revistas eletrônicas locais, entre outros).

Cabe ainda esclarecer que a pesquisa empírica se alicerçou na realização de visitas técnicas à Prefeitura Municipal, mais especificamente ao Setor de Tributos, com o objetivo de recolher dados tributários e orçamentários do município de Araquari. Também foi visitada a Câmara de Vereadores para angariar informações relacionadas à legislação. Ressalta-se que foram analisadas as legislações

urbanísticas desde 1979, entre elas o Plano Diretor Físico Territorial de 1984 (não encontrado nos arquivos da Câmara Municipal de Vereadores). Também foram efetuadas entrevistas com o Prefeito Clenilton Carlos Pereira (gestão municipal 2017-2020, eleito pelo partido PSDB) e também com o Secretário Municipal do Desenvolvimento Econômico.

No setor de tributos foram recolhidas informações referentes ao número de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), somando um montante de 4.730 cadastros. A partir destes dados foi realizada uma seleção de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), quando se constatou que 637 cadastros estão classificados como fabricação e ou transformação de matéria-prima (dados de 20 de janeiro de 2018).

Destas 637 empresas foram contatadas 76 unidades fabris⁵, porém, as que se disponibilizaram a atender a pesquisa são: Avtec equipamentos off Road LTDA – ME; Conservas Rio do Morro Ltda; Durín Acessórios e Conexões; Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME; Franklin Electric; Grupo Armenio Soluções Industriais; *Lion Polimers* Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP; Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME; Veiga Extração e Comércio de Areias.

Nestas citadas empresas foram realizadas entrevistas semiestruturadas (Anexo1) junto aos empresários, diretores e sócios⁶, com o objetivo de compreender a gênese e evolução, localização, matéria-prima, produtos, mercado consumidor, evolução tecnológica, mão-de-obra e administração de cada uma das unidades.

Resultados alcançados a partir da aplicação dos procedimentos metodológicos possibilitaram a elaboração de mapas⁷, gráficos e tabelas; e por fim,

⁵ Cabe ressaltar que 66 unidades contatadas não disponibilizaram dados, entrevistas ou informações seja por telefone, e-mail ou pessoalmente. As respostas obtidas destas fábricas generalizam-se em, não podemos dar informações e não temos pessoas ou setor disponível para isso. Entre estas 66 unidades estão as grandes unidades fabris do município de Araquari: BMW do Brasil, Ciser Parafusos e Porcas, Hyosung Indústria e Comércio de Fibras Ltda, Modelação e Ferramentaria Walbert Ltda, Red Horse Energy Drink entre outras.

⁶ Atribuí a cada um dos informantes a classificação de entrevistado, objetivando preservar sua identidade. Outro fato importante é que não descrevi suas atividades caracterizadoras (como empresário, sócio, proprietário, diretor, por exemplo), tendo em vista que isto poderia facilitar a identificação dos entrevistados pelo fato de muitas pessoas serem conhecidas como referências nestas atividades.

⁷ Geração de Mosaico de Imagens referentes a 1957 e 1978: As imagens referentes aos voos aerofotogramétricos realizados em todo o estado de Santa Catarina nos anos de 1957 e 1978 foram fornecidas em sua forma original pela Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina. Com o auxílio do software Agisoft Photoscan, as imagens foram processadas com o objetivo de geração de uma ortofoto contínua abrangendo o município de

realizou-se a análise e interpretação dos dados referentes às informações obtidas via bibliografia, documentos e entrevistas.

Assim, a dissertação está organizada em três capítulos. O primeiro capítulo constitui-se da revisão da formação sócio-espacial do município de Araquari, resgatando também o contexto social e econômico regional. Objetivou-se descrever por meio de pesquisa bibliográfica aspectos sobre a gênese do município de Araquari, desde o século XVI com início da ocupação portuguesa até meados do século XX. Para a obtenção de informações foi realizada uma entrevista oral com o Senhor Antônio Nascimento, pesquisador da genealogia e formação da população de Araquari, o qual disponibilizou suas pesquisas ainda não publicadas, entre elas “Araquari e sua Gente”, que descreve a formação histórica da população araquariense.

Ainda, no primeiro capítulo, realizou-se análise das vias de acesso ao município de Araquari e sua evolução, resultando no mapa Expansão de Estradas (Anexo 5). Este produto cartográfico resume a expansão das vias rodoviárias do município, tal expansão foi necessária para atender a demanda de novas unidades fabris e também da população local.

O segundo capítulo analisou os dados socioeconômicos do município de Araquari no período que compreendeu o final do século XX, a primeira e segunda décadas do século XXI. Tais dados possibilitaram a elaboração do Mapa da Mancha Urbana de Araquari (Anexo 6), o qual expõe o crescimento da mancha urbana no município principalmente na última década, momento no qual há um crescimento demográfico acentuado. Como consequência do crescimento da mancha urbana, ocorre a devastação das florestas arbóreas do território de Araquari, representada no mapa Modificações da Vegetação Arbórea (Anexo 7). Além do mais, aponta o desenvolvimento de políticas públicas para a organização e planejamento urbano, o qual é de extrema importância para que a cidade não se torne um caos urbano devido ao seu rápido crescimento.

Por fim, no último capítulo, realizou-se a análise de 10 unidades fabris existentes em Araquari, cujos dados e informações foram obtidos por meio da

aplicação de entrevistas semiestruturadas, compostas por questões que extraem conteúdos relacionados à gênese, localização, matéria-prima, mão-de-obra e administração.

2 REVISÃO DA FORMAÇÃO SOCIAL, ECONÔMICA E ESPACIAL DE ARAQUARI

Para compreender as transformações espaciais advindas do processo de industrialização contemporâneo de Araquari (SC) – objeto fim deste trabalho – faz-se necessário, num primeiro momento, analisar o contexto histórico e geográfico passado. Em linhas gerais, revisar o panorama da ocupação vicentista e da colonização europeia do Nordeste Catarinense, mais especificamente de Araquari.

2.1 NOTAS SOBRE A GÊNESE DA FORMAÇÃO SOCIAL E ESPACIAL DO NORDESTE CATARINENSE

O estudo sobre a formação sócio-espacial catarinense é indispensável para que seja plausível o entendimento do desenvolvimento da região Nordeste de Santa Catarina.

[...] interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social. (SANTOS, 1977, p.81).

Sob esta perspectiva, “o espaço é parte integrante da totalidade e simultaneamente de sua compreensão” (ROCHA, 2004, p. 23), assim possibilitando o entendimento da organização espacial a partir das relações de processo/resultado, função/forma, objeto/sujeito, passado/futuro, sociedade/natureza (SANTOS, 1999). A realidade sócio-espacial é resultado de processos históricos mundo-Brasil, conforme Rangel (2005), que analisa a formação social a partir das combinações dos modos de produção do Brasil, relacionado ao desenvolvimento com o funcionamento cíclico do capitalismo mundial – ciclos de Kondratiev.

Para compreender a formação sócio-espacial do Nordeste de Santa Catarina é fundamental analisar o processo de colonização. Porém, muito antes dos vicentistas e europeus, as terras do litoral catarinense eram povoadas por indígenas. “É possível afirmar que o litoral norte de Santa Catarina é ocupado há mais de 5.000 anos por pelo menos três “culturas” distintas que não somente adaptaram-se, mas,

principalmente, ajudaram a produzir uma paisagem também em evolução” (OLIVEIRA E BANDEIRA, 2003, p. 43).

Santos (2004) relata a presença dos Guarani há cerca de 1.000 anos, ou seja, quando os primeiros europeus chegaram no litoral catarinense já faziam 500 anos que os Guarani viviam na região. Foram estes grupos indígenas que tiveram os primeiros contatos com os europeus e que foram dizimados.

Violenta, tendo os invasores alcançado resultados rápidos em função do domínio das armas de fogo, do aço e, incrivelmente, dos germes. Trata-se, pois, de um elucidativo exemplo para a compreensão da supremacia de algumas sociedades sobre as outras, a partir do exercício da violência. Essa violência foi tal, no caso dos Carijós, que no século seguinte (XVII) já não havia mais aldeia no litoral. (SANTOS, 2004, p. 43,44).

De um montante de aproximadamente cem mil Carijós de Cananeia (SP) a Lagoa dos Patos (RS), atualmente restam algumas poucas aldeias que lutam pela sobrevivência (SANTOS, 2004).

A gênese da formação social e espacial catarinense resultou das inserções Vicentistas (portugueses e paulistas de São Vicente), os quais foram atraídos pela mineração aurífera e chegaram no início do século XVII, originando o primeiro povoamento de origem lusa do litoral catarinense (SOUTO MAIOR, 1968).

Quando após alguns anos (1654), representantes oficiais dirigiam-se a Paranaguá para opinarem a respeito da importância das jazidas, divulgaram erradamente, haver também minas de prata na região. Sucederam-se então as levadas de exploradores que incursionaram pelo litoral levados pela ambição de novos achados e embora não houvessem alcançado seu objetivo foram responsáveis pelo povoamento de vários lugares da área ao sul de Cananéia. Assim, além de Paranaguá dar-se-ia a ocupação inicial de São Francisco do Sul, em 1658, e da ilha de Santa Catarina, em 1675, localidades nas quais a ocupação espanhola processada no século anterior quase não deixará vestígios, e por fim de Laguna, em 1676, povoações que foram na época em que surgiram, as mais avançadas da costa meridional e os núcleos básicos do povoamento catarinense. (SOUTO MAIOR, 1968, p. 9).

Os primeiros núcleos básicos de ocupação portuguesa em terras catarinenses são da segunda metade do século XVII, sendo os principais os atuais municípios de São Francisco do Sul (1658), Florianópolis (1675) e Laguna (1676). Por fim “os lusos edificaram, em 1680, à margem esquerda do rio da Prata, inocupada pelos espanhóis, o fortim que marcou a fundação da Colônia do Sacramento, hoje cidade de Colônia, no Uruguai” (SOUTO MAIOR, 1968, p. 10).

Laguna teve grande importância em virtude do litoral riograndense não dispor de áreas abrigadas e de fácil ancoradouro, pois a maior parte das viagens nessa região era feita por via marítima. Caminhos foram abertos para a passagem de animais⁸ e seus comerciantes. Assim, “Laguna representou, em fins do século XVII, o ponto de apoio da ocupação brasileira no Sul” (SOUTO MAIOR, 1968, p. 10), colaborando para completar a ligação entre o Rio Grande do Sul e São Paulo.

Outro fator considerável na formação sócio-espacial catarinense é a forma do relevo, o qual determinou o processo de ocupação e colonização, e o posterior desenvolvimento regional do estado. A fragmentação fisiográfica do relevo catarinense caracteriza-se por “apresentar um altiplano levemente inclinado para oeste e uma área que se desenvolve da borda do planalto até o mar, conhecidos, respectivamente, por Região do Planalto e Região do Litoral e Encostas” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p. 15).

Vieira e Pereira (2009) acrescentam que:

O predomínio do clima subtropical é, em grande parte, responsável pela ocupação tardia do território meridional, já que as áreas com estas características climáticas, no contexto de um universo colonial dominado pela tropicalidade, dificilmente poderiam oferecer uma produção que atendessem aos interesses comerciais da Metrópole Portuguesa. (VIEIRA E PEREIRA, 2009, p. 164).

Já em meados do século XVIII inicia o “segundo povoamento português no litoral de Santa Catarina, com açoreanos e madeirenses” (MAMIGONIAN, 1998, p. 69), caracterizando a maior intervenção do governo português no Sul do Brasil. Açoreanos, povo com facilidade em desenvolver atividades no mar, colaboraram para a instalação de armações de baleia, o que alavancou a economia local:

Na verdade, o segundo povoamento português no litoral de Santa Catarina, com açoreanos e madeirenses (o primeiro foi o vicentista esparso do século XVII), constituiu a maior intervenção do planejamento estatal português no Sul do Brasil, tanto a nível geo-político, como enfatizaram os historiadores tradicionais, como a nível geo-econômicos, já que o retorno comercial (armações de baleias, etc.) e a coleta das rendas reais (contratos, impostos, etc.) estavam calculados, a partir dos gastos militares e de povoamento preliminares. (MAMIGONIAN, 1998, p. 69).

⁸ “Nas idas e vindas, portugueses e lagunistas tornaram-se conhecedores da existência do grande rebanho de bovinos e caprinos que ali existia” (SOUTO MAIOR, 1968, p.10).

Mamigonian (1998) retrata que a Coroa Portuguesa, em 1745-1746, pediu a instalação de 5 a 6 mil colonos açoreanos e madeirenses no litoral catarinense, assim dinamizando a economia; porém, estes açoreanos assentaram-se preponderantemente no litoral central de Santa Catarina:

Esse povoamento provocou consequências mais duradouras e variadas: 1) grande produção policultora, com exportações de farinha de mandioca durante o século XIX para o Rio de Janeiro, Salvador e Recife, tornando Santa Catarina, junto com o Espírito Santo, nos dois maiores abastecedores do mercado nacional; 2) integração dos pescadores madeirenses às atividades de pesca à baleia das armações, convivendo como trabalho escravo na parte manufatureira, e a ascensão social dos arpoadores e timoneiros, melhor remunerados, com transformações de alguns deles em donos de escravos e de terras no litoral catarinense; 3) migrações de alguns açoreanos madeirenses aos pampas gaúchos, onde se tornaram estanceiros, o que foi facilitado pelo fim das missões jesuíticas; 4) a permanência de terras de uso comum, que existiam nos Açores e na Madeira, praticamente até o fim do século XX, e 5) o uso da experiência de colonização em pequenas propriedades, do tipo Waldhufendorf. (MAMIGONIAN, 1998, p. 70).

Época em que era comum as famílias açorianas terem engenhos e lavras, até mais de uma, a plantação da mandioca e sua manufatura era a principal atividade desenvolvida pelas famílias agricultoras da segunda metade do século XVIII. Além da mandioca, produziam arroz, cana-de-açúcar, aguardente, polvilho, feijão, milho etc. Grande parte desses produtos eram vendidos ou trocados por outras mercadorias como por exemplo fazendas (tecidos), carne seca, querosene, café e fumo (NASCIMENTO, 1990).

Segundo Cunha (1992), entre os anos de 1748-1850 a farinha de mandioca foi o produto preeminente, tanto na alimentação da população quanto no fator comercial. Porém, sendo produzido em grande escala no Brasil, tornou-se um produto vulnerável às instabilidades do mercado; por isso outros produtos como o café, arroz, cachaça e o feijão complementavam a lista de produtos agrícolas locais. A pesca artesanal colaborava para uma melhor qualidade alimentícia proteica da população, e ainda havia um pequeno excedente para a exportação.

Os açorianos e madeirenses organizavam-se em pequenas propriedades cujas “explorações policultoras familiares forneceram nos fins do século XVIII e início do XIX, importantes excedentes alimentares” (MAMIGONIAN, 1966, p. 34). Estes excedentes agrícolas serviram para abastecer grandes centros urbanos da época, entre eles São Paulo, Recife, Rio de Janeiro e até mesmo Montevideu.

Neste momento o Sul do Brasil participava do panorama econômico com o comércio inter-regional e Santa Catarina destacava-se com a predominância da “pequena produção mercantil diversificada” (ROCHA, 1997, p. 20). Cabe lembrar que, além dos imigrantes açorianos e madeirenses, chegaram ao estado na primeira metade do século XIX levadas migratórias de origem germânica e italiana. Este período é caracterizado pela expansão do comércio internacional (fase “a” do primeiro Ciclo Longo), colaborando para financiar o império no assentamento das famílias migrantes e no fortalecimento da economia nacional (ROCHA, 1997).

Essa política foi suspensa por uma nova “retratação na D.I.T” (Divisão Internacional do Trabalho), o que levou ao desprovisionamento de reservas (fase “b” do primeiro ciclo longo). Porém, a partir de 1850, a economia internacional volta a crescer e, com isso, Santa Catarina recebe o “terceiro assentamento de núcleos coloniais” (ROCHA, 1997, p. 21), originando Joinville e Blumenau.

A configuração da ocupação em Santa Catarina acabou seguindo o relevo:

a) pequenas propriedades na área costeira, interior dos vales da vertente atlântica, chegando a dominar porções do planalto, como no caso do nordeste catarinense e a expressiva área do Oeste; e b) o domínio das grandes propriedades espalhando-se pela porção leste do referido planalto. (ROCHA, 2004, p.34).

Na planície litorânea é perceptível a inserção das pequenas propriedades, onde as terras eram lavradas pelo trabalho familiar. No planalto leste foram implantados latifúndios pastoris, cujo fator climático e tempo de regeneração vegetal impõem a necessidade de maior área de pasto para os animais (ROCHA, 2004). “O processo de conquista do território que hoje corresponde ao sul do Brasil foi profundamente marcado por um complexo de combinações [...] em que as condições naturais desempenharam um papel fundamental” (PEREIRA, 2011, p. 19).

Em 1950 Santa Catarina era considerada apenas trajeto a ser percorrido entre São Paulo e Rio Grande do Sul, pois o estado não possuía uma metrópole regional assim como os estados vizinhos (Rio Grande do Sul e Paraná) e ainda contava com infraestrutura deficitária. Porém, Santa Catarina se constitui de pequenas regiões urbanas (MAMIGONIAN, 1966, 2011).

Na fachada atlântica existem as regiões de Joinville, do vale do Itajaí (Blumenau), de Florianópolis e o Sul (Tubarão e Criciúma) e no planalto aparecem as aéreas de Lajes, do planalto norte-catarinense (Porto União da Vitória, Canoinhas, Mafra-Rio Negro), do Vale do Peixe (Joaçaba-Herval d'Oeste) e o Oeste Catarinense (Chapecó). Para entendê-las é preciso relembrar o processo de implantação das atividades primárias e secundárias em Santa Catarina. (MAMIGONIAN, 1966, p. 35).

O Nordeste Catarinense tem as primeiras visitas europeias na ilha de São Francisco do Sul, na qual aportaram embarcações marítimas que datam do início do descobrimento do Brasil (XVI). Em 05 de janeiro de 1504 o viajante Binot Paulmier de Gonneville atracou seu navio “*L’Espoir*” na Baía da Babitonga, às margens de um rio o qual é descrito “quase como o de Orne” (PEREIRA, 1984, p.14). Como atesta Piazza:

Em, 1504 aporta ao litoral catarinense o francês Binot Paulmier de Gonneville, com o navio “*L’Espoir*” e, ali, permanece até o dia 03 de julho daquele ano, quando retornam a França, conduzindo o filho do principal da tribo, Içá Mirim ou Essomeric, que, naquele país, estudou e desposou aos 31 anos (1521), a filha daquele navegante, de nome Susana. (PIAZZA, 1983, p.81).

É por volta de 1515 que navegadores espanhóis percorrem o litoral catarinense, entre eles encontrava-se João Dias de Solis que esteve também em São Francisco do Sul:

João Dias Solis percorreu a costa sul-americana desde o Cabo de S. Roque até o Rio da Prata, visitou a baía do Rio de Janeiro e o Rio dos Inocentes, passou à vista da Cananéia e, seguindo rumo da ilha que denominou de la Plata, surgiu na baía de los Perdidos, a 27º; daí partiu para o sul em direção ao estuário platino, onde foi trucidado pelos índios charruas. (PEREIRA, 1984, p. 33).

Para Piazza (1984):

Perlustram o litoral catarinense, denominando, então a ilha de São Francisco de “ilha de Prata” e a baía da Ilha de Santa Catarina de “Baía de los Perdidos. (PIAZZA, 1984, p. 86).

Percebe-se que foram os espanhóis que intitularam São Francisco para a grande ilha do Nordeste de Santa Catarina. A cartografia portuguesa parece menosprezar ou ignorar a região, enquanto os espanhóis exploraram cuidadosamente o litoral catarinense e “a denominação S. Francisco é de autoria

espanhola e, por conseguinte, só poderia ser dada pela expedição de Solís, em 1515, a primeira conforme temos notícias” (PEREIRA, 1984, p. 35).

Partindo da demarcação do Tratado de Tordesilhas, a linha que terminava em São Vicente (de acordo com os espanhóis), os espanhóis iniciaram a fundação “na convicção dos seus direitos, resolveram fundar, entre outros, *um Pueblo em la costa del Brasil dentro de la nuestra demarcación em la parte que dicen Saint Francisco*” (S.THIAGO, 2004, p.77). Desta fundação (1533) famílias espanholas instalaram-se em São Francisco do Sul e, entre estas famílias, estava o casal Fernando de Trejo e María de Sanabria, os quais tiveram um filho denominado Fernando de Trejo y Sanabria que foi bispo de “Tucumán e fundador da Universidade de Córdoba na Argentina” (S.THIAGO, 2004, p.77).

De acordo com Pereira (1984), até o ano de 1644 existiam apenas seis ou oito moradores onde está situada a atual cidade de São Francisco do Sul. O local se caracterizava por fácil acesso, pois a Baía da Babitonga apresenta facilidade para atracar navios: “a paragem já estava explorada e era propícia ao povoamento que se faria com as vantagens, perto de tranquila baía, profunda, ampla e piscosa”. (PEREIRA,1984, p.42).

Nascimento (1990) defende que os primeiros fundadores de São Francisco do Sul iniciaram esse processo na região do Paranaguá-Mirim. Área esta que em primeiro momento pertenceu a São Francisco do Sul e, após emancipação do município de Araquari (antiga Paraty), passou a pertencer a este município.

[...] os primeiros fundamentos da vila foram lançados a duas léguas para o sul da cidade atual, no local que ainda conserva o nome de VILA VELHA, em um braço do rio Parati, que ainda hoje é conhecido sob a denominação de RIO DA VILA, nas proximidades de morro isolado que se chamava PARANAGUÁ-MIRIM, provavelmente pela semelhança que esta parte da baía afeta com a de Paranaguá, de onde viera, segundo, Gabriel Lara, que ainda em 1682 era seu capitão-mor, vindo a falecer por este tempo. (NASCIMENTO, 1990, p.167-168).

Pereira (1984, p.43) afirma que “não foi no local onde hoje está situada a cidade, que assentaram, os primeiros fundamentos de povoação”, mas sim “num afluente do rio Parati, próximo ao morro denominado Paranaguá-Mirim”, na Freguesia Bom Senhor do Paraty (Araquari). Piazza (1994) confirma:

A primeira fundação foi na barra do rio Paranaguá-mirim, mas logo, conhecendo a improbidade do local, [Manoel Lourenço de Andrade] mudou o estabelecimento para junto do rio Parati, no lugar denominado Olaria, onde, também achou inconveniente, passando-se, então, para a barra do Norte, entre as pontas da Cruz e do Itacorubi, de onde se transferiu finalmente para o local onde está a cidade. (PIAZZA, 1994, p. 29-31).

Entre as bacias hidrográficas da região está a bacia do rio Parati, fundamental para a chegada dos primeiros povoadores em torno de 1640, e que também representou um meio de orientação e transporte para os novos habitantes. Em 1642 Manuel Lourenço de Andrade iniciou o processo de colonização de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco; por meio da Carta Régia de 1656, e posteriormente pelo Alvará Régio de 1662, passou à categoria de Vila, recebendo a denominação de Vila de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco (FINDLAY, 2012).

A fundação legítima de São Francisco do Sul “se prende intimamente à história das lutas entre jesuítas e paulistas” (PEREIRA, 1984, p.52). Em 1658 é efetivada a instituição do município de São Francisco do Sul por intermédio das bandeiras de colonização. A inserção de bandeirantes no litoral catarinense indica “a necessidade de defender a costa e expandir a ocupação portuguesa para o sul” (S. THIAGO, 2004, p.78).

Foi às margens do rio Paraty que os primeiros colonizadores fundaram a localidade de Senhor Bom Jesus do Paraty (Distrito) pela Lei Provincial nº 375, de 8 de junho de 1854. O Distrito pertenceu a São Francisco do Sul até a data de sua emancipação, e denominava-se Paraty.

Lei Provincial nº 375, de 8 de junho de 1854.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa Provincial decretou e eu sancionei a Lei seguinte:
Art. 1º O território compreendido entre os rios Cubatão e Itapocú no município de São Francisco, fica desmembrado da Paróquia de Nossa Senhora da Graça, para formar uma nova freguesia, com a invocação do Senhor Bom Jesus do Parati. (FARIAS, 2001, p. 127).

O município de Araquari (SC) foi instituído pela Lei n.797, em 05 de abril de 1876 e instalado em 15 de janeiro de 1887, chamava-se Paraty. Foi em 31 de dezembro de 1943, pelo Decreto de Lei nº 941, que acontece a substituição do nome da cidade, a qual passa a chamar-se Araquari, ou ainda Araquarim, o que

significa “rio do esconderijo dos papagaios” como informa a Prefeitura Municipal⁹. A mudança de nome ocorreu devido à existência prévia de uma cidade chamada Paraty (1667) no estado do Rio de Janeiro.

Em 1876, no litoral norte, é criado o município de Parati (atual Araquari), pela Lei Provincial nº 797, de 05/04/1876, desmembrado de São Francisco e instalado em 15/01/1877. No ano de 1923, na República, em face da Lei Estadual nº 1.451, de 30/08/1923, o município de Parati é suprimido a fim de que os excedentes de terras da região de Massaranduba e Rio Branco fossem anexadas ao municípios de Joinville e Blumenau, sendo, no entanto, dois anos mais tarde restaurado pela Lei Estadual nº 1.512, de 30/10/1925, e reinstalado em 01/01/1926. Em 1943, pelo Decreto-Lei Estadual nº 941, de 31/12/1943, o município e seu distrito sede passam a chamar se Araquari. (SILVA, 2013, p.24).

De acordo com Nascimento (1990) em 1796, membros da Câmara francisquense pediram melhoramentos da situação de moradores de toda a região. Entre os pedidos estava a vinda de cem casais de ilhéus para povoar as margens dos rios Cubatão Grande e Pequeno, Piraveraba (hoje Pirabeiraba), São João, Rio das Pedras e Rio dos Cavalinhos, Palmital parte das Três Barras e outras regiões sem moradores. Porém, conforme o autor, nesse período de colonização da região já havia moradores fixos no Paraty, e então estes açorianos foram direcionados para o sul, povoando Itajaí e municípios vizinhos até a Ilha de Santa Catarina, atual Florianópolis.

Segundo Nascimento (1990), acredita-se que um dos pioneiros do Paraty foi Francisco Alves Marinho “Sesmeiro do Paraty” (segunda metade do século XVII). Os descendentes de Francisco Alves Marinho sempre residiram em Araquari, período em que surge um lugar chamado “Olaria” (NASCIMENTO,1990). Ainda conforme o autor, nesta área denominada “Olaria” foram encontradas riquíssimas fontes culturais deixadas pelos primeiros habitantes de origem lusa, e acredita-se ter sido o primeiro lugar a ser povoado na região. Olaria fica em terras araquarienses.

Compreende-se que não foi onde hoje está situada a cidade de São Francisco do Sul que se firmaram os primeiros fundamentos da povoação. Como explica Pereira:

⁹ <http://www.araquari.sc.gov.br/c/conheca-araquari>, acesso em abril de 2017

Só depois de conhecidos os inconvenientes que ofereciam os pontos em que tentaram localizar-se – num afluente do rio Parati, próximo ao morro denominado Paranaguá-mirim; depois à margem fronteira desse mesmo afluente, e mais tarde na ponta do Itacolomi, é que se transferiram para o local em que se fixaram definitivamente, prosperando a incipiente povoação com a indústria de cordoaria, preparo do peixe seco, a construção de barcos e a cultura de cana-de-açúcar, do algodão, e sobretudo, da mandioca para o fabrico da farinha, cuja exportação era vultuosa, “fazendo a base de todo o seu comércio”. (PEREIRA, 1984, p. 43).

Analisando as palavras de Pereira (1984) compreende-se que as embarcações atracaram em locais que hoje são terras Araquarienses e, posteriormente, seguiram para São Francisco do Sul. Isso ocorreu em função da presença de águas calmas, o que facilitou a entrada dos navios até alcançarem terra firme. E ainda foi nesse período que tiveram início o comércio e a agricultura na região, sendo a mandioca o principal cultivo.

Cabral (1987) relata sobre Manoel Lourenço, que no ano de 1658 lançou povoamento em São Francisco do Sul e em áreas vizinhas como Saí, Paraty, Acaraí, Ilha do Mel e demais circunvizinhanças, comprovando o povoamento da região onde hoje são terras do município de Araquari, no mesmo período que São Francisco do Sul.

Cabral (1987) explica que em 1658 Manoel Lourenço distribuiu terras a parentes e conhecidos, atribuindo a si mesmo as terras próximas do povoado, e gratificou seu genro com o terreno mais próximo do seu, tendo-o como vizinho e ainda “no Saí, localizou-se Antônio Francisco Francisquense; no Parati, Francisco Alves Marinho; João Dias de Arzão, no Acaraí; na Ilha do Mel, Vicente Arriolos - além de outros mais, pelas circunvizinhanças” (CABRAL, 1987, p. 39). Assim confirma-se o povoamento do Paraty por Francisco Alves Marinho em meados do século XVII.

Ainda que surjam alguns pontos comerciais no Paraty, o que realmente prevalece são áreas rurais com produção de farinha de mandioca, arroz, cana-de-açúcar e derivados. Grande parte dos inventários registrados no Arquivo Judiciário Francisquense apresenta heranças com grandes áreas de terras nas regiões rurais do Paraty, pois era cultura nesta época manter uma casa no centro da vila, para passar os finais de semana. Famílias com maior poder aquisitivo mantinham duas propriedades (CUNHA, 1982).

No ano de 1679 registraram-se grandes quantidades de produção de farinha de mandioca para exportação, em tal intensidade era a produção que:

Em 6 de abril de 1679 D. Rodrigo de Castel Branco, segundo ofício desta data, acusa, em Paranaguá, o recebimento de 650 alqueires de farinha daqui remetidos por ordem do tenente general Jorge Soares de Macedo, quando por aqui passou para a descoberta das minas do sul de Paranaguá e Rio da Prata. Essa farinha era por conta de três mil alqueires a que a Câmara se obrigou fornecer à mesma expedição. (NASCIMENTO, 1990, p. 168).

Acredita-se que foi em terras do Paraty que tenha iniciado o processo de cultivo da mandioca, e a partir daí espalhou-se por Massaranduba, Guaramirim, Jaraguá do Sul, Joinville e demais áreas do litoral catarinense, favorecendo a econômica policultura e a manufatura. Vale destacar que o cultivo da mandioca era de tal importância que a maior parte das casas do sítio mantinham quatro ou mais roças para cada chefe de família. (NASCIMENTO, 1990)

Além da farinha de mandioca produzida para a exportação outras fontes de renda eram necessárias:

São Francisco teve notável desenvolvimento, resultado de diversas atividades, dentre elas a construção de embarcações realizada nos estaleiros, a cultura da cana-de-açúcar, arroz, algodão e também da mandioca, empregada na fabricação de farinha, exportada para o Rio de Janeiro. A farinha era processada nos engenhos da Vila e sustentava praticamente toda a população. Os habitantes dedicavam-se também a fabricação de corda de imbé (aproveitamento das diferentes fibras vegetais existentes), aguardente, madeira preparada e peixe seco. (CABRAL, 2011, p.42).

Essa produção e beneficiamento dos derivados da baleia (azeite, espermacete e barbatanas) estavam sob o protecionismo luso, e ainda contavam com uma intensa competição mundial. Isso se deu em função da primeira revolução industrial na Inglaterra, quando o óleo da baleia era utilizado em maior escala para iluminação e manufaturas. Este período coincide com a consolidação do capitalismo na Europa e a primeira fase expansiva dos ciclos longos (1790-1815). Esta produção de derivados da baleia caracterizou a “primeira grande atividade exportadora empreendida em Santa Catarina, porém de curta duração” (ROCHA, 2004, p. 38).

Mamigonian (1998) assinala que no litoral de Santa Catarina havia armações para a captura e obtenção de óleo de baleia, favorecendo a incorporação econômica do estado na economia colonial portuguesa:

[...] na incorporação do litoral de Santa Catarina à economia colonial portuguesa houve um importante papel do grande capital comercial-manufatureiro sobretudo de Lisboa, mesmo porque a exportação de óleo de baleia para a Europa (Inglaterra, Holanda, Alemanha, França, etc.) teve um papel importante nas exportações do Brasil na segunda metade do século XVIII. (MAMIGONIAN, 1998, p. 70).

O desenvolvimento da Vila do Paraty torna-se mais significativo após a fundação da Colônia Dona Francisca (Joinville-1851), quando o aumento de consumo de bens pela nova colonização alemã trouxe à população da região novas possibilidades econômicas e culturais.

Compreende-se que a primeira fase de ocupação de Araquari teve a agricultura como setor que proporcionou o crescimento da economia. Entre os produtos comercializados neste período destacam-se: cana-de-açúcar, arroz, algodão e a mandioca. A farinha de mandioca foi um dos principais produtos comercializados internamente e externamente, possibilitando uma primeira ascensão social para os produtores.

2.2 ASPECTOS DA EVOLUÇÃO DE ARAQUARI (SC) NOS SÉCULOS XIX E XX

Na primeira metade do século XIX Santa Catarina destacava-se como o maior produtor de farinha de mandioca no Brasil. Entre os produtos comercializados na época – porém em menor proporção – havia cachaça, café, feijão e o arroz que eram alimentos básicos para a população local e também eram comercializados. Bastos (2000) destaca que esta fase está relacionada à ascensão da produção mercantil, caracterizada pela exportação de gêneros alimentícios para Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia e ainda há a produção mercantil de variados produtos (óleo de peixe, peixe salgado etc.).

Neste período, “o monopólio da captura, processamento e comércio da atividade [baleeira], detidos por portugueses e pela Coroa, causavam a drenagem das rendas” (CUNHA, 1992, p.20). Bem como nesta época havia o “fortalecimento das milícias portuguesas do Brasil” (BASTOS, 2000, p.127), com o intuito de requerer alimentos e subtração de mão-de-obra para formar as tropas (CUNHA, 1992).

Na segunda metade do século XIX Florianópolis é impulsionada a praça comercial importadora “relacionada à existência de um artesanato muito diversificado” (BASTOS, 2000, p. 131), desta forma colaborando para o

abastecimento das recentes colônias de imigrantes alemães e italianos que estavam se estabelecendo nos vales atlânticos catarinenses. Estes imigrantes concentravam-se principalmente em Blumenau e Joinville, formando novos polos administrativos, comerciais e industriais, os quais aumentaram seu potencial populacional, econômico e político. Nesta perspectiva “a organização econômica foi fundamentada na agricultura de pequena propriedade” (CUNHA, 1992, p.21).

Em síntese, no século XX a economia catarinense é inserida no contexto do capitalismo industrial brasileiro; para tanto, Santa Catarina desenvolve seu potencial econômico como Bastos (2000) descreve:

A partir da década de 1930, quando então a economia catarinense sofre extraordinário incremento promovido por pelo menos quatro causas fundamentais. A primeira pelo avanço da industrialização das áreas alemães, cujos imigrantes vieram com o “capitalismo em seus ossos” e eram “capitalistas sem capital”. A segunda pela institucionalização da extração do carvão mineral do sul catarinense, onde as empresas brasileiras consumidoras deste mineral foram obrigadas, a partir de 1931, a consumir 10% do carvão brasileiro e em 1937 este percentual dobrou para 20%. A terceira pelas exportações de madeira do planalto principalmente através do porto de Itajaí transformando-o no maior porto madeireiro do Sul do Brasil. E por fim pelo surgimento das agroindústrias do Oeste e do Vale do Rio do Peixe que desde seus inícios estavam integradas por estrada de ferro à cidade de São Paulo, desembocando na formação de grandes grupos de dimensão internacional, como a Sadia, por exemplo. (BASTOS, 2000, p. 132).

É no contexto da expansão da ocupação da porção meridional do Brasil que o núcleo colonial de Joinville é fundado (1851). Primeiramente foi denominado Colônia Dona Francisca e pertencia ao dote de casamento do Príncipe de Joinville (filho do rei da França Luiz Felipe) com Francisca Carolina (filha de D. Pedro I). Porém, as terras foram negociadas com companhia colonizadora de Hamburgo, que tinha o propósito de fazer desta área uma colônia agrícola modelo na América do Sul. (FICKER, 1965)

A chegada dos primeiros imigrantes europeus na Colônia Dona Francisca acontece no dia 09 de março de 1851:

Em 6 de março de 1851, a Colônia permaneceu nas proximidades da Ilha da Paz, aguardando um práctico, e no dia seguinte, cedo, foi alcançado o Porto de São Francisco do Sul. No dia 8 de março, o navio lançou ferros na entrada da Lagoa Saguçu, não sendo possível aproximar-se mais da colônia devido à pouca profundidade da lagoa. Nesse mesmo dia 8, os primeiros imigrantes pisaram o solo da colônia. No dia seguinte, 9 de março, o desembarque das 118 pessoas – homens, mulheres e crianças – estava concluído. (FICKER, 1965, p. 72).

Rocha (1997, p. 23) destaca que “a Alemanha em pleno desmantelamento de sua estrutura feudal e em processo de industrialização, foi a origem da maioria dos imigrantes que vieram para Joinville”.

As áreas alemãs se industrializaram em vista da imigração de alta qualidade: pequenos industriais e comerciantes, engenheiros e operários especializados, etc; forçados a abandonar a Alemanha por ocasião das crises econômicas. No vale do Itajaí, bem como na área de Joinville, as cidades nasceram a partir da atividade industrial e são raras aquelas onde a população industrial é inferior a 50% da população ativa”. (MAMIGONIAN, 1966, p. 35).

O Município de Araquari desmembrou-se de São Francisco do Sul¹⁰ em 1876 e, ao longo da sua história, recebeu três nomes anteriores ao atual. Primeiramente (1848) denominou-se Paranaguá-Mirim (origem indígena), local de chegada dos primeiros europeus. Com a formação da paróquia tornou-se freguesia. Em 1854 passou a se chamar Senhor Bom Jesus do Parati (Paraty) ainda anexado a São Francisco do Sul. O Município permaneceu como Paraty até 1943, quando foi denominado de Araquari em 31 de dezembro de 1943 pelo Decreto Lei nº 941 (FARIAS, 2001). Ainda “do município de Araquari foram desmembrados os municípios de Barra Velha, em 7 de dezembro de 1961, e Barra do Sul, em 9 de janeiro de 1992”. (FARIAS, 2001, p. 129).

A história de Araquari é entrelaçada à de São Francisco do Sul, pois ambos municípios têm sua origem em um mesmo período e local. Porém, São Francisco do Sul destaca-se pela importância de ser um núcleo básico de povoamento catarinense, e potencializou seu desenvolvimento a partir da instalação do Porto de São Francisco do Sul.

Há registros de comércio em Araquari desde 1805, sendo o “primeiro comerciante do Rio do Paraty, pelo que logramos apurar, onde também teria morado, parece ter sido José Antônio de Oliveira Cercal Sênior” (NASCIMENTO, 1990, p. 18). Também há registros da exploração dos Sambaquis para a produção da cal:

¹⁰ Genealogia dos municípios catarinense: de São Francisco do Sul originaram se Porto Belo (3-10-1832); Itajaí (4-4-1859, lei nº 787); Joinville (15-03-1866, lei nº 566); Araquari (5-4-1876, lei nº797); Garuva (20-9-1963, lei nº 953) (CABRAL, 1987, p. 368).

As indústrias da cal estiveram em operação nas áreas dos municípios que fazem parte da baía da Babitonga: Joinville, Araquari, Barra do Sul, São Francisco do Sul, Garuva e Itapoá. Os fatores que contribuíram para essa atividade de produção da cal na região estão relacionados, além da disponibilização de matéria-prima devido à grande quantidade de sambaquis, à facilidade de escoamento do produto que se dava pelos afluentes dos rios da baía da Babitonga, e à procura do produto pelo mercado da construção civil. (ZERGER, 2014, p. 32).

No município de Araquari a produção da cal extraída das caieiras¹¹ foi intensa no período de 1880 a 1940 (PEDROSO e SOUZA, 2002). O material era utilizado para a construção civil e pavimentação de ruas e ainda a “cal produzida nessas caieiras podia ser também misturada com óleo de baleia ou de peixe e utilizada para cimentar blocos de pedra na construção de edifícios” (LUNA et al., 2006, p.1382).

Em função da produção da cal principalmente na região denominada Porto Rei, nas proximidades do Canal do Linguado, foi construído um porto para a exportação do material. Como afirma Vicenzi “navios que faziam intercâmbio comercial entre Joinville e Laguna atracavam em Porto do Rei”, que mais tarde com o fechamento do Canal do Linguado deixou de ser possível a travessia dos navios. Vicenzi também declara que as caieiras desta região chegaram a produzir em torno de seis toneladas de cal por mês (Fonte AN Herculano Vicenzi)¹².

Tiburtius (1996) elaborou estudo sobre Morro do Ouro em Joinville e observou que até 1948 as caieiras eram utilizadas para a fabricação da cal; este sambaqui foi explorado pela companhia Feodor Kulhof. Devido à produção de cal, agrícola etc., Araquari, até finais do século XX, se caracterizava como caminho de passagem entre os municípios de maior potencial econômico da região, o polo industrial de Joinville e o porto de São Francisco do Sul.

2.2.1 Porto de São Francisco do Sul

Os portos brasileiros, mesmo em condições rudimentares com trapiches e equipamentos simples, tiveram importância ímpar na formação sócio-espacial,

¹¹ “De modo geral, podemos definir caieiras como locais estruturados para transformação de conchas em cal tendo como matéria-prima as conchas extraídas de sambaquis. Sambaquis são colinas artificiais de dimensão e datação variadas, sendo mais de 80% da sua composição representados por conchas de moluscos bivalves, além de enterramentos, artefatos, ossos, restos de peixes, aves, répteis, vegetais entre outros.” (FIGUTI, 1998 apud ZERGER, 2014, p.15).

¹² Disponível em: <http://www.sfs.com.br/index.cfm?go=blog.view&codNews=3390&codCategoria=55>

colaborando para a consolidação de cidades e desenvolvimento econômico local/regional, como é o caso do Porto de São Francisco do Sul.

O porto de São Francisco do Sul sempre foi de grande importância, desde a chegada dos primeiros conquistadores europeus do século XVI. Cabral (2011) destaca que:

São Francisco teve notável desenvolvimento, resultado de diversas atividades, dentre elas a construção de embarcações realizada nos estaleiros, a cultura da cana-de-açúcar, arroz, algodão e também da mandioca, empregada na fabricação de farinha, exportada para o Rio de Janeiro. A farinha era processada nos engenhos da Vila e sustentava praticamente toda a população. Os habitantes dedicavam-se também a fabricação de corda de imbé (aproveitamento das diferentes fibras vegetais existentes), aguardente, madeira preparada e peixe seco. (CABRAL, 2011, p. 42).

Cabral (2011) ainda relata que entre os anos de 1849 e 1850 8,43% (6.380 alqueires) da farinha de mandioca produzida no estado de Santa Catarina era exportada pelo porto de São Francisco do Sul. O principal destino dos produtos exportados por este porto era para o Rio de Janeiro (84,35%), em seguida para o Rio Grande do Sul (6,33%) e Pernambuco (4,37%). No final do império o porto de São Francisco do Sul passa a exportar um montante ainda maior da produção catarinense (22%) entre os anos de 1880 e 1885.

A região destacava-se na produção da farinha de mandioca e exportava o excedente através do porto de São Francisco do Sul. O município de Araquari (Parati) participava ativamente da produção agrícola local, colaborando para o desenvolvimento regional. Porém, Araquari não teve um crescimento econômico como os municípios vizinhos, São Francisco do Sul e Joinville, mantendo-se na produção agrícola. Assim, caracterizou-se como um município produtor agrícola até o início do século XXI.

No Nordeste Catarinense, mais especificamente a colônia Dona Francisca (1851), com a chegada dos imigrantes europeus com experiência em alguma atividade artesanal ou industrial, insere a região no contexto da pequena produção mercantil, instaurando uma nova fase econômica. Impulsionando as atividades portuárias.

No fim do século XIX e início do XX, instituiu-se a comercialização da erva-mate no porto de São Francisco do Sul, tornando-se o primeiro grande impulso de movimentação do porto, incrementando significativamente a exportação; em 1920 a

erva-mate foi o produto com maior proporção na exportação (6.860,339 mil Réis) (CABRAL, 2011). A partir de 1933, segundo Cabral (2011) a comercialização da madeira ultrapassou a da erva-mate (11.688:390 mil Réis). Assim percebe-se que os produtos agrícolas e extrativistas são os propulsores da economia do Nordeste Catarinense neste período.

Em entrevista com morador do município de Araquari, o qual afirmou a existência de um porto fluvial no rio Parati onde hoje é o centro da cidade, verificou-se que neste porto era manuseada principalmente a madeira que descia pelo rio até chegar próximo de São Francisco do Sul para, então, ocorrer o embarque e a exportação. “São Francisco do Sul, em decorrência, tornou-se um importante porto de exportação da Província” (CUNHA, 1982, 73).

2.2.2 Estrada Dona Francisca

A construção da estrada Dona Francisca (1854) era de interesse dos núcleos do litoral (Joinville, São Francisco do Sul) e também do planalto, pois às margens do rio Negro já estava assentada uma colônia de imigrantes europeus. Com a expansão da produção da erva-mate, consumida no Rio Grande do Sul e Argentina, foi necessária a construção de uma ligação entre as regiões catarinenses. Essa ligação litoral/planalto foi muito importante para o processo de industrialização de Joinville (ROCHA, 1997).

Ternes (1986) esclarece que a abertura da Estrada da Serra “foi o grande desafio e ao mesmo tempo o acontecimento que determinou a consolidação da colônia. O empreendimento custou 35 mil contos e demorou décadas, mas a partir de 1873 já permitia uma comunicação com o planalto Norte” (TERNES, 1986, p.31). Acredita-se que a estrada tenha sido concluída em 1885.

Para Ternes (1986) a ligação entre Joinville e o interior (planalto) acelerou o processo industrial; com o “ciclo do mate”, em 1870, agilizou ainda mais e dinamizou o comércio e a industrialização. A abertura da Estrada Dona Francisca (Estrada da Serra) fez com que os comerciantes do interior (Campo Alegre, São Bento, Mafra, Canoinhas, Porto União) deixassem de enviar suas mercadorias para o porto de Paranaguá e utilizassem o porto de São Francisco do Sul.

A estrada Dona Francisca foi considerada uma das maiores obras do Governo Imperial (XIX) e foi fundamental para o processo de colonização e desenvolvimento econômico do Nordeste Catarinense. Mas, em virtude da decadência da erva-mate e do transporte pela estrada de ferro, a “estrada Dona Francisca caiu em decadência, voltando a ter importância econômica somente na década de 1950, com o impulso do transporte rodoviário feito então por caminhões” (CABRAL, 2011, p.65).

Souto (1980) destaca a importância da ligação de Joinville com o planalto, pois esta região era “fonte de produção extrativa vegetal que viria a ser a especialização e o fator de sucesso econômico de Joinville: a madeira e a erva mate” (SOUTO, 1980, p. 86). Assim sendo, o traslado dessa mercadoria pelo município de Joinville colaborou para a instalação de pequenos comércios e estabelecimentos para manufaturar a mercadoria que chegava do planalto, para então encaminhar para o porto de São Francisco do Sul com o objetivo de exportar.

Para Araquari a estrada Dona Francisca não teve um impacto direto, porém, indiretamente, o município produziu maior quantidade de farinha de mandioca, peixe e tanino extraído da casca do mangue – uma substância usada nas tinturarias como colorante de tecidos e nos curtumes, além de sua utilização como lenha para as estacas e para combustão, pois era conhecido como melhor carvão do mundo (VANNUCCI, 2002); entre outros produtos, cujos excedentes eram comercializados.

2.2.3 A estrada de ferro

A Cia Estrada de Ferro S. Paulo – Rio Grande foi fundada em 1889, mas foi somente em 1904 que iniciaram as primeiras atividades para a construção da estrada de ferro entre São Francisco do Sul (litoral) e Porto União (planalto). Por conseguinte, a Estrada de Ferro passa pelo município de Araquari.

Em 26 de junho de 1906, uma locomotiva da Estrada de Ferro em construção apitou pela primeira vez no continente, transpondo a ponte provisória do Linguado. Estava-se prosseguindo com a maior atividade de assentamento de trilhos entre aquele ponto e a Vila do Parati” (FICKER, 1965, p. 350)

O tráfego no ramal São Francisco/Porto União foi liberado em 1917. Cabral (2011) explica que:

Em 1904(5), iniciou-se a construção do ramal São Francisco, partindo da região litorânea, passando por Joinville, Jaraguá do Sul e Corupá, acompanhando o rio Itapocu e subindo a Serra do Mar em direção ao planalto, percorrendo os municípios de São Bento e Rio Negrinho. No ano de 1917, o tráfego de Porto União a São Francisco do Sul foi liberado com um traçado de 461 quilômetros, apresentando várias estações em seu percurso. (CABRAL, 2011, p. 96).

Percebe-se que houve mudanças nos planos da estrada de ferro para que alcançasse regiões/municípios que não estavam inicialmente contemplados, colaborando para o desenvolvimento econômico regional e ligando a região Nordeste Catarinense ao centro do país. A estrada deu continuidade ao escoamento da produção do planalto (de Santa Catarina e do Paraná), assim como fez a Estrada Dona Francisca no século XIX.

A estrada de ferro demandou a construção da ponte sobre o canal do Linguado (Figuras 2 e 3), posteriormente aterrado (1935). Como afirma Stimamiglio (2003):

O fechamento do Canal do Linguado ocorreu em duas etapas. Em 1907, por ocasião da construção do ramal ferroviário de ligação ao porto de São Francisco do Sul, foi aterrado o canal norte, ligando a Ilha de São Francisco do Sul à Ilha do Linguado. O fechamento completo ocorreu em 1935, com o aterro do canal sul, ligando a Ilha do Linguado ao continente. (STIMAMIGLIO, 2003, p.19).

Figura 2 - Ponte férrea no Canal do Linguado



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (ano 1900, inventário 2165).

Figura 3 - Locomotiva na ponte sobre o Canal do Linguado



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (ano 1900, inventário 1559).

A construção da estação ferroviária de Araquari (Paraty) data de 1910 (Figuras 4 e 5).

Figura 4 - Estação Ferroviária do Paraty-Araquari(1900)



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (ano 1900, inventário 1610).

Figura 5 - Estação ferroviária de Paraty (1900)



Fonte: Arquivo Histórico de Joinville (ano 1900, inventário 1610).

Um dos principais produtos transportados pela estrada de ferro foi a madeira, “principal atividade de ampla área do Brasil meridional” (ROCHA, 2004, p. 64) e foi exportada para a Europa e Argentina pelos portos de Itajaí e São Francisco do Sul. No município de Araquari a estação ferroviária não teve grande desenvolvimento econômico, pois era apenas um ponto de passagem.

Santos e Silveira (2008, p. 63) enfatizam que

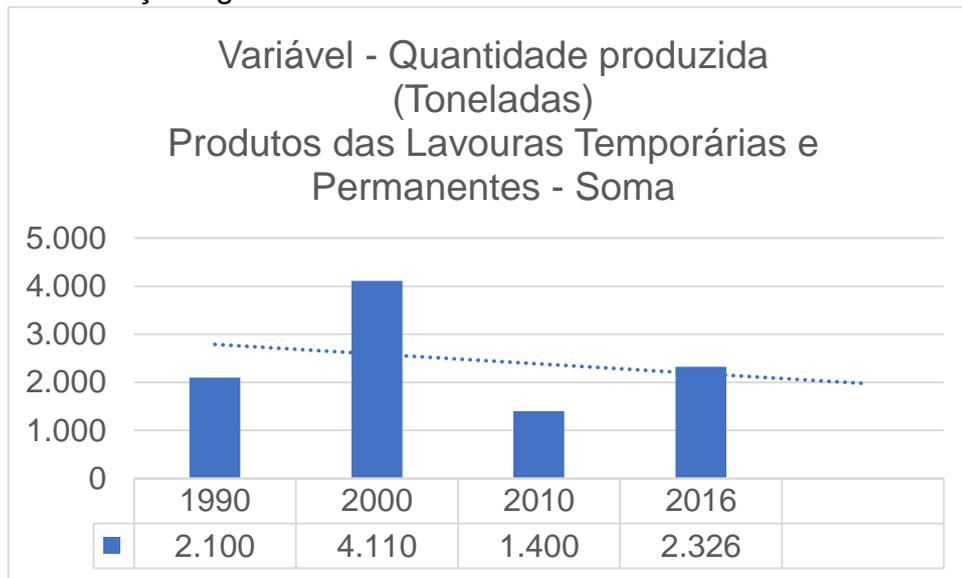
[...] as estradas de ferro, até então sem integração na maior parte do país, passam a ser interligadas graças a novos trechos, mas sobretudo às novas solidariedades com uma malha rodoviária em expansão, uma vez que a extensão ferroviária, em 1992 havia caído para 30.282 quilômetros.

Havendo a decadência e desativação de diversos ramais das ferrovias, as rodovias obtiveram maior circulação de produtos em direção aos portos marítimos para exportação, assim conquistando a implantação de políticas públicas voltadas para construção e melhoramentos das rodovias, sobretudo na década de 1970 (SANTOS e SILVEIRA, 2008).

2.2.4 Perfil econômico de Araquari

A economia de Araquari está atrelada aos fatores de desenvolvimento da região nordeste de Santa Catarina como, por exemplo, melhorias no porto de São Francisco do Sul, industrialização de Joinville, construção de vias de transporte. Mas, até finais do século XX a principal atividade econômica do município era a agricultura, com a produção de cana-de-açúcar, arroz, mandioca e maracujá, principalmente. A análise dos dados entre os anos de 1990, 2000, 2010 e 2016 revela variabilidade da produção agrícola, conforme segue:

Gráfico 1 – Produção agrícola



Fonte: IBGE (1990; 2000; 2010; 2016)

No município persistem problemas antigos relacionados à infraestrutura. De acordo com o “Jornal A Notícia” de 03 de maio de 1985 as estradas naquela época estavam em péssimas condições e os moradores reclamavam por melhorias (Figura 6).

Figura 6 - Condições das estradas de ligação entre Araquari e Barra do Sul



Fonte: MORADORES de Araquari... (1985, sem paginação).

Outro aspecto é a proporção da população economicamente ativa (PEA) no município de Araquari que, no ano de 1970 totalizava 11,5% da população empregada no setor secundário. Já em 1990 havia 40,2% da população empregada no setor terciário, 30% no setor secundário e 20% no setor primário. (SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC, 1993).

Em 1991 Araquari possuía: 21 empresas agropecuárias, 47 empresas industriais, 172 empresas comerciais e 99 empresas prestadoras de serviços. Somando uma arrecadação tributária anual no valor de CR\$ 59.322.858,00. O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) somava CR\$ 261.697.459, sendo 0,70% do ICMS arrecadado na região nordeste de Santa Catarina (SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC, 1993).

Na Tabela 1 pode-se verificar a importância de cada setor na economia araquariense.

Tabela 1 - Valor Adicional Fiscal

Araquari - Valor Adicionado Fiscal - 1990 (CR\$)	
Agropecuária	70.363.427
Comércio	42.767.268
Indústria	750.488.837
Total	863.639.532

Fonte: SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC (1993).

Em 2011 o setor que mais gerou emprego foi o secundário (indústria) com 3.732 postos de trabalho, seguido pelo setor terciário – serviços com 2.685 empregos e comércio com 1.030 empregos – e em último lugar o setor primário com 171 empregos ofertados (SEBRAE, 2011).

Quanto ao número e tamanho dos estabelecimentos agropecuários no município de Araquari, verifica-se que o número dos estabelecimentos de 10 a 50 hectares (ha) se sobressaem em quantidade em relação aos outros e assim se apresentam em 1985 e 2006 (Tabela 2).

Tabela 2 - Estabelecimentos Agropecuários em Araquari – 1985 e 2006

Grupos de área total.

	1985	2006
Menos de 10 (ha)	73	50
de 10 a menos de 50 (ha)	135	126
50 a menos de 100 há	18	18
de 100 a menos de 200 (ha)	8	6
de 200 a menos de 500 (ha)	15	12
500 e mais (ha)	9	5
Total	258	217

Fonte: SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC (1993).

Em 2006 a agricultura familiar tinha uma representatividade de 334 unidades/estabelecimentos em Araquari o que gerou um montante de 28.070 hectares. Considerando que as pequenas propriedades compreendem um número expressivo de propriedades no município, é necessário observar a evolução da produção agrícola. Entre os cereais o arroz se destaca, mas a cana-de-açúcar é outro produto de grande importância para a economia araquariense, e ainda pode-se citar a mandioca como um dos produtos agrícolas que continuam a ser produzidos no município. (Tabela 3).

Tabela 3 - Produção Agrícola (toneladas) – Araquari (1980 a 2016)

Produto	Ano				
	1980	1990	2000	2010	2016
Arroz	1.413	4.295	10.850	16.275	17.940
Cana-de-açucar	3.500	4.200	2.120	-	-
Feijão	28	84	31	15	10
Fumo	49	38	-	-	-
Mandioca	2.400	2.100	960	1.400	1.750
Milho	240	120	120	30	-

Fonte: IBGE (1980, 1990; 2000; 2010; 2016).

Como já comentado, o alicerce do perfil econômico de Araquari no século XX foi a produção agrícola, gerando renda para parte significativa da população. O diagnóstico em relação à condição da produção agrícola em Araquari possibilitou

registrar que a agricultura tinha ampla participação na economia local, diminuindo sua presença em virtude da ascensão dos setores secundário e terciário que passaram a gerar dinamismo na economia local.

2.2.5 Rodovias e o desenvolvimento de Araquari

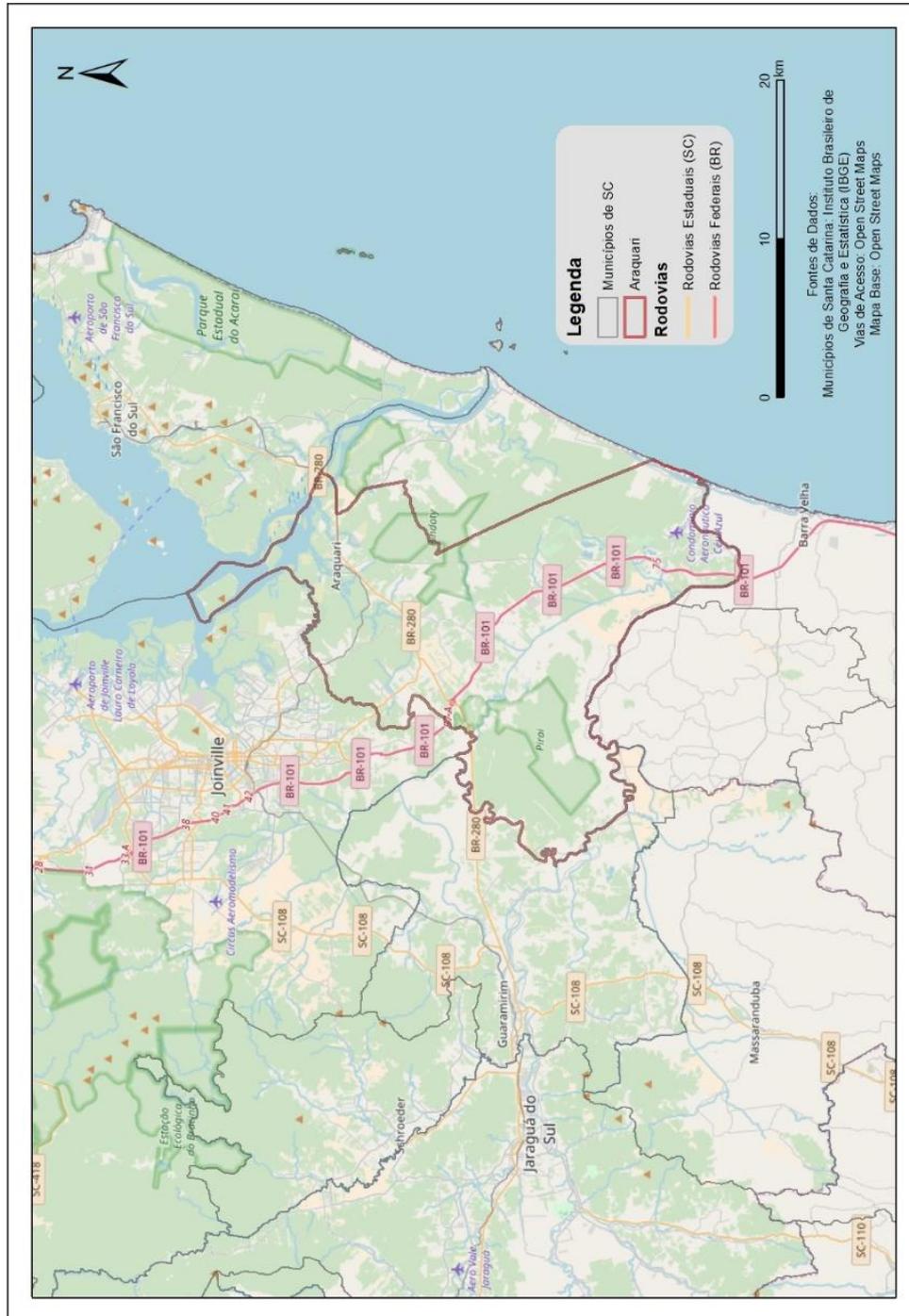
As rodovias realizaram importante transcurso de produtos para os portos catarinenses (São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba). Peluso destaca que “a rede rodoviária é considerável no território catarinense, composta, em maioria, por estradas municipais e caminhos vicinais que se ligam às estradas – tronco” (PELUSO, 1991, 78). Mesmo que as estradas fossem de terra e muito sensíveis a chuvas elas faziam papel fundamental na ligação do interior ao litoral, principalmente para o escoamento de mercadorias.

Peluso lembra que a “BR 101 incentivou a atração de Curitiba sobre Joinville, bem como sobre Campo Alegre, São Bento do Sul e Rio Negrinho mercê da BR 280 que com ela se entronca” (PELUSO, 1991, p. 276). A análise do autor corrobora a compreensão de que a atividade econômica do município de Araquari tem novas possibilidades de transformação a partir da conclusão da pavimentação asfáltica do trecho da BR 280 – São Francisco do Sul a Joinville (década de 1970).

No Nordeste Catarinense as rodovias organizaram o território e colaboraram para o desenvolvimento industrial e econômico. Atualmente Araquari recebe inúmeras novas unidades fabris, justamente por estar estrategicamente localizado nas margens das rodovias e nas proximidades dos portos (São Francisco do Sul e Itajaí-Navegantes), ambos com infraestrutura capacitada para atender o fluxo de transporte e mercadorias (Figura 7).

Santos e Silveira (2008) explicam a importância das rodovias modernas para “possibilitar a produção em escala comercial. É a circulação, em sentido amplo, que viabiliza a criação e a continuidade das áreas de produção” (SANTOS E SILVEIRA, 2008, p. 64).

Figura 7 - Principais vias de acesso ao município de Araquari.



Fonte: Municípios de Santa Catarina - IBGE. Organização: Lis Graziela Orjecoski. Elaboração: Guilherme Braghirolli.

O município de Araquari é cortado por duas rodovias de grande importância para o transporte de cargas de Santa Catarina: a BR-101 e a BR 280. A BR 101 faz a ligação Norte/Sul do Brasil, e se estende desde a cidade de Touros no Rio Grande do Norte até a cidade de Rio Grande no Rio Grande do Sul. Em território catarinense

a BR 101 totaliza 462,8 km de extensão entre as cidades de Garuva (norte) e Passo de Torres (sul).

O entroncamento entre a BR-101 e BR-280 no município de Araquari reorganizou o espaço, colaborando para desenvolver áreas industriais e comerciais no entorno. Nas margens das duas rodovias atualmente observa-se a instalação crescente de edificações destinadas a ocupação industrial.

Cabral (2011) fez observações pertinentes sobre a BR 280, afirmando a importância da mesma para o estado, pois ela interliga duas regiões geoeconômicas de grande dimensão do estado de Santa Catarina. Além disso, a BR 280 faz cruzamento com BR-101, BR-116, BR-153, BR-158, colaborando para o traslado de pessoas e mercadorias (agrícolas, matéria-prima e manufaturados) até os principais portos marítimos do Brasil Meridional.

A BR 101, presente no Plano Viário Nacional dos anos 1950, concluída em Santa Catarina nos anos 1970, finalmente interligou a região industrial do litoral catarinense ao restante do país. Nos anos seguintes, principalmente da década de 1980, foram concluídos importantes trechos das rodovias de ligação (BR 470, BR 480) e das rodovias transversais (BR 280, BR282), aproximando os troncos longitudinais (BR 101, BR 116), viabilizando as relações entre o litoral e o planalto. (ROCHA; BARBOSA; CABRAL, 2009, s/p).

Na rodovia SC-301 está localizado o bairro Itinga com a maior densidade demográfica do município de Araquari; o motivo desse fato é a ligação e a proximidade com Joinville, como cita o Plano Básico de Desenvolvimento Regional (SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC, 1993, p.71): “Itinga – situado a noroeste do Município, junto à divisa com Joinville, confundindo-se com a própria expansão”.

Após a emancipação de Araquari (1943) e a conclusão das rodovias (década de 1970) a configuração espacial e social foi reordenada. Lembra-se que a maior parte dos antigos moradores de Araquari são pessoas que vieram de municípios vizinhos para trabalhar na construção da ferrovia e depois nas rodovias (BR-101 e BR-280). Cabe lembrar que essa configuração foi impulsionada por planos governamentais, os quais contribuíram para o desenvolvimento de determinados bairros¹³. Atualmente a população imigrante vive em loteamentos de baixa renda, com infra-estrutura bastante precária.

¹³ Na entrevista com morador local foi relatado sobre a relação dos dirigentes políticos com os bairros onde residiam, ou seja, cada governo liderava projetos destinados para determinadas regiões da cidade, não pensando

A atual (maio/2018) divisão e organização do município conta com dez “bairros”: Areais Pequenas, Barra do Itapocú, Colégio Agrícola, Corveta, Itapocú, Itinga, Porto Grande, Volta Redonda, Centro, Rainha e áreas rurais. No território municipal há 75 loteamentos e 19 desmembramentos (Anexo 2). Importante destacar que os bairros que mais crescem em população e em número de estabelecimentos econômicos são aqueles que estão às margens das rodovias como, por exemplo, o bairro Itapocú (BR-101), Colégio Agrícola e Porto Grande, (BR-280) e Itinga (SC-301); este último sendo o bairro mais populoso do município. Outro fato importante do Itinga é ter se tornado um novo centro comercial, caracterizando-se como uma área central do município.

Na segunda década do século XXI, a expansão urbana tem um novo contexto de consolidação. As margens da rodovia SC-305 são potencializadas com as recentes ocupações urbanas, principalmente a estruturação de novos loteamentos. Nas áreas próximas às rodovias BR-101 e BR-280 instalam-se grandes unidades fabris forâneas.

Além das rodovias há um projeto de alteração do atual trajeto do ramal ferroviário¹⁴, transpondo os limites dos municípios de Joinville e Araquari, determinando maiores facilidades para o processo de industrialização. De acordo com o PMJ - Relatório de Impacto Ambiental Contorno Ferroviário de Joinville/SC (2004, p. 26):

Outro aspecto a ser considerado, diz respeito à possibilidade de implantação de distritos industriais ao longo do traçado proposto, beneficiando diretamente os municípios de Araquari e Joinville que poderão ser atendidos por meio de terminais multimodais de carga. Nesta perspectiva, pode-se considerar a possibilidade da implementação de um Terminal Multimodal de Cargas, no cruzamento da ferrovia com o futuro contorno rodoviário leste de Joinville e/ou com a BR-101, de modo a atender o parque industrial (USINOR) da região, dotado, inclusive, de equipamentos para movimentação de containers.

Na Figura 8 pode-se visualizar o traçado ferroviário no território de Araquari, o qual vai transpassar a rodovia SC-301 na região com maior tráfego rodoviário do município, e ainda necessitará de obras como pontes, viadutos e novas passagens

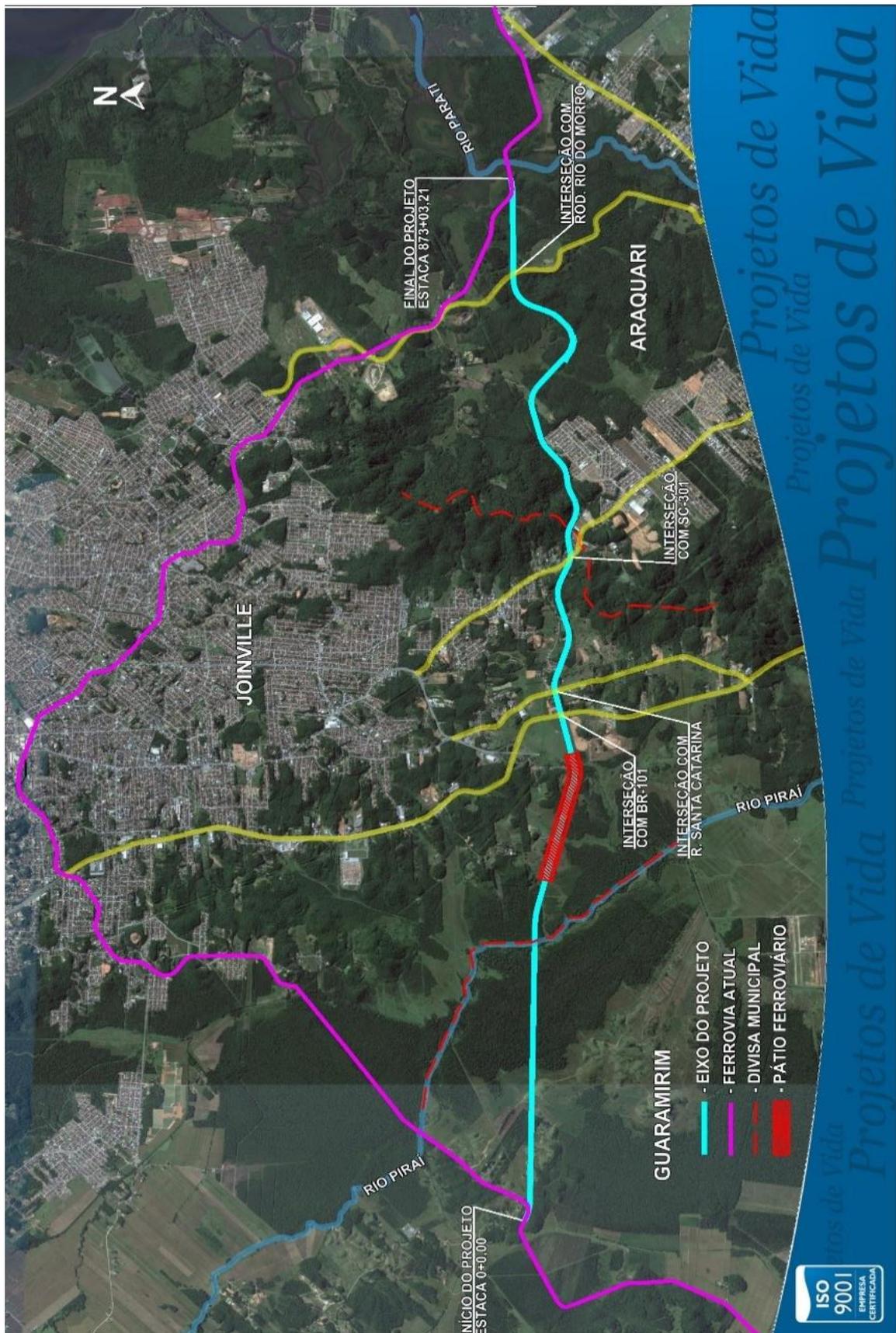
em um todo. Sendo assim, o município cresceu de forma fragmentada, onde algumas regiões receberam mais atenção e assim tendo um desenvolvimento em infraestrutura melhor e outras em menor proporção.

¹⁴ De acordo com o a Secretária de Planejamento, Orçamento e Gestão o projeto está na câmara de vereadores para ser aprovado (conversa por telefone com secretário em 11 de janeiro de 2018)

como descreve o Relatório de Impacto Ambiental Contorno Ferroviário de Joinville/SC (PMJ, 2004, p. 24):

- ponte ferroviária na transposição do rio Piráí;
- viaduto ferroviário no cruzamento com a Rodovia BR 101 / SC;
- passagem inferior no cruzamento com a Rua Santa Catarina;
- passagem inferior no cruzamento com a Rua das Carpas;
- viaduto ferroviário sobre a Rodovia SC 301.

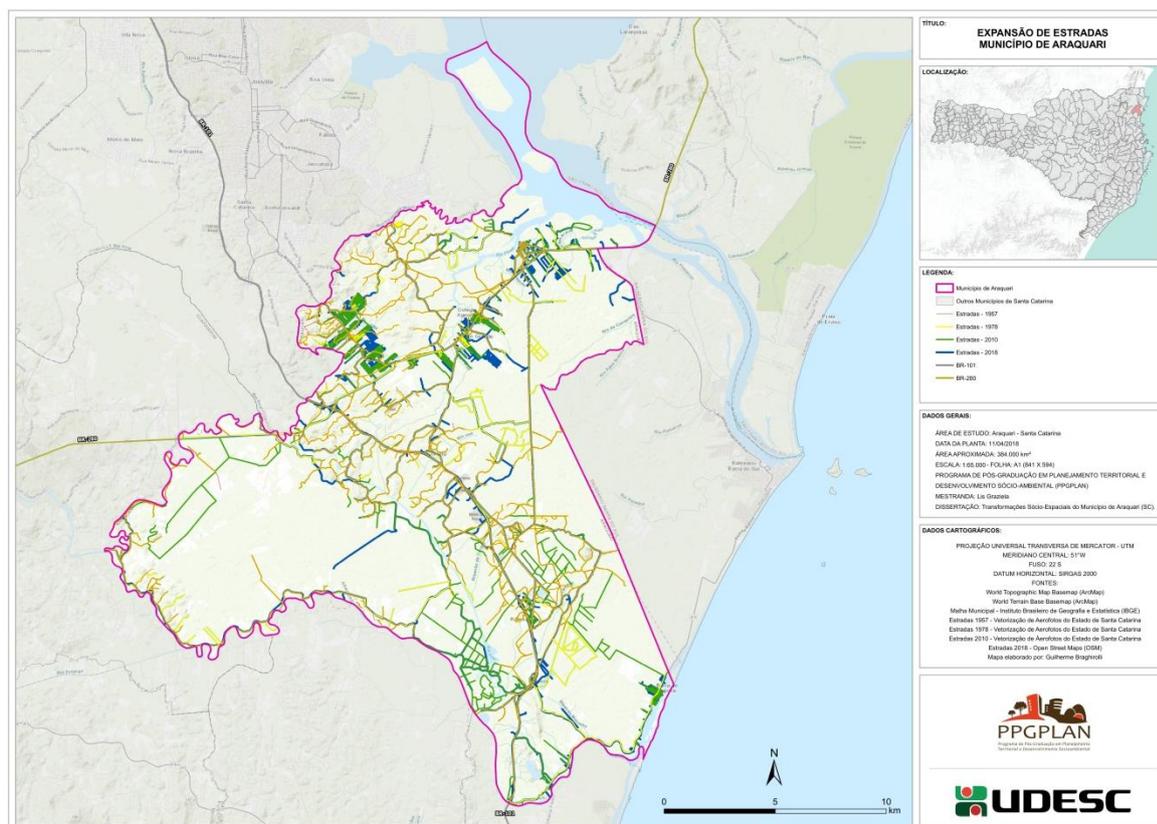
Figura 8 - Projeto Contorno Ferroviário de Joinville.



Fonte: PROSUL (Contorno Ferroviário de Joinville/SC, arquivo em PowerPoint).

O resultado da pesquisa referente à evolução das vias rodoviárias do município de Araquari está apresentado no Mapa Expansão das Estradas (Figura 9) (também disponível em tamanho maior no Anexo 5), e no qual é possível visualizar a transformação ocorrida no espaço a partir da constituição de novas vias de acesso.

Figura 9 – Mapa Expansão das Estradas



Organização: Lis Graziela Orjecoski. Elaboração: Guilherme Braghirolli.

2.2.6 Colégio Agrícola de Araquari

É em 1959 que o Colégio Agrícola Senador Carlos Gomes de Oliveira – CASCGO iniciou suas atividades, às margens da BR 280 no bairro Porto Grande no município de Araquari, com o oferecimento de um único curso – operário agrícola em nível de primeiro grau. No ano de 1967 a escola foi vinculada à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), e mais tarde, no ano 2008, deixa de ser vinculada à UFSC, sendo integrada ao Instituto Federal Catarinense (IFC) – atual Instituto Federal Catarinense - Araquari).

De acordo com o portal eletrônico, o Instituto Federal Catarinense Campus Araquari no ano de 2018 conta com quatro cursos de nível superior (Bacharelado Medicina Veterinária, Bacharelado em Sistemas de Informação, Licenciatura em Química, Licenciatura em Ciências Agrícolas), três cursos de Ensino Técnico integrados ao Ensino Médio (Agropecuária, Informática e Química), um Curso Técnico Subsequente (Agrimensura) e uma especialização (Aqüicultura).

O Mapa Expansão da Mancha Urbana (Anexo 6) expõe a análise de que nos anos anteriores às instalações do Colégio Agrícola Senador Carlos Gomes de Oliveira a área urbanizada na região do bairro Porto Grande era bem menor. No ano de 1978 a área urbanizada começa a ser mais significativa, justamente devido à influencia do Colégio Agrícola. Nos anos seguintes, já em função do desenvolvimento das áreas nas margens da BR 280, o bairro Porto Grande passa a apresentar a influencia da expansão da urbanização de Araquari, atraindo maior número de unidades comerciais e industriais.

Assim, a seguir, no Capítulo 3, pretendeu-se responder: como ocorreu a evolução da mancha urbana?

3 TRANSFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS DO MUNICÍPIO DE ARAQUARI

A partir da análise do contexto histórico e geográfico do município de Araquari é necessário igualmente compreender questões mais específicas sobre seu território. Primeiramente apresenta-se o panorama da legislação urbanística de Araquari, cuja análise contribuiu para compreender a atual configuração espacial, levando em consideração o Plano Diretor Lei nº 50 de 2006 (ARAQUARI, 2018g).

3.1 PANORAMA DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL

No ano de 1984 o Jornal A Notícia elaborou uma matéria relatando sobre a elaboração do Plano Diretor Físico Territorial. A reportagem retrata a iniciativa do chefe de Gabinete do Planejamento do Governo do Estado (GAPLAN), e afirma que o plano diretor seria elaborado com participação popular (Anexo 3). Porém, o plano diretor de Araquari foi colocado em vigência somente no ano de 2006; até então as legislações eram condicionadas a leis independentes. Sendo assim, importa aqui especificar as principais leis.

Em 28 de dezembro de 1984 (ARAQUARI, 2018a) foi instituída a Lei nº 682, que é o Código de Postura do município de Araquari, o qual trata do funcionamento de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviço, cujo objetivo é definido no art. 1º:

Este código contém medidas de polícia administrativa, a cargo do Município de Araquari, em matéria de higiene, segurança, ordem e costumes públicos, institui normas disciplinadoras do funcionamento dos estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços, estatui as necessárias relações jurídicas entre o Poder Público e os Municípios, visando a disciplinar o uso de gozo, dos direitos individuais e de bem-estar em geral.

O Código de Obras Lei nº694 de 23 de maio de 1985 (ARAQUARI, 2018b) visa a “rigorosa aplicação, normas técnicas, visando o progressivo aperfeiçoamento da construção voltado principalmente para a paisagem urbana e o aprimoramento da arquitetura das edificações”. É esclarecido que este código de obras está vinculado ao Plano Diretor Físico Territorial, os quais foram revogados pela Lei nº 56/2006.

Plano de Obras nº 706 de 09 de outubro de 1985 (ARAQUARI, 2018c) que dispõe sobre os parcelamentos do solo urbano no município de Araquari tem como

objetivo principal: o “parcelamento do solo para fins urbanos no Município de Araquari, rege-se por esta Lei, observadas as diretrizes estabelecidas pela Lei Federal nº 6766 de 19 de dezembro de 1979”.

Em 20 de outubro de 1986 (ARAQUARI, 2018d) a Lei nº 730 foi implantada com o objetivo de regulamentar os loteamentos no município como cita o art.1º “O parcelamento do solo urbano no município de Araquari, exige dimensão mínima de 240m² (duzentos e quarenta metros quadrados) para cada lote e fachada da largura não inferior à 10m (dez metros) ”.

O código tributário de Araquari foi instituído em 22 de dezembro de 1993 (ARAQUARI, 2018e) pela Lei nº1209, esta legislação busca regulamentar as atividades de créditos e tributos municipais, como descreve o art. 1º “Esta Lei disciplina a atividade crédito no Município de Araquari, Estado de Santa Catarina e estabelece normas complementares de direito tributário a elas relativas”. E ainda o art. 2º descreve: “ A ‘Legislação Tributária’ compreende as Leis, decretos e normas complementares que versem, no todo ou em parte, sobre tributos de competência do Município e relações jurídicas a eles pertinentes”.

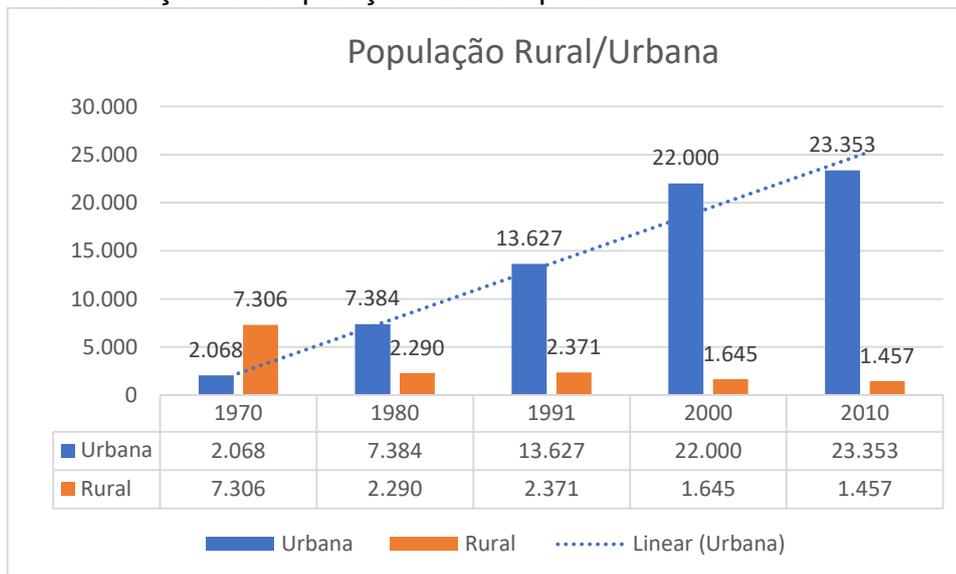
O primeiro Regime jurídico dos servidores públicos do município e das fundações públicas é a Lei nº 3 de 22 de novembro de 1999 (ARAQUARI, 2018f), a qual tem como objetivo segundo o art. 1º “O regime jurídico dos servidores públicos do Município de Araquari, bem como das suas Fundações Públicas e mantidas é o ESTATUTÁRIO”, complementada pela Lei nº 117 de 17 de maio de 2011 (ARAQUARI, 2018h).

Em 11 de outubro de 2006 (ARAQUARI, 2018g) foi instituída a Lei nº 50 que dispõe sobre o Plano Diretor participativo de desenvolvimento territorial de Araquari, sendo esta a legislação que está em vigor no ano de 2018. Percebe-se que a legislação urbanística do município de Araquari é um dos fatores que contribuíram para o desenvolvimento do município, assim como para sua ordenação territorial.

3.2 POPULAÇÃO

A população do município de Araquari concentrava-se entre as décadas de 1970 e 1980, na sua maioria, na região onde hoje é Barra Velha (7.138 hab.), depois Parati (3.784 hab.) e Itapocu (1.225 hab.). Nesse período a maioria da população residia na área rural (Gráfico 2).

Gráfico 2 - Distribuição da População em Araquari



Fonte: IBGE (2018).

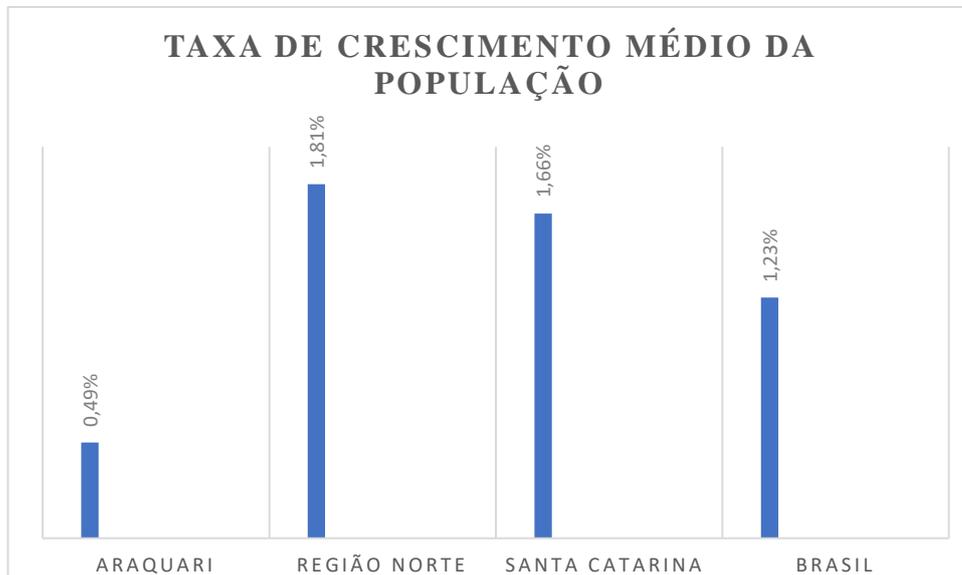
A população da sede do município na década de 1970 representava 6,64% da população total, e a densidade demográfica era de aproximadamente 22,05 hab./km. Araquari, município predominantemente agrícola, no ano de 1970 tinha 78% da população na área rural e apenas 22% era urbana. Na década de 1980 ocorre a inversão dos dados, e a população urbana apresenta 76% do total de 9.674 habitantes (SEBRAE, 2013). Esse fato ocorreu devido à expansão migratória principalmente do Paraná e interior de Santa Catarina para Joinville nas décadas de 1970 e 1980 que se expandiu para Araquari.

O Plano Básico de Desenvolvimento Regional analisa o:

[...] período de 80/91, o Município que mais cresceu relativamente [na região nordeste catarinense] foi Araquari, que constitui na verdade um crescimento de Joinville, mas o que vale notar é que também a população rural de Araquari cresceu, ao inverso do ocorrido em outros municípios da região. O crescimento da população urbana foi de ordem de 5,8% a.a. e o da rural, 23% a.a. (SANTA CATARINA; FECAM; AMUNESC, 1993, p. 143).

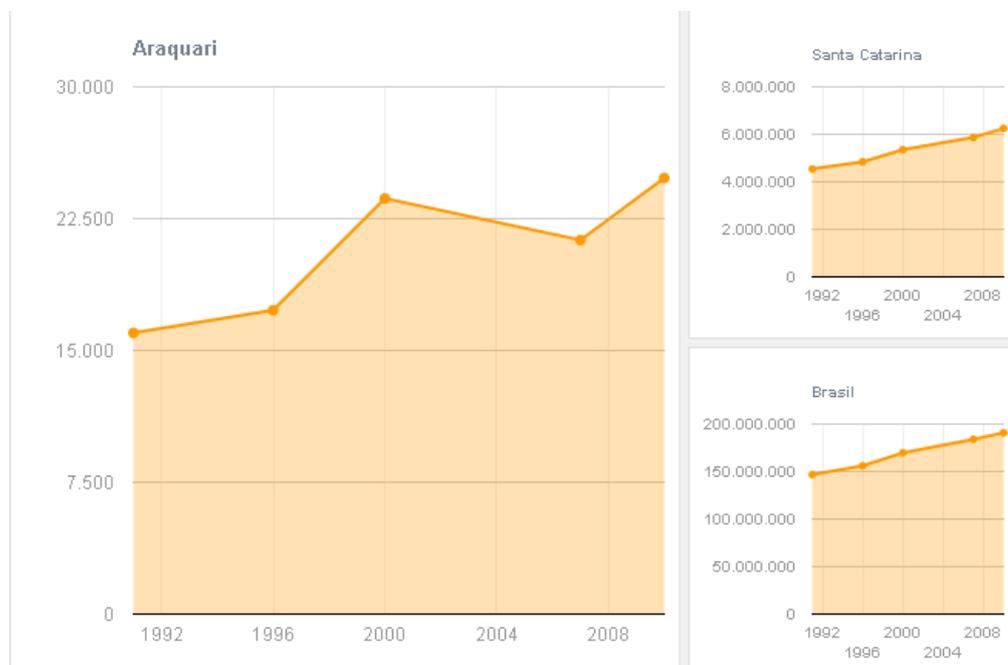
Nos Gráficos 3 e 4 verifica-se a evolução urbana, que está em crescimento. Em 2017 (estimativa IBGE) apresenta um total de 33.867 habitantes e uma densidade demográfica de 64,61 hab./km². A taxa média de crescimento populacional entre os anos 2000 e 2010 foi de 0,49% ao ano, sendo inferior à do estado de Santa Catarina, com 1,66% ao ano (SEBRAE, 2013).

Gráfico 3 - Taxa de crescimento populacional - Araquari



Fonte: SEBRAE (2013).

Gráfico 4 - Evolução populacional do município de Araquari

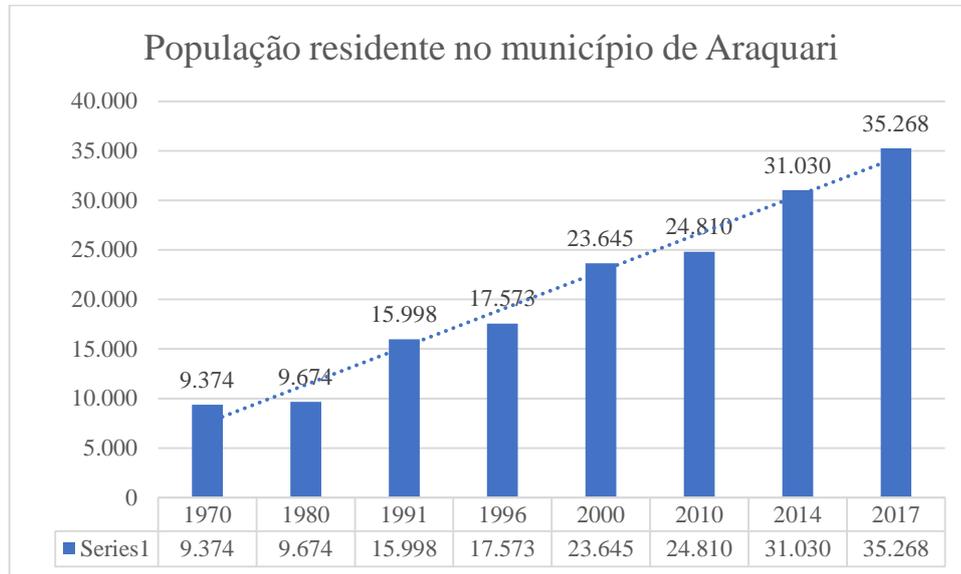


Fonte: IBGE CIDADES (2017).

Nos Gráficos 5 e 6 é possível analisar a expansão populacional; cabe ressaltar que entre 2010 (24.810 hab.) e 2017 (35.268 hab.) foi o período de

expressivo crescimento do volume populacional. Este fenômeno ocorre principalmente em função do maior número de investimentos fabris.

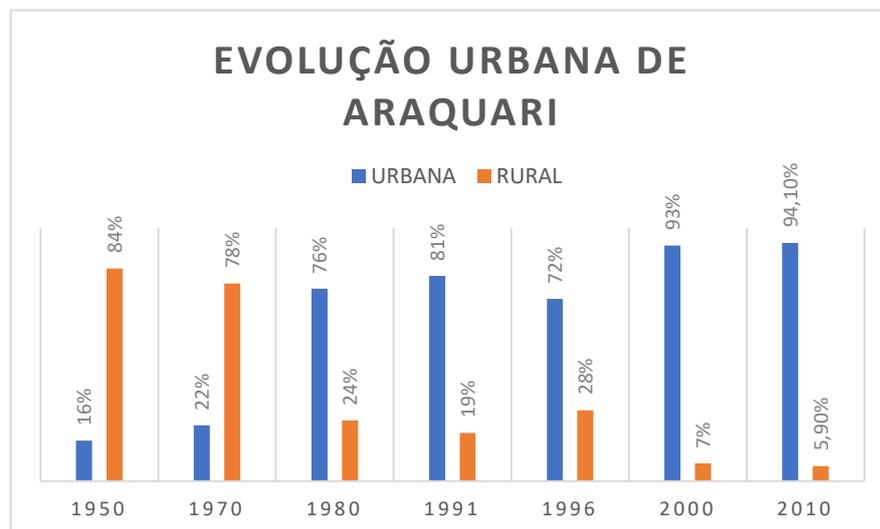
Gráfico 5 - População residente no município de Araquari



Fonte: SEBRAE (2013).

Nota: anos de 2014 e 2017 são estimativas IBGE.

Gráfico 6 - Evolução urbana de Araquari.



Fonte: Lacerda (2003, p.49) e SEBRAE (2013).

No final do século XX a urbanização do município de Araquari tem um primeiro impulso, devido ao êxodo rural. Este fenômeno é o princípio do aumento da

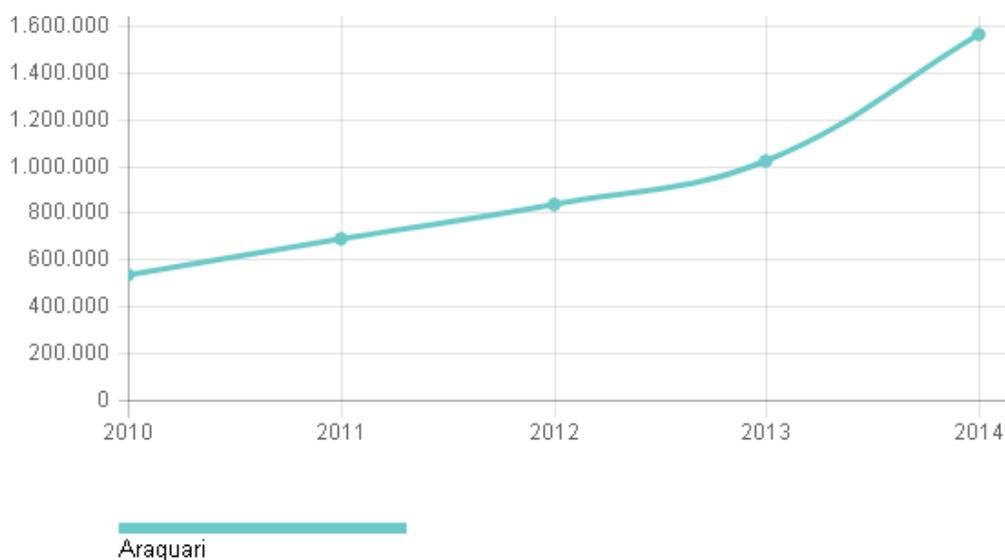
mancha urbana, a qual teve uma expansão na primeira década do século XXI. Tal evolução ocorre principalmente nas margens da BR 101 e BR 280, devido à fluidez do trânsito e à instalação de unidades fabris.

3.3 PANORAMA ECONÔMICO DO SÉCULO XXI

3.3.1 PIB

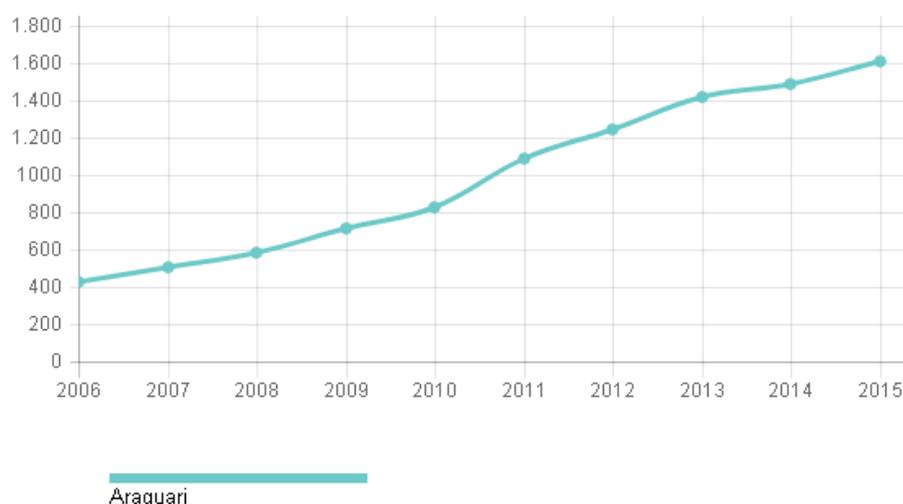
O crescimento do Produto Interno Bruto do município de Araquari está estreitamente ligado ao número de novos estabelecimentos instalados no território araquariense. Nos gráficos a seguir é possível observar a linha ascendente em ambos, assim esclarecendo a relação de crescimento.

Gráfico 7 - PIB (Unidade: R\$ x1000)



Fonte: IBGE CIDADES (2018).

Gráfico 8 - Unidades locais/empresas



Fonte: IBGE CIDADES (2018).

O aumento de estabelecimentos no município é fator substancial para o crescimento do PIB per capita, resultando no valor adicionado bruto, que teve um crescimento como pode ser verificado na Tabela 4.

Tabela 4. Valor adicionado bruto - Araquari

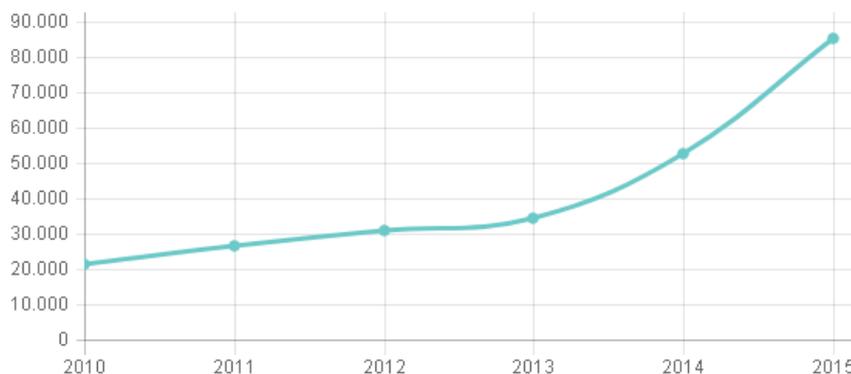
Variável - Valor adicionado bruto a preços correntes total (mil reais)					
Município	Ano/valor				
Araquari	2002	2005	2008	2010	2015
	99.852	151.547	266.445	437.026	1.955.280

Fonte: IBGE (2002; 2005; 2008; 2010; 2015).

3.3.2 Renda per capita

O PIB per capita do município de Araquari teve um amplo crescimento na última década. Em 2007 era de R\$ 10.102,42/hab., em 2016 somou um montante R\$ 85.194,63/hab., colocando o município em 3º lugar no estado de Santa Catarina, atrás apenas de Piratuba (R\$ 166.371,03) e Itajaí (R\$ 91.856,35) (IBGE CIDADES, 2018).

Gráfico 9 - PIB per capita de Araquari / série revisada (Unidade: R\$)



Fonte: IBGE CIDADES (2018).

Esses dados são substanciais para atingir melhores condições de infraestrutura urbana e industrial, e alcançar melhor qualidade de vida para a população residente. As melhores condições de infraestrutura são evidenciadas em ruas asfaltadas, saneamento básico – que em 2010 tinha 64,1% adequado (IBGE CIDADES, 2018) – postos de saúde, escolas etc. Como pode ser verificado, há investimentos em novas instalações; de acordo com a Carvalho (jan. 2018) a nova “Unidade Básica de Saúde Maria de Fátima Silvano teve o investimento de pouco mais de R\$ 400 mil, utilizados na construção, adequação e mobiliário”. O empreendimento tem 266,9m² (Figura 10).

Figura 10 - Unidade Básica de Saúde



Fonte: Carvalho, Prefeitura Inaugura Nova..., 2018.

Na estrutura da educação municipal, registra-se que a Unidade Escolar Prefeito Higino Aguiar, localizada no bairro Itinga, foi municipalizada, colaborando para o fim do turno intermediário, “Escola Estadual Higino Aguiar será municipalizada, encerrando turno intermediário em Araquari” (ESCOLA ESTADUAL HIGINO..., 2017).

Figura 11 - Escola Estadual Higino Aguiar



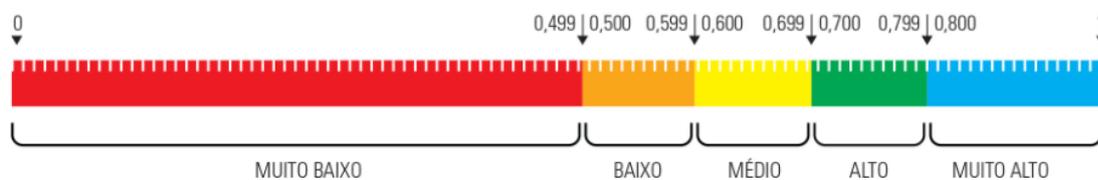
Fonte: ESCOLA ESTADUAL HIGINO..., 2017.

3.3.3 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)

Com as melhores condições de infraestrutura no município de Araquari, pode-se verificar gradativo crescimento no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal que fornece informações com respeito à estrutura local, levando em consideração a dimensão renda, longevidade e educação.

O IDHM é um índice que permite conhecer a realidade do desenvolvimento humano do território brasileiro. Populariza a ideia de que desenvolvimento não se resume à perspectiva do crescimento econômico, mas sim facilita a comparação entre localidades, conduz a um diálogo mais informado na discussão de políticas e estimula a busca por melhores desempenhos socioeconômicos entre os municípios e regiões metropolitanas brasileiras. (IPEA, 2016).

Figura 12 - Faixas de Desenvolvimento Humano Municipal



Fonte: IPEA, 2016.

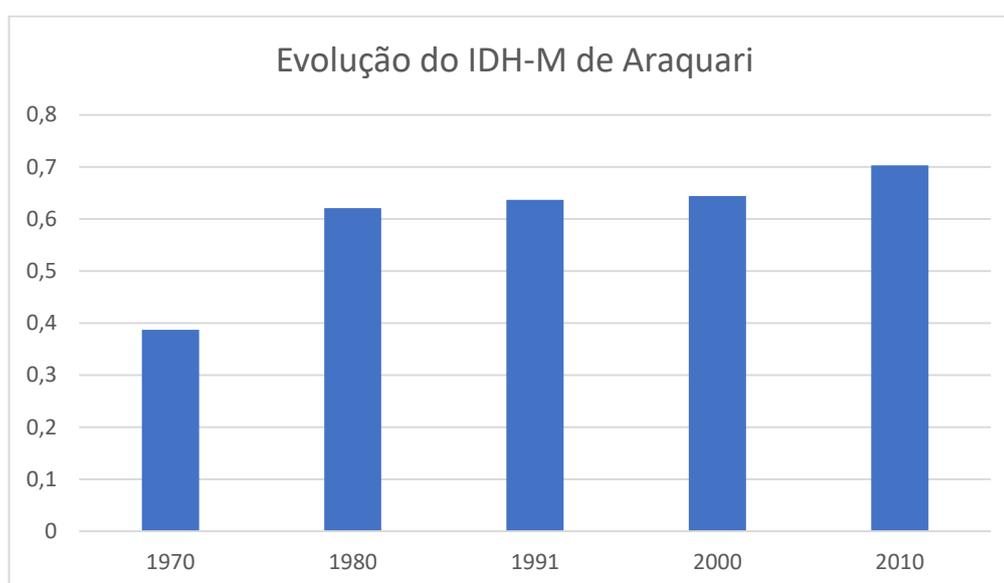
O relatório municipal desenvolvido pelo SEBRAE (2013) aponta a evolução desses índices, como pode ser observado na Tabela 5 e Gráfico 10.

Tabela 5 - IDH-M Araquari

Ano	Educação	Longevidade	Renda	IDH-M Municipal
1970	0,536	0,444	0,182	0,387
1980	0,575	0,603	0,684	0,621
1991	0,768	0,717	0,707	0,637
2000	0,874	0,784	0,767	0,644
Evolução				
1979/2000	63,06%	76,58%	321,43%	66,41%

Fonte: SEBRAE (2013, p. 25).

Gráfico 10 - Evolução do IDH-M de Araquari.



Fonte: SEBRAE (2013, p. 25).

A análise desses dados resulta em uma evolução de 66,41% no IDH-M do município entre os anos de 1970 a 2000. Cabe ressaltar que o dado com maior crescimento foi a Renda, o qual teve um aumento de 321,43%. Entre as décadas de 1970 e 1980 o IDH-M dobrou; isso significa que neste período as condições relacionadas à educação, longevidade e renda tiveram um grande impulso. No ano de 2010 o IDH-M alcançou 0,703, o que comprova a contínua melhoria de qualidade de vida da população local e classificando o índice como Alto de acordo com a faixa de desenvolvimento humano elaborado pelo IPEA (2016).

3.3.4 Coeficiente de Gini

O coeficiente de Gini é definido como:

É um instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar. (IPEA, 2016).

Quanto ao município de Araquari este índice apresenta-se da seguinte forma:

Tabela 6 - Renda, Pobreza e Desigualdade - Município - Araquari – SC

Renda, Pobreza e Desigualdade - Município - Araquari - SC			
	1991	2000	2010
Renda Per capita	353,1	412,35	609,76
% de extremamente pobres	10,12	3,49	1,22
% de pobres	30,1	18,2	4,69
Índice de Gini	0,52	0,48	0,4

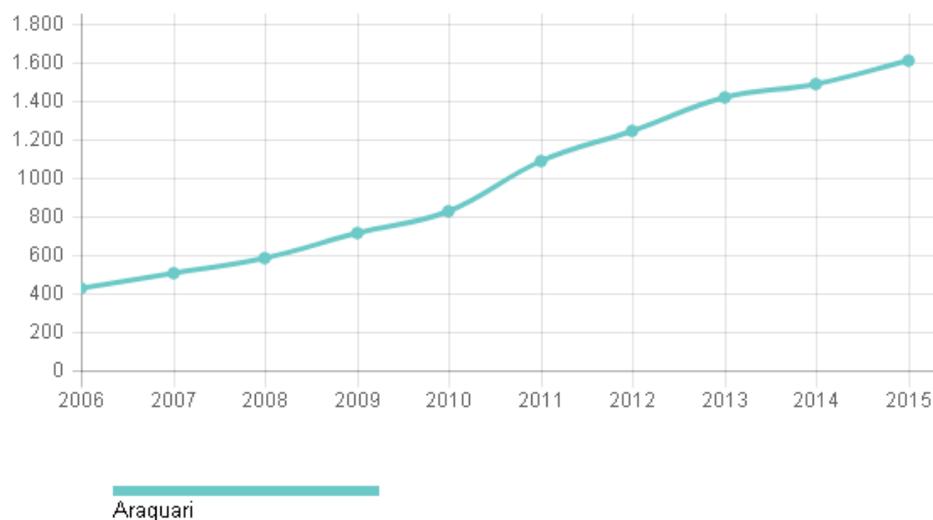
Fonte: IPEA (2016).

Com relação ao índice de Gini pode-se compreender que as desigualdades econômicas estão diminuindo, caracterizando uma igualdade salarial maior. Isso significa que a população do município de Araquari está recebendo salários maiores e com isso alcançando uma qualidade de vida superior. Como há um índice de desigualdade econômico menor, pressupõe-se que as taxas de desemprego tenham caído.

3.3.5 Emprego

A média salarial no município de Araquari é de 2,7 salários mínimos, como pode ser analisado no Gráfico 11. O valor é superior ao do estado de Santa Catarina (R\$1.989) e também do índice nacional que é de R\$ 1.940 (SANTA CATARINA ENFRENTA..., 2014).

Gráfico 11 - Evolução salarial



Fonte: IBGE (2018).

O percentual da população ocupada em 2010 era de 38,6% do total (IBGE CIDADES, 2018), e a taxa de criação de empregos entre 2008 e 2011 foi de 90,31%. Esses dados são crescentes devido ao grande número de estabelecimentos empresariais, industriais e comerciais que estão se instalando no território araquariense. Em dezembro de 2017 havia 6.957 empresas na cidade, como destaca o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Edson Pereira, “nós tivemos um aumento esse ano de 471 novas empresas cadastradas na Prefeitura esse ano, entre pequenas, grandes, médias micro e microempreendedores individuais. Totalizando 4.730 empresas na cidade” (RONSANI, 2017).

O levantamento realizado pelo SEBRAE (2013) demonstra o crescimento da taxa de empregos relacionado ao número de novos empreendimentos, como pode-se observar no Gráfico 12.

Gráfico 12 - Número de empresas e empregos formais em Araquari (2006-2011)



Fonte: SEBRAE (2013, p. 46).

A taxa de criação de empregos em Araquari entre 2008 e 2011 foi de 90,31% e o percentual de empresas é de 80,28% (SEBRAE, 2013, p.46).

3.3.6 Anexação de terras araquarienses ao Município de Joinville

A primeira década do século XXI inicia bastante conturbada no município de Araquari, pois é no ano de 2001 que foi aprovada por plebiscito a anexação de terras araquarienses ao município de Joinville. O principal motivo desse acontecimento é o alto índice de pobreza e marginalização da população que reside nos loteamentos Jardim Edilene, Maria Francisca, Ana Júlia, Gabriela e parte do Estevão de Matos.

Nesta região era muito comum a falta de água, saneamento básico e infraestrutura. Os loteamentos contavam com apenas uma escola e não tinham posto de saúde; “postos policial de saúde, escola e creches são assuntos até agora utópicos” (BRAGA, 2001 p. 2). Na Figura 13 é possível visualizar a real situação dos loteamentos naquele período (2001). Cerca de seis mil famílias (25 mil pessoas) foram beneficiadas com a anexação das terras ao município de Joinville.

No jornal A Notícia de 29 de janeiro de 2001 informa:

A transferência para o município de Joinville de 5% do território de Araquari, onde vivem aproximadamente 7 mil pessoas, foi aprovada no plebiscito realizado ontem. Dos 1.192 mil eleitores que votaram, 92,7 demonstraram ser favoráveis à anexação. Houve 85 votos contrários e dois nulos, o que dá respaldo suficiente para a aprovação do projeto de Lei [...]. (RODRIGUES, 2001, p. 2).

Figura 13 - Condições precárias em Araquari

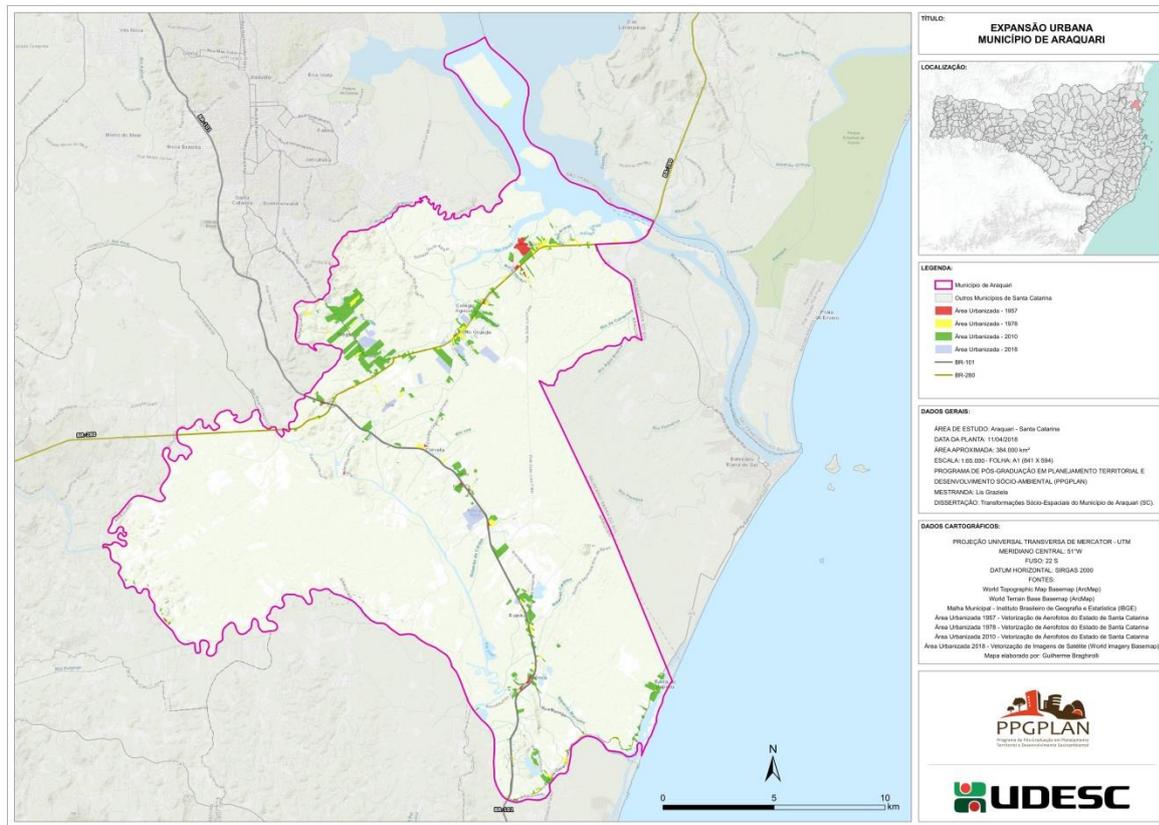


Fonte: BRAGA (2001 p. 02).

3.4 TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO E A INDUSTRIALIZAÇÃO DE ARAQUARI

O crescimento econômico e, conseqüentemente, o populacional ocasionou a evolução da mancha urbana de Araquari, como pode ser verificado no mapa (Figura 14) a seguir (também disponível em tamanho maior no Anexo 6), instituindo uma série de problemas de infraestrutura, assim forçando novos investimentos.

Figura 14 – Mapa Expansão da Mancha Urbana



Organização: Lis Graziela Orjecoski. Elaboração: Guilherme Braghirolli.

A construção dos eixos de escoamento, sejam ferrovias ou rodovias, sempre objetivaram o transporte de pessoas e mercadorias, contribuindo para o desenvolvimento, crescimento e fortalecimento de vilas, cidades e grandes complexos urbanos (SANTOS JUNIOR, 2009).

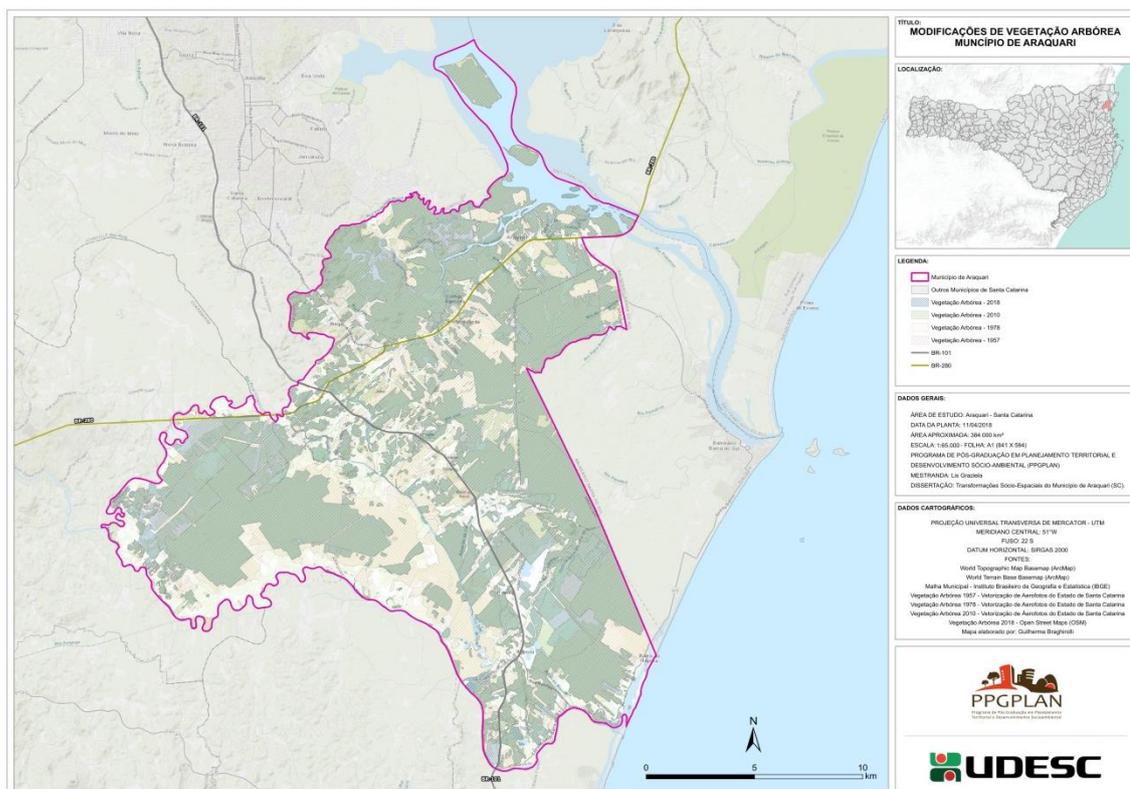
Os estudos de Polidoro e Barros (2010, p.3), apontam a importância da pesquisa relacionada ao crescimento da mancha urbana no entorno de rodovias de grande movimentação, como é o caso da BR-369 com “aspectos de espalhamento da mancha urbana dos municípios que perpassam a BR-369 que inclui os municípios de Apucarana, Arapongas, Rolândia, Cambé, Londrina, Ibiporã, Jataizinho, Uraí, Cornélio Procópio, Santa Mariana e Bandeirantes”.

A região Nordeste do estado de Santa Catarina destaca-se como uma região em processo de conurbação. Isso acontece em função do crescimento do setor industrial. O município de Araquari demonstra forte crescimento industrial o que representa um grande atrativo populacional, econômico, social e político.

A localização estratégica do município de Araquari favorece a demanda de unidades fabris, exercendo influência sobre a expansão da mancha urbana (Anexo

6) e caracterizando uma região com maior densidade demográfica. Além disso, também intensifica a especulação imobiliária, possibilitando o aumento na valoração de terrenos e imóveis, contribuindo para crescimento e transformação sócio-espacial. Como consequência da expansão urbana há a transformação de áreas naturais em áreas urbanizadas, como pode ser averiguado no Mapa de Modificação da Vegetação Arbórea (também disponível em tamanho maior no Anexo 7), o qual representa a modificação da vegetação arbórea por áreas urbanas (Figura 15).

Figura 15 – Mapa de Modificação da Vegetação Arbórea



Organização: Lis Graziela Orjecoski. Elaboração: Guilherme Braghirolli.

Salientamos que a maior parte das áreas sendo devastadas situam-se às margens das BR 101 e 280 e da SC 301, pois são estas as áreas às quais são de maior interesse para as unidades fabris.

4 ORIGEM E DINÂMICA DAS INDÚSTRIAS DE ARAQUARI – 2000/2018

Compreendidos os aspectos sobre a gênese e a evolução da formação sócio-espacial, e feita a análise das principais transformações socioeconômicas do município de Araquari, neste capítulo apresentam-se as características geoeconômicas das indústrias pesquisadas, isto é, buscou-se “estudar sob o ângulo espacial a estrutura financeira, a estrutura dos estabelecimentos, a mão-de-obra, a maquinaria, o consumo de eletricidade, os mercados de matérias-primas e de consumo, a produtividade [...]” (MAMIGONIAN, 1965, p. 417).

As informações foram obtidas em grande parte por entrevistas realizadas nas unidades fabris, momento no qual houve coleta de dados junto aos diretores e proprietários dos seguintes estabelecimentos: Avtec equipamentos off Road LTDA – ME, Conservas Rio do Morro Ltda, Durín Acessórios e Conexões, Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME, Franklin Eletric, Grupo Armenio Soluções Industriais, *Lion Polimers* Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP, Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME, Veiga Extração e Comércio de Areias. Nas entrevistas perguntou-se sobre gênese e evolução das unidades fabris, origem do capital, localização, matéria-prima, evolução tecnológica, mão-de-obra, admiração e planos futuros para as indústrias.

4.1 GÊNESE E ORIGEM DO CAPITAL

O trabalho de campo possibilitou o levantamento de informações sobre a gênese das indústrias, como a data de fundação, quem as fundou, a motivação e a origem do capital inicial. Esses foram alguns dos questionamentos introdutórios feitos pela pesquisadora aos dirigentes das fábricas estudadas (acima citadas).

As empresas pesquisadas, inicialmente pequenas e com um único estabelecimento industrial, estão em processo de crescimento e desenvolvimento econômico. Das nove unidades fabris analisadas uma é multinacional.

De acordo com o portal eletrônico da empresa Franklin Eletric a Schneider Motobombas foi fundada em 29 de maio de 1946, no município de Joinville (SC), concebida por Joanes Carlos Fernando Schneider. Sua razão social era Schneider &

Cia. Ltda. e dedicava-se à assistência técnica de bombas hidráulicas. No ano de 1961 a empresa passa a chamar-se Schneider S.A e já possuía uma unidade de fundição em Joinville. Com o objetivo de potencializar sua produção, em 1980 a empresa assume o controle da fundição CIMEBRAS - Companhia Metalúrgica Brasileira (fundada na década de 1970) localizada em Araquari.

O crescimento da indústria pode ser verificado pela abertura de filiais no território brasileiro. “Em 1988, abre a primeira filial em Recife (PE), e nos anos subsequentes, instituiu centros de distribuição em Contagem (MG), Belém (PA) e Cuiabá (MT)” (Motobombas Londrina, 2018). Em 10 de janeiro de 2008 a Schneider S.A. foi comprada pelo grupo Franklin Electric Indústria de Motobombas S.A. passando a ser uma multinacional.

Em 1952 é fundada a Waldemiro Armindo Veiga Extração e Comércio de Areias, no município de Araquari, a qual mantém-se até hoje no mesmo local. Fundada a partir de recursos financeiros obtidos na Loteria, o Senhor Waldemiro Armindo Veiga era agricultor e percebeu que o extrativismo de areia era fácil e tinha mercado consumidor. O primeiro parceiro comercial foi a Metalúrgica Tupy, como destaca o Entrevistado A (01 de fev. 2018) “a Tupy também começou o negócio mais ou menos nessa época aí, começaram mais ou menos junto, um foi ajudando o outro”. Em meados de 1950 o transporte da areia até a Tupy (localizada em Joinville) era realizado em carroças. E em 1981 passou a chamar-se Mineração Veiga Ltda.

Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME foi aberta em 4 de fevereiro de 1994. A empresa é familiar e seu capital inicial provém de recursos próprios. O proprietário era técnico em segurança na Consul. Como destaca o proprietário, a “origem do primeiro capital foram sete anos de Cònsul” (Entrevistado B, 7 de dez. 2017). Com a falta de oportunidades e emprego na época, o empresário motivou-se a abrir uma pequena unidade fabril.

A Conservas Rio do Morro Ltda caracteriza-se como empresa familiar e foi concebida em 1996. O capital inicial é do próprio empresário, que era agricultor e produzia hortaliças em geral, para a venda no comércio local.

O Grupo Armenio Soluções Industriais, empresa familiar (três irmãos sócios) surgiu entre 1999/2000; o capital inicial da empresa foi a venda de um automóvel, como destaca o entrevistado C:

[...] a venda de algum carro ou alguma coisa que eles tiveram para iniciar lá na Soldas Especiais Armênio né, foi esse a comprar uma máquina de solda e começar a soldar. Na verdade, eles vieram de Caxias do Sul [...], lá tem muita ferramentaria esse tipo de coisa e eles faziam esse tipo de serviço lá. Quando eles vieram para Joinville eles não conseguiram eu acho com muita facilidade de emprego, eles resolveram atuar nessa área e no começo foi mais assim, como é que eu vou te dizer “domiciliar” era na garagem de algum deles e depois disso eles compraram um local e aí foi evoluindo até chegar na sua elite. (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

Os sócios do Grupo Armenio já desenvolviam atividades relacionadas à solda, porém buscaram qualificação profissional e instituíram a empresa.

A Durín Acessórios e Conexões, fundada em 01 de dezembro de 2004, empresa familiar e de capital próprio, a empresa é controlada por seus proprietários, sendo quatro sócios, entre os quais o capital da empresa é dividido igualmente (25% para cada um). A sociedade para a fundação da Durín Acessórios e Conexões iniciou no momento em que os sócios foram demitidos de seus empregos anteriores, os quais já desenvolviam atividades relacionadas à produção de conexões, como destaca um dos entrevistados:

É, aí nós construímos outra indústria, aí a gente saiu do mesmo ramo, a gente trabalhou na época era 10 anos né, a gente foi demitida e primeiro foi eu, depois o **(sócio)** né, daí quando eu saí o **(sócio)** ligou para mim “Vamos monta o nosso negócio? Vamos”. A gente já tinha assim meio que conversado né, aí a agente resolveu montar. (Entrevistado D, 07 de dez. 2017) **[grifo nosso]**.

As atividades desenvolvidas pelos proprietários anteriormente eram: diretor industrial, diretor comercial, ferramenteiro e vendedor.

Avtec equipamentos off Road LTDA –ME, empresa familiar constituída em 1 de abril de 2009, o capital inicial é do proprietário, como destaca o entrevistado “ele vendeu um carro que tinha né, para poder iniciar a primeira matriz dele” (Entrevistado E, 11 de dez. 2017). A fundação da empresa foi estimulada pelo esporte (motocross).

[...] que motivou a iniciar o empreendimento foi a necessidade. Como ele praticava o esporte na época, fazia trilha, era trilheiro a necessidade de encontrar peças no mercado. A necessidade de ter as peças no mercado, como o protetor de mão, ele começou a produzir porque procurava no mercado e não tinha e quando tinha era importado e importado era caro e aí começou a produzir as peças, ele viu um início de mercado nisso né, a necessidade dessas peças e por isso começou a produzir. (Entrevistado E, 11 de dez. 2017).

A Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME (Fig. 17), a gênese das duas empresas são distintas, porém, são parceiras. A Prado indústria de Caldeiraria Ltda originou-se em 2014, o capital inicial é de origem do próprio empresário. A Engmine Equipamentos para Mineração LTDA origina-se em 2011, sem contribuições de empréstimos, o entrevistado afirma “Exatamente. Então, esse é um problema sério que as empresas no Brasil têm né, então não existe [...]e um fundo de investimento em pequenas empresas, incentivo, isso passa na TV, mas pra gente conseguir é quase impossível [...]. ” (Entrevistado F, 25 de jan. 2017).

A integração da Engmine e Prado aconteceu a partir do desenvolvimento de um trabalho que realizaram em parceria. Conta o entrevistado:

[...] o Prado já fazia serviços pequenos de caldeiraria a gente teve a necessidade de contratar mão-de-obra do Prado e aonde teve afinidade, a gente viu a honestidade, [...] a mesma linha de raciocínio que a gente usava né, de compromisso com o cliente, com a qualidade dos nossos serviços sabe? Aonde a gente acabou decidindo que se a gente unisse as forças né e não ficasse um separado do outro a gente seria [...] mais eficiente. E foi aonde aconteceu. Isso aconteceu em 2016 é recente tá a união das duas empresas, assim nós somos duas empresas, duas razões sociais, dois CNPJ's só que trabalhamos com uma finalidade só [...]. (Entrevistado F, 25 de jan. 2017).

A *Lion Polimers* Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP origina-se de capital próprio dos sócios, os quais desenvolviam atividades comerciais e produção em outras empresas anteriores. A indústria foi comprada de uma linha de produção de uma outra empresa em encerramento das atividades, como destaca a sócia, “era uma linha de uma outra empresa e essa empresa [...] seria a mãe dessa aqui né, pela estrutura ela iria se desfazer de tudo e ia vender pro ferro velho, nós ficamos sabendo”. (Entrevistado G, 25 de jan. 2017).

Verifica-se que esta gênese das indústrias pesquisadas no município de Araquari condiz com o que se denomina pequena produção mercantil (MAMIGONIAN, 2011). Pode-se afirmar que tais indústrias iniciaram em pequenos espaços com mão-de-obra familiar e o capital de origem próprio, como assinala Mamigonian (1965, p.394) “As primeiras observações que foram feitas sobre a industrialização das regiões de colonização européia no Brasil meridional falaram de origens artesanais”.

Cabe ressaltar a importância do grande impulso econômico para estas unidades fabris no decorrer das primeiras décadas do século XXI (2000-2018), momento este em que as unidades incorporam novos produtos na sua linha de montagem e começam a concorrer em nível nacional. Comercializando seus produtos no mercado do polo econômico central do Brasil (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte), esta comercialização acontece tanto na compra de matéria-prima desta região quanto na inserção do produto manufaturado no comércio.

Para compreendermos a dinâmica da industrialização do município de Araquari fizemos a seguinte indagação: Porque instalar-se em Araquari? Houve algum incentivo específico (qual)? A empresa tem sua origem neste município ou migrou (matriz/filial)? Qual o principal fator de atração que Araquari proporcionou para a instalação da indústria?

4.2 LOCALIZAÇÃO

As empresas que tiveram seu processo de concepção no município de Araquari são: a Franklin Eletric (Schneider Motobombas) (Figura 16) em Araquari desde a sua compra da CIMEBRAS; Mineração Veiga Ltda cujo fundador era agricultor e residia no terreno; Conservas Rio do Morro Ltda a família de agricultores já residia no local onde está instalada a unidade fabril; Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME (Figura 17). Esta última, instalada primeiramente no bairro Itinga, mudou-se para o bairro Corveta, após a junção da Engmine, para que ficasse longe das áreas residenciais, devido ao barulho que a empresa emite, como destacou o entrevistado “começamos a pesquisar lugar, velocidade para abrir a empresa a própria mobilidade e optamos por Araquari, questão de custo, velocidade, enfim. Em relação a Joinville [...] mais desburocratizado” (Entrevistado G, 25 de jan. 2017).

Figura 16 – Fábrica Franklin Eletric (Schneider Motobombas) em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Figura 17 – Fábrica Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME em Araquari (SC)



Foto: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Figura 18 - Fábrica *Lion Polimers* indústria comércio, importação e exportação EIRELI – EPP em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

As empresas que migraram para o município de Araquari são: Grupo Armenio Soluções Industriais (Figura 19) que iniciou em Joinville com a empresa “Soldas especiais Armenio” a qual ainda está instalada em Joinville. Em Araquari foi instalada uma filial denominada “Armenio Manutenções e Usinagem Ltda”, a qual está em terreno próprio como relata o entrevistado “Araquari, nós já tínhamos um local específico comprado e [...] estava sendo construído nossa sede própria, tudo o que vocês estão vendo aqui é sede própria nossa né.” (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

Importante relatar que a:

[...] vinda para Araquari se deu principalmente por essa mudança que está tendo na estrutura de Araquari, hoje ela passou a ser uma cidade [...] industrial né, pelo atrativo que ela nos deu aqui de facilidades tanto[...] licenciamentos a burocracia é menor, não que a gente não faça tudo de acordo com a lei, mas com certeza tudo é mais rápido aqui, desde a liberação ambiental da FUNDEMA para construir nosso prédio, licenciamento ambiental, etc., até a parte de alvarás que é uma coisa muito burocrática em Joinville, tudo lá é muito burocrático. Então tudo atraiu, preço, burocracia né, facilidade é como eu disse não tenho nada que a Armênio tenha feito que esteja fora da legislação, hoje em dia a nossa empresa ela é 100% certa né. (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

Figura 19 – Fábrica Grupo Armenio Soluções Industriais em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Durín Acessórios e Conexões (Figura 20) migrou de Joinville para Araquari devido à oferta de terrenos mais baratos como destaca o entrevistado:

[...] gente abriu a empresa lá em Joinville era ali no Copacabana né, na sede que era do nosso sócio do **[optamos por preservar a identidade]** que tinha uma ferramentaria e aí a empresa começou a ter um crescimento muito rápido e apareceu essa oportunidade em questão do valor do terreno entendeu? Aí apareceu na época que o seu Paulo vendeu nós pagamos muito barato esse terreno ali. E agradou também que Araquari tava crescendo né, e a gente optou por esse lugar, lugar aqui porque justamente perto do ponto final que eu ia trabalhar em transporte de funcionário e a gente também viu na oportunidade que aqui tava crescendo muito né, então a mão-de-obra fácil né, então a gente optou em vir pra cá. (Entrevistado D, 07 de dez. 2017) **[grifo nosso]**.

Figura 20 – Fábrica Durín Acessórios e Conexões em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Avtec equipamentos off Road LTDA – ME (Figura 21) iniciou a unidade fabril em Joinville e não tinha uma marca própria. Produzia e vendia as peças para outras empresas as quais colocavam suas marcas. Foi somente em 2009 que quando se instalou em Araquari registrou seu Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ e então desenvolveu novos produtos. O entrevistado destaca que precisa de novas instalações com maior espaço e aluguel mais acessível e facilidades de acesso e menos burocracia.

Figura 21 – Fábrica Avtec equipamentos off Road LTDA –ME em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME (Figura 22) veio para Araquari devido a família residir no município, como destaca o entrevistado “a minha esposa já morava aqui, aí casei e vim para cá também, a gente começou a comprar terras por aqui daí” (Entrevistado B, 07 de dez. 2017). Porém a indústria tinha seu CNPJ registrado na prefeitura de Joinville, como relata o entrevistado “na verdade a gente teve um tempo em Joinville e depois mudou para Araquari. Depois quando a gente mudou para Araquari porque já devido à dificuldade de chegar aos órgãos ambientais”. (Entrevistado B, 7 de dez. 2017).

Figura 22 – Fábrica Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME em Araquari (SC)



Fonte: Drone Phantom 2 Standart obtido por Luis Antonio Tanzi (Janeiro 2018).

Pode-se observar que cinco unidades fabris tiveram sua gênese no município de Araquari, e as outras quatro unidades migraram de Joinville para Araquari, levando em consideração que estas destacam os benefícios como facilidades de acesso aos setores públicos relacionados à burocracia de abertura de CNPJ e maior agilidade no processo, terrenos e aluguéis mais acessíveis, mão-de-obra em abundância, como verificado nas entrevistas:

[...] e a questão também da mão-de-obra é bastante facilitado, você tem mão-de-obra com relativa abundância ali em Araquari. (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

A proatividade das pessoas que trabalham no próprio órgão ambiental. (Entrevistado D, 07 de dez. 2017)

Aqui é muito bom, sinceramente hoje a gente até agradece a Deus porque que a gente veio pra cá, porque aqui é muito bom, não tem desvantagem nenhum, a gente tem muita muito assim parceria com o pessoal daqui da área política, da área industrial sabe? Pessoal até de repartição pública de governo, um DNIT quando a gente precisa é [...] bem atendido tá. Se tivesse em Joinville talvez seria mais complicado tá, [...] a burocracia lá é muito grande né e Araquari é mais facilitado. (Entrevistado D, 7 de dez. 2017).

Ao analisar a localização das indústrias no município de Araquari observa-se que sua distribuição é irregular. Não há uma concentração industrial em determinado bairro ou região do município, mas sim várias áreas industriais. Assim como observa-se no Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau (MAMIGONIAN, 1965, p. 462) “somos surpreendidos pela dispersão das indústrias, de tal modo que é impossível fazer uma distinção entre zonas industriais e zonas residenciais”. Desta forma, compreende-se que as unidades espaciais de aglomeração residenciais e industriais ao mesmo tempo colaboram para o deslocamento entre residência e unidade fabril dos trabalhadores. Além disso, constatam-se unidades fabris em áreas rurais e semi-rurais da periferia como, por exemplo, Conservas Rio do Morro Ltda, localizada no bairro Rio do Morro, em uma Zona de Produção Primária (conforme o Plano Diretor Municipal), e também unidades fabris de grande porte como a CISER Parafusos e Porcas.

Porém, a Lei 142 de 27 de agosto de 2012 (ARAQUARI, 2018i) institui o “corredor Agroindustrial (CAIND), [que] compreende as áreas localizadas ao longo da Rua João Luis Filho, Rua dos Barrancos, Caminho denominado Porto do Belo e da Estrada denominada Rio do Morro, permitindo o desenvolvimento industrial e agrícola”.

Não nos surpreende saber que o principal fator locacional industrial no município de Araquari é a posse ou facilidade de posse de um terreno. Assim sendo, para um empresário que detém terras em determinado local, a escolha está diretamente feita; assim explica-se a localização da Franklin Eletric (Schneider Motobombas), Mineração Veiga Ltda, Conservas Rio do Morro Ltda, Premoli

Resíduos de Madeira Ltda Me. No que compete às unidades fabris que não dispõem de terrenos, o fator principal é o preço destes, facilitando a anexação de novas unidades fabris, como é o caso de Grupo Armenio Soluções Indústrias, Durín Acessórios e Conexões. Em alguns casos o fator preponderante na localização são os baixos custos de locação, tal é o caso da Engmine Equipamentos para Mineração Ltda e Prado Caldeiraria Ltda Me, *Lion Polimers* Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI-EPP, Avtec Equipamentos Off Road Ltda. “De qualquer modo, pode-se concluir que o terreno explica a presença de fábricas desde a periferia do centro até os subúrbios, sem esquecer nenhuma unidade espacial” (MAMIGONIAN, 1965, p. 464).

O impulso industrial do início do século XXI colaborou para o aumento da mancha urbana do município (Anexo 6) e também para o crescimento populacional, como já abordado anteriormente; em 2000 a população era de 23.645 habitantes e no ano de 2017 alcançou um total de 35.268 habitantes. Esse crescimento populacional foi impulsionado pela grande demanda de oferta de emprego e facilidades na compra de imóveis, incentivando a formação de novos loteamentos.

Após análise da localização das unidades fabris em Araquari, perguntou-se: quais as principais desvantagens em estar localizados em Araquari?

4.3 DESVANTAGENS EM ESTAR EM ARAQUARI

A principal desvantagem em relação à instalação das unidades fabris no município de Araquari está relacionada à questão de infraestrutura (rodoviária), e à questão tecnológica (telefonia, internet). Entre as nove indústrias entrevistadas, cinco delas esclarecem que há necessidade de mais investimentos nos setores mencionados (infraestrutura e tecnologia), pois encontraram grandes adversidades nesses setores, como evidencia o Grupo Armenio Soluções Industriais:

Existem grandes desvantagens. A infraestrutura de Araquari não está preparada para atender todas as empresas, o que eu digo em infraestrutura é desde saneamento básico até a parte de internet, telefonia e não há nenhuma telefonia fixa com cabeamento aqui ainda né, a internet com cabeamento veio de uma empresa que resolveu fazer esse tipo de trabalho aqui e na região sul de Joinville que se chama “OT Informática”, mas das empresas nacionais conhecidas como: Oi, Claro, Net, ninguém se interessou ainda de fazer esse trabalho em toda a região de Araquari e esse é um grande problema é, outro grande problema é até mesmo na parte de telefonia móvel aqui, não há sinais bons é muito difícil de se usar o telefone,

tivemos uma melhora agora que a Vivo resolveu instalar uma antena e deu uma melhorada, porque no iniciou quando a gente chegou qualquer operadora aqui funcionava muito mal, não tinha facilidade de trabalhar e assim, a outra parte de infraestrutura continua muito precária né, eu não vou dizer que não dá para ser atendido, mas, é precário, para vir instalar um telefone aqui pode levar até três meses para você instalar um telefone com o sistema que eles vendem né, que agora eu não lembro o nome exatamente o nome do sistema, mas é um sistema diferente é bem estranho assim o jeito que eles instalam ele, mas demora pra caramba e a internet mesmo é bem complicado. (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

Entrevistado A da Mineração Veiga Ltda (1 de fev. 2018) destaca a falta de infraestrutura do município e ainda sinaliza que jamais houve qualquer tipo de benefício em relação a tributos pagos pela empresa e ainda exemplifica: “taxa de lixo, não digo que a gente estava, assim, pagando a taxa de lixo correta, com o que a gente também produz né, [...] mas aumentar praticamente quase 3.000 % mais ou menos que foi o que colocaram na época”. O entrevistado também relata que a falta de um hospital colabora para uma série de problemas em relação ao atendimento de funcionários, pois quando ocorre algum acidente de trabalho a empresa precisa ir até Joinville ou Barra Velha para ter atendimento. Também relata a infraestrutura rodoviária precária.

E em relação à infraestrutura rodoviária a Avtec Equipamentos off Road LTDA –ME destaca “a desvantagem agora aqui é a locomoção. Hoje a locomoção porque o trânsito hoje às vezes o tempo está insustentável você vir todo dia para cá e voltar” (Entrevistado E, 11 de dez. 2017). Uma alternativa para desafogar o trânsito da BR 280 é investir nos demais acessos ao município como, por exemplo, a Estrada do Rio do Morro, que encontra-se em obras desde 2012. De acordo com Mantendal (2017) a obra encontra-se parada em função de rescisão de contrato entre Estado e a empresa. A rescisão ocorreu em 7 de março de 2017.

Em contrapartida as outras quatro unidades fabris pesquisadas destacam grandes vantagens de estarem estabelecidas no município como, por exemplo, o bom atendimento nas repartições públicas, a agilidade nos processos burocráticos e a mão-de-obra abundante.

Quanto a melhorias nos setores de atendimento ao empresário, o Estado de Santa Catarina, em conjunto com a AMUNESC, desenvolveu um projeto chamado “SC Bem mais Simples”, no qual a finalidade é “dinamizar o processo de abertura, alterações e fechamento de empresas em todo o Estado. Para isso, contamos com

apoio das prefeituras, necessitamos da cooperação mútua para que o projeto se torne realidade” (GOVERNO DO ESTADO... Folha de Araquari, 1 de jul. 2017).

Cabral (2011 p.184) observou que empresários do município de São Francisco do Sul :

[...] demonstraram descontentamento em relação aos trâmites burocráticos para aquisição de licenças ambientais, alegando que em outros municípios como Araquari, parece ser bem menos burocrático, mais fácil e rápido os trâmites legais para obter a permissão para construir, ampliar ou iniciar a operação de um empreendimento.

E a autora ainda afirma que indústrias que têm interesse em utilizar o porto de São Francisco do Sul buscam instalar-se nos municípios vizinhos, principalmente Araquari, em especial às margens da BR 280 e 101. Além dos fatores locacionais (portos, aeroportos, rodovias) há também a atração de investidores para o nordeste catarinense, pensando na “infraestrutura privilegiada com a intermodalidade, proximidade do MERCOSUL e pelo reconhecido polo industrial de Joinville” (CABRAL, 2011, p.186)

A análise realizada nesta pesquisa destaca quais setores necessitam de atenção por parte do poder público, sendo necessário efetuar melhorias para que haja a potencialidade atrativa de mais investidores. Além disso, a pesquisa salienta os principais motivos pelos quais as unidades fabris são atraídas para o município, possibilitando o entendimento real do fato de Araquari ter se tornado um oásis industrial.

Em 2018 uma das mais importantes obras para a infraestrutura do município de Araquari é a pavimentação da Estrada Geral da Barra do Itapocu, a qual inicia no Km 74 da BR-101 e segue até a o acesso ao município de Balneário Barra do Sul (Praia das Salinas). O projeto está interligado ao projeto estadual “Costa do Encanto” que atenderá as cidades entre Garuva e Barra Velha (EVARISTO, 23 de jan. 2018).

Rocha (2004) elucida o caráter da organização espacial e fabril do estado de Santa Catarina:

Na verdade, o Nordeste Catarinense e o Vale do Itajaí beneficiam-se da existência de uma organização espacial diversificada e norteada por infra-estruturas necessárias ao segmento industrial, como sistemas de transporte e comunicação, fundamentais para o escoamento da produção. Por outro lado, a disposição urbano industrial e portuário-rodoviária remete a região a

uma localização estratégica no contexto do comércio internacional, especialmente latino-americano, atraindo a implantação de unidades fabris forâneas, nacionais e multinacionais, inclusive nos municípios do entorno dos centros fabris. (ROCHA,2004, p. 392).

Com alicerce nas palavras de Rocha (2004) pode-se reconhecer que Araquari se constituiu como uma cidade do entorno do centro industrial de Joinville e assumiu também um papel industrial, caracterizando-se como uma cidade de crescimento e desenvolvimento espacial.

4.4 MATÉRIAS-PRIMAS, PRODUTOS E MERCADO CONSUMIDOR

O Sudeste brasileiro – São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro – constitui o grande supridor de matéria-prima para os estabelecimentos pesquisados. Exemplo disso é o ferro utilizado na Franklin Eletric, que vem de Minas Gerais. O oxigênio é fornecido por uma empresa situada em Joinville e o carvão é de Criciúma (SC), e também da Argentina “gente andou testando um da argentina esses tempos atrás [...] o resultado foi bom” (Entrevistado H, 25 de jan. 2018). Ainda ressalta que o custo do transporte para matéria-prima utilizada na indústria é muito baixo cerca de 3%, e na maior parte da comercialização o frete é embutido no valor da compra e venda de produtos. Informa que o transporte é feito 100% rodoviário. O transporte feito entre matriz e filiais é realizado por veículos próprios. As fontes de energia utilizadas na indústria são: elétrica, gás natural, carvão, Gás liquefeito de petróleo - GLP e diesel.

A fundição que está instalada juntamente em Araquari produz peças para a matriz situada em Joinville e para a filial de Monte Azul Paulista (SP). 90% da produção da fundição é destinada para a própria empresa, os outros 10% são para clientes específicos, como relata o entrevistado “nós temos alguns clientes terceiros, mas que são clientes de longa data e bem específicos” (Entrevistado H, 25 de jan. 2018).

A Franklin Eletric é pioneira no desenvolvimento de placas para máquinas da indústria alimentícia, como destaca o entrevistado:

Uma coisa que a gente desenvolveu que é um cliente terceirizado são da indústria alimentícia são placas [...] utilizadas na fabricação de máquinas da indústria alimentícia [...] ali teve um longo trabalho de desenvolvimento com eles, é uma multinacional e a nossa fundição é a segunda fundição no

mundo que tá homologada pra fornecer para eles então, eles fazem as máquinas aqui e exportam pro mundo inteiro, [...] eu posso dizer que a gente foi pioneiro porque eles fizeram o desenvolvimento [...] conosco. (Entrevistado H, 25 de jan. 2018).

A produção de diversas peças utilizadas para a elaboração de motobombas são fornecidas e produzidas por filiais em vários lugares do mundo, como informado na entrevista:

Franklin já tem esses fornecedores em outros lugares no mundo, então na China, nos Estados Unidos, Turquia, então a transferência para o Brasil é ela ocorre de forma eu não quero nem dizer gradativa porque não é uma premissa, não nós vamos transferir toda a importação para o Brasil a Franklin continua fazendo análise de viabilidade fornecimento em [...] diversos lugares [...] trabalha com diferentes mercados, diferentes moedas, diferentes taxas de câmbio, então hora é mais vantajoso produzir na China, hora a gente fornece algumas peças do Brasil, hora eles estão trazendo dependendo do tipo da peça e do produto onde ele é aplicado ela tá voltando para ser feita, ser fabricada no próprio EUA. (Entrevistado H, 25 de jan. 2018).

Há uma passagem em Corrêa (1995, p. 83) que informa quanto à gestão do território no qual podemos observar como a Franklin Eletric faz a distribuição de suas unidades fabris nos mais diversos países, em busca de fatores como mão-de-obra, matéria-prima e agilidade no transporte:

A gestão do território constitui o conjunto de práticas visando, no plano imediato, à criação e ao controle de uma dada organização espacial, isto é, as formas espaciais, suas funções e sua distribuição no espaço. Visa também ao controle dos processos que afetam a organização espacial, entre eles a concentração e a dispersão das atividades no espaço. Em última instância a gestão do território, uma faceta da gestão econômica, política e social, constitui um poderoso meio através do qual se viabiliza a reprodução da sociedade como um todo. (CORRÊA, 1995, p. 83).

Entre as indústrias pesquisadas somente a Mineração Veiga LTDA tem matéria-prima no território de Araquari. Setor extrativista, tendo a areia como a principal matéria-prima, onde esta é reclassificada em mais de 17 tipos de areia de acordo com a granulometria, teor de finos, teor de argila e umidade. O Entrevistado A (1 de fev. 2018) da empresa informa que tem laboratório próprio com dois engenheiros e um geólogo, e ainda destaca a implantação de um segundo laboratório para realizar testes físicos, como por exemplo teste de PH (potencial hidrogeniônico), permeabilidade e de demanda ácida. O transporte é feito por

caminhões da própria empresa, e utiliza como fonte de energia a energia elétrica e para a secagem da areia é utilizado o gás natural.

Mineração Veiga Ltda tem como principais clientes Tupy SA (Joinville/SC), Arga Certa (Itajaí/SC), Fundifer Fundação de Ferro (Corupá/SC), Selamix Impermeabilizantes (Schroeder/SC), Massaville Industrial (Joinville/SC), Parex Group (Joinville/SC), Pré-Fabricar Construções (Ibirama/SC), Argaville (Joinville/SC), Ceramfix Argamassas e Rejuntas (Gaspar/SC). O mercado consumidor da matéria-prima produzida pela Mineração Veiga Ltda concentra-se principalmente no estado de Santa Catarina, facilitando a venda e o transporte dos produtos.

A matéria-prima da Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME é o cavaco de madeira – Biomassa. O entrevistado registra que a origem da Biomassa (madeira) são serrarias, reflorestamentos e paletes. Os paletes são fornecidos por empresas como Tupy, BMW, Schulz e Embraco. Toda a biomassa produzida é vendida para indústrias têxteis do município de Jaraguá do Sul, sendo a principal cliente a indústria Nanete Têxtil. Todo o custo de transporte é pago pela Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME.

O proprietário da empresa ratifica que ele mesmo conserta a maior parte dos maquinários e instrumentos de trabalho, e ainda relata que alguns deles ele mesmo produz.

Na empresa Conservas Rio do Morro Ltda a matéria-prima é alimentícia (pepino, beterraba, cenoura, brócolis, palmito etc.), ou seja, produtos perecíveis. O pepino é o produto de maior comercialização da unidade fabril e vem de Mafra (SC) e Jaíba (MG); o transporte é rodoviário e o custo do frete fica por conta do vendedor.

Para o Grupo Armenio Soluções Industriais a principal matéria-prima é o aço. Devido à ampla quantidade de serviços prestados eles também utilizam como matéria-prima o nióbio (importado), cobre, alumínio, bronze e titânio. Esses materiais são comprados principalmente da região Sudeste do Brasil.

O Grupo Armenio Soluções Industriais também desenvolve atividades com Solda a Laser: “a parte de soldagem em todos os sentidos e a parte de soldagem de solda à laser, nós temos três máquinas importadas. Somos primeiros em Joinville a ter essas máquinas, em Joinville e região” (Entrevistado C, 11 de dez. 2017). Atendem a clientes nacionais e multinacionais como por exemplo:

Whirlpool, a Marcegaglia, a Weg, a Arcelor Mittal, Porto de São Francisco, Porto de Paranaguá, Porto de Itajaí [...], a gente atende algumas empresas que não são multinacionais, mas que são do ramo automobilístico interno, grandes também da região [...], a gente atende Curitiba, Votorantim, a gente atende Masisa, Berneck empresas de madeira é também de Curitiba. (Entrevistado C, 11 de dez. 2017).

Além do trabalho de soldas a empresa também desenvolve o jateamento com gelo seco, onde só existem concorrentes na região Sudeste do Brasil. A indústria também produz o gelo seco no qual utiliza o CO² como matéria-prima, atividade em relação à qual no Sul do Brasil há apenas um concorrente, a White Martins, que é uma multinacional.

A principal matéria-prima na produção da Durín Acessórios e Conexões é Policloreto de Polivinila – PVC, Polipropeno – PP, Poliuretano de Alta Densidade – PAD, os quais são comprados da região Sudeste do Brasil, sendo São Paulo o estado que tem o maior fornecimento, e o Acrilonitrila Butadieno Estireno – ABS é importado da Coréia do Sul. O transporte é feito via transportadora, e o pagamento do frete é embutido no valor do produto vendido.

Quanto à linha de produção, a Durín Acessórios e Conexões tem um portfólio de mais de 1200 produtos, sendo registros, torneiras e mangueiras os de maior comercialização. O entrevistado menciona que o *registro esfera* foi o produto que alavancou a produção, comercialização e rendimento da indústria.

A venda é realizada em nível nacional e para alguns países do Mercosul, Uruguai, Paraguai e também para a Costa Rica (a qual repassa mercadorias para os Estados Unidos). As vendas são realizadas pelo televendas (em torno de 50 vendedores) e 300 representantes externos, tendo em torno de 15 mil clientes totalizando 250 mil pontos de venda (comércios).

A concorrência acontece em nível nacional, porém o Grupo Astra, localizado na cidade de Jundiaí (SP), é o principal concorrente no setor de acessórios (Anel de vedação esgoto, bico para torneira de jardim, bico para torneira de tanque, bucha de redução etc.). O entrevistado informa que as vendas realizadas pelos representantes são feitas de porta em porta, ou seja, a prioridade da empresa é atender o comerciante e não os atacados.

Em entrevista foi relatado que a Durín detém uma ferramentaria, a qual foi incorporada à unidade fabril pela necessidade de produção de máquinas e equipamentos para atender à produção dos diversos produtos que estão sendo

incorporados no portfólio. Desta forma, a empresa consegue economizar na produção dos moldes. Quando há necessidade de consertos e ajustes em determinadas máquinas este é feito por um dos sócios, o qual tem experiência com a ferramentaria. Dificilmente é contratada mão-de-obra especializada para este tipo de trabalho, informou o Entrevistado D (07 de dez. 2017) da unidade fabril.

Avtec equipamentos off Road LTDA – ME produz acessórios para motocicletas. Entre os principais produtos estão protetores de mão, conjunto de freios para motos CRF, cuja oferta foi feita de forma pioneira pela empresa no Brasil. A principal matéria-prima é o PVC, porém, em entrevista, foi comentado o uso de outros tipos de derivados plásticos. As vendas são realizadas para países integrantes do Mercosul, através de *trading*. São elas que fazem negociações com o mercado externo.

Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME têm como principal matéria-prima o aço, com a qual atendem a projetos específicos na fabricação de peças e equipamentos, os quais são desenvolvidos pela Prado Indústria de Caldeiraria LTDA. Alguns produtos foram patenteados pelas empresas como por exemplo:

[...] centrífuga magnética pra recuperação de rejeito de ferro das mineradoras, isso é uma patente nossa. A gente tem um equipamento chamado centrífuga concentradora de ouro que é um equipamento que só a gente faz no Brasil, e no mundo soma no total de 3 empresas que fazem né. A gente faz essa planta de processamento de ouro que é só a gente que faz nesse nível de qualidade de processo [...] que é um processo diferenciado, nós temos Leito Fluidizado que é a patente do meu sócio [...] que foi inovação lá em 2000, mas é patente dele e agora nós tamos com esse projeto de RSO (resíduo de solo urbano) para geração de energia, então gaseificação, pirólise e geração de energia. (Entrevistado F, 25 de jan. 2017).

A empresa atende todo o território brasileiro. Na região de Joinville atende principalmente à Krona Brasil e a Schulz Compressores. Vende também para países como Equador (Quito) e o Panamá, como expressa o entrevistado:

A gente conseguiu chegar lá porque nós já temos equipamentos na empresa na Quartzolít ela é líder de mercado então ela é referência aqui no Brasil né, questão de argamassa e tal de agregados e essa empresa Empabel que ela é uma empresa lá do Equador [...] ela contratou engenheiros, gerentes dessa empresa aqui do Brasil [...] que é multinacional né que é essa Nubank e [...] os gerentes vieram atrás da gente pra comprar os equipamentos. Então foi indicação, por conhecimento tá, [...] a gente tem

bastante procura já porque nós temos site em espanhol. (Entrevistado F, 25 de jan. 2017).

Lion Polimers Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP produz mangueiras automotivas, possuindo como matéria-prima a borracha, comprada de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

A venda é realizada para as distribuidoras de peças automotivas que abrangem a região Sul e Sudeste do Brasil. O frete é pago pela *Lion Polimers* Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP até o estado de São Paulo. A partir deste estado a mercadoria é redirecionada para outras regiões do Brasil pelas distribuidoras. O frete tem um valor de custo de aproximadamente 3% a 5% do produto final.

A venda é realizada por representantes e venda direta (com a indústria). O entrevistado relata que “esse mercado é muito boca a boca, muito feira e boca a boca” (Entrevistado G, 25 de jan. 2017).

Quanto à competitividade no mercado a sócia da empresa destaca que em Santa Catarina eles não têm concorrência; porém em nível de mercado nacional e internacional ela esclarece:

[...] nós temos dois concorrentes grandes nacional e um que vem de fora que é da Argentina que vem com benefício fiscal ainda. Esse é bem desleal porque a grande diferença é a substituição tributária que muitas vezes impacta, porque pro nosso cliente a substituição tributária é custo. Todos os impostos são custo. Então, às vezes a gente perde venda não por capacidade produtiva, mas por causa dos impostos. (Entrevistado G, 25 de jan. 2017).

Quanto à manutenção das máquinas e equipamentos utilizados na linha de produção, os reparos são feitos com a contratação de engenheiros e empresas especializadas.

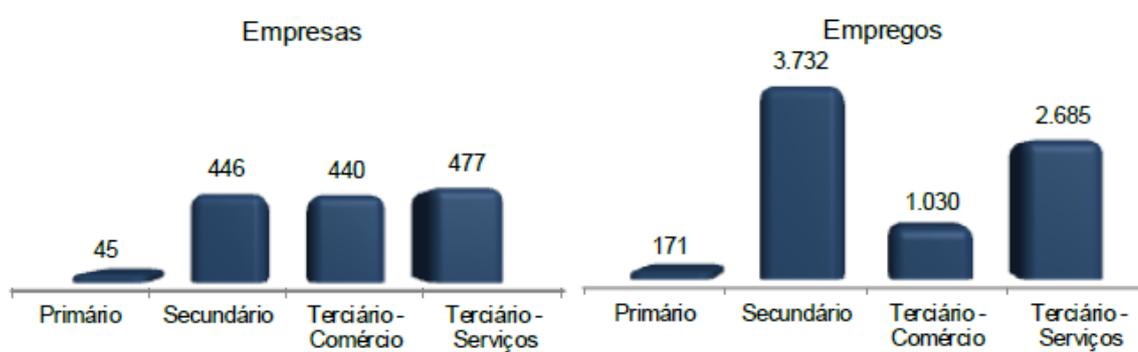
Observamos que a maior parte de matéria-prima é vinda da região Sudeste, porém o transporte não chega a 5% do custo da produção, assim como Rocha (1997, p. 100) observou em Joinville: “apesar da distância, os custos com transporte estão em média, abaixo de 5% nos custos da produção, que são compensados pela produtividade, pouco interferindo na competitividade.”

Em seguida foi perguntado: quanto à mão de obra, há mão-de-obra qualificada?

4.5 MÃO-DE-OBRA

Araquari tem 38,6% da sua população ocupada (IBGE CIDADES, 2018) nos diversos setores da economia. Porém, o que se destaca é o setor secundário, que em 2011 empregava 3.732 pessoas, o que está relacionado ao número de empresas no setor secundário (446 unidades). Como pode-se verificar no Gráfico 13.

Gráfico 13 - Número de empresas e empregos formais de Araquari, segundo o setor, 2011



Fonte: SEBRAE (2013, p. 47).

A Tabela 7 informa o número de funcionários por unidade fabril analisada. Levando em consideração os dados obtidos por meio de entrevistas feitas diretamente com sócios e proprietários das indústrias, observa-se que a Durín Acessórios e Conexões tem o maior número de trabalhadores justamente por ser uma unidade do setor secundário, e desenvolve produtos a partir de material plástico. Esta empresa trabalha com uma linha de produção completa. A Schneider Motobombas com 150 funcionários. A indústria é do setor metal mecânico a realiza trabalhos de fundição e produção de peças para Motobombas.

Tabela 7 - Unidade Fabril x Número de Funcionários

Unidade Fabril	Mão-de-obra Feminina	Total de funcionários
Avtec equipamentos off Road LTDA – ME	2	8
Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME	0	8
Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME	1	11
Conservas Rio do Morro Ltda	14	23
<i>Lion Polimers</i> indústria comércio, importação e exportação EIRELI – EPP	15	30
Grupo Armenio Soluções Industriais	6	100
Veiga Mineração	25	115
Schneider S/A	0	150
Durín Acessórios e Conexões	392	560

Fonte: Levantamentos realizados nas empresas (2017/2018).

Observa-se que a mão-de-obra feminina está presente em sete das nove unidades fabris entrevistadas. Rocha (1997, p. 92) verificou que em Joinville “o trabalho da mulher nas indústrias é geralmente relacionado à necessidade de mão-de-obra manual, dotada de maior sensibilidade, sem movimentação de cargas e na administração” como ocorre na Durín, onde as mulheres desenvolvem atividades no setor de montagem de torneiras e no encaixotamento de diversos produtos.

Também foi possível comprovar que a maior parte dos funcionários destas indústrias reside no município de Araquari. Dos 840 trabalhadores das 9 unidades analisadas, 514 trabalhadores residem em Araquari, os outros 326 residem em município vizinhos (Balneário Barra do Sul, Barra Velha e Joinville).

Em relação à sindicalização dos trabalhadores, observou-se que apenas duas das unidades fabris contam com 100% de filiação a sindicatos. As demais unidades têm uma proporção que não ultrapassa 50% do quadro de trabalhadores. Os sindicatos que estão presentes nestas unidades são: Sindicato das Indústrias Químicas (1 unidades); Sindicatos dos Mecânicos (2 unidades); Sindicato do Plástico (1 unidades); Sindicato dos motoristas (1 unidade); Sindicato Metal Mecânico (1 unidade); Sindicato do Alimento (1 unidade); Sindicato dos Mineradores e Sindicato do Petróleo (1 unidade).

Rocha (1997, p. 92) enfatiza que:

A relação entre patrão e empregado, até a década de 50, quando as empresas ainda eram pequenas, era próxima e paternalista, refletindo a convivência de ambos na fábrica e na comunidade. Com o crescimento dos estabelecimentos, o antigo sistema de dominação foi sendo substituído, e o vínculo afetivo do operário com seu local de trabalho foi mantido graças a criação de uma estrutura que envolve a formação de sindicatos de trabalhadores, organização de serviços sociais empregados e dependentes (médico, dentista, assistente social, transporte).

Entre os benefícios que as unidades fabris oferecem aos seus trabalhadores constatamos que a alimentação (almoço e janta) está presente em 7 das 9 indústrias. O plano de saúde e o vale transporte são fornecidos por 5 unidades fabris. Duas das unidades têm transporte próprio (micro-ônibus ou automóvel); o vale alimentação e cesta básica são fornecidos por duas unidades; observou-se também que uma das unidades fabris fornece o valor de 300 reais em combustível, disponível em um posto de combustível predestinado, no qual os trabalhadores abastecem seus veículos.

A mão-de-obra ofertada nas unidades observadas não é qualificada para determinadas funções, de modo que as fábricas especializam seus funcionários. Para tanto, não exigem a experiência na área (relatos verbais obtidos em entrevistas). Lembra-se que a gênese destas unidades fabris aconteceu com mão-de-obra familiar dos proprietários. Foi no decorrer da evolução das unidades que foram agregando um maior número de trabalhadores.

Rocha (1997, p. 98) observa os avanços de oferta de mão-de-obra e tecnologia no município de Joinville, e destaca “a mão-de-obra, a inovação constante da tecnologia e dos processos produtivos, bem como aplicação de programas de qualidade possibilitaram a competitividade dos produtos das empresas pesquisadas, reduzindo custos e aumentando a qualidade e produtividade”. Assim como Rocha (1997) observou o fator mão-de-obra e produtividade no município de Joinville, pode-se reiterar que o mesmo ocorre em Araquari.

E quanto aos novos investimentos? Como as unidades fabris investem seus lucros?

4.6 ADMINISTRAÇÃO E FUTUROS INVESTIMENTOS

As administrações das unidades fabris são feitas pelos próprios proprietários. A única unidade com gerenciamento contratado é a Franklin Eletric, devido ao fato de ser uma multinacional, e a unidade de Araquari ser um dos centros de produção (fundição).

Em entrevista perguntou-se quais são os planos futuros para as unidades fabris e destacou-se que todas buscam aperfeiçoamento na linha de produção, e qualidade máxima. O Grupo Armenio Soluções Industriais destaca os investimentos em setores relacionados ao uso do gelo seco (CO²), o qual é vendido para mercados como: exportação de alimentos e farmacêutico. O grupo também investe na linha de produção para desenvolver novos produtos como, por exemplo, a limpeza laser (para materiais enferrujados), o qual será disponibilizado para atender demandas dos portos. Ainda afirma que o período de maior crescimento da empresa foi entre os anos de 2013 e 2014, momento em que a unidade fabril migra para o município de Araquari em busca de mais espaço físico.

Outro fator importante em relação à inovação de linha de produção e, conseqüentemente, no portfólio de produtos, é o da Lion Polimers Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELI – EPP, a qual pretende acompanhar o mercado inovador dos carros elétricos, como enfatiza a sócia da unidade “Carro elétrico é um carro que não tem combustão, então as mangueiras não vão ser necessárias só que vão ter outros tipos de produtos nessa linha e o carro elétrico na nossa realidade brasileira, numa realidade de América Latina” (Entrevistado G, 25 de jan. 2017).

A Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME pretende ser líder de mercado no segmento de geração de energia a partir de resíduos urbanos (gaseificação e biomassa). Para isso há a necessidade de engenharia e desenvolvimento de novos equipamentos mecânicos, sendo que a unidade fabril faz investimentos em tecnologia e desenvolvimento de maquinários. É necessário destacar que neste projeto a fábrica tem apoio da Universidade do Estado de Santa Catarina. Os entrevistados destacam que não há investimento nem parceria por parte do governo do município.

Para a Durín Acessórios e Conexões o maior investimento está em ganhar novos mercados (pontos de vendas), sendo que investimentos no setor de

expedição e logística são fundamentais. O Entrevistado D (07 de dez. 2017) destaca que eles priorizam sistemas administrativos (software) de ponta, e utilizam o sistema *SAP - Systeme, Anwendungen und Produkte* (Sistema, Aplicação e Programas), de uma empresa alemã que desenvolveu um sistema integrado de gestão empresarial, utilizado por grandes corporações industriais (BMW, Tigre, Honda, Nestlé, Siemens e Texaco) entre outras.

A Franklin Eletric tem como objetivo melhorar a linha de produção para o transporte das ligas de ferro e alumínio dentro da empresa, para facilitar o trabalho e não existir a força braçal para este setor da produção. Pretende também deixar de utilizar o carvão e o óleo diesel como fontes de energia e passar a fazer uso do gás natural.

Importante assinalar que os lucros saídos das indústrias são reinvestidos nos próprios estabelecimentos com o intuito de potencializar sua produção e, conseqüentemente, a qualidade do produto oferecido no mercado, impondo-se contra a concorrência desleal do neoliberalismo. Em Araquari há aumento populacional, colaborando para a oferta de mão-de-obra e conseqüentemente o consumo local, o que contribui para incrementar o comércio local.

Observa-se que é entre 2010 e 2015 que as unidades fabris tiveram um impulso na produção, o que é o resultado da implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2007, o qual “promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável” (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2018). Em 2010 é lançado o PAC II, que pressupõe ações para os setores de transportes, energia, cultura, meio ambiente, saúde, área social e habitação, com os programas Cidade Melhor; Comunidade Cidadã; Minha Casa, Minha Vida; Água e Luz para todos; Transportes e Energia.

No Norte de Santa Catarina o Programa de Aceleração do Crescimento prevê a duplicação da BR-280 entre São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul, investindo R\$ 817.600.000,00, colaborando para melhorias de infraestrutura dos municípios de Araquari, Guaramirim, Jaraguá do Sul, São Francisco do Sul (PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO, 2018).

Em âmbito municipal são realizadas várias obras de infraestrutura, principalmente as que estão relacionadas à manutenção e melhorias de vias de acesso ao município, como é o caso da Estrada Geral Barra do Itapocu, que inicia no “Km 74 da BR-101; o segundo segue por 6,7 quilômetros pela Estrada Geral da Barra do Itapocu até o acesso à praia de Salinas, em Balneário Barra do Sul” (EVARISTO, 2018).

Também estão sendo desenvolvidos projetos de melhorias nas seguintes ruas: Rua Síria, Rua Pacífico Pereira ambas no bairro Itinga; Rua Elia Pintarelli, Rua São Miguel, Rua Santa Mônica, Rua Adolfo Bezerra de Menezes, Rua Maringá (Figura 23) e Amélia Molon (RONSANI, 2018).

Figura 23 - Pavimentação da Rua Maringá – Bairro Barra do Itapocu em Araquari (SC)



Fonte: SILVA (2018)

Em entrevista, o Prefeito Municipal de Araquari Clenilton Carlos Pereira menciona que o grande passo em direção à industrialização do município foi desburocratizar a abertura do Cadastro Nacional de Pessoa Física – CNPJ. Em relação à Classificação Nacional de Atividades Econômicas, o prefeito esclareceu

que o Microempreendedor pagará apenas sobre a atividade principal da unidade fabril (100%). Sob as demais atividades pagará apenas 10% do valor do tributo.

Nas palavras do prefeito Clenilton Carlos Pereira (13 de mar. 2018):

Eliminei o alvará do Microempreendedor Individual, como outras cidades já fizeram, aí o pequeno empreendedor cresce junto, [...], você paga 100% só da primeira atividade e das outras só 10%, eu eliminei 90% das outras atividades.

De acordo com a Lei nº 3176 de 3 de fevereiro de 2017 (ARAQUARI, 2018j): Ficam isentos de pagamento de taxas ou emolumentos para concessão de alvarás, licenças os Micros Empreendedores Individuais - MEI, em conformidade com a Lei Complementar Federal nº 123/2006.

Para desburocratizar a abertura de empresas foi instaurado o processo de abertura e baixa de CNPJ pelo site da prefeitura, no qual o cidadão pode efetuar a geração de boletos para o pagamento de taxas e impostos. Dessa forma agilizando o processo e desburocratizando, facilitando o trabalho do empresário.

A ordem de serviço para a duplicação da BR 280 foi assinada em 5 de abril de 2018. A obra deverá atender a 36 km entre Araquari e São Francisco do Sul. Porém neste ano está prevista a duplicação de 6 km entre a rótula de acesso da BR 101 até a rótula de acesso ao bairro Itinga (Figura 24). Esta duplicação servirá para desafogar o trânsito neste trecho, onde há grande concentração de unidades fabris dos distritos indústrias das margens da BR 280.

Figura 24 - Duplicação da BR 280 – trecho Araquari.



Fonte: NSC Notícias. Apresentado por Fabian Londero (03 de mar. 2018).

Clenilton (13 de mar. 2018) ressalta a importância de incorporar os distritos industriais: “nós temos vários distritos indústrias[...] na BR 280 que tem um monte de empresas, tem a 101 mais um monte de empresas, [...] penso que a cidade inteira pode ter empresas e a cidade inteira pode ter gente morando, o que não pode é conflitar morar um do lado do outro”. Dessa forma a cidade terá vários distritos industriais, nos quais a população terá suas residências nas proximidades das unidades fabris, colaborando para que a mobilidade urbana seja redistribuída. Ou seja, não haverá um fluxo somente para uma determinada região da cidade, como ocorre em Joinville.

A revisão do Plano Diretor está sendo feita, e nele sendo incorporado os vários distritos industriais, assim como os novos loteamentos. Para regularização fundiária o município instituiu o Programa Lar Legal. Este pretende regularizar mais de mil imóveis na Barra do Itapocú – Loteamento Jardim Luiz Stühler: “imóveis irregulares não pagam tributos, como o IPTU. Por isso, precisamos dar condições para que esses moradores consigam, finalmente, adquirir a escritura do seu imóvel” (PREFEITURA INICIA REGULARIZAÇÃO... 17 de jan. 2018).

Em relação à saúde o Prefeito (13 de mar. 2018) diz que pretende investir em “prevenção à doença”, sendo assim a construção de um Pronto Atendimento (PA 24

Horas) e também de novos Postos de Saúde devem acontecer ainda neste governo (2016-2020), menciona que o objetivo é atender a população que “está com dor, trabalhar a prevenção à doença”.

Quanto ao projeto de instalação de um aeroporto no município de Araquari o prefeito esclareceu que “temos uma área que é para acontecer o aeroporto internacional de cargas e passageiros [...], isso está caminhando em passos lentos, porém firmes, é um projeto faraônico utópico mas pode acontecer”. Ele destaca que é um projeto que está sendo trabalhado, porém não com prioridade, mas que pretende tirar do papel ainda em seu mandato.

Cabral (2011) informa que “a ideia da construção de um aeroporto em Araquari não é recente. Um dos primeiros a sugerir um aeroporto na localidade de Rainha, em Araquari, praticamente mesmo local do atual projeto, foi Lauro Carneiro Loyola. Fez isso quando deputado, na década de 1960” (2011, p.190).

Clenilton enfatiza que o Aeródromo Céu Azul, situado na Barra do Itapocu está sendo ampliado e poderá atender aeronaves com demanda turística e executiva.

O aeródromo é o primeiro condomínio aeronáutico do Brasil que tem uma lei específica [Lei nº 3144/2016 que autoriza o Município a aprovar projetos de Condomínio Aeronáutico no Município de Araquari/SC] para ele e sua função está na utilização das aeronaves desde lazer até negócios. Com a ampliação será possível atender de uma forma mais ampla a demanda de voos executivos da região (RONSANI, 2018) [grifo nosso].

Conclui-se que Araquari é um município em ascensão industrial, econômica e social, o qual precisa de investimentos em infraestrutura, saneamento básico, pavimentação, melhores condições de atendimento na saúde, educação e reinvestimento correto dos tributos recolhidos.

De importância ímpar é o planejamento urbano, o qual se resume no plano diretor que está em revisão desde 2016. Sem planejamento a cidade poderá tornar-se um caos urbano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

“E é através do processo de produção que o homem transforma a natureza, a fim de garantir sua sobrevivência ou de aumentar sua riqueza. Portanto, a economia se realiza no espaço e não pode ser entendida fora desse quadro de referência”. (**Milton Santos**).

As transformações espaciais do município de Araquari, decorrentes de grandes investimentos econômicos e industriais realizados principalmente nos últimos dez anos, resultaram em um novo ordenamento territorial, favorável à continuidade do padrão de crescimento urbano-industrial já conhecido no Brasil e, principalmente, no estado de Santa Catarina.

Entretanto, conforme abordado nesta pesquisa, evidenciou-se que a gênese e a evolução da formação sócio-espacial do município de Araquari correspondem ao mesmo período de formação territorial brasileira, datando dos primeiros anos do século XVII, com a chegada dos colonizadores europeus (SANTOS, 2004). Cabe destacar que foi às margens do Rio Parati que ancoraram navios vindos da Europa, com o objetivo de iniciar o processo de colonização na região Nordeste de Santa Catarina, mais precisamente, iniciando a colonização em São Francisco do Sul (1658), ilha de Santa Catarina (1675) e Laguna (1676).

Peluso Jr. (1991) faz menção à importância que as cidades portuárias têm e a influência que causam em toda a sua região, contribuindo para o desenvolvimento regional e urbano. Nessa perspectiva, São Francisco do Sul foi grande propulsora da economia do Nordeste Catarinense, contribuindo para o desenvolvimento da cidade de Joinville (1851) no primeiro momento, em seguida colaborando para as demais regiões catarinenses e o sul do Paraná.

A inserção da estrada de ferro foi mais um dos fatores que subsidiaram o desenvolvimento regional. No Nordeste Catarinense, em especial a Estrada de Ferro São Francisco do Sul-Porto União (1906/1917), a qual passa pelo município de Araquari, forneceu subsídios para o incremento econômico.

Seguindo na lógica destes fatores é fundamental lembrar que na década de 1970 houve uma revolução no transporte rodoviário, momento este em que as modificações no sistema de transporte colaboram para o desenvolvimento das cidades às margens destas rodovias, principalmente a BR 101 e 280 no Nordeste Catarinense (Peluso, 1991).

Estes fatores contribuíram substancialmente para o desenvolvimento dos municípios de São Francisco do Sul e Joinville. Já Araquari era vista apenas como território de passagem entre os dois municípios vizinhos. Refletindo este contexto socioeconômico, percebia-se a falta de investimento no território araquariense, pois no ano de 2001 o município Joinville anexou 5% das terras araquarienses (Bairro Estevão de Matos) onde viviam em torno de 7 mil pessoas, devido à falta de saneamento básico e infraestrutura necessária para atender estes moradores (BRAGA, M.A. Jornal A Notícia Joinville, 29 jan. 2001 p. 02).

Araquari intensifica seu processo de industrialização com a inserção do Plano Diretor Territorial Participativo (Lei Complementar nº 50/2006) que está em revisão no município (2018). O plano referenda o alargamento do perímetro urbano e a expansão das áreas destinadas ao parque fabril, essencialmente ao longo das rodovias BR 101 e BR 280, como se pode observar com as implantações das grandes indústrias.

Em entrevista com lideranças da prefeitura constatou-se que o objetivo de implantar mais indústrias no município e agregar melhorias as condições dos parques fabris é essencial para o desenvolvimento industrial, mesmo que estas indústrias procurem aumentar seu montante produtivo. Para isso é necessário espaço físico e mão-de-obra qualificada, o que na região é de fácil acesso. Ainda, o Secretário de Desenvolvimento Econômico salienta: “as indústrias inseridas recentemente no município colaboram para a qualidade de vida da população”.

A implantação das unidades fabris no município de Araquari é caracterizada a partir da oferta atrativa de terrenos com preços mais acessíveis e, principalmente, pela desburocratização para a abertura e instalação destas fábricas. Além do mais, a mão-de-obra é abundante e facilita a contratação. Nos relatos adquiridos a partir das entrevistas semiestruturadas observou-se que nem todas as unidades fabris tiveram sua gênese no município, mais sim migraram de Joinville para o município vizinho, caracterizando a descentralização industrial.

O objetivo das unidades fabris entrevistadas e instaladas em Araquari é, acima de tudo, melhorar sua infraestrutura interna (linha de produção) e conseqüentemente sua produção, para que esta seja incorporada nas vendas nacionais e exportações. As exportações destinam-se principalmente para a América Latina (Durín, Avtec), porém não apenas, mas também para a América do Norte (Franklin Eletric). Para que as exportações e a conquista por novos mercados

sejam concisas é necessário reestruturar a administração, melhorar a produtividade e qualidade, inclusive através de associações/parcerias como é o caso da Engmine Equipamentos para Mineração LTDA e Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME.

Os empresários mencionam que falta infraestrutura para atender à demanda industrial que vem se instalando. É preciso melhorar as condições de saúde, educação e, de forma expressiva, as condições de transporte e circulação. Para atender estas reivindicações o Prefeito Clenilton Carlos Pereira afirma que a duplicação do trecho entre a BR 101 e BR 280 iniciará ainda no ano de 2018. A instalação do Aeródromo atende à demanda de pequenas aeronaves que necessitam pousar na região.

O prefeito também compreende que uma das formas para desafogar o trânsito e colaborar para a circulação do tráfego rodoviário é instaurar vários parques fabris no município. Desta forma não concentrará o fluxo de pessoas e mercadorias em uma mesma região.

A industrialização do município de Araquari traz consequências relacionadas à transformação sócio-espacial, contribuindo para a evolução econômica e social da população e das unidades fabris, pois o município mostrou um crescimento do PIB bastante significativo nos últimos anos, alcançado um montante de R\$ 532 milhões em 2010, R\$ 1,8 bilhões em 2014 o PIB de Araquari passou a R\$ 2,7 bilhões em 2015, configurando um aumento de 400% em 5 anos (IBGE CIDADES, 2018).

O PIB per capita do município de Araquari é de R\$85.194,63/hab. (IBGE CIDADES, 2018), porém, este valor não representa a realidade da grande maioria da população; é visível que a população de Araquari tem condições financeiras precárias, não alcançando o montante referenciado pelo IBGE CIDADES

A tendência de Araquari tornar-se um grande parque fabril no Nordeste Catarinense é plausível. Sendo assim, a força atrativa de grandes indústrias será cada vez maior. As lideranças da prefeitura esclarecem que irão investir ainda mais em escolas profissionalizantes, disponibilização de cursos de inglês custeados pela prefeitura, e assessorar as micro e pequenas empresas, assim promovendo o desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

ARAQUARI atrai mais de 50 mil peregrinos (sem autoria). **Jornal A Notícia**, Joinville. 12 ago. 1886. Disponível no Arquivo Histórico de Joinville.

A RIQUEZA de Araquari: o precioso maracujá (sem autoria). **Jornal A Notícia**, Joinville, 24 e 25 de mar. 2007. Disponível no Arquivo Histórico de Joinville.

BASTOS, J. M. Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na Ilha de Santa Catarina. In: SANTOS, Maurício Aurélio dos (Org.). **Ensaio sobre Santa Catarina**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000, p. 127- 140.

BONI, V. & QUARESMA, S. J. **Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais**. Em Tese, Florianópolis, vol. 02, n. 01 (3), p. 68-80, jan.-jun./2005.

BRAGA, M. A. Joinville assume área carente de Araquari. **Jornal A Notícia**, Joinville, 26 mar. 2000. Caderno ANCidade p.2.

CABRAL, E. B. **Estudo Geográfico do Porto de São Francisco do Sul e do Terminal de Itapoá-SC**. Florianópolis, 2011. [Dissertação de Mestrado em Geografia]

CABRAL, O. R. **História de Santa Catarina**. Florianópolis: editora Lunardelli. 1987.

CARVALHO, M. **Prefeitura inaugura nova Unidade de Saúde em Araquari, dia 8**. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2212/prefeitura-inaugura-nova-unidade-de-saude-em-araquari-dia-8>>. Acesso em: 25 de jan. 2018.

CHOLLEY, A. **Observações sobre alguns pontos de Vista Geográficos**. In: Boletim Geográfico. Rio de Janeiro: CNG, mar/abr., n. 179, 1964.

CIDADE, F. **A indústria automobilística em Santa Catarina: a realidade e os desafios do setor no início do século XXI**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

COIMBRA, J. Á. **O Outro Lado do Meio Ambiente**. CETESB/ASCETESB - São Paulo, 1985.

CORDOVA, A. **Fundamentación Histórica de los Conceptos de Heterogeneidad Estructural**. Economía y Ciencias Sociales. Caracas, 1974.

CORRÊA, R. L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. In: **Workshop De Geociências Da Universidade Federal Do Rio De Janeiro**, 1., 1992, Rio de Janeiro. Anais ... Rio de Janeiro, 1992. p. 35-41.

CUNHA, I. J. **Evolução econômico-industrial de Santa Catarina**. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1982.

_____. **O salto da indústria catarinense: um exemplo para o Brasil.** Florianópolis: Paralelo 27, 1992.

DEMO, P. Demarcação científica. In: **Metodologia científica em ciências sociais.** São Paulo: Atlas, 1995.

ESCOLA ESTADUAL HIGINO Aguiar será municipalizada, encerrando turno intermediário em Araquari. **Jornal A Notícia**, Joinville, 07 de ago. 2017. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2017/08/escola-estadual-higino-aguiar-sera-municipalizada-encerrando-turno-intermediario-em-araquari-9863645.html>>. Acesso em: 27 nov. 2017.

EVARISTO, J. Prefeito assina ordem de serviço para obras de pavimentação da Estrada Geral da Barra do Itapocu. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 23 de jan. 2018. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2228/prefeito-assina-ordem-de-servico-para-obras-de-pavimentacao-da-estrada-geral-da-barra-do-itapocu>>. Acesso em: 21 fev. 2018.

_____. Ordem de serviço para pavimentação da Estrada Geral da Barra do Itapocu será assinada nesta segunda, 22. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 10 fev. 2018. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2225/ordem-de-servico-para-pavimentacao-da-estrada-geral-da-barra-do-itapocu-sera-assinada-nesta-segunda-22>>. Acesso em: 6 mar. 2018.

PREFEITURA INICIA REGULARIZAÇÃO fundiária na Barra do Itapocu. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2223/prefeitura-inicia-regularizacao-fundiaria-na-barra-do-itapocu>>. Acesso em: 15 de mar. 2018.

FARIAS, V. F. de. **Dos Açores ao Brasil meridional:** uma viagem no tempo: 500 anos, litoral catarinense. 2 ed. Florianópolis, 2001.

FICKER, C. **História de Joinville:** subsídios para a Crônica da Colônia Dona Francisca. 2. ed. Joinville: Ipiranga, 1965.

FIGUTI, L. Estórias de Arqueopescador. **Revista de Arqueologia**, v.11, p. 57-70, São Paulo, 1998.

FINDLAY, E. A. G. Considerações acerca da distribuição de terras na região da baía da Babitonga. **Fronteiras: Revista Catarinense de História** [on-line], Florianópolis, n.20, p.141-161, 2012.

FLICK, U. **Introdução à metodologia de pesquisa:** um guia para iniciantes. Porto Alegre: Penso, 2013.

GOULARTI FILHO, A. **A formação econômica de Santa Catarina.** Ensaios FEE (Impresso), Porto Alegre, v. 23, n.2, p. 977-1007, 2002.

GOVERNO DO ESTADO GARANTE facilidades para abertura de empresas com programa de desburocratização. **Folha de Araquari**, Araquari, 1 de jul. 2017. Disponível em: <<http://www.folhadearaquari.com.br/economia/governo-do-estado->

garante-facilidades-para-abertura-de-empresas-com-programa-de-desburocratiza%C3%A7%C3%A3o-1.1980873>. Acesso em: 24 fev. 2018.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sinopse estatística do município de Araquari**. Rio de Janeiro: Ed. Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

IPEA. **Dados do Atlas de desenvolvimento humano no Brasil** <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/>>. Acesso em: 7 de janeiro de 2018.

LACERDA, L. L. Evolução demográfica. In: KNIE, Joachim L. W. (Coord.). **Atlas ambiental da região de Joinville**: complexo hídrico da Baía da Babitonga. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2003.

LESSA, C. Política industrial e industrialização. **Valor Econômico**. São Paulo, p. 2-3. 9 de maio 2007.

LUNA, F. J. e VITA, S., TEXEIRA, S. Descrições de técnicas da química na produção de bens de acordo com os relatos dos naturalistas viajantes no Brasil colonial e imperial. **Nova**, Vol. 30, No. 5, 1381-1386, 2007. Disponível em: http://quimicanova.sbq.org.br/imagebank/pdf/Vol30No5_1381_54-AG06466.pdf. Acesso em: 6 de agosto de 2017.

MAMIGONIAN, A. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. **Revista brasileira de geografia**. Rio de Janeiro, v. 27, n.3, p. 389-481. /set., 1965.

_____. Vida regional em santa Catarina. **Orientação**. São Paulo: USP/IG, 1966.

_____. Indústria. Santa Catarina. GAPLAN. **Atlas de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

_____. A Geografia e a formação social como teoria e como método. In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (Org.). **O mundo do cidadão, um cidadão do mundo**. São Paulo : Hucitec, 1996,.

_____. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: ANDRADE, Manuel Correa *et al* (org). **O mundo que o português criou: Brasil: século XVI**. Recife: CNPQ/Fjn, 1998.

_____. Teorias sobre a industrialização brasileira. **Cadernos Geográficos**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, n.2, mai. 2000.

_____. A indústria de Santa Catarina: Dinamismo e Estrangulamento (1986). In **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011.

MANTENDAL, L. Obra da estrada Rio do Morro, que liga Joinville a Araquari, está parada desde o ano passado. **Jornal A Notícia**, 5 de jul.2017. Política, s/p.

MILANI, C. Teorias do Capital Social e Desenvolvimento Local: lições a partir da experiência de Pintadas (Bahia, Brasil). In: **IV Conferência Regional**. San José, Costa Rica, 2003.

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MORADORES de Araquari querem estrada melhor. **Jornal A Notícia**, Joinville, 03 de mai.1985. Disponível no Arquivo Histórico de Joinville.

NASCIMENTO, A. R. **A vila do Parati e sua gente**. (Não publicado) 1990.

NSC NOTÍCIAS. Apresentado por Fabian Londero. Joinville: Televisão, 03 mar. 2018, 12h. Duração 45min. Reportagem Dnit anuncia duplicação em novo trecho da BR-280 entre Araquari e São Francisco do Sul. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/nsc-noticias/videos/t/edicoes/v/dnit-anuncia-duplicacao-em-novo-trecho-da-br-280-entre-araquari-e-sao-francisco-do-sul/6549524/>>. Acesso em: 15 de mar. 2018.

OLIVEIRA, M. S. C de. & BANDEIRA, D. R. da. Arqueologia. In: KNIE, Joachim L. W. (Coord.). **Atlas ambiental da região de Joinville: complexo hídrico da Baía da Babitonga**. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2003. .

PEDROSO, G. M. J.; SOUZA, F. S. Indústria da cal: uma atividade econômica na região de Joinville. In: 7ª Semana de Iniciação Científica, 2003, JOINVILLE. Caderno de Iniciação Científica, 2003.

PELUSO, JÚNIOR, V. A. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: FCC/EDUFSC, 1991.

PEREIRA, C. C. da. **História de São Francisco do Sul**. Florianópolis: Ed. da UFSC, Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, 1984.

PEREIRA, R. M. F. A. Santa Catarina no contexto da formação sócio-espacial do Brasil meridional: do período colonial ao início do século XX. In AMIGONIAN, Armen (org). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011.

PIAZZA, W. F. **Santa Catarina: Sua História**. Florianópolis: Ed. da UFSC/Lunardelli, 1983.

_____. **A Colonização de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

POLIDORO, M.; BARROS, M. V. F.; LOLLO, J. A.; MARCHETTI, M. C. **Análise multitemporal da evolução da mancha urbana no entorno da BR-369 dos municípios paranaenses**. In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos, 2010, Porto Alegre. Anais do XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2010.

PMJ. **Relatório de Impacto Ambiental Contorno Ferroviário de Joinville/SC.** Joinville: Consórcio Vega – Azimute, 2004.

PROSUL (Contorno Ferroviário de Joinville/SC, arquivo em PowerPoint).

RANGEL, I. **A história da dualidade brasileira** (1981) In: RANGEL, Ignácio; Obras reunidas - v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

_____. **O Brasil na fase B do Quarto Kondratiev** (1981). In: RANGEL, Ignácio; Obras reunidas - v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

_____. **Ciclo tecnologia e crescimento** (1982). In: RANGEL, Ignácio; Obras reunidas - v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

_____. **Dualidade e ciclo longo** (1984). In: RANGEL, Ignácio; Obras reunidas - v. 2. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

ROCHA, I. O. **Industrialização de Joinville-SC: da gênese às exportações.** Florianópolis: Imprensa Universitária, 1997.

_____. **O dinamismo industrial e exportador de Santa Catarina.** 2004. 416 f. Tese (Doutorado) - Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

ROCHA, I. O. BARBOSA, A. M. P.; CABRAL, E. B. Notas sobre a infra- estrutura de transportes terrestres – rodoviário e ferroviário – de Santa Catarina (Brasil). In: **Anais do Encontro dos Geógrafos da América Latina – EGAL**, 12., Montevideu, 2009.

RODRIGUES, L. Araquari Decide pela Anexação de Área a Joinville. Joinville, **Jornal A Notícia**, 29 de jan. 2001.

RONSANI, J. Araquari lidera ranking das cidades com maior aumento do PIB, segundo IBGE. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 15 dez. 2017 2017, disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2203/araquari-lidera-ranking-das-cidades-com-maior-aumento-do-pib-segundo-ibge>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

_____. Iniciados os processos das obras de pavimentação na cidade. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 27 fev. 2018, disponível em: <<http://araquari.sc.gov.br/noticia/2273/iniciados-os-processos-das-obras-de-pavimentacao-na-cidade>>. Acesso em: 6 de mar. 2018.

_____. Fundema entrega licença ambiental para ampliação de pista de aeródromo de Araquari. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 06 mar.2018. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2292/fundema-entrega-licenca-ambiental-para-ampliacao-de-pista-de-aerodromo-de-araquari>>. Acesso em: 15 mar. 2018.

SANTA CATARINA, Secretaria de Estado do Planejamento e Fazenda; FECAM, Federação Catarinense de Associações de Municípios; AMUNESC, Associação de

Municípios do Nordeste de Santa Catarina. **Plano Básico de Desenvolvimento Regional**. Florianópolis: Secretaria de Estado do Planejamento e Fazenda, [1993].

SANTA CATARINA ENFRENTA o desafio de melhorar a média de salários. **Jornal A Notícia**, Joinville, 17 mar. 2014. Disponível em: <<http://anoticia.clicrbs.com.br/sc/noticia/2014/03/santa-catarina-enfrenta-o-desafio-de-melhorar-a-media-de-salarios-4447907.html>>. Acesso em: 31 jan. 2018.

SANTOS, M. **Geografia e desenvolvimento econômico: A contribuição dos Geógrafos ao planejamento**. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, dez. 1959.

_____. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia. n. 54. São Paulo: AGB/FFLCH-USP, 1977.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **A Natureza do Espaço: espaço e tempo: razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. **Economia espacial: crises e alternativas**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 11ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SANTOS, S. C. Uma viagem para além da cristandade. In: **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2004.

_____. Notícias sobre os Carijó. In: **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2004.

SANTOS JUNIOR, W.R.; MERLIN, J. R.; QUEIROGA, E. F. **Estatuto da Cidade e Planos Diretores: Limites dos instrumentos de planejamento frente à urbanização dispersa e fragmentada**. Anais do XIII ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR. Florianópolis – SC – 2009.

SEBRAE/SC. **Santa Catarina em Números: Araquari**. Florianópolis: SEBRAE(SC), 2013.

SILVA, C. Iniciados os processos das obras de pavimentação na **cidade. Araquari Governo Municipal**, Araquari, 27 fev.2018. Disponível em: <<http://araquari.sc.gov.br/noticia/2273/iniciados-os-processos-das-obras-de-pavimentacao-na-cidade>>. Acesso em: 07 de mar. 2018.

SILVA, F. J. Evolução da Divisão Política-Administrativa. In **Santa Catarina. Atlas geográfico de Santa Catarina: estado e território – Fascículo 1**. Secretaria de Estado do Planejamento. Diretoria de Estatística e Cartografia. Isa de Oliveira Rocha (Org.). Florianópolis: Ed. UDESC, 2013.

SOUTO, A. C. **Evolução histórico econômica de Santa Catarina**: estudo das alterações estruturais (século XVII-1960). Florianópolis, SC: Centro de Assistência Gerencial de Santa Catarina – CEAG/SC, 1980.

SOUTO MAIOR, A. S. In: IBGE. **Geografia do Brasil: Grande Região Sul**. Rio de Janeiro: IBGE/DIGEO, v. IV, t. II, 1968.

S. THIAGO, R. As múltiplas histórias da Ilha e arredores. In: SANTOS, Sílvio Coelho dos (Org) et. al. **São Francisco do Sul: Muito além da viagem de Goneville**. Florianópolis: UFSC, 2004. p. 75-103.

STIMAMIGLIO, A. Hidrografia. In: KNIE, Joachim L. W. (Coord.). **Atlas ambiental da região de Joinville**: complexo hídrico da Baía da Babitonga. Florianópolis: FATMA/GTZ, 2003.

TERNES, A. **História econômica de Joinville**. 2 ed. Joinville, 1986.

TIBURTIUS, G. Arquivos de Guilherme Tiburtius. Joinville: MASJ, 1996.

TROTSKY, L. **A história da revolução Russa**: v.1 Tradução E. Huggins. 3. Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

TUDO PRONTO PARA A 163ª Festa do Senhor Bom Jesus em Araquari. **Correio Francisquense e Araquari**, São Francisco do Sul, 28 jul.2017. Disponível em: <<http://www.correiofrancisquense.com.br/tudo-pronto-para-a-163a-festa-do-senhor-bom-jesus-em-araquari/>>. Acesso em: 6 fev. 2018.

VANNUCCI, M. **Os manguezais e nós: uma síntese de percepções**; Versão em português: Denise Navas Pereira. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

VICENZI, H. **Um porto escondido na Babitonga**. Disponível em: <<http://www.sfs.com.br/index.cfm?go=blog.view&codNews=3390&codCategoria=55>>. Acesso em: outubro de 2017.

VIEIRA, M. G. E. D. **Formação Social Brasileira e Geografia: Reflexões sobre um debate interrompido**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFSC, Florianópolis, 1992.

_____. **Considerações a respeito do paradigma de formação sócio-espacial**. Anais do 12º. Encontro de Geógrafos da América Latina. Montevidéo, 3 a 7 de abril de 2009.

VIEIRA, M. G. E. D.; PEREIRA, R. M. F.A. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil: O caso do Brasil subtropical. In: **Revista Geografia Econômica**. Florianópolis: UFSC, n. 2, jan. 2009.

ZERGER, G. F. Caieiras de Araquari e entornos: Inquietações de um Patrimônio. 2014, 154 fl. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade) – Univille, Joinville.

LEGISLAÇÕES CONSULTADAS

ARAQUARI. **Código de Postura do Município de Araquari nº 682 de 28 de dezembro de 1984.** Institui o código de postura do município de Araquari e dá outras providências. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/codigo-de-posturas-araquari-sc>>. Acesso em: 20 de jan. 2018a.

ARAQUARI. **Código de obras nº 694 de 23 de maio de 1985.** Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/codigo-de-obras-araquari-sc>>. Acesso em: 20 de jan.2018b.

ARAQUARI. **Plano de Obras 706 de 09 de outubro de 1985.** Dispõe sobre os parcelamentos do solo urbano no município de Araquari e dá outras providências. Disponível em:<<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-ordinaria/1985/71/706/lei-ordinaria-n-706-1985-dispoe-sobre-os-parcelamentos-do-solo-urbano-no-municipio-de-araquari-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 20 de jan. 2018c.

ARAQUARI. **Parcelamento do Solo Lei nº 730 20 de outubro 1986.** Dispõe sobre o parcelamento de solo urbano no município de Araquari e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-ordinaria/1986/73/730/lei-ordinaria-n-730-1986-dispoe-sobre-o-parcelamento-de-solo-urbano-no-municipio-de-araquari-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 20 jan. 2018d.

ARAQUARI. **Código Tributário de Araquari, Lei nº 1209 de 22 de dezembro de 1993.** Institui o código tributário do município de Araquari. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-ordinaria/1993/121/1209/lei-ordinaria-n-1209-1993-institui-o-codigo-tributario-do-municipio-de-araquari>>. Acesso em: 20 jan. 2018e.

ARAQUARI. **Regime Jurídico dos Servidores Públicos do Município e das Fundações públicas Lei nº 3 de 22 de novembro de 1999.** Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos do município e das fundações públicas instituídas e mantidas pelo município, e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-complementar/1999/1/3/lei-complementar-n-3-1999-dispoe-sobre-o-regime-juridico-dos-servidores-publicos-do-municipio-e-das-fundacoes-publicas-instituidas-e-mantidas-pelo-municipio-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 20 jan. 2018f.

ARAQUARI. **Plano diretor de Araquari Lei nº 50 de 11 de outubro de 2006.** Dispõe sobre o plano diretor participativo de desenvolvimento territorial de Araquari. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-araquari-sc-2017-07-12-versao-consolidada>>. Acesso em: 20 jan. 2018g.

ARAQUARI. Lei Nº 117 de 17 de maio de 2011. Regime Jurídico dos Servidores Públicos do Município de Araquari, das Autarquias e das Fundações Públicas Instituídas e Mantidas pelo Município. Dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos do município de Araquari, das autarquias e das fundações públicas instituídas e mantidas pelo município e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-complementar/2011/11/117/lei-complementar-n-117-2011-dispoe-sobre-o-regime-juridico-dos-servidores-publicos-do-municipio-de-araquari-das-autarquias-e-das-fundacoes-publicas-instituadas-e-mantidas-pelo-municipio-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 20 jan. 2018h.

ARAQUARI. Lei Complementar nº 142 de 27 de agosto de 2012. Altera a redação dos artigos 29, 81, 88, 89, 90, 97, 103, 109 e 151 e acrescenta incisos ao artigo 39, da lei complementar nº 050/2006 e dá outras providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-complementar/2012/14/142/lei-complementar-n-142-2012-altera-a-redacao-dos-artigos-29-81-88-89-90-97-103-109-e-151-e-acrescenta-incisos-ao-artigo-39-da-lei-complementar-n-0502006-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 15 mar. 2018i.

ARAQUARI. Lei nº 3176 de 03 de fevereiro de 2017. Isenta Os Micros Empreendedores Individuais - Mei De Cobrança De Taxas Ou Emolumentos Para Concessão De Alvarás, Licenças E Dá Outra Providências. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-ordinaria/2017/318/3176/lei-ordinaria-n-3176-2017-isenta-os-micros-empreendedores-individuais-mei-de-cobranca-de-taxas-ou-emolumentos-para-concessao-de-alvaras-licencas-e-da-outra-providencias>>. Acesso em: 20 mar. 2018j.

BRASIL. Lei Federal nº 6766 de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L6766.htm>. Acesso em 20 jan. 2018.

PORTAIS CONSULTADOS

ARAQUARI REALIZA 2ª Stammtisch. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 22 abr. 2014. Disponível em< <http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/540>>. Acesso em: 23 out. 2017.

FESTA DO SENHOR BOM Jesus de Araquari. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 2016. Disponível em: <<http://www.turismo.araquari.sc.gov.br/c/festa-do-senhor-bom-jesus-de-araquari>>. Acesso em: 31 jan. 2018.

FESTA DO MARACUJÁ. **Araquari Governo Municipal**. Araquari, 2017. Disponível em: <<http://www.turismo.araquari.sc.gov.br/c/festa-do-maracuja>>. Acesso em: 23 out. 2017.

FESTA DO MARACUJÁ DE Araquari Entra no Calendário Estadual. **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 27 out.2017. Disponível em

<<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2081/festa-do-maracuja-de-araquari-entra-no-calendario-estadual>>. Acesso em: 23 out. 2017.

FRANKLIN ELETRIC. Disponível em:< <http://www.franklinwater.com.br/>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

IBGE CIDADES, 2017. Disponível em:
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/pesquisa/33/29171>>. Acesso em: 28 nov.2017.

IBGE CIDADES, 2018. Disponível em:
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/pesquisa/38/47001?tipo=grafico&indicador=47001>>. Acesso em: 28 fev.2018.

MINISTÉRIO do Planejamento. **SOBRE O PAC.** Disponível em
<<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>>. Acesso em: 06 mar. 2018.

MOTOBOMBAS LONDRINA: Disponível em:
http://www.bombaslondrina.com.br/bombas/schneider/indústrias_schneider_motobombas_bomba2.html>. Acesso em: 15 fev. 2018.

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO. Disponível em:
<<http://www.pac.gov.br/obra/2502>>. Acesso em: 06 mar. 2018.

PROCESSOS DE ABERTURA de empresas e baixas passam a ser feitos pelo site da Prefeitura a partir de segunda-feira (26). **Araquari Governo Municipal**, Araquari, 22 fev. 2018. Disponível em: <<http://www.araquari.sc.gov.br/noticia/2262/processos-de-abertura-de-empresas-e-baixas-passam-a-ser-feitos-pelo-site-da-prefeitura-a-partir-de-segunda-feira-26->>. Acesso em: 28 fev. 2018

ANEXO 1 – ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA APLICADA ÀS UNIDADES FABRIS

I – Gênese

1. Data de fundação da empresa, seu endereço e nome na época
2. Quem foi o fundador e o que fazia anteriormente, o que o motivou a iniciar o empreendimento, e dos posteriores proprietários.
3. Multinacionais: quem é o presidente da matriz?
4. Quem é o presidente (diretor) na filial do Brasil?
5. Qual a origem da empresa fora do Brasil, quem a fundou e como isso ocorreu?
6. Qual a origem do capital inicial (especificar a moeda). Havia sócios, quem eram e qual sua participação na razão social da empresa (%) – profissão dos sócios. Foi necessário empréstimo, etc?

II. Localização

1. Porque instalar-se em Araquari? Houve algum incentivo específico (qual)? A empresa tem sua origem neste município ou migrou (matriz/filial)?
2. Qual o principal fator de atração que Araquari proporcionou para a instalação da indústria?
3. Quais vantagens e desvantagens que estão encontrando em Araquari?

III– Matérias-primas, produtos e mercado consumidor (gênese, evolução e atual).

1. Quais os primeiros produtos e razão da fabricação deles. Fonte das matérias-primas) tipo, procedência, transporte). Mercado inicial – compradores onde se localizavam. Tipo de energia utilizada. Tipo de comercialização.
2. Estes produtos tiveram algum pioneirismo no mercado. Havia concorrência, quem eram e sua localização, até que data.
3. Quanto a matéria-prima como descobriram que em determinado lugar possui ou possuía (vantagens e desvantagens de cada região). Como é a comercialização? Percentual do custo do transporte da matéria-prima no preço do produto final. Como é transportado?
4. Após o início houve alteração na linha de produção? Produtos e datas. Pioneirismo em algum?
5. Evolução do mercado. Compradores (procuravam o produto, por meio de propaganda, firma de representação?), como era e é a comercialização (pagamento/bancos?). Como se resolve o problema da distância até o mercado consumidor – veículos próprios ou terceirizados? Por que? Percentual do custo deste transporte no produto final.
6. Novos mercados surgem com ampliações territoriais, lançamentos de novos produtos? Como e quando ocorre isto?
7. O mercado influenciou na abertura de filiais e empresas que compõem o grupo empresarial (data de fundação e localização, bem como seus ramos de atividades).
8. Esta empresa incorporou alguma outra empresa (nome, data e localização).
9. Firms concorrentes fecharam ou desistiram (nome, data, ramos de produção e localização).

10. Como ocorre a conquista de mercados no estrangeiro (através de firmas de representação?). Quais os mecanismos de acesso ao mercado externo (financiamentos, etc).

11. Valor total da produção e % das linhas de produção (quais). Quais os principais concorrentes conforme as linhas no mercado interno e externo. (% de cada concorrente/nomes/localização).

12. Comentar sobre a evolução das exportações. Como vencem a competitividade e como ela ocorre atualmente.

13. As exportações são algo de novo na empresa ou uma alternativa viável a para a expansão da empresa, ou uma resposta para as crises.

14. A ida ao exterior implica necessariamente me novos planejamentos gerenciais, aperfeiçoamento da mão-de-obra, qualidade dos produtos, investimento em tecnologia? Comentar.

15. Quanto às exportações que tendências a empresa espera seguir? A empresa está se preparando para alguma nova divisão internacional do trabalho no mundo?

16. Evolução e tecnológica

17. Como se resolveu o problema de técnicas necessárias ao início das atividades industriais (experiências dos técnicos/lugares/datas) e posteriormente. Equipamentos iniciais (quantos, quais e procedência). Quem os comprava, forma de pagamento e como foram transportados até aqui. Energia utilizada.

18. Qual a solução para a reposição de peças ou estragos nas máquinas? A própria empresa fabricava seus equipamentos ou mais tarde comprava?

19. O pioneirismo dos produtos depende da tecnologia? Como ocorre essa relação? Como a empresa tem resolvido o problema de geração de tecnologia para que surja a inovação no processo de produção? Laboratórios internos/revistas, viagens, visitas a concorrentes, etc./novas experiências/intercambio com o exterior? Citar exemplos.

20. Aprimorando-se tecnologicamente – melhor produtividade menos mão-de-obra – resolve o problema dos custos da distância da matéria-prima e do mercado consumidor?

21. Relacionar tecnologia do processo produtivo e dos produtos/exportação/competitividade.

22. Como a empresa acompanha a evolução tecnológica mundial, e como insere novidades na sua produção.

IV. Mão-de-obra

1. No início tinha empregados (quantos) ou era trabalho familiar. (Quem e o que faziam) qual o seu destino posterior. Os trabalhadores residem no município de Araquari? (%).

2. Quais benefícios a empresa proporciona a seus funcionários (plano de saúde, vale alimentação, transporte, recreação, cooperativas?

3. A qual sindicato os funcionários estão ligados? (% de funcionários que pagam o sindicato)

4. Evolução do quadro de funcionários (anual). A quantos % da produção equivale atual folha de pagamento? Como evoluiu a produtividade? (Comparar o número de funcionários com consumo de matéria-prima).

Qual a porcentagem de mão-de-obra feminina? (Quantos são no total).

5. Quantos funcionários trabalham direto na área de exportação?

V. Administração

1. Organograma da empresa. (Importância da área de exportação).
2. Controle acionário, grupos dominantes (nomes e local). Capital principal, principais acionistas?
3. Como a empresa investe os lucros (diversificação, experiência/ampliação etc.). Empréstimos, quais (origem): mercado capital?
4. Planos futuros para a empresa?

ANEXO 2 – LOTEAMENTOS



MUNICÍPIO DE ARAQUARI

Pág 1 / 2

Loteamento

Código	Descrição
1	LOT.MARIA CONCEIÇÃO
4	DE SMB.BATISTA VERBIENEN
5	JD.DENISE DOIS
6	DE SMB.VENICIUS FARIAS
7	DE SMB.HERMENEGILDO GUSZAK
8	DE SMB.(I) ARMANDO PERSIKE
9	DE SMB.(II) ARMANDO PERSIKE
10	DE SMB.JOAO HENRIQUE RAMOS
11	LOT.ANA PAULA
12	JD.HELENA SOARES (N.APROVADO)
13	LOT.JOSIANY CRISTINA (N.APROVA
14	JD.PATRICIA
15	JD.ELIZABETH
16	JD.GISELE
17	DE SMB.LEOPOLDO JACQUES
18	JD.ICARAI
19	JD.PARQUE MARIA LUIZA
21	JD.DENISE
23	JD.CERRO AZUL
25	JD.SANTA CLARA (N.APROVADO)
27	JD.SAO CARLOS
28	JD.COLINA
29	JD.SAO JOAQUIM
30	JD.SAO BENEDITO (N.APROVADO)
31	JD.SANTO ANTONIO
32	LOT.JD.SAO PAULO
33	JS.SANTA MARIA
34	LOT.JARDIM SAO JOSE
35	PARQUE SANTA MONICA
36	DE SMB.LOT.ANA PAULA@MOB.DIANA
37	JD.PARATI
38	LOT.JARDIM SINUELO
39	CONDOMINIO INDUSTRIAL
40	JD.BOM JESUS (NAO APROVADO)
42	XXX
43	LEONIDAS TURIBIO DA ROSA - ITA
44	LOT.JD.BARRA DO ITAPOCU
45	DE SMB.NILSO PACHECO DELAVEDOVA
46	DE SMB.ITINGA (IMOB.IHR)
47	DE SM.JUDITE E JOAO VICENTE
48	LOT.JARDIM LUIZ STUHLER I
49	PARQUE RESIDENCIAL VICENTE
50	AFONSO CARLOS G.TANTSCH
51	DE SMB.ALFREDO SIMON
52	LOT.CAROLINA
53	LOT.MANUEL MARIA
54	PARQUE RESIDENCIAL GUSTAVO
55	IRACEMA (CHACARA)
56	LOT.MIQUELUTE
57	LOT.BENEVENUTTI
58	DE SM.RAUL GERN
59	LOT.MARIO DUNZER
60	LOTEAMENTO LEONIDES
61	LOT.MACHADO OLIVEIRA
62	RAUL GERN
63	ELMAR HOSTIN
64	MACHADOS
65	PARQUE DOS ARAÇAS
66	EGON
67	RESIDENCIAL VILLAGE



Loteamento

Código	Descrição
68	BELA VISTA
69	POLO EMPRESARIAL VTO
70	CONDOMINIO RESIDENCIAL MARINAS
71	AIRTON THOMAS
72	FLORIDA
73	GODRI
74	RESIDENCIAL BUSSOLO & OLIVEIRA
75	PARQUE INDUSTRIAL TREVO
76	Loteamento Residencial Ecovalle
77	PARQUE INDUSTRIAL TREVO II
78	LOTEAMENTO LAFFIN
79	LOTEAMENTO RESIDENCIAL PARATI
80	LOTEAMENTO LAGOA DA CRUZ
81	LOTEAMENTO GUIMBALA
82	LOTEAMENTO PORTAL DA BARRA
84	LOTEAMENTO CASA NOVA
85	ARATINGA EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS
86	JARDIM SANTA ROSA
87	VILLAGE DO SOL
88	JULIO MOREIRA
89	RESERVA DO MIRANTE
90	ALFREDO SIMON
91	CONCEITO PARQUE
92	JARDIM DAS HORTENCIAS
93	BELLA VISTA II
94	ROTA DO SOL
95	DESMEMBRAMENTO ANEXO LOT.ELMAR HOSTIN
96	LOTEAMENTO PROGRESSO
97	DESM. JORGE JOSE MORETONI I
98	DESM. JORGE JOSE MORETONI II
99	DESM. JORGE JOSE MORETONI III
100	DESM. JORGE JOSE MORETONI IV
101	DESM. JORGE JOSE MORETONI V
102	NOSSA SENHORA APARECIDA
103	TECHLOG SERVICE
104	Loteamento Residencial Ecovalle II

Total de Registros: 96

ANEXO 3 – REPORTAGEM PLANO DIRETOR

Araquari vai elaborar o seu plano diretor

A comunidade de Araquari vai participar na elaboração do plano diretor do município, que irá estabelecer as diretrizes básicas do seu desenvolvimento.

Pelo menos esta é a proposta apresentada pelo chefe do Gabinete do Planejamento do governo do Estado (Gaplan), Francisco de Assis Cordeiro, ontem, durante a assinatura do convênio que vai permitir a execução deste projeto. "A elaboração do plano diretor somente será concretizada se houver a efetiva participação de toda a comunidade", ressaltou Cordeiro. O prefeito de Araquari, Acácio Umbelino da Costa, acredita que este trabalho auxiliará bastante o desenvolvimento do município. Ainda ontem, o chefe do Gaplan assinou outros convênios, em Piçarras e Barra Velha, com o mesmo objetivo.

Lideranças políticas, professores e representantes da comunidade participaram do ato de assinatura do convênio, realizado ontem à tarde, no Colégio Agrícola Senador Gomes de Oliveira. De acordo com Francisco de Assis Cordeiro, a participação do governo do Estado neste convênio refere-se à liberação de recursos para a contratação de um profissional especializado em arquitetura, que vai atuar junto à comunidade. "Durante todo o tempo de elaboração do projeto este profissional vai conviver com a comunidade, já que sua metodologia prevê uma participação efetiva de todos os segmentos durante todas as etapas e discussões do plano", explicou.

Segundo o prefeito de Araquari, Acácio Umbelino da Costa, o município vai participar do convênio com a liberação de funcionários para acompanhar os trabalhos. "Porém, o mais importante — destaca Acácio — será a participação e o apoio da população. Todas as decisões terão que ser tomadas pela população para que futuramente não venha a ser prejudicada por um problema que poderia ter sido resolvido agora".

O plano diretor

Araquari ainda não possui o seu plano diretor e

segundo o prefeito isto vai auxiliar em muito no desenvolvimento do município. Já o chefe do Gaplan explicou que após concluído, esse projeto vai estabelecer as diretrizes básicas de desenvolvimento do município. Na próxima semana a arquiteta Sheila Vieira deverá iniciar os primeiros contatos com a comunidade, para colher os subsídios.

Cordeiro observou que a metodologia da elaboração do plano diretor é denominada do CDP (Condicionamento, Deficiências e Potencialidades). "Na medida que esses dados forem levantados, o profissional vai dando uma formulação técnica a essas colocações", comentou Cordeiro.

O prazo para a execução do projeto é de seis meses, quando ele já terá a sua concepção técnica.

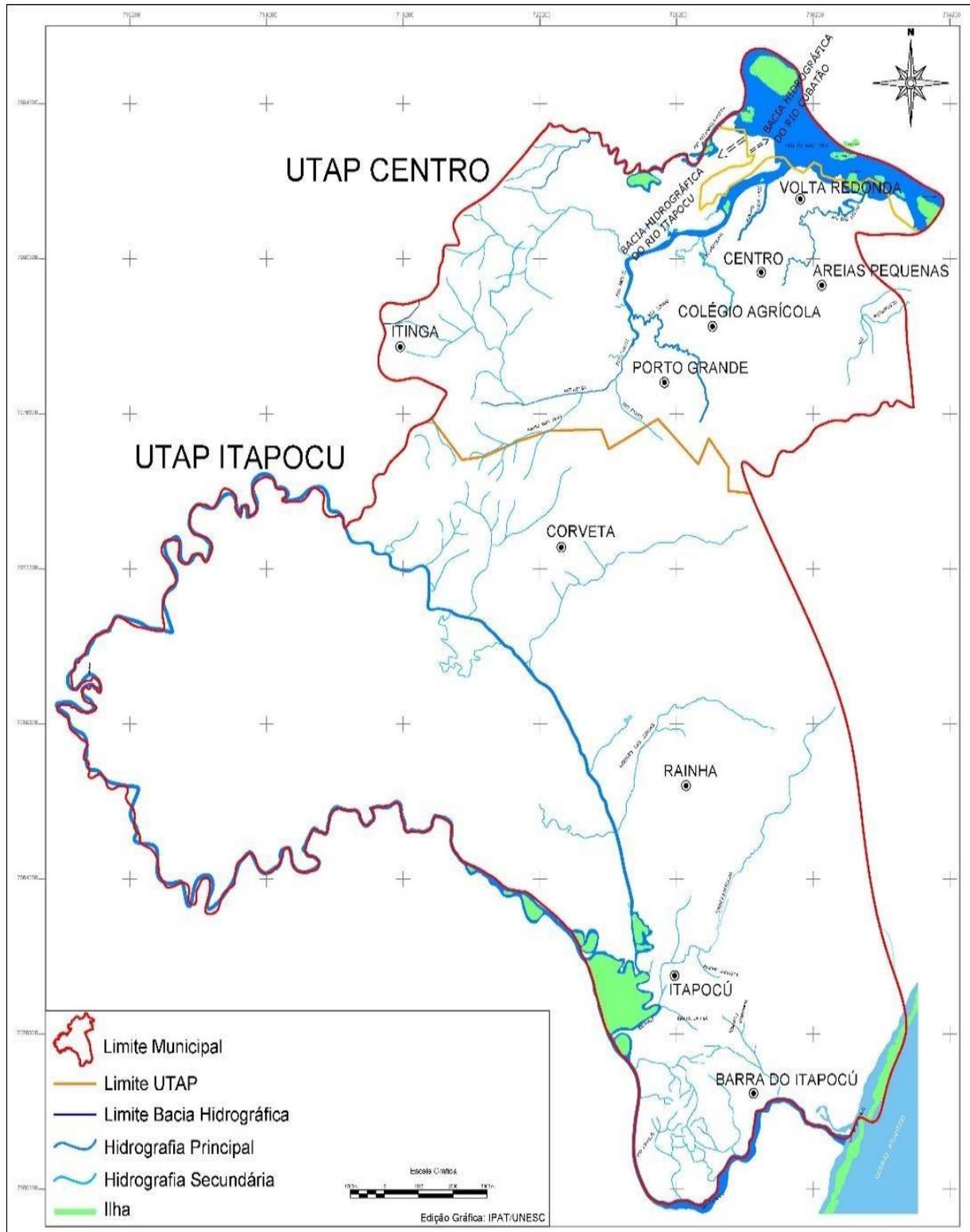
Posteriormente vai ser encaminhado ao prefeito para uma avaliação administrativa e depois à Câmara de Vereadores, para a sua aprovação. O plano vai abordar questões ligadas à lei de loteamentos e uso do solo, sistema viário e equipamentos urbanos, que são os centros sociais e centros comunitários. Também será dada ênfase especial à proteção e preservação do meio-ambiente.

Piçarras e Barra Velha

Ontem pela manhã o chefe do Gaplan participou de assinatura do convênio em Piçarras. A noite, em Barra Velha, onde, com a presença do prefeito Valter Régis, também assinou o convênio para a elaboração do plano diretor daquele balneário. "Nossa intenção é atender todos os municípios que ainda não contam com este projeto", disse Cordeiro. Ele revelou ainda que este trabalho está sendo inserido dentro do Plano de Defesa do Litoral Catarinense, que está sendo desenvolvido pelo Gaplan. Este plano, que visa recuperar a capacidade dos nossos balneários, conta com o apoio da FATMA na fiscalização dos aspectos do meio-ambiente, e do Departamento de Saúde Pública nos princípios de saneamento básico.

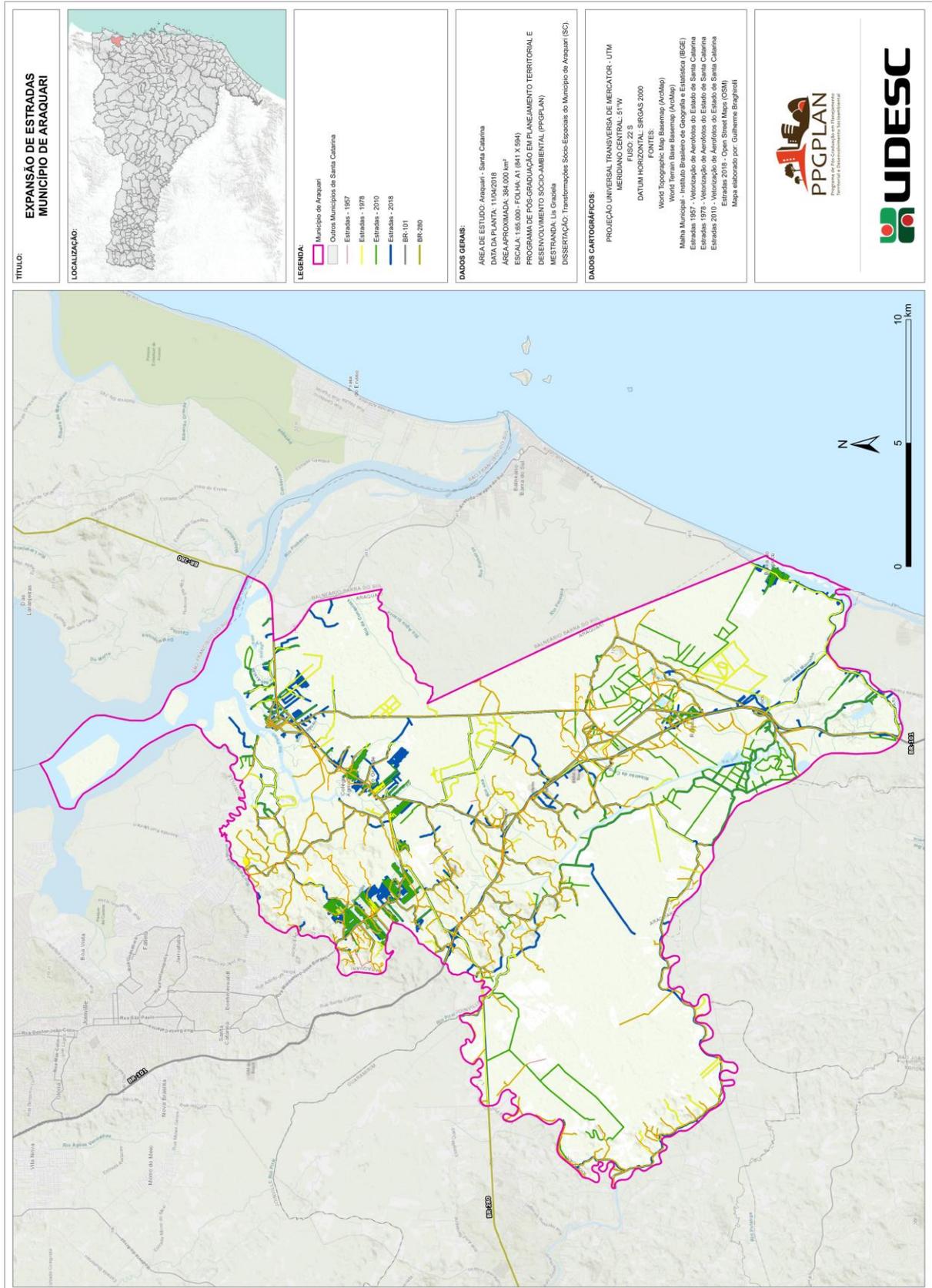


ANEXO 4 – PLANO DE SANEAMENTO BÁSICO

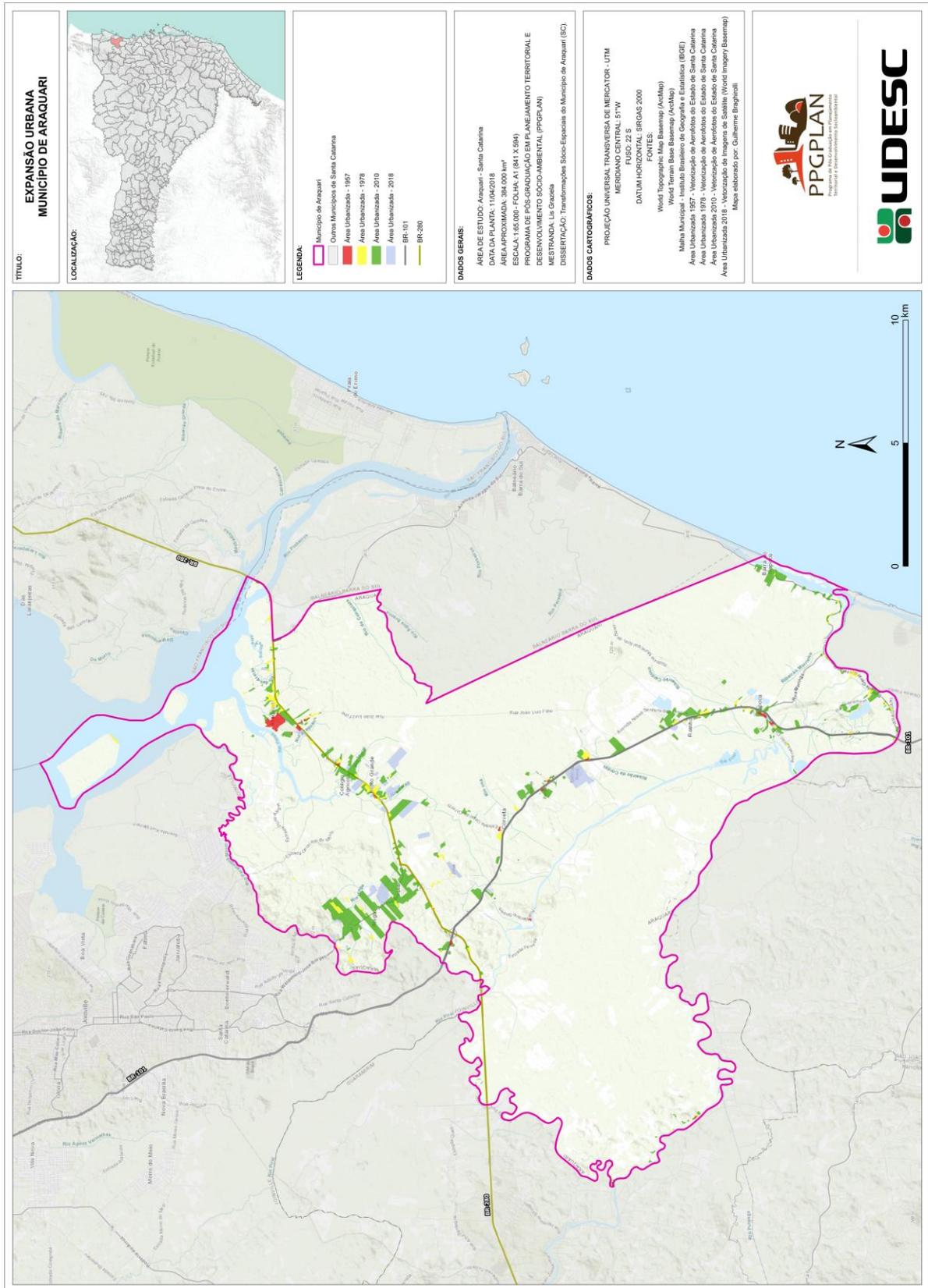
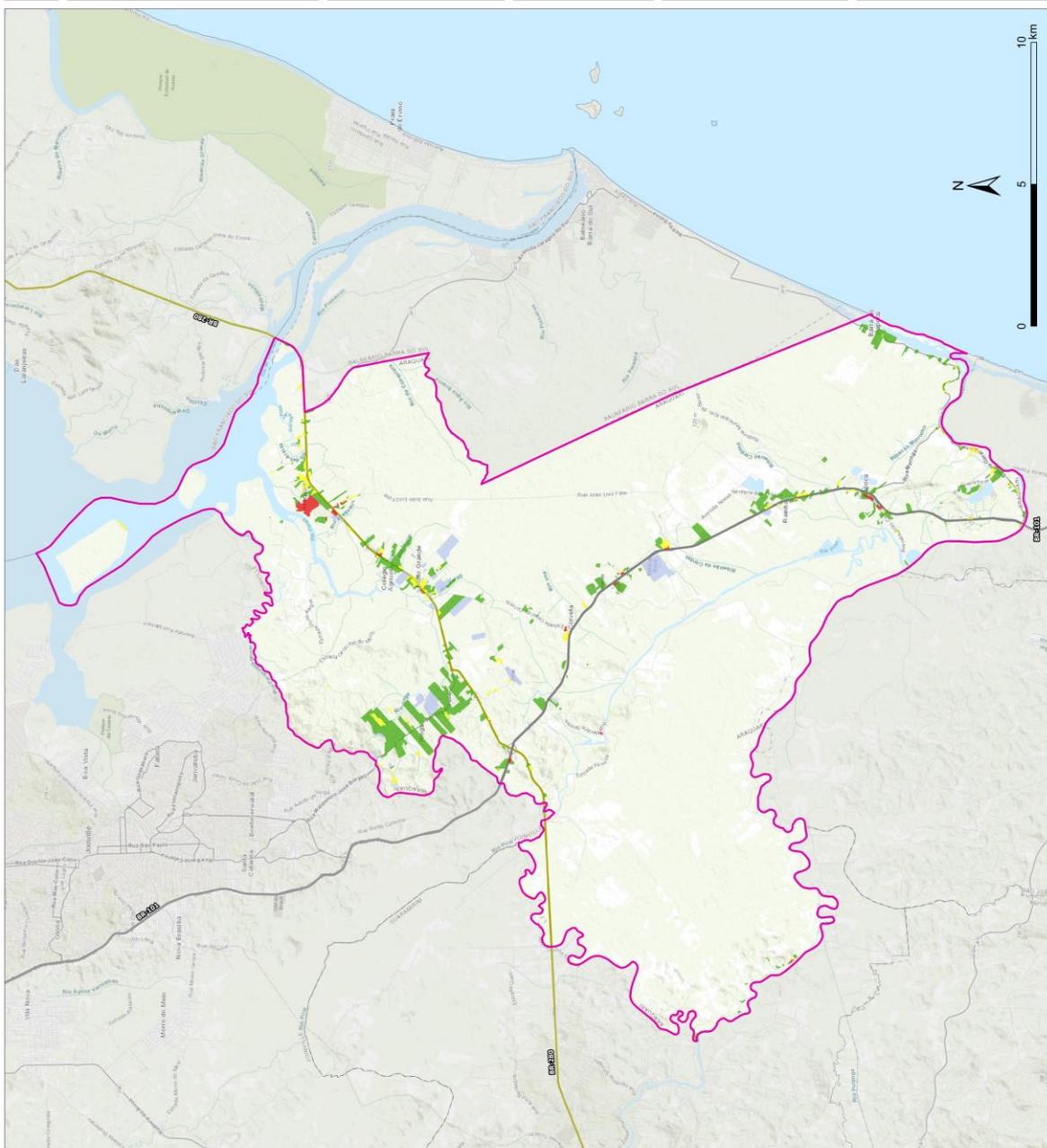


Fonte: Plano Municipal de Saneamento Básico – PMSB (2016).

ANEXO 5 – MAPA EXPANSÃO DAS ESTRADAS



ANEXO 6 – MAPA EXPANSÃO DA MANCHA URBANA

ANEXO 7 – MAPA DE MODIFICAÇÃO DA VEGETAÇÃO ARBÓREA

