

**UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ
DANIELA RODRIGUES DA CUNHA**

**A RODOVIA BR-101 – SUL (TRECHO ENTRE PALHOÇA, SÃO JOSÉ E ACESSO
À FLORIANÓPOLIS): DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO NA
GRANDE FLORIANÓPOLIS**

**Balneário Camboriú
2009**

DANIELA RODRIGUES DA CUNHA

**A RODOVIA BR-101 - SUL (TRECHO ENTRE PALHOÇA, SÃO JOSÉ E ACESSO
À FLORIANÓPOLIS): DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO NA
GRANDE FLORIANÓPOLIS**

Dissertação para obtenção do título de Mestre em Turismo e Hotelaria do Programa de Pós-graduação *Strictu sensu* de Mestrado Acadêmico em Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí.

Orientadora: Prof^{ra}. Dra. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira.

**Balneário Camboriú
2009**

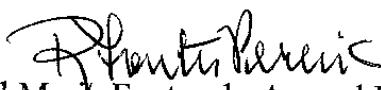
Daniela Rodrigues da Cunha

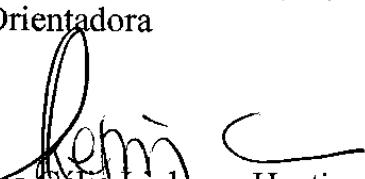
“A Rodovia BR 101 – Sul (trecho entre Palhoça, São José e Florianópolis): desenvolvimento regional e Turismo na grande Florianópolis”

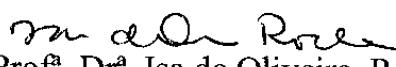
Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do título de Mestre em Turismo e Hotelaria e aprovada pelo Curso de Mestrado Acadêmico em Turismo e Hotelaria da Universidade do Vale do Itajaí, Campus Balneário Camboriú.

Área de Concentração: Planejamento e Gestão do Turismo e da Hotelaria

Balneário Camboriú, 26 de fevereiro de 2009


Profª. Drª. Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira
UNIVALI – Balneário Camboriú (SC)
Orientadora


Profª. Drª. Regina Célia Linhares Hostins
UNIVALI – Balneário Camboriú (SC)
Membro


Profª. Drª. Isa de Oliveira Rocha
UDESC – Florianópolis (SC)
Membro

“Brasil, mostra a tua cara, quero ver quem paga para a gente ficar assim. Brasil, qual é o teu negócio, o nome do teu sócio, confia em mim. Grande pátria desimportante, em nenhum instante eu vou te trair”.

Cazuza

AGRADECIMENTO

O trabalho de dissertação é um processo solitário, movido pela curiosidade e interesse pelo tema da pesquisa que, no entanto, exige o contato e o diálogo com muitas pessoas.

Assim sendo, quero deixar aqui registrado o meu sincero agradecimento aos meus pais, Domingos e Iolanda pelo amor infinito.

Em especial, agradeço à Professora Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira, orientadora e responsável por importantes descobertas intelectuais.

Meu muito obrigada também àqueles que me forneceram informações através das entrevistas realizadas, pela boa vontade em disponibilizar o tempo para a nossa conversa e, particularmente por terem permitido a confirmação de alguns dados e informações que contribuíram para o fortalecimento de algumas ideias expostas no texto.

À professora Regina Célia Linhares Hostins por ensinar a aprender nos encontros memoráveis do grupo de pesquisa.

Sou grata também ao apoio recebido dos meus amigos com os quais eu convivi durante o Curso de Mestrado: à Sandra Aparecida de Paula e Souza e Helber Vignoli Muniz (*in memoriam*) que me acolheram nos primeiros momentos do curso; aos pernambucanos Lina Juliana Tavares Viana e Luis Antônio Soares por me revelarem um outro Brasil, tão diferente e tão igual à região sul; às meninas Olivia Duquia Giumelli, Rafaela Gonçalves Rosa e Elisiane Dondé Dal Molin, companheiras de viagens, à Alessandra Santos dos Santos pela parceria nas noites insônes deste trabalho; à Lorena Macedo Rafael Dantas, por me instigar a aprender cada vez mais.

À Simone Silveira, amiga de todas as horas.

À Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre – CONCEPA - pelo entendimento de que um dos caminhos para mudar o Brasil é a educação.

Agradeço, finalmente, a todos que direta ou indiretamente contribuíram com incentivos, críticas e fontes para a realização deste trabalho.

RESUMO

A presente pesquisa analisa um trecho da BR-101 Sul, rodovia federal concluída em 1971, que corta o litoral catarinense no sentido norte-sul, compreendido entre Palhoça, São José e o acesso à Florianópolis. A intenção de analisar apenas um trecho dela decorre do entendimento de que o estudo desta fração da rodovia permite abranger a realidade de uma região do estado atravessado por esta importante rodovia federal, enfocando aspectos relativos à sua construção e duplicação. A escolha do trecho que corta a Grande Florianópolis justifica-se diante do fato que esta é uma região do litoral de Santa Catarina que vem apresentando um expressivo crescimento demográfico e econômico, bem como um intenso fluxo de turistas, além de ser exatamente nesta área que ocorre o encontro do trecho já duplicado (BR-101 sentido norte) com o trecho em obras de duplicação (BR-101 sentido sul – Palhoça – SC – Osório-RS). A rodovia pode ser percebida como um sistema, onde a via e o espaço situado no seu entorno estão sujeitos a alterações constantes, as quais podem ser examinadas através das referências teórico-metodológicas propostas por Milton Santos (1982; 1986 e 1997), que permitem apreender a influência das relações de produção na organização espacial, suas mudanças e adaptações para a satisfação da dinâmica do sistema capitalista. São consideradas as articulações entre duas esferas (a social e a espacial), o papel do poder público, das forças econômicas, a relação entre capital e trabalho, bem como os elementos naturais determinantes do traçado da rodovia e dos fluxos de pessoas e mercadorias que nela transitam, visto que cada elemento apresenta um valor e apenas o movimento de todas as partes ou do seu conjunto é que possibilita valorizar cada uma delas. A BR-101, em praticamente toda a sua extensão através do litoral catarinense, é também uma via de comunicação intermunicipal e regional, extrapolando, pois, sua função de rodovia federal. Foram consideradas as demandas do eixo rodoviário e seu entorno, através da percepção das autoridades responsáveis, utilizando o método de análise das representações sociais, proposto por Spink (2003), pelo entendimento de que tal método é uma forma de conhecimento prático que busca a compreensão do senso comum. Foi utilizada a teoria marxista acerca da mercadoria e seu fetiche, em função da relação existente entre as pessoas e a paisagem e esse contexto com o automóvel.

Palavras-chave: Organização sócio-espacial; Infraestrutura viária: Desenvolvimento regional; Turismo.

ABSTRACT

This study analyzes a portion of the BR-101 Sul, a federal highway completed in 1971, which runs along the Santa Catarina coast from North to South, between Palhoça, São José and the access road to Florianópolis. The decision to analyze just one portion of this highway was based on the understanding that a study of this portion would reflect the reality of a region of the state that is served by this important federal highway, focusing on aspects of its construction and its widening to two lanes. The decision to focus on the portion running through Greater Florianópolis is justified by the fact that this is a region of the Santa Catarina coast which has seen significant demographic and economic growth, as well as an intense flow of tourists. It is also precisely in this area that the widened portion reaches (BR-101 northbound) the southbound portion currently under construction (BR-101 southbound – Palhoça-SC – Osório-RS). The highway can be seen as a system in which the road, and the space around it, undergo constant alterations. These can be examined through the theoretical-methodological framework proposed by Milton Santos (1982; 1986 and 1997), which enables to understand the influence of relations of production in the spatial organization, its changes and adaptations to conform to the dynamic of the capitalist system. It considers the articulations between the two spheres (social and spatial), the role of the public authorities, the economic forces, the relationship between capital and labor, and the natural elements that are determining factors in the planning of the highway and the flows of people and goods that use it, since each element presents a value, and it is only through the movement of all the elements, taken together as a whole, that each element can be valorized. The BR-101, throughout practically its entire length along the Santa Catarina coast, is also an interurban and regional communication route, thereby extrapolating its function as a federal highway. The demands placed on the highway route and its surroundings are also considered, through the views of the authorities responsible, using the method of analysis of social representations proposed by Spink (2003), based on the understanding that this method is a form of practical knowledge that seeks a common sense understanding. The Marxist theory of commodity fetishism was also used, due to the relationship that exists between people and the landscape, and the relationship between this context and the automobile.

Key words: Socio-spatial organization; Highway infrastructure; Regional Development; Tourism.

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1	Esquema do referencial teórico da pesquisa.....	12
Figura 2	Esquema metodológico da pesquisa.....	18
Figura 3	Rede rodoviária do Brasil.....	36
Figura 4	Rede rodoviária da Região Sul – Brasil.....	40
Figura 5	Relevo de Santa Catarina.....	53
Figura 6	Meios de transporte de Santa Catarina.....	61
Figura 7	Região da Grande Florianópolis – área de estudo.....	71
Figura 8	Fluxograma das categorias analisadas na BR-101.....	83
Figura 9	Aproximação – área de estudo.....	84
Figura 10	Fluxograma das categorias de análise.....	93
Figura 11	Fluxograma das palavras de alavancagem.....	94
Figura 12	Fluxograma da categoria de análise – visão/relevância.....	95
Figura 13	Fluxograma da categoria de análise – estrada modelo.....	99
Figura 14	Fluxograma da categoria de análise – impactos.....	102
Figura 15	Fluxograma da categoria de análise – política pública.....	105
Figura 16	Fluxograma da categoria de análise – turismo/produção.....	107
Figura 17	Esquema analítico da pesquisa.....	110
Tabela 1	Importações de automóveis e caminhões – 1907/1955.....	24
Tabela 2	Transporte de carga.....	38
Tabela 3	Rodovias federais da segunda etapa das concessões.....	116

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
Capítulo I	
1 AS RODOVIAS NO CONTEXTO HISTÓRICO SUL BRASILEIRO.....	22
1.1 Breve história das rodovias no Brasil.....	22
1.2 A rede rodoviária do Sul do Brasil.....	39
1.3 Notas sobre gênese e evolução da formação sócio-espacial catarinense.	50
1.4 A capital catarinense – Florianópolis.....	63
Capítulo II	
2 A BR-101 CATARINENSE, UM OLHAR PARA O TURISMO E PARA A PRODUÇÃO.....	67
2.1 A BR-101 e o turismo em Santa Catarina.....	67
2.2 BR-101 como eixo de desenvolvimento.....	73
2.3 O automóvel – o maior fetiche do século XX.....	77
Capítulo III	
3 ÁREA DE ESTUDO.....	82
3.1 Caracterização e análise da área de estudo.....	82
3.2 A visão das autoridades sobre a BR-101 – área de estudo.....	92
3.3 Situação atual e perspectivas futuras.....	111
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	118
REFERÊNCIAS.....	123
APÊNDICE.....	131
Apêndice A – Roteiro de entrevista.....	133
Apêndice B – Entrevistas realizadas com autoridades responsáveis pela BR-101 – Área de estudo.....	135

INTRODUÇÃO

O presente estudo analisa um trecho da BR-101 Sul, rodovia federal concluída em 1971, que corta o litoral catarinense no sentido norte-sul, compreendido entre Palhoça, São José e o acesso à Florianópolis. A intenção de analisar apenas um trecho dela decorre do entendimento de que o estudo desta fração da rodovia permite abranger a realidade de uma região do estado atravessado por esta importante rodovia federal, refletindo os múltiplos aspectos que cercam a sua construção e duplicação. A escolha do trecho que corta a Grande Florianópolis justifica-se diante do fato que esta é uma região do litoral de Santa Catarina que vem apresentando um expressivo crescimento demográfico e econômico, bem como de fluxos turísticos, além de ser exatamente nesta área que ocorre o encontro do trecho já duplicado (BR-101 sentido norte) com o trecho em obras de duplicação (BR-101 sentido sul – Palhoça – SC – Osório-RS)¹.

Segundo Marx (1983), “o concreto é concreto por ser a síntese de múltiplas determinações”, ideia reforçada por Milton Santos (1997a) ao esclarecer que toda a realidade corresponde a uma totalidade formada por vários elementos, visto que:

Em uma mesma região cada elemento está sempre variando de valor, porque, de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço – homens, firmas, instituições, meio entra em relação com os demais, e essas relações são em grande parte ditadas pelas condições do lugar. Sua evolução conjunta num lugar ganha, destarte, características próprias, ainda que subordinadas ao movimento do todo, isto é, ao conjunto dos lugares (SANTOS, 1997a, p. 10).

Assim sendo, a rodovia pode ser percebida como um sistema, onde a via e o espaço situado no seu entorno estão sujeitos a mudanças constantes, as quais podem ser examinadas através do uso das categorias de processo, estrutura, forma e função² propostas por Milton Santos (1997a) para a compreensão da realidade sócio-espacial. Tal referência teórico-metodológica permite apreender a influência das relações de produção no processo social, suas mudanças e adaptações para atender a dinâmica do sistema capitalista. O autor lembra que, mesmo ao

¹ O recorte da pesquisa é do encontro da BR-101 com a BR-282 – entrada para a capital até o Posto Cambirela – BR-101, do km 205-224.

² Categorias apresentadas na obra Espaço e Método, escrito por Milton Santos, em 1997a.

considerarmos as articulações entre estas duas esferas (a social e a espacial), como por exemplo, o papel do poder público, das forças econômicas, a relação entre capital e trabalho, bem como os elementos naturais determinantes do traçado da rodovia e dos fluxos de pessoas e mercadorias que nela transitam ao longo das últimas décadas, a análise deve levar em conta uma multiplicidade de fatores visto que cada elemento apresenta um valor e apenas o movimento de todas as partes ou do seu conjunto é que possibilita valorizar cada uma delas.

O trecho analisado apresenta fixos naturais³ da mais alta relevância no que tange às questões de sustentabilidade, ao mesmo tempo em que revela elementos típicos do capitalismo e seus reflexos sobre os fixos construídos, além de abarcar as diversas dinâmicas de seus fluxos.

Com o predomínio das relações capitalistas de produção, o homem foi se libertando da determinação dos elementos naturais através da técnica, “mas passou a depender de suas próprias criações, das matérias que fabricou e das forças que pôs em movimento” (SANTOS, 1986, p. 20), já que o produto de seu trabalho acaba impondo-lhe uma prática que governa os seus movimentos e determina sua ação cotidiana.

O espaço do homem, segundo Santos (1986) é constituído pela paisagem e pela formação social, referindo-se à última como responsável pelo movimento no espaço. A reflexão, orientada para a compreensão dos fenômenos, além das obviedades aparentes, conduz a um olhar transcendente das relações sociais e do meio, que favorece a apreensão da complexidade do território.

Em face das contradições observadas no mundo contemporâneo, marcado pelo predomínio das relações capitalistas de produção, pela mudança significativa do papel do Estado, optou-se por discutir a região da grande Florianópolis, a partir do seu principal eixo rodoviário, em razão das profundas transformações regionais ocorridas a partir da inauguração da BR-101 que, alteraram a sua configuração espacial e determinaram novas dinâmicas sociais, provocadas pelas novas condições de produção e de distribuição de riquezas. Pode-se afirmar que o traçado da estrada foi determinante para acelerar o desenvolvimento econômico da região, o crescimento demográfico, alterando as demandas sociais da população que se

³ Conforme Milton Santos (1997b), os elementos fixos permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que criam as condições ambientais e as sociais, redefinindo cada lugar. Já os fluxos, são resultados diretos de ações que atravessam ou se instalaram nos fixos, fazendo com que modifiquem a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que também se modificam.

relaciona com esse eixo.

A motivação para o presente estudo decorre da constatação de que a rota representada pela BR-101 caracteriza-se, ao mesmo tempo, como uma via de transporte para escoamento da produção local e regional – exercendo, pois, um papel fundamental para a economia da Região Sul - e corredor de turismo, abrigando em suas margens uma população residente que ali está em função das dinâmicas industrial e comercial, além de servir aos turistas que se destinam aos balneários situados nos municípios de Palhoça e Florianópolis.

De acordo com as políticas de desenvolvimento adotadas pelo Brasil na metade do século XX⁴, o plano de integração nacional pretendia fazer da BR-101 a rota turística do país, já que o seu traçado acompanha todo o litoral brasileiro, configuração esta prevista também para Santa Catarina. As peculiaridades geográficas, especialmente as que se referem ao relevo, deram ao estado catarinense, características que fizeram diferença no uso da estrada em estudo. Planejada nos anos de 1950 e inaugurada no início da década de 1970, o trecho da BR-101 correspondente ao solo catarinense provocou a descoberta da paisagem litorânea, facilitou o escoamento da produção do próprio estado, do Rio Grande do Sul e do Paraná, aproximou as áreas de produção agrícola dos portos (Rio Grande, Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Paranaguá, entre outros), facilitando o escoamento de produtos diversificados.

A abertura da rodovia transformou várias cidades ao favorecer o contato entre as localidades próximas e as de outros estados, como é o caso de São José, situada na região da Grande Florianópolis que, de uma cidade pequena, com pouca expressão econômica até a metade do século XX, passou a ser uma área urbanizada com um crescimento populacional expressivo.

A opção pelo modal rodoviário como preferencial para a integração do país, deu-se concomitantemente à instalação da indústria automobilística no Brasil e à aderência da população por este meio de transporte que, além de dar maior mobilidade às pessoas, acabou gerando uma grande atratividade a certas áreas em função das possibilidades de trabalho.

A rede urbana do Estado de Santa Catarina apresenta características diferentes dos demais estados da região sul, visto que não possui grandes metrópoles. Há no território catarinense, várias regiões nas quais se destacam

⁴ Mais detalhes no item que aborda o histórico das rodovias no Brasil, a partir do Capítulo I.

cidades de porte médio em que se concentram pessoas e riquezas, como o caso de Joinville e Florianópolis, sendo a primeira a maior cidade catarinense e a segunda, a capital do Estado. O dinamismo da região da Grande Florianópolis foi, sem dúvida, estimulado pelas melhorias de infraestrutura viária, representada em especial pela BR-101.

As particularidades da rodovia BR-101 e seu entorno no trecho compreendido entre Palhoça, São José e acesso à Florianópolis são visíveis para qualquer pessoa que trafegue por essa rodovia. Assim sendo, o presente estudo investigou aspectos capazes de contribuir para a compreensão do sistema por ela representado, identificando os fixos e os fluxos como componentes do todo, fundamentado basicamente nas reflexões teóricas de Milton Santos (1982; 1986 e 1997a e 1997b), Ignácio Rangel (1981) e Armen Mamigonian (1986).

Além dos autores já citados, é relevante registrar que a pesquisa buscou também utilizar a teoria marxista acerca da mercadoria e seu fetiche em função da relação existente entre as pessoas e a paisagem e esse contexto com o automóvel.

O capítulo I contém uma revisão bibliográfica sobre o desenvolvimento rodoviário nacional, a rede rodoviária do sul do Brasil, a gênese e a evolução da formação sócio-espacial catarinense e sua relação com o sistema rodoviário e, por fim, a capital catarinense e seu isolamento em relação às demais regiões do Estado.

O capítulo II apresenta um olhar sobre o turismo e a produção, discutindo ainda a relação do sujeito com o automóvel e deste com o turismo, a circulação de riquezas e o transporte rodoviário.

No capítulo III procurou-se caracterizar e analisar a área de estudo, a dinâmica sócio-econômica regional, e apresenta o discurso das autoridades vinculadas a BR-101, tendo como arcabouço o método das representações sociais baseado em Spink (1993; 1995).

O referencial teórico utilizado nesta investigação pode ser visualizado na figura 1:

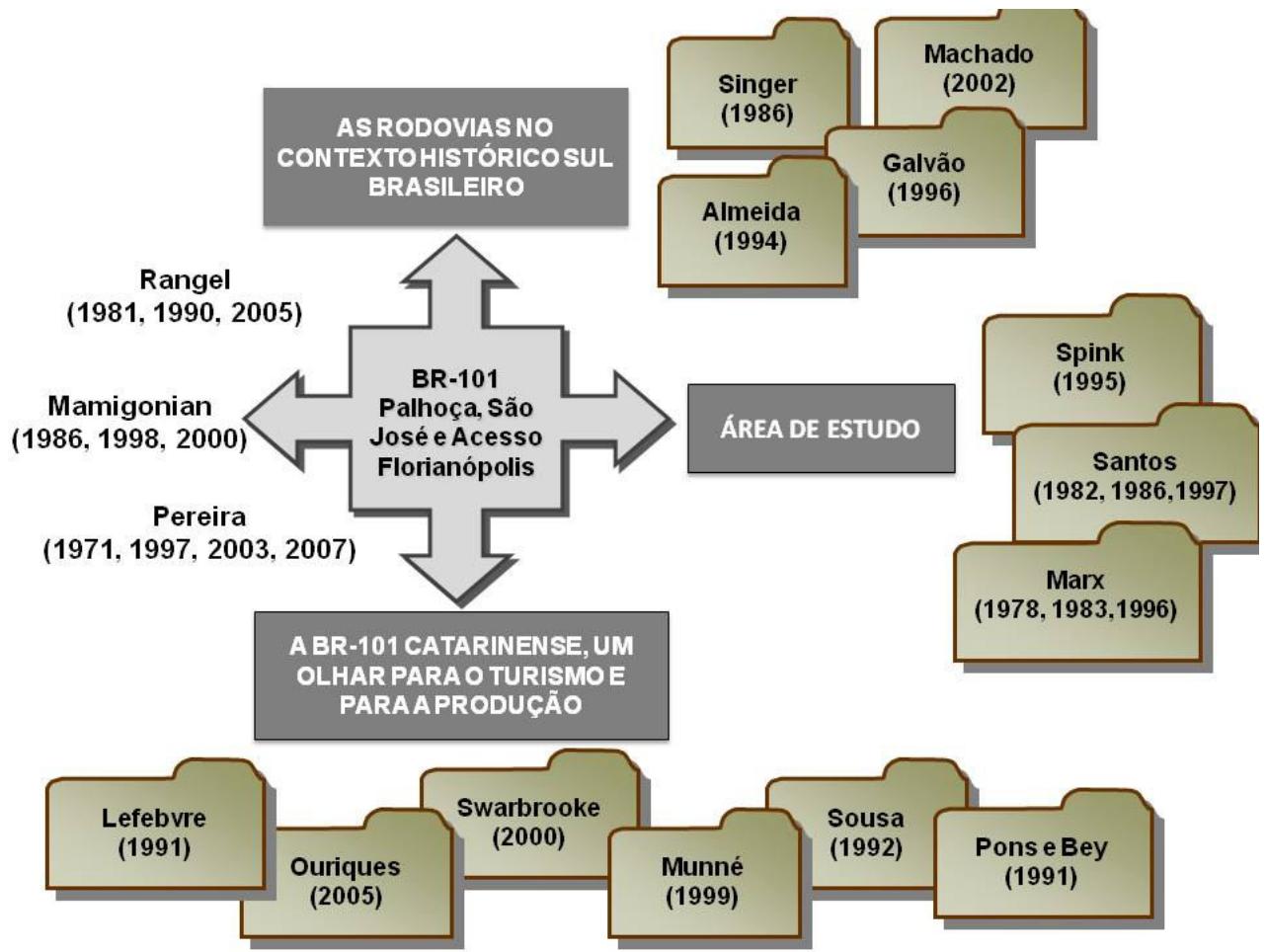


Figura 1: Esquema do referencial teórico da pesquisa

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

É importante o registro de que, além do presente trabalho ser uma exigência para a conclusão do curso de Mestrado em Turismo e Hotelaria, o interesse por rodovias e suas interações sociais tem relação com a minha trajetória profissional que sempre esteve vinculada às áreas de planejamento e gestão da comunicação e marketing de rodovias no estado do Rio Grande do Sul. Por conta desta vivência, especialmente na gestão da comunicação da BR-290 – trecho concedido para a iniciativa privada, a partir de 1997, foi possível observar as idiossincrasias presentes nas diversas possibilidades de relacionamentos dos administradores com os usuários da estrada.

Esta experiência motivou o interesse no aprofundamento do tema durante o curso de mestrado, ocasião em que o contato com as categorias analíticas sugeridas pelo geógrafo Milton Santos foi fundamental para lançar um novo olhar sobre as rodovias brasileiras. Pode-se imputar a esses novos conhecimentos uma

sensível mudança de paradigmas, menos liberal e mais crítica, graças ao contato com um referencial teórico que insiste numa perspectiva mais globalizante na análise da realidade enfocada.

O trabalho de investigação procurou inicialmente caracterizar o contexto brasileiro e catarinense no período em que a BR-101 foi planejada e construída. A seguir, fez-se necessário entender a gênese e evolução sócio-espacial da área de estudo, as razões pelas quais o projeto rodoviário ficou obsoleto tão rapidamente, bem como os motivos que tornaram a organização do espaço tão caótica e as consequências de estratégias implementadas pelo Estado, em nome do desenvolvimento econômico e da integração nacional.

A rodovia BR-101 Sul, no trecho situado entre Palhoça, São José e acesso à Florianópolis, no período de férias de verão, entre os meses de janeiro e fevereiro é intensamente utilizada por turistas, o que os leva a dividir o seu uso com os trabalhadores que nela circulam levados por outros interesses (industriais e/ou comerciais), ou seja, transportadores de cargas e prestadores de serviços ligados a vários setores.

O trecho em estudo possui uma importância econômica fundamental tanto para o setor produtivo de grãos e bens de consumo, representado pela produção do sul que segue para as outras regiões do país e vice-versa, como para a circulação de turistas. Tal fato gera um conflito entre a via como rota de produção, já que no período de safra⁵, o tráfego de veículos comerciais representa 70% da circulação e a média anual de tráfego corresponde a 60% de veículos de passeio (DNIT, 2008). Essas peculiaridades fazem com que o espaço se modifique ou apresente sobreposição de funções para atender às diferentes demandas de seus usuários.

Vale destacar que essa realidade impacta no fluxo turístico, representado especialmente por viajantes que se destinam à Florianópolis, oriundos da Argentina, do Rio Grande do Sul e do interior de Santa Catarina. Os dados da SANTUR (2008) permitem afirmar que a maioria de turistas, provenientes desses lugares, chegam à capital utilizando o transporte terrestre, especialmente pessoas em automóveis de passeio. No plano doméstico, o principal público emissor é o estado do Rio Grande do Sul. Já a Argentina se destaca como o principal emissor internacional. Tanto gaúchos como argentinos, para atingir o litoral de Santa Catarina, trafegam pelo

⁵ Nos Estados da região sul, as colheitas de arroz e soja são realizadas nos meses de março e abril, já o trigo, considerado cultura de inverno, tem a colheita nos meses de outubro e novembro.

trecho sul da BR-101 no território catarinense.

Como vetor de escoamento da produção, a BR-101 propiciou desde 1971, ano de sua inauguração, um acentuado desenvolvimento econômico à região da Grande Florianópolis. Este é, por exemplo, o caso do município de São José que, em 1975, instalou um distrito industrial às margens da rodovia, comportando um expressivo número de pequenas, médias e grandes empresas. A partir de então, o município deu ênfase à vocação industrial, fato que se refletiu no crescimento da zona urbana e no declínio da população residente na zona rural (HENRIQUE, 1997).

É necessário ressaltar que o capitalismo na atualidade cria uma forma particular de organização de espaço que é indispensável à reprodução das relações econômicas, sociais e políticas. O modo como se distribuem os instrumentos de produção, as infraestruturas e os homens, isto é, as forças produtivas, favorecem a reprodução das relações capitalistas de produção, cujos reflexos podem ser observados na organização do espaço e da sociedade. Cabe, por isso, destacar que a construção da BR-101 expressa para a região sul do Brasil e, em particular, para Santa Catarina, a inserção em uma nova fase de expansão do capitalismo no país. Na verdade, desde os fins da II Guerra Mundial, a acessibilidade rígida e linear típica do transporte ferroviário já não correspondia mais às exigências de um novo período de desenvolvimento econômico do Brasil que passou a apresentar novas configurações na geometria dos fluxos de pessoas e de mercadorias.

Apesar da representatividade econômica da rodovia da BR-101, em particular, do trecho objeto deste estudo, observa-se o esgotamento de sua capacidade⁶. Segundo levantamento do GEIPT - Grupo de Integração da Política de Transportes, atual Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, as estradas em mau estado de conservação aumentam em 38% o custo operacional dos veículos (peças, pneus, manutenção), em 58% o consumo de combustíveis e em 100% o tempo de viagem, além de ampliar consideravelmente o risco de acidentes (MACHADO, 2002).

Assim, cabe destacar que ao fluxo de produção, acrescenta-se o fluxo de residentes e de turistas pela BR-101. Segundo dados do DNIT (2008), o volume

⁶ O incremento da indústria automobilística associada à facilidade de crédito para a aquisição de veículos, além dos baixos investimentos em outros modais, como por exemplo, a ferrovia e a hidrovia proporcionaram o aumento substancial da frota de veículo em circulação do país. Soma-se a isso, o descompasso entre o aumento da frota e os investimentos em ampliação e manutenção das rodovias existentes.

médio diário de veículos no ano de 2007, no km 207⁷, alcançou a impressionante cifra de 35.000⁸, o que reforça a contradição de ser uma via que se configura como corredor de produção e simultaneamente de turismo.

A BR-101 – Sul é uma Rodovia Federal classificada como estrada longitudinal, de sentido norte-sul, conforme o Plano Nacional de Viação (1971), citado por Machado (2002). A área enfocada neste estudo compreende o trecho situado do Km 224, referente aos municípios de Palhoça e São José, cujos centros urbanos se situam próximos à rodovia, ao Km 205⁹ que dá acesso à capital do estado de Santa Catarina, a cidade de Florianópolis.

O traçado da BR-101 foi, em grande parte, responsável pelo processo de conurbação sofrido por Biguaçu, São José, Florianópolis e Palhoça, já que esta rodovia corta os municípios citados, com exceção de Florianópolis (HENRIQUE, 1997). Assim sendo, percebe-se a interferência da rodovia nas dinâmicas espaciais, sociais e econômicas de toda a região da Grande Florianópolis – maior mancha urbana do estado que totaliza atualmente uma população de 939.064 habitantes, com uma densidade populacional de 134,2 habitantes por km², em uma área de 6.999,431 km². A Grande Florianópolis faz parte de uma das seis mesorregiões de Santa Catarina, sendo formada por 21 municípios agrupados em três microrregiões que são: Florianópolis, Tabuleiro e Tijucas (IBGE, 2006).

Uma das grandes contradições do mundo contemporâneo consiste na oposição entre a tecnologia e o aprofundamento das desigualdades sócio-econômicas e territoriais, consequência da lógica da acumulação do capital, que cria abundância e escassez, divide e especializa o trabalho na unidade de produção, na sociedade e no território. Nesta perspectiva, Santos e Silveira (2006) afirmam que o sistema de transportes exige a presença constante do poder público e que a sua ausência ou uma presença pouco efetiva dá condições para o mercado agir nos fixos e fluxos. Estas ponderações podem ser aplicadas à análise da realidade objeto deste estudo, na medida em que permitem reconhecer o papel do Estado na concepção e definição de um eixo rodoviário, indutor do desenvolvimento capitalista,

⁷ O km 207 localiza-se nas imediações do entroncamento da BR-101 com a BR-282 - Via Expressa – acesso à Florianópolis.

⁸ Os dados de VDM (Média de Veículos por dia) variam de 22.000 nos pontos com menos de circulação de veículos a 35.000 em regiões conurbadas, como é o caso da Grande Florianópolis.

⁹ É importante registrar que parte do trecho em estudo tem como característica a sobreposição da BR-101 e a BR-282. Esta última tem o seu início na capital Florianópolis e faz a ligação com a BR-101 por meio da chamada Via Expressa.

e a consequente instalação de empresas neste espaço. Enquanto via de escoamento de produção, a BR-101 estimulou o desenvolvimento econômico regional que redundou na concentração de indústrias e empresas prestadoras de serviços nas suas proximidades, bem como no aumento da densidade demográfica das áreas localizadas no seu entorno.

Dessa forma, a região configura-se como eixo de desenvolvimento regional que, conforme Sánchez Hernández (1998, p. 36), define-se como “entidade sócio-espacial resultante da interação entre as suas características físicas, infraestrutura de transportes, atividades econômicas e núcleos urbanos industriais.”

Segundo dados do IBGE (2007), Palhoça com 361 km², possui 128.102 habitantes; São José tem 196.887 habitantes em uma extensão de 114,7 Km² e Florianópolis, com extensão de 436,5 km² - sendo 424,4 km² na ilha e 12,1 Km² no continente, apresenta atualmente 416.564 habitantes.

O desenvolvimento da pesquisa procurou esclarecer os seguintes questionamentos:

- Que elementos foram responsáveis pelo desenvolvimento do sistema rodoviário nacional e, em particular, pelo traçado da BR- 101?
- Como eixo de desenvolvimento, a BR - 101 se insere no macro-sistema turístico?
- Qual o papel da rodovia sobre o desenvolvimento regional e a expansão urbana?
- A inauguração da rodovia foi determinante para o processo de conurbação daquela área?
- Quais as causas de sua saturação?
- Qual a percepção das autoridades acerca das demandas deste eixo rodoviário?

Diante de tais questionamentos, o objetivo geral da pesquisa voltou-se à análise do trecho da rodovia BR- 101 Sul compreendido entre Palhoça, São José e o acesso à Florianópolis, procurando definir o seu papel para o desenvolvimento regional, no que tange à produção e ao turismo.

A partir deste objetivo central foram definidos como objetivos específicos do trabalho:

- I – Resgatar a história da construção da BR-101 e os aspectos responsáveis

pela definição do seu traçado, bem como o seu significado para o desenvolvimento do litoral de Santa Catarina, em particular, para a região da Grande Florianópolis.

II – Caracterizar a rodovia e o seu entorno, no trecho compreendido entre os municípios de Palhoça, São José e acesso à Florianópolis, definindo seu potencial sócio-econômico;

III – Analisar as demandas do eixo rodoviário em estudo e seu entorno, através da percepção das autoridades responsáveis.

No desenvolvimento da pesquisa buscou-se estabelecer conexões com o objeto específico do trabalho de forma relacional, lógica e aplicativa, tendo como base as ideias de fixos e fluxos propostas por Milton Santos (1997b). Os fixos (casas, portos, fábricas, plantações, etc) emitem fluxos ou recebem fluxos que correspondem aos movimentos entre os fixos. São as relações que comandam os fluxos, os quais, por sua vez, necessitam dos fluxos para se realizar.

Quanto à análise do sistema rodoviário nacional, toma-se como pressuposto, o entendimento de que cabe avaliar as múltiplas determinações que, ao longo da história do Brasil e de Santa Catarina, foram responsáveis pela sua configuração atual. O estudo encontrou apoio nas propostas teóricas de Milton Santos (1982) e Inácio Rangel (1981) que permitem interpretar a evolução da formação sócio-espacial brasileira.

No caso específico de Santa Catarina, a discussão foi objetivada com base em estudos realizados por Armem Mamigonian (2000) e Raquel Maria Fontes do Amaral Pereira (2003), autores responsáveis por contribuições teóricas acerca da formação social brasileira e do sul do país, em particular, bem como por reflexões sobre a organização espacial, a partir da lógica do capitalismo.

O trabalho de pesquisa procurou levar em conta o pressuposto de que toda a realidade é fruto de “múltiplas determinações”, conforme assinala Marx, e que a relação dialética entre os vários aspectos que compõem a realidade exige a consideração de diferentes escalas (mundial, nacional, regional e local), como forma de propiciar o entendimento do objeto investigado, no caso a rodovia BR-101 e seu entorno.

A investigação exigiu a utilização de múltiplos métodos, conforme a figura 2, a seguir:

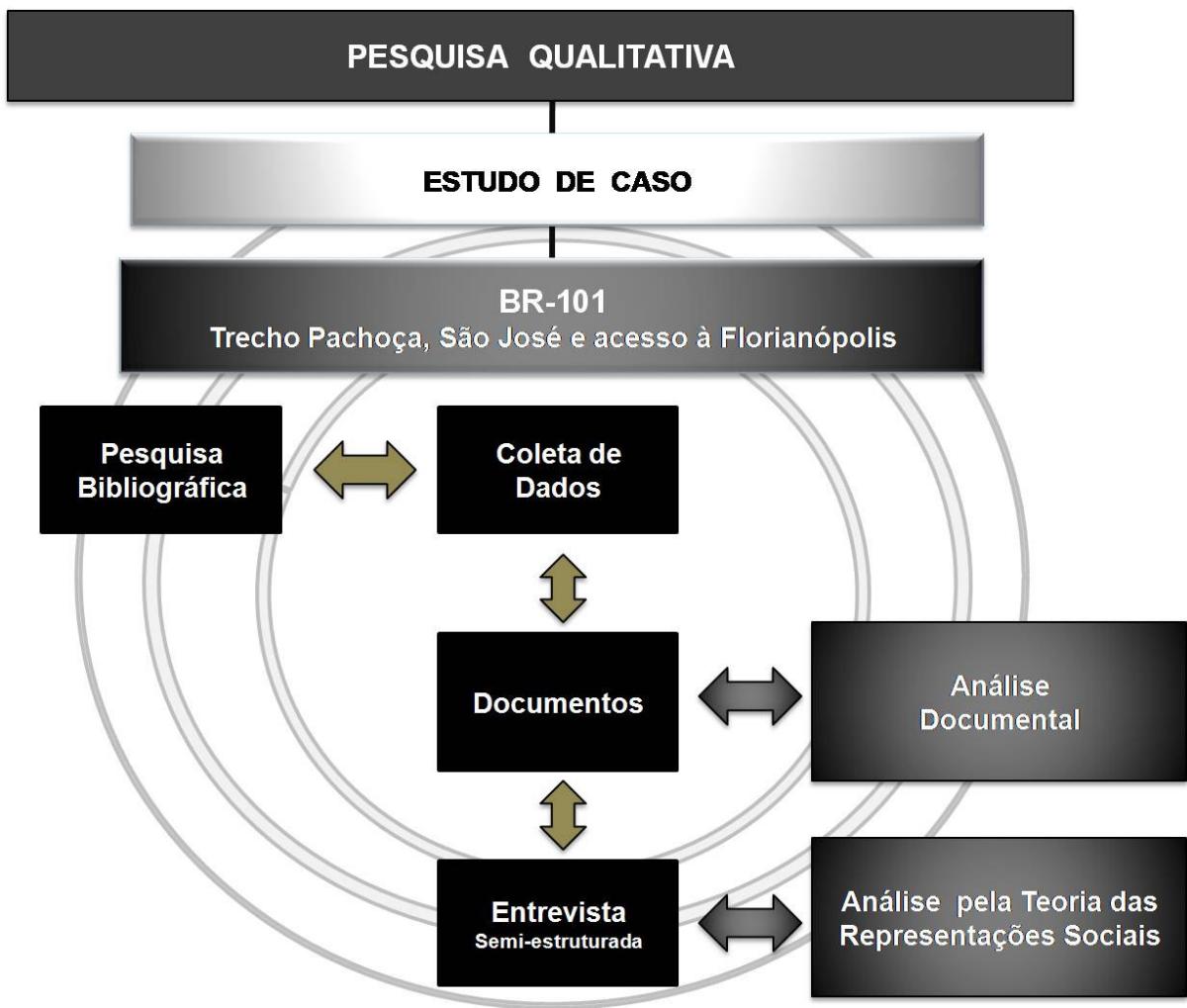


Figura 2: Esquema metodológico da pesquisa

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Em função das peculiaridades do trabalho, ou seja, por se tratar de uma rodovia federal de importância estratégica para o país, situada numa área altamente urbanizada da região sul, a metodologia empregada tem por base o estudo de caso, pois este método permite um “olhar para a realidade social; sem constituir uma técnica específica. É um meio de organizar dados sociais preservando o caráter unitário do objeto social como um todo, incluindo o desenvolvimento dessa unidade [...]” (GOODE e HATT, 1979, p. 421).

A investigação avaliou a rodovia e seu entorno, analisando as suas principais características, representadas pela dinâmica econômica da região, bem como pelo seu uso e pela concorrência entre a circulação da produção e de turistas, legitimando a opção metodológica pelo estudo de caso. Ele representa uma inquirição empírica capaz de permitir a investigação de um fenômeno

contemporâneo inserido em uma realidade na qual a fronteira entre o fenômeno e o contexto não é evidenciada com clareza e onde se fez necessário utilizar múltiplas fontes de evidências (YIN, 2001, p. 32). O estudo de caso é estrategicamente eficiente quando é preciso buscar respostas a perguntas do tipo “como” e “por que”. É indicado também quando o observador não tem controle suficiente sobre os eventos e o foco está nos fenômenos contemporâneos contextualizados na realidade (DUARTE, 2005). Yin ressalta que esta metodologia tem “capacidade de lidar com uma ampla variedade de evidências – documentos, artefatos, entrevistas e observações” (2001, p. 27).

A análise documental, como o conceito indica, “compreende a identificação, a verificação e a apreciação de documentos para determinado fim”. Segundo Moreira (2005, p. 271-272) em se tratando de pesquisa científica, pode-se afirmar que a análise documental é método e técnica. É método porque tem como pressuposto a escolha de um “ângulo a ser investigado” e também é considerada técnica porque auxilia outras formas de coleta de dados e dá como exemplo a entrevista e o questionário.

A pesquisa realizada pode ser classificada como qualitativa e tem por objetivo a investigação exploratória e descritiva, bem como o delineamento bibliográfico e documental, além da aplicação de instrumentos, tais como entrevistas semiestruturadas. Tal escolha deve-se ao entendimento de que “as entrevistas exploratórias servem para encontrar pistas de reflexão, ideias e hipóteses de trabalho e não para verificar hipóteses pré-estabelecidas” (QUIVY, CAMPENHOUT, 1992, p. 68).

Este conceito é reforçado por Rosa e Arnoldi, ao afirmarem que:

[...] a opção pela técnica de coleta de dados através da Entrevista deve ser feita quando o pesquisador/entrevistador precisa valer-se de respostas mais profundas para que os resultados da sua pesquisa sejam realmente atingidos e de forma fidedigna. E só os sujeitos selecionados e convededores do tema em questão serão capazes de emitir opiniões concretas a respeito do assunto (2006, p. 16).

Portanto, a entrevista acrescenta a visão dos entrevistados sobre a área de estudo, essencial para a sua compreensão, já que nem todas as informações obtidas podem ser encontradas por fontes documentais ou outros registros.

Em relação à classificação da entrevista e roteiro de questões, optou-se por

aplicar uma entrevista semi-estruturada porque, desta forma, criam-se condições para que o entrevistado exponha o seu posicionamento e suas reflexões de maneira mais subjetiva e mais profunda.

Conforme citado por Rosa e Arnoldi (2006, p. 31) quando referenciam Biasoli-Alves (1998, p. 14), neste tipo de entrevista são levantados questionamentos de caráter mais geral.

As questões nesse caso são abertas e devem evocar ou suscitar uma verbalização que expresse o modo de pensar ou de agir das pessoas face aos temas focalizados. Devem visar, também, facilitar as lembranças dos informantes e que eles principiem a falar sobre o tema, para que se instalem, aí, noções de credibilidade. Cada um deverá compor uma seqüência particular e abordar como mais ou menos detalhes um fato, da maneira que melhor lhe convier. Tornam-se entrevistas longas, que irão permitir tanto a análise quantitativa das respostas às questões que abordam pontos objetivos, quanto, e em especial, uma análise qualitativa do discurso dos informantes.

Para a escolha dos entrevistados utilizou-se como critério, a categoria “das testemunhas privilegiadas” que, segundo Quivy e Campenhoudt (1992) “trata-se de pessoas que, pela sua posição, ação ou responsabilidades, tem um bom conhecimento do problema”. Por isso, a pesquisa fez uso de poucas fontes, já que foi dada maior importância “à significação e à capacidade que as fontes tem de dar informações confiáveis e relevantes sobre o tema da pesquisa” (DUARTE, 2005, p. 68).

Sendo assim, buscou-se aplicar a entrevista a partir de um roteiro-base que permitisse indagar sobre o problema de pesquisa e que, ao mesmo tempo, apresentasse uma certa flexibilidade ao entrevistado. Foram formuladas cinco questões, abordando a BR-101 – região da Grande Florianópolis, a sua importância, o que a rodovia precisa ter para ser uma estrada-modelo, os seus impactos, a ação do Estado na rodovia e a sobreposição de uso da via pela produção e pelo turismo. A opção metodológica baseou-se no conceito de entrevista semiaberta cujo “modelo de entrevista tem origem em uma matriz, um roteiro de questões-guia que dão cobertura ao interesse de pesquisa” (DUARTE, 2005, p. 66).

A seleção dos entrevistados foi intencional, pois “o pesquisador faz a seleção por juízo particular, como conhecimento do tema ou representatividade subjetiva” (DUARTE, 2005, p. 69). Desta forma, optou-se por entrevistar um representante do

Ministério dos Transportes, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, um representante da Polícia Rodoviária Federal – PRF, três representantes da empresa Autopista Litoral Sul – OHL Brasil, um representante da Secretaria de Turismo – SANTUR, um representante da Prefeitura Municipal de São José. Procurou-se investigar as visões dos responsáveis pelas políticas públicas da área em estudo, seja pelo planejamento, operação, fiscalização ou circunstância, como é o caso dos municípios de Palhoça e São José. A análise da entrevistas encontra-se no capítulo III.

Capítulo I

1 AS RODOVIAS NO CONTEXTO HISTÓRICO SUL BRASILEIRO

1.1 Breve história das rodovias no Brasil

A história das rodovias brasileiras, enquanto rede nacional de transportes começou a tomar forma a partir da década de 1920, quando as ferrovias já não apresentavam à nação, saídas para evitar o isolamento das regiões (GALVÃO, 1996).

Desde os meados da década de 1920, dados estatísticos comprovam “que o automóvel, o caminhão e os combustíveis derivados do petróleo passam a ocupar um lugar cada vez mais importante na pauta de importações” (SINGER, 1986, p. 261). Entre os anos de 1926 e 1930, o Governo de Washington Luis Pereira de Sousa, tinha como lema, “Governar é abrir Estradas” e é justamente nesse período que são construídas a rodovia que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, bem como a que liga o Rio de Janeiro a Petrópolis. Já na década de 30, o fato mais relevante para a discussão sobre o tema foi a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, em 1937, com as seguintes metas relativas às rodovias federais: “Construir e Conservar, Sinalizar e Policiar; Fiscalizar os serviços de transportes de passageiros e de carga, Colaborar com os Estados em questões rodoviárias.”

Nas décadas de 20 e 30 do século XX, muitos planos de transportes foram discutidos priorizando a construção de rodovias, entre eles: o Catrambi (1926-1927), o Luís Schoor (1927), o da Comissão de Estradas de Rodagens Federais (1927), embora, nenhum deles tenha sido aprovado oficialmente pelo Governo. Os referidos planos foram apresentados por engenheiros e instituições oficiais ligadas ao transporte e os nomes são referências a esses profissionais ou órgãos oficiais (COIMBRA, 1974).

Com o final da “República Velha”, assinalado pela Revolução de 30, no período compreendido entre 1930 e 1945 que corresponde à ditadura de Getúlio Vargas, o país passou a privilegiar o mercado interno em substituição ao modelo agroexportador apoiado especialmente na produção do café, principal produto

brasileiro,¹⁰ exportado através do porto de Santos. O desenvolvimento industrial, entretanto, passou a exigir a integração do mercado interno, colocando como uma necessidade a unificação do território nacional.

Para tanto, era preciso desestruturar os vários arquipélagos geoeconômicos espalhados pelo país, os quais passaram a ser interligados, já que representavam potencialmente mercados consumidores para a indústria nacional nascente. Assim, se instituíram os planos de base para a construção rodoviário-automobilística, tornando-a a espinha dorsal do sistema de transportes brasileiro, que contribuiu decisivamente para o desenvolvimento do capitalismo industrial (SILVEIRA, 2002, p. 134). A introdução do sistema rodoviário estava, pois, em harmonia com os interesses hegemônicos daquele momento, em que ascendiam ao poder, diante da fase depressiva do 3º ciclo longo, os latifundiários feudais, cuja produção destinava-se ao mercado interno, aliados a burguesia industrial nascente (RANGEL, 1981).

Embora a discussão sobre a construção de rodovias tenha o seu embrião na década de 20, foi em 1934 que o Governo Vargas aprovou o Plano Geral de Viação Nacional, contemplando todas as modalidades de transportes, apesar de dar preferência ainda à navegação fluvial e de cabotagem, em detrimento do sistema rodoviário e priorizando também a construção de ferrovias, já que este modal era visto como o único capaz de proporcionar integração, desenvolvimento e progresso para o país (GALVÃO, 1996).

O período da ditadura de Getúlio Vargas¹¹ foi marcado pela forte intervenção do Estado na economia como planejador macroeconômico e executor de políticas voltadas para o desenvolvimento do parque industrial brasileiro que foi montado de modo a, gradativamente, ir substituindo as importações¹². Se o transporte sobre

¹⁰ Como destaca Pereira (1997, p. 249) a Revolução de 30 corresponde a uma disputa entre os latifundiários feudais – entre as oligarquias agrárias das quais saem vitoriosas as regionais não ligadas ao núcleo cafeeiro, dedicadas à produção para o consumo interno, razão porque as novas classes que ascendem - latifundiários regionais associados à burguesia industrial emergente – dão ao novo pacto do poder características nitidamente nacionalistas. Até então, durante a República Velha, prevaleciam os interesses dos latifundiários feudais agro-exportadores, em especial os paulistas (cafeicultores).

¹¹ Governo Provisório – 1930 a 1934 – Governo Constitucional - 1934 a 1937 – Estado Novo – 1937 a 1945.

¹² Segundo Rangel, diante da fase recessiva que restringe as importações, o Brasil se industrializa substituindo produtos importados dos países do centro do sistema capitalista, especialmente da Inglaterra. A expansão industrial irá superar a agrícola, graças a uma reorientação radical da economia, com ênfase estadista e protecionista. A economia brasileira até então centrada nas exportações, volta-se, agora, prioritariamente à produção para o mercado interno. Como os produtos a serem substituídos são os industriais, a substituição de importações toma a forma de industrialização. A industrialização, por sua vez, supõe urbanização (RANGEL, 1990, p. 95).

trilhos significava uma certa inércia espacial resultante da implantação de fixos marcados pela rigidez, em razão dos elevados custos de implantação, o transporte rodoviário promovia uma acessibilidade e uma flexibilidade quase irrestrita, quebrando os mercados regionais.

Até então, as rodovias não se apresentavam como uma prioridade, tanto que em 1937, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER não obteve a aprovação do Primeiro Plano Rodoviário Nacional. Apenas em 1944, foi confirmado o plano referente à construção de rodovias, desde que não concorresse com as estradas ferroviárias. Ressalta-se ainda que até a metade da década de 40, o governo brasileiro, através de suas políticas públicas, classificava as rodovias como necessidade secundária e de apoio à malha ferroviária e aos portos existentes. A comprovação deste cenário é observada pela malha rodoviária de 1940 que era de 192 mil quilômetros, sendo pavimentados, somente 775 quilômetros (MACHADO, 2002).

Entretanto, é preciso chamar a atenção para o fato de que a segunda revolução industrial penetrou no Brasil, por meio do automóvel e do caminhão, importados em larga escala. O governo adotou esta estratégia, garantindo a expansão rodoviária, acelerando a urbanização, especialmente na região centro-sul do país, ampliando a venda em grande escala de alimentos, viabilizando a produção para o mercado nacional (SINGER, 1986).

Tabela 1: Importações de automóveis e caminhões – 1907/1955

Ano	Automóveis, Caminhões (unidades)	Chassis com motores (t)	Gasolina e Óleos Combustíveis (t)
1907	366	-	1.110
1913	3.218	-	38.661
1919	4.537	-	187.279
1925	43.714	-	404.426
1931	4.429	-	606.481
1937	14.539	10.932	913.889
1943	533	187	643.042
1949	29.815	11.453	3.228.859
1955	5.149	6.438	4.425.970

Fonte: Singer (1986) baseado em dados do IBGE - O Brasil em Números, 1960

O início da década de 1940 caracterizou-se pelas incertezas impostas pela II Guerra Mundial, embora nesta década tenham sido construídas a Via Anchieta, que faz o eixo São Paulo a Santos e a Via Dutra, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro. É deste período também, a implantação da Cia. Siderúrgica Nacional para a produção de aço, um marco na industrialização brasileira. Financiada pelo capital americano, a CSN foi estrategicamente localizada em Volta Redonda (RJ), entre os dois maiores centros industriais do país, São Paulo e Rio de Janeiro.

[...] O empreendimento foi realizado com capital público nacional e financiamento governamental dos Estados Unidos, que o concederam como contrapartida da participação brasileira ao lado dos aliados na Guerra. A usina de Volta Redonda da Cia. Siderúrgica Nacional foi construída durante a guerra e começou a produzir em 1946, contribuindo para baixar a participação da metalurgia na pauta de importações em 1952 (SINGER, 1986, p. 224).

Foi durante a guerra que o governo criou a Fábrica Nacional de Motores - FNM, primeira empresa brasileira a produzir veículos, já que as importações ocorriam desde 1920. Com o objetivo inicial de produzir motores de avião, a FNM foi inaugurada em 13 de junho de 1942, porém, precisou se reposicionar por ocasião do fim da Segunda Guerra Mundial e, já em 1947, abriu o capital e fez um acordo com a fábrica italiana Isotta Fraschini para produzir o FNM D-7300, primeiro caminhão brasileiro. A primeira frota foi apresentada em 1949, mas logo em seguida a empresa-parceira faliu e a FNM passou a trabalhar com a Alfa Romeo.

A nova parceria apresentou resultados em 1951, materializados na produção do modelo FNM-9500 e logo após na do D-11000. A partir de 1954, a FNM faz um acordo com a empresa BRASINCA¹³ para a produção de cabines de aço com leito para o motorista, fato de grande relevância para o setor. Na década de 1970, a empresa foi adquirida pela Fiat e, a partir de 1986, já pertencendo à IVECO¹⁴, termina a produção de caminhões (GALHARDI, PACINI e NEVES, 2007).

Outro fato relevante deste período foi o estabelecimento do monopólio estatal da exploração e refino do petróleo com a criação da Petrobrás em 1953, no governo Getúlio Vargas.

O fim da guerra deflagrou mudanças significativas impondo uma nova ordem

¹³ Empresa prestadora de serviços na transformação do aço.

¹⁴ IVECO é uma empresa do grupo FIAT. Hoje produz transportes de pequeno e médio porte para frotas de prestadores de serviços e trabalhos industriais.

mundial caracterizada pela bipolaridade entre o mundo capitalista (liderado pelos Estados Unidos) e o mundo socialista (liderado pela União Soviética). No Brasil, o Sistema Nacional de Viação – SNV é considerado como um marco histórico para os assuntos de infraestrutura. Aprovado pelo decreto-lei nº 8.463, de 27/12/1945, conhecido como Lei Joppert, deu condições legais, jurídicas e financeiras para a criação de uma infraestrutura rodoviária nacional no pós-guerra (GALVÃO, 1996).

A comissão responsável pela construção do Sistema Nacional de Viação – SNV fez um relatório contendo críticas à opção do governo em evitar a sobreposição de transportes, argumentando que determinados espaços geográficos do país contariam apenas com ferrovias, vias fluviais ou rodovias. A partir de 1951, a comissão deixa claro o seu posicionamento, priorizando a construção de rodovias em detrimento à malha ferroviária. Desde então, a evolução ocorre rapidamente, como explica Galvão (1996, p. 14):

A evolução do transporte rodoviário, a partir dos anos 50 ocorreu em ritmo extraordinariamente rápido no Brasil. Entre 1945 e 1952, o número de caminhões e ônibus em circulação no país saltou de 103 mil para 265 mil, um crescimento de 157% em apenas sete anos. Na década de 60, a movimentação de cargas foi largamente transferida das ferrovias e da cabotagem para as rodovias: enquanto em 1946 o volume de cargas por todas as modalidades não-rodoviárias de transporte representava 92,4%, no ano de 1970 as estradas de rodagens já eram responsáveis por 73% de todo o movimento de cargas do país.

O Sistema Nacional de Viação criou o Fundo Rodoviário Nacional – FRN viabilizado essencialmente pela cobrança de impostos que incidiam, no primeiro momento, nos lubrificantes e combustíveis e, posteriormente, acrescidos por outros tributos como o IPVA, TRU, o IST, ISTR¹⁵. O Fundo previa um rateio do montante arrecadado entre a União e os Estados, na proporção de 40% para a primeira e 60% para os segundos. A partir de 1948, o decreto-lei nº 302 incluiu os municípios no rateio com 12%, ficando os estados com 48%, sem, contudo, alterar os valores da União. O critério para a divisão das parcelas entre municípios e estados, levava em consideração a área territorial, o consumo de combustível e a população (MACHADO, 2002).

¹⁵ IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (1985), TRU – Taxa Rodoviária Única (até 1985), IST – Imposto Sobre Transportes Rodoviários, ISTR – Imposto Sobre Transporte Rodoviário e de Cargas.

Outra consequência da Lei Joppert foi o novo dimensionamento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER. Criado em 1937¹⁶, o órgão passou a ter o importante papel de aplicar os recursos do Fundo Rodoviário Nacional – FRN destinados ao governo federal. A União incentivou a criação de departamentos regionais, a fim de conduzir o processo nos estados e municípios, dando origem aos órgãos rodoviários intitulados como DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (1945), DAER - Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (1945) e DMER - Departamento Municipal de Estradas de Rodagem (1948).

O cenário político brasileiro viu o fim da era Vargas marcado pelo seu suicídio em agosto de 1954¹⁷. Café Filho - vice-presidente assumiu até as eleições de 1955 quando o país inicia os anos JK, marcado pelo Plano de Metas que incluía a construção de Brasília, como símbolo dos novos tempos. O slogan do novo presidente eleito era “50 anos em 5”, o que revela o seu compromisso com a implantação do modelo desenvolvimentista que tinha por objetivo o crescimento rápido do país com bases industriais. Grandes investimentos estatais foram destinados a obras de infraestrutura do setor energético e de transportes.

No governo de Juscelino Kubitschek, a malha rodoviária do país expandiu-se significativamente em todos os estados brasileiros. São exemplos desse período as construções das Rodovias Belém-Brasília¹⁸ e Presidente Dutra¹⁹, reafirmando a determinação do DNER/DER.

A Segunda Revolução Industrial penetrou no Brasil com o automóvel e o caminhão, fato evidenciado em 1960, por ocasião da inauguração de Brasília, como nova capital do Brasil e também de novas rodovias entregues à circulação. A recém implantação da indústria automobilística, fruto de incentivos governamentais, elevou a produção “de caminhões e ônibus de 19 855 unidades em 1957 para 51 325 em 1960; a de automóveis começou apenas em 1958, com 2 189 unidades e atingiu 37 843, em 1960” (NASCIMENTO, 1972 apud SINGER, 1986).

Em 1965, em decorrência da política rodoviária adotada pela União e

¹⁶ Em 1937 começa o “Estado Novo” e a política desencadeada por Getúlio Vargas age no sentido de eliminar os mercados regionais para iniciar a formação de um mercado nacional que se constituirá com base no sistema rodoviário.

¹⁷ A ditadura de Vargas corresponde ao período de 1930 a 1945, mas em 1950, Getúlio Vargas é eleito presidente do país e comete suicídio antes de concluir o mandato.

¹⁸ Ver em Machado (2002).

¹⁹ Foi denominada Rodovia Presidente Dutra em 15 de janeiro de 1950 quando, foi inaugurado um trecho com duas pistas de sete metros.

executada pelo DNER, o Brasil já havia pavimentado 19 mil quilômetros de rodovias, sendo que a malha rodoviária nacional já totalizava 570 mil quilômetros.

Quanto ao abandono dos investimentos na infraestrutura ferroviária e hidroviária por parte do Governo, pode ter ocorrido segundo Galvão (1986), entre outros fatores, devido ao forte *lobby* da indústria automobilística, mas não só por isto, como também por falta de justificativas econômicas:

Na verdade, tanto o melhoramento quanto a expansão física das ferrovias (e, de igual modo o do transporte hidroviário) deixaram de ocorrer simplesmente porque não havia qualquer justificativa econômica para sua melhoria e expansão, dadas as condições sociais do país ainda vigentes quando do surgimento da era rodoviária. Vale lembrar que em países que alcançaram avançado estágio de desenvolvimento dos transportes por ferrovias ou por vias aquáticas, foi sempre o mercado interno que deu suporte econômico para as companhias ferroviárias ou de navegação. A grande questão, portanto, é a de que a ausência de um forte – real e potencial mercado interno é inconsistente com o desenvolvimento de um sistema eficiente em escala nacional baseado em ferrovias ou em navegação por cabotagem.

Com efeito, um nível baixo de renda, uma excessiva concentração dessa renda e da riqueza nacional e um reduzido mercado interno resultam em pequena densidade de tráfego por unidade de área, fazendo com que o transporte rodoviário seja praticamente o único viável dentre as várias modalidades de transportes (GALVÃO, 1986, p. 22-23).

Nesse período, na década 1960, o país dispõe de aço para a construção de pontes e asfalto para pavimentação das estradas da malha rodoviária brasileira, o que atraiu investimentos externos, entre eles, a indústria de construção pesada e de equipamentos. Na mesma época, ocorreu o crescimento da indústria brasileira, através de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES, criado em 1952. Ao mesmo tempo em que a indústria automobilística se expandia, calcada inicialmente na simples instalação de multinacionais, a criação da Petrobrás assegurava o monopólio estatal do petróleo.

A década de 1960 se inicia com a inauguração de Brasília, em 21 de abril do primeiro ano da década, ainda no Governo de Juscelino Kubitschek. A integração nacional começa a se concretizar com a construção de novas rodovias:

- Belém – Brasília: com mais de 2000 km de extensão, possibilitou o povoamento ao longo de seu eixo;
- Rio – Bahia: com 1878 km de extensão possibilitou a integração entre o

Sudeste e o Nordeste;

- Asfaltamento da rodovia São Paulo – Porto Alegre BR 116 (Régis Bittencourt).

A construção de Brasília estimula a elaboração do “Plano Integracionista”, ligando a nova Capital com o restante do país, por intermédio das seguintes rodovias:

- BR 40: Rio – Belo Horizonte – Brasília
- Fernão Dias: Brasília – Belo Horizonte – São Paulo
- Via Anhangüera: Brasília – São Paulo
- BR 10: Brasília – Belém
- BR 70: Brasília – Cuiabá
- BR 364: Cuiabá – Porto Velho

É relevante pontuar que entre 1956 e 1967, o objetivo de integração nacional foi alcançado a partir de Brasília, interligada efetivamente a todas as regiões do Brasil. Esta integração, porém, ocorreu geograficamente, já que economicamente quem dava sustentação ao país era o pólo industrial instalado na região sudeste, com mais intensidade em São Paulo. Observa-se, ainda, que a indústria automobilística e a construção de rodovias provocaram a integração do Nordeste e do Centro-Oeste, concentrando ainda mais a economia, como esclarece Singer (1986, p. 227):

O alargamento do mercado nacional levou às últimas consequências o processo de substituição da produção artesanal pela industrial e lhe acrescentou um processo de centralização do capital, mediante o qual o capital monopolista tomava o mercado dos pequenos e médios capitais individuais. Isso provocou no nordeste séria crise industrial nos anos 50, levando o governo federal a instituir a SUDENE²⁰ e a planejar a industrialização da área. O sistema de incentivos fiscais, adotado para desenvolver a região, induziu sua industrialização, a partir de 1960, pelo capital monopolista do Centro-Sul e, após 1964, também pelo capital multinacional. Segundo a apta expressão de Francisco Oliveira, iniciou-se a “homogeneização monopolista” do espaço brasileiro.

O capitalismo monopolista surge efetivamente no Brasil entre 1933 e 1955, já que antes deste período só eram percebidas as obras de infraestrutura, a partir de

²⁰ SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.

1956, passa a dominar todo o processo de industrialização do país (SINGER, 1986).

No ano de 1967, são definidas as Diretrizes do Conselho Rodoviário Nacional, tendo como objetivo integrar o território nacional por intermédio de Rodovias Radiais, Longitudinais, Transversais, Diagonais e de Ligação²¹, tendo cada rodovia um significado e um sentido:

- Rodovia Radial, designação dada às estradas federais brasileiras que partem da capital federal em direção aos extremos do país (mar ou fronteira). O sentido de quilometragem começa no Anel Rodoviário de Brasília tendo o quilômetro zero de cada estado no ponto da rodovia mais próximo à Brasília. A identificação ocorre pelas letras BR em maiúsculas, o primeiro algarismo é zero e os seguintes variam de dez a noventa, sempre múltiplos de dez e no sentido horário. Exemplos de rodovias radiais brasileiras são a BR-010 (Brasília - Belém), BR-020 (Brasília - Fortaleza), BR-030 (Brasília - Campinho), BR-040 (Brasília - Rio de Janeiro), BR-050 (Brasília - Santos), BR-060 (Brasília - Fronteira com o Paraguai), BR-070 (Brasília – Fronteira com a Bolívia), BR-080 (Brasília – Uruçu - Entroncamento com a BR-158/242 (Ribeirão Bonito).

- Rodovias Transversais: São as que cortam o país na direção Leste-Oeste. O primeiro algarismo é o dois e os restantes variam de 00, no extremo norte do país, a 50, em Brasília, e de 50 a 99 no extremo sul. O número de uma rodovia transversal é obtido por interpolação, entre 00 e 50, se a rodovia estiver ao norte da capital, e entre 50 e 99, se estiver ao sul, em função da distância da rodovia ao paralelo de Brasília. Exemplos de rodovias transversais brasileiras: BR-210 (Macapá - Fronteira com a Colômbia), BR-222 (Fortaleza - Entroncamento com a BR-58) BR-226 (Natal - Porto Franco – Entroncamento com a BR-153), BR-230 (Cabedelo - Benjamin Constant), BR-232 (Recife - Parnamirim), BR-235 (Aracaju – Cachimbo), BR-242 (São Roque-Porto Artur, entroncamento com a BR-163), BR-251 (Ilhéus-Cuiabá), BR-282 (Florianópolis - São Miguel do Oeste).

- Rodovias Diagonais: São as que apresentam dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste-Sudoeste. A nomenclatura é composta pelas letras BR em maiúsculas e o primeiro algarismo é o número três, os demais algarismos obedecem ao seguinte critério: A numeração das rodovias diagonais orientadas na direção geral NO-SE varia, segundo números pares, de 00, no extremo Nordeste do

²¹ Definições baseadas em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/servicos/pnv/radiais>>. Acesso em: 4 set. 2006.

país, a 50, em Brasília, e de 50 a 98, no extremo Sudoeste. Obtém-se o número da rodovia mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção Noroeste-Sudeste, passando pela Capital Federal. E as orientadas na direção geral NE-SO varia, segundo números ímpares, de 01, no extremo Noroeste do país, a 51, em Brasília, e de 51 a 99, no extremo Sudeste. Obtém-se o número aproximado da rodovia mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção Nordeste-Sudoeste, passando pela Capital Federal. São exemplos de rodovias diagonais do país: BR-304 (Boqueirão do Cesário – Natal), BR-307 (Marechal Taumaturgo - Fronteira com a Venezuela), BR-308 (Belém – Itaúna), BR-316 (Belém – Maceió), BR-317 (Lábrea – Assis Brasil), BR-319 (Manaus – Porto Velho), BR – 324 (Balsas – Salvador), BR-330 (Balsas – Ubaitaba), BR-342 (Carinhanha – Linhares).

- Rodovias Longitudinais: São aquelas que cortam o país na direção Norte-Sul. A nomenclatura é composta pelas letras BR, tendo como primeiro algarismo o número 1 e o restante da numeração varia de zero, zero, no extremo leste do país , a 50 na capital, e de 50 a 99, no extremo oeste. O número de uma rodovia longitudinal é obtido por interpolação entre 00 e 50, se a estrada estiver a leste de Brasília, e entre 50 e 99, se estiver a oeste, em função da distância da rodovia ao meridiano da Capital Federal. Como exemplos de rodovias longitudinais brasileiras, cita-se, entre outras: BR-101 (Touros – Rio Grande), BR-104 (Macau – Maceió), BR-110 (Areia Branca – Alagoinhas), BR-116 (Fortaleza – Jaguarão), BR-120 (Araçuaí – Ponta do Forno), BR-122 (Chorozinho – Montes Claros), BR-135 (São Luis – Belo Horizonte), BR-146 (Patos de Minas – Bragança Paulista), BR-153 (Marabá – Aceguá), BR-154 (Itumbiara – Nhandeara), BR-156 (Cachoeira de Santo Antônio – Oiapoque – Fronteira com a Guiana Francesa), BR-158 (Altamira – Santa Maria), BR-163 (Tenente Portela – Fronteira com o Suriname), BR-174 (Cáceres – Boa Vista – Fronteira com a Venezuela).

- Rodovias de Ligação: São rodovias cujo traçado segue em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou ainda a nossas fronteiras internacionais. A nomenclatura é composta pelas letras BR em maiúsculas, seguidas do número 4 e o restante da numeração dessas rodovias varia entre 00 e 50, se a rodovia estiver ao norte do paralelo da Capital Federal, e entre 50 e 99, se estiver ao sul desta

referência. As principais rodovias de ligação do país são: BR – 401 (Boa Vista – Fronteira com a Guiana), BR-402 (Entroncamento com a BR-135 – Umirim com a BR-222), BR-403 (Acaraú – Cratéus), BR-404 (Piripiri – Iguatú), BR-405 (Mossoró – Marizópolis), BR-406 (Macau – Natal), BR-407 (Piripiri – Anagé), BR-408 (Campina Grande – Recife), BR-409 (Feijó – Santa Rosa), BR-410 (Ribeira do Pombal – Tucano), BR-411 (Entroncamento com a BR-307 – Elvira), BR-412 (Farinha – Monteiro).

Com o golpe de 1964 e a implantação da ditadura militar houve um redirecionamento do modelo econômico brasileiro com uma clara opção pelo capitalismo de Estado. Várias empresas estatais foram criadas para atender às demandas dos setores básicos da infraestrutura urbana e industrial, beneficiando diversos setores, entre os quais as telecomunicações, a produção de energia, a exploração de minérios, a melhoria da rede de estradas de rodagem. Durante o período da ditadura militar, a nova política para o setor foi manifestada pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, que criava o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes. Sua direção superior era formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Juarez Távora, Ministro de Estado da Fazenda, Roberto Campos assumiu em caráter interino o Ministério Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica, substituindo Octávio Gouvêa de Bulhões, e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, o grupo interministerial denominado GEIPOT²². Seu objetivo primordial era a reorganização do setor de transporte e ainda a responsabilidade pela captação de recursos para a reestruturação do sistema rodoviário brasileiro. O apoio para a ação do grupo era do Banco Mundial – BIRD, conforme enfatiza o autor:

Atrás desse movimento de direita estavam o capital financeiro internacional e os Estados Unidos, que, em plena Guerra Fria com a União Soviética, não poderiam admitir que a América Latina se tornasse uma vitrine e um laboratório das práticas socialistas (MACHADO, 2002, p. 39).

Os resultados produzidos pelo GEIPOT foram evidenciados na região sul do país. A partir de 1965 foram desenvolvidos os planos rodoviários dos estados do

²² O Decreto-Lei Nº 516, de 7 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes e colaborou com a criação do Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres em 2001. Dados obtidos no site: www.geipot.gov.br. Acesso em: 18 jun. 2006.

Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Os projetos rodoviários foram realizados pela empresa Kampsax, da Dinamarca²³ (MACHADO, 2002).

Na década de 1960, segundo o Engenheiro Shu H. Lee²⁴, do DER-SC, o surgimento de empresas nacionais de consultoria para planos rodoviários, foi consequência das atividades realizadas pelas organizações internacionais contratadas pelo grupo Geipot. Essas empresas realizaram estudos rodoviários com a presença de técnicos brasileiros atuando juntamente com os especialistas internacionais.

Com essa evolução técnica, na década de 1970, houve um crescimento da tecnologia dos transportes brasileiros que atingiu o nível internacional, o que permitiu às empresas do país conquistar contratos no exterior e até concorrer com as consultorias internacionais de tecnologia de ponta. Entre as empresas nacionais, surgiram a Queiroz Galvão, CR Almeida, Grupo Triunfo²⁵, entre outras, que são grandes grupos do setor até os dias de hoje.

No entanto, em 1973 o Brasil foi abalado pela crise mundial do petróleo e todos os setores da economia nacional sofrem suas consequências. Registra-se que em função do cenário internacional daquela época, o Brasil passa a desenvolver o Programa Nacional do Álcool – Pró-álcool que tinha como objetivo a substituição em larga escala dos combustíveis veiculares derivados do petróleo por álcool, financiado pelo governo brasileiro a partir de 1975. A crise do petróleo teve início em 1973 e se agravou em 1979. Os esforços do programa resultaram no lançamento do primeiro carro a álcool brasileiro em 1978 que foi o Fiat 147 (MACHADO, 2002).

Decorre dessa crise a retenção do crédito internacional, base do “milagre brasileiro”²⁶, período da história do Brasil marcado pela entrada de capital externo que dava sustentabilidade política ao regime militar vigente. Sem capital internacional, o governo federal passou a contar apenas com os recursos internos, inclusive as verbas oriundas do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), conforme decreto

²³ Os projetos de engenharia rodoviária eram desenvolvidos, na sua maioria, por escritórios especializados de países europeus e americanos.

²⁴ Informação publicada por Kal Machado no livro Concessões de rodovias, mito e realidade. São Paulo: Prêmio Editorial, 2002.

²⁵ As grandes empresas de engenharia rodoviária a partir dos anos 90 ampliaram os negócios e passaram a administrar as rodovias por meio de concessões junto ao Estado. São contratos de, no mínimo, 25 anos. A iniciativa privada administra os principais trechos rodoviários e é remunerada por meio da cobrança de pedágio.

²⁶ Milagre econômico – denominação dada à época do crescimento econômico ocorrido durante a ditadura militar, especialmente entre 1969 e 1973, no Governo Médici.

datado de 29 de agosto de 1974 (MACHADO, 2002). Tal decreto dava conta da promulgação da Lei nº. 6.093, que criava o Fundo Nacional de Desenvolvimento – FND que, por sua vez, passava a receber os recursos do Fundo Rodoviário Nacional – FRN, o qual, no período de 1975 a 1979, repassou 50% de sua arrecadação anual.

Através da adoção destas novas medidas, observa-se o esvaziamento dos órgãos rodoviários, o envelhecimento de seus quadros técnicos, a não-renovação de profissionais, o que gerou uma séria crise no setor. Os recursos previstos pelo governo federal passam a ser insuficientes para manter e ampliar a malha rodoviária nacional (ALMEIDA, 1994).

Com o decreto lei nº. 1859 de 1982, o governo decide destinar ao Fundo Nacional de Desenvolvimento, 100% de sua arrecadação. Diante desse fato, o FRN é extinto em 1983 e todos os recursos desse órgão são transferidos para o Tesouro Nacional. Outras medidas também foram tomadas, no sentido de dar nova destinação aos tributos, conforme esclarece Machado (2002) quando afirma que o governo federal instituiu uma política de esvaziamento do setor, provocada com a extinção do FRN e, principalmente com a “desfederalização dos tributos destinados às rodovias”, já que os estados passaram a receber as receitas da Taxa Rodoviária Única (TRU) que, em 1985, foi transformada em IPVA e do IULCLG/IST, transformados em ICMS/IVVC.

Na década de 1990, os recursos destinados pela União ao setor rodoviário nacional caem dos US\$ 2,5 bilhões que eram repassados em 1980 para US\$ 4 milhões. Esta queda brutal nos investimentos teve como consequência o sucateamento de toda a malha rodoviária nacional. A conjuntura mundial do início da década de 1990 provocou nos países periféricos uma escassez de dinheiro que gerou um contexto favorável ao avanço de políticas econômicas neoliberais, especialmente nas administrações de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Passou-se a defender o fim da intervenção estatal na economia (desestatização) e a estimular a iniciativa privada como um dos únicos caminhos para tornar o país competitivo, não só no que se refere à sua infraestrutura rodoviária, mas em diversos setores fundamentais, tais como o energético, as telecomunicações, entre outros. No que tange à questão rodoviária, Machado (2002) questiona a lentidão da tomada de decisão por parte de governo e a participação do setor privado:

Esse quadro de desmanche da máquina pública também nos remete a um questionamento: a iniciativa privada foi mera coadjuvante, que participou do sistema para suprir as deficiências dos órgãos públicos, ou contribuiu de alguma forma para que tal processo de desmanche não fosse revertido? Não é improvável que, em alguns casos, acabou havendo um conluio de interesses com as empresas de consultoria, gerenciadoras de projetos, e outros *lobbies* políticos e econômicos, que muitas vezes participaram do financiamento direto e indireto de campanhas eleitorais, com o objetivo de influir na indicação de dirigentes dos órgãos rodoviários. Onde isso aconteceu, obviamente reforçou-se o desinteresse em se tentar promover a recuperação do sistema DNER/DER/DAER, para que a iniciativa privada pudesse exercer, de forma terceirizada, as funções que outrora cabiam aos órgãos públicos rodoviários (p. 42-43).

É provável que a pressão da iniciativa privada, bem como o momento político que o país vivia tenham sido decisivos para as mudanças no setor. Embora as rodovias ainda estejam enfrentando graves problemas, parte da malha foi concedida à iniciativa privada²⁷, o DNER foi extinto e substituído pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, sendo criada a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT.

Com o objetivo principal de integrar os modais do transporte, especialmente os rodoviário, ferroviário e aquaviário, buscando atender as demandas de logística para distribuição de produtos e serviços no território nacional, o Governo Federal, através do Ministério de Transportes muda a sua estrutura administrativa a partir de 1999 com a discussão do Projeto de Lei proposta pelo Deputado Eliseu Resende e, posteriormente sancionada pelo Presidente da República como Lei N° 10.233 de 5 de junho de 2001, oficializando a criação dos órgãos responsáveis pela Infraestrutura de transportes do país. A assinatura dos decretos ocorreu em 14 de fevereiro de 2002, oficializando a criação do DNIT pelo Decreto 4129, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT pelo Decreto 4130 e, por último, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ pelo Decreto 4131. A extinção oficial do DNER deu-se no mesmo dia, através do Decreto 4128²⁸.

O resultado da opção rodoviária como preferência de modal brasileiro (figura 3, p. 36) é a existência de 1,7 milhão²⁹ de Km de estradas, sendo 196 mil asfaltada,

²⁷ Na região sul, o primeiro trecho concedido foi a BR-290 e a BR-116. O contrato engloba a estrada conhecida como *Free Way*, a Ponte do Guaíba e os principais acessos à capital do estado.

²⁸ Informação extraída no site www1.dnit.gov.br/historico/dnit.htm. Acesso em: 11 ago. 2007.

²⁹ Dados do Relatório Anual de 2006 da Associação Brasileira de Concessões de Rodovias – ABCR.

REDE RODOVIÁRIA DO BRASIL

Baseado no Ministério dos Transportes



Figura 3: Rede rodoviária do Brasil

Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado no Ministério dos Transportes

com uma infraestrutura atual³⁰, que atende uma frota de aproximadamente 45 milhões de veículos.

Registra-se que, as rodovias respondem por 58% do total utilizado pelos transportes para a circulação de mercadorias e pessoas, ou seja, mais da metade de todo o deslocamento interno é feito via rodoviária. No que se refere ao transporte de cargas esse índice alcança 70%³¹.

Uma malha rodoviária dessa envergadura exige manutenção constante agravada pelo fato do país ter optado por estruturas mais frágeis sem a medida de conservação que as mesmas exigem, como relata Machado (2002, p. 43):

Em geral os projetos de pavimentos brasileiros consideram uma expectativa de duração ou vida útil de 10 a 15 anos. A tendência, nos países desenvolvidos, é a previsão de uma vida útil maior, de 20 a 50 anos, [...] No Brasil, os transportadores de cargas são tentados a trafegar sobrecarregados, face às vantagens decorrentes do aumento de produtividade.

Observa-se um descompasso entre a evolução da infraestrutura rodoviária oferecida e o desenvolvimento tecnológico da indústria automobilística. O setor privado tirou proveito da principal matriz de transportes, oferecendo soluções que nem sempre acompanharam o desempenho do Estado, especialmente a partir dos anos 1980, com o aumento dos juros e do serviço da dívida externa brasileira quando os investimentos públicos foram reduzidos drasticamente.

O resultado do abandono das rodovias se reflete no alto índice de acidentes. Em 2006³² foram registrados 109.268 acidentes, com 6.116 mortos e 66.061 feridos, segundo relatório da Polícia Rodoviária Federal. Esta estatística coloca o Brasil no ranking mundial como líder em acidentes de trânsito. Já em 2007, o primeiro semestre registrou 3.230 pessoas envolvidas em acidentes nas rodovias, 10% maior do que os ocorridos no mesmo período de 2006³³.

Com 8.547.403,5 km² de área, o Brasil é um país de dimensões continentais onde as rodovias cumprem o papel de interligar os vários pontos do território nacional, escoar a produção e integrar regiões. Com esta extensão, o país ocupa o 1º lugar na América do Sul, o 3º no continente americano e, em relação aos demais

³⁰ Dados referentes ao ano de 2006, segundo o Ministério dos Transportes e NTC Logística.

³¹ Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br/>>. Acesso em: 11 ago. 2007.

³² Dados fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, em relatório estatístico.

³³ Dado disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/Portallnternet/index.faces>>. Acesso em: 11 ago. 2007.

países do mundo, o 5º lugar. Além dessas posições, sua área territorial corresponde a 1,6% da superfície total do Planeta, das terras emersas 6%, em relação às Américas 20,8% e apenas à América do Sul, 47,7% (COELHO e TERRA, 2002, p. 60).

Entretanto, apesar da extensão territorial privilegiada, predomina no Brasil o transporte rodoviário, inclusive no fluxo de cargas de longa distância, ao contrário do que acontece em outros países onde o meio de transporte mais utilizado é o trem, conforme demonstra a tabela abaixo:

Tabela 2: Transporte de carga

Carga de acordo com o tipo de transporte, em alguns países e no Brasil (em %)					
Transporte	Alemanha	Japão	EUA	França	Brasil
Rodoviária	18	20	25	28	70
Ferroviário	53	38	50	55	20
Hidroviário	29	42	25	17	10

Fonte: Coelho e Terra (2002, p. 24)

A circulação de cargas pelo território nacional enfrenta, além dos problemas estruturais e de conservação das vias, o aumento de custos do transporte em decorrência da concessão de alguns trechos rodoviários para a iniciativa privada. Entretanto, segundo relata a CNT, as estradas concedidas apresentam maiores índices de segurança, sinalização e estado do pavimento que as demais rodovias nacionais.

Ressalta-se que o maior prejuízo que o transporte de cargas enfrenta é a questão do roubo, segundo relatório da CNT. As cargas mais visadas são os produtos têxteis e confecções (15,7%), alimentícios (12%), eletroeletrônicos (10,6%) e de higiene e limpeza (7,1%). Cerca de 97,2% dos roubos de carga registrados no país ocorrem nos estados do Rio de Janeiro (63,6%) e de São Paulo (33,6%), principalmente nas rodovias Presidente Dutra, Régis Bittencourt, Fernão Dias e Transbrasiliana.

De acordo com dados divulgados pela Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização – FENASEG, em 2006, foram furtados ou roubados mais de 1,5 milhão de veículos entre os anos de 2002 e 2006. Já a Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (NTC) informa que o Brasil

perde R\$ 700 milhões por ano em roubo ou furto de cargas. As estatísticas revelam que no ano de 2006 foram atacados 383.554 veículos, sendo recuperados em torno de 45% deles. Mais de 75% das ocorrências são registradas na região sudeste do país, porém, o norte de 2002 a 2005 registrou um crescimento de roubo de cargas em torno de 200%³⁴.

Este contexto revela a fragilidade do Estado, não só nas questões de infraestrutura, mas principalmente no encaminhamento das demandas que envolvam o cidadão e suas necessidades, entre elas, o direito de ir e vir com segurança, independente do modal escolhido, mas especialmente no modal rodoviário porque escolhido estrategicamente pelo governo para integrar regiões e populações no território nacional.

Após a II Guerra Mundial, não só os países desenvolvidos vivenciaram um acelerado crescimento econômico. No caso do Brasil, o pós-guerra coincide com o Governo “JK”, quando o setor de infraestrutura foi privilegiado, como já foi destacado. No plano internacional, o capitalismo atravessa de 1948 a 1973 um período de expansão econômica – a fase A do 4º ciclo longo ou ciclo de Kondratieff.³⁵

O planejamento das rodovias brasileiras teve como um dos objetivos, a integração nacional para permitir a expansão das relações capitalistas de produção. A BR-101 teve seu planejamento nos anos 1950, mas a inauguração do trecho que atravessa o estado de Santa Catarina ocorreu apenas em 1971. Ela é longitudinal e seu traçado acompanha todo o litoral catarinense.

1.2 A rede rodoviária do Sul do Brasil

O desenvolvimento da região sul (figura 4, p. 40) apresenta peculiaridades que estão ligadas a sua ocupação sócio-espacial. Como consequência, especialmente no estado de Santa Catarina, a distribuição de pessoas no território é mais homogênea. Conforme o estudo de Moura e Werneck (2001) sobre rede, hierarquia e região de influência das cidades da região sul, composta pelos estados

³⁴ Dados extraídos em: <<http://www.fenaseg.org.br/main.asp>> e <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 11 ago. 2007.

³⁵ Ciclo de Kondratieff – Movimento de longa duração (25 a 45 anos) estudado pelo economista russo Kondratieff (1892 – 1930) e comporta uma fase de alta e outra de baixa, correspondendo a fases de prosperidade e de regressão econômica. Esses ciclos são característicos da economia dos finais do século XVIII e meados do século XX, segundo Rangel (2005).

REDE RODOVIÁRIA DA REGIÃO SUL - BRASIL

Baseado no Ministério dos Transportes



LOCALIZAÇÃO



LEGENDA

- Limite Estadual
- Rodovias Federais Duplicadas
- Rodovias Federais em Duplicação
- Rodovias Federais Pavimentadas
- Rodovias Federais em Pavimentação
- Rodovias Federais Implantadas
- Rodovias Federais em Leito Natural
- Rodovias Federais Planejadas
- Capital Estadual
- Núcleo
- Hidrografia

Universidade do Vale do Itajaí
Mestrado Acadêmico de Turismo e Hotelaria

Dissertação:
A Rodovia BR-101 – Sul (trecho entre Palhoça, São José e acesso à Florianópolis): desenvolvimento regional e turismo na Grande Florianópolis

Mestranda: Daniela Rodrigues da Cunha

Elaboração: Eduardo Baptista Lopes

Data: 20/01/2009 | Escala: Escala Gráfica



Figura 4: Rede rodoviária da região Sul - Brasil

Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado no Ministério dos Transportes

do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, baseado em dados do IBGE dos anos de 1987, 1993 e 2000, diferente de outras regiões do Brasil, a concentração de pessoas não ocorre nas capitais, já que Porto Alegre centraliza 13,36%, Curitiba 16,6% e Florianópolis, apenas 6,22% da população. Esses dados apontam Santa Catarina como o estado da região sul com a melhor distribuição espacial e “com regiões menos concentradoras de população”.

Ainda reforçam que diversos arranjos produtivos desenvolveram-se longe das capitais em função da acessibilidade, especialmente pela construção de determinadas vias:

O arranjo espacial, ao longo das décadas, vem reforçando também a importância de alguns centros isolados, correspondendo exatamente aos pólos e sub-pólos regionais do interior, demarcando as rotas da BR 277 (eixo leste/oeste paranaense), BR 285 (noroeste rio-grandense) e BR 290 (ligando o Brasil à Argentina, via sudoeste rio-grandense). Fortalece ainda os centros das fronteiras gaúchas com a Argentina e o Uruguai, compondo cidades internacionalmente conurbadas, como resultado de uma sinergia peculiar às trocas que se estabelecem nessas localizações (MOURA e WERNECK, 2001, p. 32).

A abertura de caminhos no Brasil está vinculada à necessidade de garantir a unidade geopolítica e definição do espaço territorial descoberto pelos europeus e demarcado, especialmente pelos portugueses. Conforme Moura e Werneck (2001), a história do país está ligada ao “expansionismo lusitano”. Não foi diferente com a região sul.

1.2.1 Do caminho da Graciosa ao anel de integração do Paraná

No Paraná, a Estrada da Graciosa – PR-410, foi o caminho que surgiu para integrar o litoral ao planalto curitibano, transpondo os obstáculos naturais, impostos pela Serra do Mar. As barreiras geográficas eram tão expressivas que a ligação comercial do norte do Paraná se fazia diretamente com o estado de São Paulo (DER, 2008). Aliás, a região norte do vizinho estado do Paraná teve seu ciclo inicial de povoamento ligado ao cultivo do café, numa extensão dos cafezais paulistas.

A partir de 1913 são realizados os primeiros estudos de traçado para a região

norte do estado. Em 1927, reflexo do rodoviarismo³⁶ que impregnava o pensamento oficial, o Exército constrói a ligação São João - Barracão e Curitiba - Capela Ribeira.

Na década de 1930, pela necessidade de escoar a produção de café pelos portos de Antonina e Paranaguá, substituindo o Porto de Santos que recebia até então a produção pela Estrada de Ferro Sorocabana, é construída a estrada do Cerne – PR-090, considerada uma obra de grande monta, capaz de atrair negócios para o Paraná, especialmente industriais e comerciais (RONCAGLIO, 1996).

O mesmo autor explica que na década de 1960, a construção da BR-376, conhecida como a Rodovia do Café, com 536 km, sentido norte-sul, passou a absorver parte do tráfego da Estrada do Cerne. As obras foram concluídas apenas em 1984. A importância estratégica da estrada, além da integração norte-sul, se deve ao fato de que foi através dela que o Paraná teve condições de acesso à região do Mato Grosso do Sul e ligação com os estados da região sul.

A BR-277 é outra rodovia relevante, já que corta o estado paranaense no sentido litoral- Foz do Iguaçu. Faz parte da Rodovia Transversal Pan-americana, que tem seu início no Peru, na capital Lima e o seu traçado segue até Paranaguá – PR. O sudoeste paranaense passou a escoar os seus produtos agropecuários por meio da construção da rodovia BR-373 que liga Três Pinheiros – Pato Branco e que converge com a BR-277. A última foi uma obra realizada pelo governo estadual em conjunto com o governo federal, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens - DNER³⁷. A BR- 277 teve a sua inauguração em 1969 (DNT, 2008).

O Programa “Marcha para o Oeste” – entre 1941 e 1943, possibilitou a construção do trecho Ponta Grossa - Foz do Iguaçu. Embora o Batalhão Rodoviário já tivesse sido extinto, esta via foi construída por ele e pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagens.³⁸

A BR-476, conhecida como a Rodovia do Xisto, teve início em 1962 por meio de um convênio entre o Departamento de Estradas de Rodagens – DER do Paraná e a Petrobras. Na cidade de São Mateus do Sul, a Petrobras havia instalado uma usina para a industrialização do xisto pirobetuminoso. Esta estrada situa-se no oeste

³⁶ O desenvolvimento do mercado interno, a partir da década de 1930 exigiu maiores investimentos em infraestrutura. O Brasil fez a opção pelo meio rodoviário que se consolidou a partir dos anos 1950 no Governo JK.

³⁷ Atual Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT.

³⁸ O Exército construía estradas por meio do Batalhão Rodoviário. Em 1941, o Ministro da Guerra Eurico Gaspar Dutra decretou o fim desta atividade, delegando a construção de estradas para o DNER. O trecho citado foi uma das últimas participações do Exército na construção de estradas.

até Barracão, fazendo limite com a Argentina, Santa Catarina e Paraná (DER-PR, 2008).

A partir da gestão de Fernando Henrique Cardoso, medidas concretas foram tomadas para criar condições legais, no sentido de conceder à iniciativa privada a administração da malha rodoviária. A lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 permitiu que os estados administrassem as rodovias federais. Os argumentos para a sanção da lei eram baseados nas condições das rodovias – tanto as estaduais, quanto as federais apresentavam graves problemas de pavimento e de tráfego e, além disto, naquele momento, havia uma escassez de recursos para investimentos em infraestrutura (ABCR, 2008).

Surge o Anel de Integração do Paraná, sugerido pelo Governo do Estado do Paraná, ancorado no novo modelo proposto pelo Governo Federal com o intuito de desonerar o Estado, através da oferta para a iniciativa privada de seis lotes interligados, contemplando 2.493km de estradas estaduais e federais, integrando Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu, Campo Mourão, Maringá, Paranavaí, Londrina e Paranaguá.

Em novembro de 1997, o Governo do Estado do Paraná e as seis empresas vencedoras da licitação³⁹ assinaram os contratos de concessão das rodovias pelo período de 24 anos.

O lote um⁴⁰ teve como vencedora a Empresa Concessionária de Rodovias do Norte Sociedade Anônima, com sede na cidade de Londrina. São 341 km, entre trechos federais e estaduais: BR-369, BR-153, PR-323, PR-445 e PR- 090 que ligam quinze municípios do norte do Paraná. São três praças de pedágios, situadas nos municípios de Jacarezinho, Jataizinho e Sertanópolis.

O lote dois é administrado pela empresa Rodovias Integradas do Paraná Sociedade Anônima – Viapar. Sua sede é na cidade de Maringá. Com 547,70 km, é o segundo maior lote. Administra os trechos de Cambé ao norte até Cascavel ao oeste e de Maringá ao norte até Paranavaí ao Noroeste e o trecho de Paranavaí à Nova Londrina. São seis praças de pedágios que ficam em Arapongas, Mandaguari, Presidente Castelo Branco, Floresta, Campo Mourão e Corbélia.

O lote três pertence à Rodovia Cataratas Sociedade Anônima, empresa do grupo EcoRodovias. Administra 387 dos 730 km da BR – 277, fazendo a ligação de

³⁹ Disponível em: <<http://www.parana.pr.gov.br>>. Acesso em: 5 out. 2008.

⁴⁰ Disponível em: <<http://www.abcr.gov.br>>. Acesso em: 5 out. 2008.

Guarapuava à Foz do Iguaçu. A sede da empresa é na cidade de Cascavel.

A partir de Guarapuava, as cidades que são cortadas pela BR-277 são: Cantagalo, Laranjeiras do Sul, Novas Laranjeiras, Ibema, Cascavel, Santa Tereza do Oeste, Céu Azul, Matelândia, Medianeira, São Miguel do Iguaçu, Santa Terezinha do Itaipú e Foz do Iguaçu.

O lote quatro é administrado pela empresa Caminhos do Paraná Sociedade Anônima, com sede na cidade de Irati. São 405,8 km de extensão, compreendendo as rodovias BR-277, de Guarapuava ao trevo de São Luis do Purunã, a BR-373, entre o Trevo de Caetano e o Trevo de Relógio, a BR-476 entre Lapa e Araucária, e a PR-427, acesso de 17,1 km que liga a BR-277 ao município de Teixeira Soares.

O lote cinco é administrado pela Concessionária de Rodovias Integradas Sociedade Anônima – RodoNorte. É uma empresa do Grupo CCR, com sede na cidade de Ponta Grossa. São 567 km de rodovias, contemplando a BR-277 e a BR-376, fazendo a ligação de Curitiba às principais cidades do Norte do Estado; a PR-151, entre Ponta Grossa e Jaguariaíva, e a BR-373 entre Ponta Grossa e o Trevo do Caetano, saída para o Norte do estado e Foz do Iguaçu.

O lote seis coube à empresa Caminho do Mar Sociedade Anônima, com sede em Curitiba. O trecho de operação é o equivalente à BR-277, entre Curitiba e o Porto de Paranaguá. São 84 km de pista dupla. Também administra a PR-508 – Alexandra Matinhos e a PR-407 – Praia de Leste, de acesso à cidade de Matinhos e Pontal do Paraná, além de fazer a manutenção às rodovias que ligam à BR-277 às cidades de Morretes e Antonina.

A malha rodoviária do Paraná é de 15.818,18⁴¹ km, sendo 11.914,92 km, ou seja, 75,3% das rodovias são administradas pelo DER- PR, 2.481,06 km, referentes a 15,7% são concedidas à iniciativa privada e, finalmente, 1.422,20 km – 9% dizem respeito às rodovias federais não delegadas ao estado do Paraná. Estes dados significam que os investimentos em infraestrutura viária ainda são substanciais, já que a iniciativa privada administra apenas os trechos com média de veículo diária alta - VDM⁴².

A articulação do anel de integração do Paraná reflete a consonância das

⁴¹Dado disponível em: <<http://www.der.pr.gov.br>>. Acesso em: 5 out. 2008.

⁴²VDM – É o volume diário médio, isto é, o volume total de tráfego que se verifica em determinada via, durante determinado período de tempo, superior a um dia e inferior a um ano, dividido pelo número de dias. Ver mais em: PANITZ, M. **Dicionário de engenharia rodoviária e de logística**. Porto Alegre: Editora Alternativa, 2007, p. 793.

ações dos governos das esferas estadual e federal. Ressalta-se que no plano federal, foi no início dos anos 1990, na gestão de Fernando Collor que houve a abertura do mercado nacional às importações e o princípio do Programa Nacional de Desestatização.⁴³ Foi nesse período que se iniciou o processo da privatização de várias empresas estatais. As rodovias entraram efetivamente no projeto de governo para concessão à iniciativa privada no Governo Fernando Henrique Cardoso – FHC. Além da concretização deste modelo junto às rodovias federais, foi possível trabalhar em conjunto com alguns estados, no sentido de criar modelos que permitissem à inclusão de rodovias federais e estaduais, formando lotes mais atrativos para a iniciativa privada. Com este conceito, o estado do Paraná, auxiliou na sua consolidação durante o Governo Jaime Lerner⁴⁴ que no ano 2000 privatizou o Banco do Estado do Paraná – BANESTADO, a Telecomunicações do Paraná – Telepar, abriu a metade do capital da empresa de saneamento – Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR. Na área de infraestrutura viária, concedeu à iniciativa privada a FERROESTE que em 2006 retornou ao controle do Estado e, amparado legalmente, efetivou o Anel de Integração do Paraná, por meio de rodovias estaduais e federais.

O processo de concessão das rodovias à iniciativa privada nesse estado ocorreu relativamente rápido e, embora amparado em mecanismos que possibilitavam a discussão com a sociedade por meio de audiências públicas⁴⁵, o discurso da época era a necessidade de desonrar o Estado, concedendo à iniciativa privada o papel de administrar seus principais trechos em troca da cobrança de pedágios.

Os seis lotes pertencentes ao Anel de Integração do Paraná abriram no território vinte e oito praças de pedágio em rodovias construídas com o dinheiro público em anos anteriores. O papel das concessionárias é manter e/ou ampliar as rodovias e prestar serviços de socorro e informações. Atingindo todo o território estadual, as concessões rodoviárias se tornaram assunto de campanhas eleitorais, a tal ponto que uma das promessas era diminuir os valores de pedágio em até 50%.

⁴³ Disponível em: <<http://www.bnDES.gov.br/privatizacao>>. Acesso em: 5 out. 2008.

⁴⁴ Governou o Estado do Paraná no período de 1 de janeiro de 1995 a 1 de janeiro de 2003.

⁴⁵ Foram realizadas 6 audiências públicas no ano de 1996. O processo foi tão rápido que ao longo do tempo observou-se o surgimento de diversas Organizações Não-Governamentais posicionadas contra a cobrança de pedágio. Ver em: <<http://forumpedagioscaxias.blogspot.com/2007/01/carta-de-caxias-do-sul.html>>. Acesso em: 5 out. 2008.

Assim sendo, Roberto Requião - candidato pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro – PMDB, elegeu-se em 2003, herdando o projeto liberal de Jaime Lerner, na esfera estadual e de Fernando Henrique Cardoso, na esfera federal. Em função dos contratos estabelecidos entre o Poder Concedente e a Iniciativa Privada, embora polêmicos, gerando controvérsias em vários segmentos da população, mais de uma década depois, estão consolidados. Na região sul, as experiências no Paraná e no Rio Grande do Sul foram fundamentais para a introdução das concessões rodoviárias no estado de Santa Catarina, cujo processo passou a ser efetivado apenas em 2008, com a negociação da BR-101 entre o Poder Concedente⁴⁶ e as empresas interessadas nos lotes.⁴⁷

1.2.2 O Rio Grande do Sul

Os caminhos do Rio Grande do Sul também estão associados, como no restante do país, à sua ocupação sócio-espacial. Por conta da sua localização esteve por muito tempo a serviço da disputa territorial entre portugueses e espanhóis. A sua consolidação ocorreu em função das incursões dos bandeirantes portugueses. A cidade de Laguna era o último reduto de portugueses e os espanhóis ameaçavam invadir as terras onde hoje se situa o Rio Grande do Sul, por meio da bacia do Prata⁴⁸.

Era desejo de Portugal tomar posse do território, rico em gados e cavalos, trazidas pela “Casa de Castela e pelos Jesuítas das reduções missionárias que se estabeleceram na região banhada pelo rio Uruguai” (VETORETTI, 2000, p. 59-60).

Os caminhos foram sendo abertos para atender as demarcações das fronteiras estabelecidas entre espanhóis e portugueses, mas foram consolidados ao longo do tempo tanto pela povoação, quanto pela colonização. Assim, pode-se afirmar que as rodovias de hoje, como a BR-290, BR-386, a BR-116, a BR-101, a BR- 158, entre outras, refletem a história percorrida pelo Rio Grande do Sul, como o ciclo do charque, importante referência para o desenvolvimento da hoje chamada

⁴⁶ A negociação entre o Governo Federal e instituições financeiras internacionais tinha como condição para a captação de recursos, a concessão dos trechos à iniciativa privada logo após a conclusão das obras.

⁴⁷ Disponível e: <<http://www.abcr.org.br>>. Acesso em: 5 out. 2008.

⁴⁸ Em 1627 os jesuítas espanhóis criaram as missões, próximas ao Rio Uruguai, porém, foram expulsos em 1680 quando a Colônia Portuguesa domina a região, tendo como sede a Colônia do Sacramento.

metade sul do estado, ou a chegada de colonos alemães e italianos⁴⁹ para explorar e habitar a metade norte.

Atualmente, o Rio Grande do Sul possui 5.500km de rodovias federais e 11.113,15 km de rodovias estaduais, totalizando 16.613,41 km de rodovias (DAER-RS, 2008).

Entre as rodovias federais, a BR-290, intitulada Rodovia Osvaldo Aranha, tem 726 km de extensão, atravessando o litoral norte (seu início é no km zero na cidade de Osório) até o oeste do estado, na cidade de Uruguaiana (cidade que faz fronteira com Paso de los Libres – Argentina). Neste município localiza-se a divisa do Brasil com a Argentina, tendo como referência a Ponte Internacional Uruguaiana - Paso de los Libres que dá acesso às rodovias argentinas RN-14 e RN-117 (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2008).

A BR-290 é importante para este estudo porque ela, em seu início, faz ligação com a BR-101 a partir de Osório – cidade localizada em ponto estratégico porque o litoral gaúcho foi utilizado por paulistas que vinham em busca de gado no final do século XVIII. Conhecido como Estrada de Laguna, o caminho também era utilizado pelas invasões castelhanas (PREFEITURA MUNICIPAL DE OSÓRIO, 2008).

Osório e a região metropolitana de Porto Alegre – capital do estado, é administrado pela iniciativa privada desde 1997. Pertencente ao Grupo Triunfo, de Curitiba, a Concessionária da Rodovia Osório Porto Alegre, é responsável pelo trecho conhecido como *Free Way*, inaugurado em 1973, a qual liga Porto Alegre ao litoral norte. A Ponte do Guaíba⁵⁰ (localizada em Porto Alegre), inaugurada em 1958 com projeto alemão escolhido por concurso público, é marco arquitetônico da engenharia rodoviária do Brasil. A rodovia BR-116, também faz parte da concessão, do trecho que vai de Porto Alegre a Eldorado do Sul – cidade que marca o fim da sua duplicação, passando por Guaíba, importante município que abriga, entre outras grandes empresas, a Aracruz Celulose. Esta via dá acesso ao Porto do Rio Grande e às fronteiras com o Uruguai e a Argentina (CONCEPA, 2008).

A BR-116 é uma rodovia longitudinal com importância para o país e para o Rio Grande do Sul. Na BR-285, no km 37,6, nas imediações da cidade de Vacaria, a BR-116 faz um entroncamento⁵¹. Também corta a cidade de Caxias do Sul, sede de

⁴⁹ Os alemães chegaram no RS em 1824 e os italianos em 1875.

⁵⁰ Ver mais sobre a História da Ponte do Guaíba no site www.concepa.com.br/ponte.

⁵¹ Entroncamento Rodoviário – cruzamento viário; local em que há entrelaçamento de rodovias, ferrovias e hidrovias. Ver mais em PANITZ, M. (2007).

várias indústrias e área de grande concentração urbana, a partir do eixo Porto Alegre – Caxias do Sul e pelas cidades que compõem o seu entorno. As regiões norte e nordeste do Rio Grande do Sul apresentam um desenvolvimento econômico bem superior às demais regiões e são chamadas de Metade Norte (ILHA, ALVES E SARAVIA, 2002).

A duplicação que finda em Eldorado do Sul, tem seu início no km 237. Entre a cidade de Dois Irmãos e a capital Porto Alegre, o trecho é considerado o segundo mais movimentado do país, com uma circulação média diária de 120 mil veículos. Nas proximidades da cidade de São Leopoldo – situada na região do Vale dos Sinos, a rodovia tem um entroncamento com a RS-240, no km 245. No município de Canoas, no km 262, a BR-116 apresenta um entroncamento com a BR – 386. Na região sul do estado, esta rodovia atravessa a cidade de Pelotas. Neste ponto, a rodovia faz entroncamento com a BR- 392, a BR-471 e a BR- 293. O fim da BR-116 é na cidade de Jaguarão, na divisa do Brasil com o Uruguai (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2008).

Em vários pontos da BR-116 no estado do Rio Grande do Sul, a via é concedida à iniciativa privada. O programa de concessões rodoviárias começou em 1995 e, através de lotes que incluíam estradas federais e estaduais, foram 2.403 Km de rodovias concedidas por 15 anos, diferente do Paraná, onde os prazos das concessões foram estabelecidos em 24 anos (ABCR, 2008). Nessa via são 7 pólos estaduais, concedidos à iniciativa privada, que tem como poder concedente o Departamento Estadual de Estradas de Rodagens – DAER/RS.

A Brita Rodovias Sociedade Anônima⁵² é responsável pelo pólo das Hortênsias, na região turística de Gramado, com 142,92 km de extensão, abrangendo os municípios de Taquara, Igrejinha, Três Coroas, Gramado, Canela, Nova Petrópolis e São Francisco de Paula e administrando as rodovias RS-115, RS-235, RS-020 e RS-466, região do Rio Grande do Sul colonizada por alemães e italianos. Este pedágio segue a mesma orientação dos demais contratos assinados junto ao governo do estado em 1995, mas com operações iniciadas em 1998 e em função da localização apresentar um forte apelo turístico e ter como característica principal a circulação de automóveis como maioria. A tarifa é única, independente das características do veículo.

⁵² Disponível em: <http://www.agcr.com.br/php/concessionarias_concessionarias>. Acesso em: 15 out. 2008.

A Concessionária que atende o planalto médio é chamada COVIPLAN⁵³ e administra o maior entroncamento rodoviário do sul do país, situado na cidade de Carazinho. Esse pólo administra parte da BR-386, a BR-285, a RS-324, a RS-330, RS-506, RS-153. A área destaca-se pela produção de soja, trigo, milho, além da produção de leite e derivados, portanto, nas referidas rodovias circulam predominantemente transportes de cargas.

A RODOSUL⁵⁴ é a Concessionária que administra parte da BR-116, BR-285, RS-456, RS-122, tendo como abrangência as cidades de Vacaria, Lagoa Vermelha, Muitos Capões. A área faz divisa com Santa Catarina, destacando-se pela produção de maçãs e criação de gado.

No centro do estado do Rio Grande do Sul, tendo como principal cidade, Santa Cruz do Sul, importante pólo industrial de colonização alemã, situa-se a empresa Santa Cruz Rodovias Sociedade Anônima⁵⁵. Essa Concessionária administra as rodovias RS-471, RS-400, RS-153, RS-410, abrangendo os municípios de Sobradinho, Cerro Branco, Candelária, Sinimbú e a já citada Santa Cruz do Sul.

O Grupo UNIVIAS⁵⁶ é o responsável pelo pólo metropolitano, pelo pólo Caxias do Sul e Pólo Lajeado. Criado em 1998, administra 993 Km de estradas no Rio Grande do Sul. Constitui uma das maiores empresas brasileiras do setor, com 14 praças de pedágio que recebem cerca de 70 mil veículos por dia. Este movimento significa a circulação da produção de, aproximadamente, 70% do PIB gaúcho.

O Rio Grande do Sul convive com rodovias administradas pela iniciativa privada por meio de contratos assinados com o Governo do Estado, através do Departamento de Estradas de Rodagens – DAER/RS e fiscalizados pela Agência Reguladora Estadual - AGERGS.

As concessionárias federais são duas: a CONCEPA e a ECOSUL. Esta última gerencia importante pólo rodoviário no sul do Estado, na região de Pelotas, acesso ao Porto de Rio Grande. Sua principal via é a BR-116. A agência reguladora é a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Por fim, também existem rodovias estaduais com pedágios, administrado pelo próprio DAER/RS. Com tantos modelos, o Estado enfrentou resistência da

⁵³ Disponível em: <<http://www.coviplan.com.br/coviplan.php>>. Acesso em: 15 out. 2008.

⁵⁴ Disponível em: <<http://www.rodosul.com.br/rodosul.php>>. Acesso em: 15 out. 2008.

⁵⁵ Disponível em: <<http://www.santacruz.com.br/santacruz.php>>. Acesso em: 15 out. 2008.

⁵⁶ Disponível em: <<http://www.univias.com.br/home.htm>>. Acesso em: 16 out. 2008.

população, especialmente porque os programas, tanto na esfera estadual, quanto na federal não foram planejados de forma conjunta. Como consequência, as principais rodovias possuem praças de pedágios muito próximas umas das outras, como é o caso das rodovias BR- 290 e BR-116.

1.3 Notas sobre a gênese e evolução da formação sócio-espacial catarinense

Ainda que o foco deste trabalho seja a discussão em torno da BR-101, faz-se necessário inicialmente resgatar aspectos relativos à formação catarinense. Com duas grandes regiões, o planalto e o litoral, a ocupação do território do estado de Santa Catarina ocorreu de forma bastante singela. No litoral, coube primeiramente aos “vicentistas”, seguidos pelos açorianos à fundação dos primeiros núcleos de povoamento. Estes se dedicaram à agricultura de subsistência, tendo a mandioca como principal produto, além da pesca artesanal. Já a região do planalto, isolada do litoral pela Serra do Mar, obstáculo natural determinante para a evolução histórica das regiões, é povoadas em função do ciclo do gado, que inicia no século XVIII. Pelas suas características naturais, as situadas no planalto tornaram-se propícias para a pecuária extensiva e extração vegetal (PEREIRA, 1971, p. 25).

Enquanto o litoral foi ocupado para garantir a supremacia da colônia portuguesa, diante das disputas territoriais com a Espanha, decorrentes dos limites traçados pelo Tratado de Tordesilhas, o planalto foi sendo lentamente ocupado por paulistas interessados em escravizar os índios das áreas das Missões, e, mais tarde, no comércio do gado encontrado nos vastos campos meridionais. Sendo assim, pode-se dizer que a ocupação do litoral esteve mais diretamente ligada às estratégias do Estado, das políticas públicas oficiais, enquanto o planalto fez-se pelo forte apelo econômico, estimulado inicialmente pelo “tropeirismo” e atraindo o interesse da Coroa Portuguesa para o planalto meridional⁵⁷.

Na faixa litorânea, as raízes sociais datam no século XVII, com a chegada dos “vicentistas” que fundaram São Francisco, Desterro e Laguna. O povoamento destas áreas foi realizado pela orla litorânea e o domínio do interior era feito pelos rios até alcançar os contrafortes da Serra Geral e a do Mar, conforme o relato a seguir:

⁵⁷ Em 1820 – Dom João VI determina que a Vila de Lages ficasse subordinada à jurisdição de Santa Catarina. Em 1853, SC disputa a área com Província do Paraná.

É um período em que as ligações entre as precárias comunidades se efetuam a partir da utilização do mar ou da orla marítima, ou se procuram usar os caminhos indígenas, os chamados “peabirus” [...] A penetração para o interior se faz pelos rios até os primeiros contrafortes da Serra Geral ou da do Mar (PIAZZA, 2000, p. 28).

São Francisco fazia o seu caminho para o norte, através de Três Barras com destino à Paranaguá pela orla marítima ou por terra “escalando a escarpa para o Planalto de Curitiba”. Já Laguna, fazia a ligação com o sul através dos “caminhos praianos” em direção às “vacarias”, tendo como destino final a Colônia do Sacramento. Por fim, a Ilha de Santa Catarina, pela sua localização geográfica, “abraça navios de várias nacionalidades, mas está isolada de outras localidades instaladas no mesmo litoral” (PIAZZA, 2000, p. 28).

Este povoamento iniciado no século XVII, manteve-se durante o século XVIII, quando chegaram ao litoral catarinense os açorianos:

Esta faixa estende-se, em homogeneidade, desde Garuva, ao norte do Estado, até o Mampituba, em São João do Sul [...] Suas raízes partem do século XVII, quando vicentistas começam a aportar aqui e se solidificam no século XVIII com a chegada dos casais açorianos, recomendados pela Carta Régia de Dom João, Rei de Portugal, datada de 9 de agosto de 1747. A Carta Régia condicionava-os pela alimentação oferecida às atividades de produção junto ao litoral. O elemento aqui chegado, jamais penetrou no interior, preso à vida ilusoriamente fácil da pesca (PEREIRA, 1971, p. 24).

O movimento imigratório das Ilhas de Açores e Madeira, ambas colônias portuguesas com excesso populacional, garantiu a chegada de mais de seis mil açorianos e pouco mais de cinqüenta madeirenses para a ocupação efetiva da região sul do Brasil, desde o “Rio de São Francisco até o cerro de São Miguel”. A partir da instalação desta população, ocorreram “novas ondas imigratórias”, tanto nas regiões dominadas pelos portugueses, como em áreas dominadas pelos espanhóis, motivadas por pressões militares ou simplesmente para conquistar novos espaços territoriais (PIAZZA, 2000, p. 29).

Em relação ao planalto, a organização ocorreu em função do ciclo do gado, porém, embora a ocupação desta região tenha se iniciado no século XVIII, os vínculos eram com São Paulo, por conta de interesses econômicos. Com trilhas abertas pelos homens para o transporte de gado e outros produtos que saíam das Missões das Vacarias do Rio Grande. A parada para pouso da tropa era realizada

no local chamado de Nossa Senhora dos Prazeres das Lajes que posteriormente transformou-se em Vila das Lajes. Apenas no início do século XIX é que essa região passou a ter vínculos políticos com a Capitania de Santa Catarina. O ciclo conhecido como “tropeirismo” abriu caminhos que existem até hoje, além de vilas no oeste catarinense rumo ao mercado paulista. O traçado da própria BR-116, construída no século XX acompanha este antigo caminho dos tropeiros.

O isolamento físico entre as localidades do planalto e do litoral foi uma preocupação dos governantes desde o período colonial, como se constata através da situação abaixo:

Foi de ordem política a decisão imperial de incluir Lajes na Capitania do Estado Catarinense: A definitiva incorporação de Lajes ao território de Santa Catarina somente se deu em 1820, quando tomou el-rei em consideração ser a dita vila a mais meridional da Província de São Paulo, e assinou o Alvará de 9 de setembro. Mas, na realidade, ocorreu uma integração administrativa (PEREIRA, 1971, p. 26).

A ligação entre as várias localidades de Santa Catarina no século XVIII era feita por meio dos caminhos das tropas, das vias fluviais e marítimas, sem que houvesse uma integração regional visto que as mesmas eram ocupadas de acordo com suas características naturais conforme figura 5 (p. 53) que apresenta a composição do relevo de Santa Catariana.

As especificidades da ocupação das diferentes regiões que hoje integram o estado de Santa Catarina, corroboram com a ideia de “múltiplas determinações”⁵⁸ expressa por Marx, em função da relação dialética entre os elementos humanos e naturais, responsável pela singularidade da formação social catarinense. As rodovias no sentido leste-oeste capazes de suscitar a aproximação entre as regiões litorânea e a do planalto catarinense foram abertas somente na metade do século XX, fato este que manteve o distanciamento provocado por vários fatores, entre os quais as características naturais e ocupação do território por diferentes fluxos de povoamento.

⁵⁸ Pensamento marxista que considera o estudo da realidade através da relação dialética entre elementos naturais e humanos.

RELEVO DE SANTA CATARINA

Baseado no Atlas Escolar de Santa Catarina (1991)

ESTADO DO PARANÁ



LOCALIZAÇÃO



LEGENDA

Planícies Costeiras
Planícies Fluviais
Planalto Dissecado Rio Iguaçu/ Rio Uruguay
Planalto dos Campos Gerais
Serra Geral
Patamares da Serra Geral
Depressão da Zona Carbonifera Catarinense
Patamares do Alto Rio Itajaí
Planalto de Lages
Patamar de Mafra
Planalto de São Bento do Sul
Serra do Mar
Serras do Leste Catarinense

SÍMBOLOS

○	Pontão
—	Ressalto
—	Borda de Patamar Estrutural
—	Escrpa de Falha
—————	Escrpa
▲	Cuesta
<<<<	Duna

Universidade do Vale do Itajaí
Mestrado Acadêmico de Turismo e Hotelaria

Dissertação:
A Rodovia BR-101 – Sul (trecho entre Palhoça, São José e acesso à Florianópolis): desenvolvimento regional e turismo na Grande Florianópolis



Mestranda: Daniela Rodrigues da Cunha

Elaboração: Eduardo Baptista Lopes

Data: 20/01/2009 Escala: Escala Gráfica

Figura 5: Relevo de Santa Catarina

Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado no Atlas escolar de Santa Catarina (1991)

Em Santa Catarina, as próprias condições naturais dificultam o contato entre o litoral e o planalto, pois além das Serras do Mar e Geral, não existem rios que cortem o estado no sentido leste-oeste colaborando para o isolamento das duas correntes de povoamento: a vicentina, açoriana e madeirense do litoral e a paulista do planalto, responsáveis por um desenvolvimento econômico, de certa forma independente das duas regiões, até a chegada dos imigrantes europeus no século XIX que provocou uma nova dinâmica sócio-espacial (BITTENCOURT, 1999).

A imigração européia (alemães, italianos e eslavos) ocorreu graças às novas circunstâncias que se colocavam em meados do século XIX, após a independência do Brasil, exigindo do governo imperial estratégias para a ocupação de enormes áreas do interior. Ao mesmo tempo, a Europa vivenciava grandes mudanças internas, provocadas pelo avanço das relações capitalistas de produção, responsável pela expropriação camponesa e por diversos movimentos políticos.

Muitas empresas européias tinham interesse nas riquezas produzidas pelas colônias e desenvolveram sistemas de transportes, considerados sofisticados para a época, fazendo negócios que incluíam o traslado de mão-de-obra da Europa e matérias-primas de locais, como o Brasil. Este cenário foi consolidado a partir da proibição, por parte da Inglaterra, do tráfego de escravos africanos, agravando a escassez de mão-de-obra e impulsionando a opção pela imigração (SANTOS e SILVEIRA, 2006).

No Brasil, mesmo antes da abolição da escravatura, em 13 de maio de 1888, a falta de braços para o trabalho nas grandes fazendas agro-exportadoras já era sentida. A decisão de estimular a imigração européia se fortaleceu com a assinatura da lei Áurea. Os estados do sul, juntamente com São Paulo, foram os que mais imigrantes europeus receberam. Apoiadas pelo governo imperial, as províncias do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul fizeram concessões de terras para empresas especializadas que tinham o compromisso de trazer e instalar os imigrantes. Outra forma de colonização foi realizada pelas próprias províncias, através de companhias oficiais (SANTOS, 1995). As companhias particulares adotaram critérios econômicos em relação a sua administração, sendo consideradas mais eficientes que as companhias oficiais (SANTA CATARINA, 1991).

A colonização alemã tem início no Brasil em 1824 com a chegada dos primeiros imigrantes em São Leopoldo no Rio Grande do Sul (SANTOS, 1995). Em Santa Catarina, os registros apontam para o ano de 1829, quando por iniciativa do

governo, foram instalados em São Pedro de Alcântara, 523 colonos católicos, oriundos de Bremem – Alemanha.

Outras iniciativas deram resultados, entre elas, a aquisição, em 1849, de 8 léguas quadradas de terra, pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo. Esta área correspondia ao dote da princesa Dona Francisca e o núcleo inicial de colonização fundado em 1851 deu origem à cidade de Joinville. Apesar das dificuldades, a colônia prosperou a ponto de dar origem, em 1870, à colônia de São Bento do Sul.

Em relação à Blumenau, situada no vale do rio Itajaí-Açu, a fundação data de 1850, atribuída ao Dr.Hermann Blumenau, um particular que, dez anos depois, vende a colônia ao Governo Imperial.

É atribuída à Sociedade Colonizadora Hanseática⁵⁹, em 1897, a fundação da colônia Hamônia, atual Ibirama no vale do Itajaí do norte. Já o vale do Itajaí-mirim recebeu imigrantes alemães e também italianos a partir de 1860, que deram origem à cidade de Brusque.

A primeira colônia Alemã em Santa Catarina, denominada São Pedro de Alcântara, embora não tenha sido exitosa, deu origem a outras colônias, como foi o caso de Santa Tereza e Angelina, na parte sul da bacia do rio Tijucas.

Os imigrantes alemães foram os primeiros a se instalarem em Santa Catarina. Mais tarde, a partir de 1875, o estado recebeu colonos italianos, que foram fixados às margens do rio Tijucas e Tubarão (SANTOS, 1995). A colonização italiana, assim como a alemã, são frutos de estratégia do governo para atrair mão-de-obra e garantir o domínio territorial de determinadas áreas.

As companhias de colonização foram fundamentais para que o Estado incorporasse grandes áreas litorâneas e do planalto. A ocupação do território, por sua vez, exigiu muito esforço do imigrante, diante das condições naturais e do isolamento dos núcleos coloniais, além de um constante conflito com os índios que viviam nas florestas, como explica Santos (1995, p. 79-80):

⁵⁹ Em 30 de março de 1897 foi doada à *Sociedade Colonizadora Hanseática* terras de Santa Catarina destinadas à colonização. Estas terras eram localizadas entre os rios Hercílio e Itapocu. Esta sociedade foi criada em Hamburgo - Alemanha. Disponível em: <www.ibirama.gov.br>. Acesso em: 17 ago. 2008.

A floresta subtropical que cobria esta área teve de ser vencida pelo imigrante. O esforço e riscos para tal conquista, evidentemente não foram pequenos. Enfrentando febres tropicais, grande teor de umidade, chuvas torrenciais, e toda uma ecologia diferente da européia, o imigrante ainda teve pela frente o fato de a floresta abrigar uma população indígena que para ele era totalmente estranha: a população indígena Xokleng. A fixação do imigrante, portanto, acabou dando-se num quadro de competição, onde dois tipos de população disputavam um fator decisivo para a sobrevivência, que era a terra.

A partir de 1910, em decorrência da escassez de terras no Rio Grande do Sul para os ítalo-brasileiros, as áreas marginais dos vales dos rios do Peixe e do Uruguai passaram a ser ocupadas, depois o médio e o extremo oeste⁶⁰. Este fenômeno migratório foi provocado principalmente pela fragmentação das terras em consequência das questões de hereditariedade. Estas famílias que se instalaram no oeste de Santa Catarina, mantinham fortes vínculos e traços da cultura gaúcha, fazendo com que essa região permanecesse desvinculada da vida política e administrativa do estado (PEREIRA, 1971).

Em relação ao Vale do Rio do Peixe, as principais referências são a abertura da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande e a Campanha do Contestado. Com a proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, era preciso abrir estradas, especialmente ferrovias, como uma forma de garantir o modelo agroexportador brasileiro. Este, no entanto, será rompido com a Revolução de 1930⁶¹, coincide com a grave crise da economia capitalista mundial. Na região sul, a linha ligava São Paulo a Rio Grande⁶², porém, criou-se um grave conflito como consequência da negociação feita entre a empresa estrangeira contratada para a construção da rodovia e o governo. Em troca da construção da ferrovia, o governo cedeu 15 Km de terras em ambos os lados do leito da estrada e permitiu que o investidor dispusesse dessa área para exploração e colonização.

Enquanto a estrada de ferro avança⁶³ em direção ao rio do Peixe, a empresa construtora vai desalojando moradores que, sem documentos de posse da terra, se revoltam e não encontram canais institucionais que os protejam. Além desta

⁶⁰ Informações obtidas no Atlas Escolar de Santa Catarina (1991).

⁶¹ **Revolução de 1930** ou **Revolução de 30** refere-se ao movimento armado liderado pelos estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul que culminou com o golpe de Estado que depôs o presidente paulista Washington Luiz, em 24 de outubro daquele ano.

⁶² Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande teve início em 1906 por uma companhia francesa que depois cede seus direitos à *Brazil Railway Company, de Portland – EUA*.

⁶³ Em 1908 a ferrovia chega em Porto União

situação, a empresa fazia demissões de grande número de operários que, ao serem dispensados, uniam-se aos ex-posseiros.

Neste mesmo período, as Províncias de Santa Catarina e do Paraná discutiam a definição dos limites de seus territórios. A Província do Paraná foi criada em 1853, desmembrando-se da Província de São Paulo. O conflito foi criado porque São Paulo pretendia ter, como limites meridionais, o rio Uruguai. Porém, esta posição era contrária aos interesses de Santa Catarina⁶⁴, já que esta calcava o seu entendimento no fato da vila de Lages ser de sua jurisdição. As províncias disputavam uma área de aproximadamente 48 mil km quadrados, tendo como limite norte o rio Iguaçu e sul, o rio Uruguai.

A disputa da área contestada ocorre concomitantemente à construção da estrada de ferro, sem levar em consideração os direitos da população. Todos esses elementos fazem eclodir um movimento armado com o objetivo de obter os direitos negados à população. Assim, em 1912⁶⁵ tem início a Guerra do Contestado, que envolveu cerca de 20 mil pessoas. O governo enviou 13 expedições militares para o conflito e fez uso do avião pela primeira vez no país, deixando milhares de mortos. O conflito teve fim em 1915.

O final do confronto exigiu a divisão da área contestada entre os estados de Santa Catarina e Paraná⁶⁶. Do total da área em disputa, coube ao Paraná 20 mil km quadrados. Para o estado de Santa Catarina, 28 mil km quadrados.

A partir desta decisão, o governo de Santa Catarina⁶⁷ acelerou a urbanização na região, criando e equipando os municípios de Mafra, Porto União, Joaçaba e Chapecó. Com a abertura da ferrovia, o vale do rio do Peixe passou a receber imigrantes italianos vindos do Rio Grande do Sul. Os novos municípios criados deram suporte para o desenvolvimento da região, diminuindo a influência do sertanejo, presente na Guerra do Contestado ou das comunidades indígenas, ainda existentes nas florestas. A colonização da área e a chegada da estrada de ferro, provocam a substituição de um modo de produção que assegurava a sobrevivência dos habitantes da região, por relações capitalistas de produção, caracterizadas pela

⁶⁴ Em 1901 o governo de SC recorre ao STF reivindicando o domínio do território. Em 1904 o STF deu ganho de causa para SC. Em função dos dois embargos do Paraná, a decisão final só ocorreu em 1910.

⁶⁵ Até 1930 a economia brasileira está fortemente atrelada à Inglaterra, países que liderava a economia mundial.

⁶⁶ O Presidente Wenceslau Braz interferiu diretamente no processo para terminar o litígio.

⁶⁷ Municípios criados em agosto de 1917 - Lei nº 1.147.

competitividade e pela obtenção de lucro.

Sem dúvida, a chegada da ferrovia no estado de Santa Catarina, definiu uma nova dinâmica sócio-econômica, já que o trem impôs, no século XIX, novas maneiras de produção e distribuição de riquezas, além de possibilitar maior mobilidade às pessoas, não só no Brasil, mas em nível mundial.

Se até o final do século XIX, Santa Catarina tinha como capital uma ilha sem ponte que a integrasse ao continente, foi no início do século XX que as ideias de modernidade marcaram a urbanização do estado. Para tanto, foi projetada e executada a Ponte Hercílio Luz, inaugurada em 1926.

De acordo com os critérios da época, foi planejada um linha ferroviária para fazer a ligação da capital com as demais regiões, através da malha já existente, ideia que nunca prosperou. Porém, as duas obras de engenharia férreas podem ser consideradas como marco histórico e referências de modernidade, conforme reflete Bitencourt (1999, p. 29):

A modernidade pode ser compreendida no sentido de velocidade, a aceleração do ritmo de vida. É a crença em um avanço progressivo da ciência e da tecnologia [...] O avanço tecnológico do século XIX desencadeava uma produtividade jamais vista, fazendo parecer que a fase seguinte seria ainda melhor [...] De certo modo, é negar o que se é para construir o amanhã inovador, desenvolvido, próspero, dentro da dinâmica da máquina e do lucro, para que tudo possa ser feito e novamente vendido pela lógica do mercado.

É nesse período que o discurso de modernidade começa a mudar as cidades catarinenses, fazendo emergir uma elite política burguesa, formada não só por políticos, mas principalmente por intelectuais e empresários com ideais modernos, alinhados com o pensamento da Primeira República. O poder⁶⁸ passa a ter mais força nas áreas de colonização onde já havia se iniciado o processo de industrialização a partir das últimas décadas do século XIX, especialmente nas cidades de Joinville e Blumenau.

A supremacia econômica conquistada pelas regiões de colonização européia está ligada ao desenvolvimento industrial. Conforme Bitencourt (1999, p. 33), “em 1907, das doze empresas existentes em Santa Catarina, seis estavam localizadas

⁶⁸ Lauro Muller e Hercílio Luz são políticos que se destacaram na primeira república a partir das regiões de Blumenau e Joinville.

em Joinville, quatro em Blumenau, uma em Brusque e uma em Florianópolis⁶⁹.

Nas primeiras décadas do século XX, o estado de Santa Catarina já se apresentava multifacetado, com sua população formada por povoadores, colonizadores e nativos. A busca de um padrão único para a definição de um perfil do catarinense por parte da administração estadual demonstra a influência da elite econômica e política do período que acaba sofrendo profundas alterações a partir dos anos trinta.

Por esta razão a Revolução de 1930 é um marco na evolução sócio-econômica do país. As regiões em que existia uma burguesia industrial emergente (no caso de Santa Catarina, especialmente Joinville, Blumenau e Brusque) se tornaram mais dinâmicas economicamente. Por outro lado, a ascensão econômica das colônias alemãs e italianas da fachada Atlântica catarinense promove de forma acelerada a sua integração terrestre à economia brasileira.

Registra-se que importantes projetos propostos neste período, entre eles a ferrovia D. Pedro I, prolongamento da Teresa Cristina até o Rio Grande do Sul e a estrada de ferro litoral-Lages nunca foram executados.

A partir dos anos 30, o cenário político nacional é marcado pela ditadura do Estado Novo (1937-1945) dando conta da implantação do projeto nacionalista de Getúlio Vargas. No fim da década de 30, é deflagrada a Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Estes fatos repercutiram em Santa Catarina com mais intensidade nas regiões em que predominavam descendentes de alemães e italianos:

Em Santa Catarina, o nazifascismo tinha alguns prosélitos e havia interesses da Alemanha e da Itália em ampliar sua influência. As escolas comunitárias, a maioria ainda ministrando classes em alemão ou italiano, usavam rotineiramente material didático e de divulgação, produzidos na Europa. O governo federal, em 1937, deflagrou uma “campanha de nacionalização” sob a justificativa de que havia ameaças à integridade do país. Assim, passou-se a reprimir quem não falava português (SANTOS, 1995, p. 115).

Os teuto e ítalo-brasileiros eram perseguidos em suas colônias pelo governo Vargas, que ambicionava a construção de uma identidade nacional. Isso não acontecia na região litorânea, dominada por luso-brasileiros.

⁶⁹ Enquanto as comunidades teuto-brasileiras e ítalo-brasileiras pareciam estar adaptadas às regras dos novos tempos, a população litorânea insistia num modelo agrícola baseado na produção de mandioca e a sua transformação em farinha, utilizando técnicas de produção artesanal, com rotinas de trabalho baseadas em relações pré-capitalistas de produção.

É neste período⁷⁰ que ascende ao poder a família Ramos, natural de Lages, região de latifúndio pastoril do planalto catarinense, cujos interesses estavam voltados para o mercado interno. Estes latifundiários feudais aliam-se à burguesia industrial consolidada econômica e politicamente, oriunda das áreas de colonização européia (VIEIRA e PEREIRA, 1997).

No período compreendido entre 1930 e os anos de 1950, o mercado interno brasileiro se consolida através de medidas tomadas pelo Governo Federal para diminuir o distanciamento regional. A partir desta consolidação observa-se a necessidade de desenvolver a infraestrutura de transportes em âmbito nacional, com a capacidade de expandir o mercado para o capital industrial e, desse modo, a base para a sua acumulação. Este período foi caracterizado pela mudança econômica⁷¹ brasileira agro-exportadora para a urbano-industrial (PEREIRA, 2003).

Com a queda de Getúlio Vargas em 1945, o Brasil restabelece suas instituições democráticas. O processo de industrialização e com ele o de urbanização se acelera, especialmente no sudeste e no sul do país. Em Santa Catarina, houve uma estagnação dos núcleos litorâneos e Florianópolis, embora exercendo a função administrativa de capital do estado apresenta um dinamismo muito modesto se comparada aos centros industriais das áreas de colonização européia.

Apesar da defasagem na área de infraestrutura, com problemas no setor energético, nas comunicações, nos portos, aeroportos, rodovias e ferrovias, a localização do estado é considerada estratégica para a consolidação do mercado interno, por fazer a ligação das capitais do Paraná (Curitiba) e Rio Grande do Sul (Porto Alegre), importantes pólos regionais. Esse item foi decisivo para a execução de projetos como a BR-101, BR-282, a BR-116, além de investimentos em outras áreas, conforme figura 6 (p. 61).

⁷⁰ No período da ditadura de Vargas, o Interventor de SC era Nereu Ramos.

⁷¹ As economias latino-americanas precisaram se adaptar em função das constantes crises do comércio exterior entre 1914 e 1945, mudando o modelo de desenvolvimento de agro-exportador para um “desenvolvimento voltado para dentro”. Ver em: TAVARES, M. da C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. São Paulo: ZAHAR, 1973.

MEIOS DE TRANSPORTE DE SANTA CATARINA

Baseado na SANTUR S/A (2009)

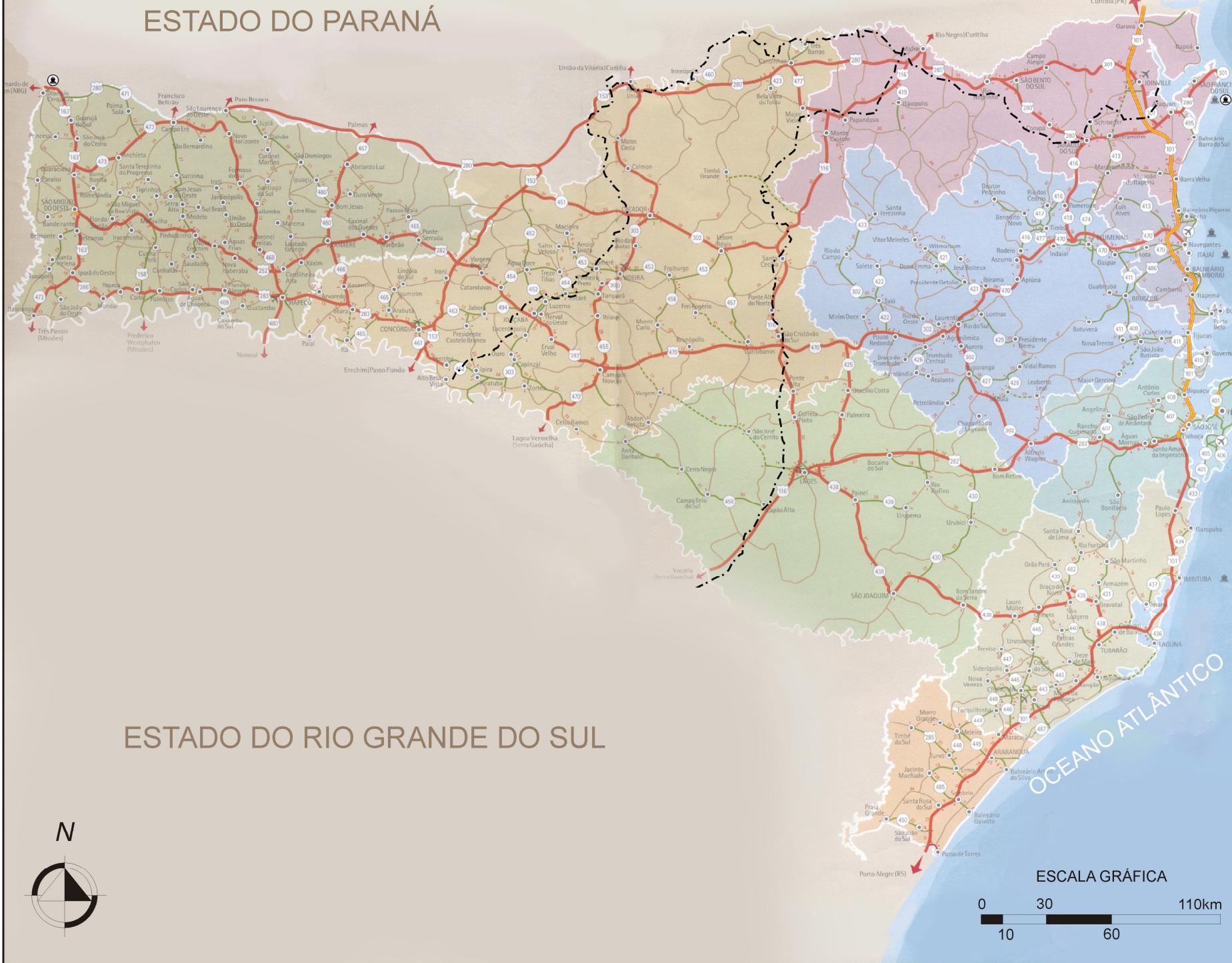


Figura 6: Meios de transporte de Santa Catarina
Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado na SANTUR S/A (2009)

Milton Santos elucida (1995, p. 118):

No país como no Estado, a riqueza concentrou-se. A economia catarinense cresceu e se internacionalizou. Aconteceu o que se poderia chamar de processos de modernização, caracterizado pela implantação de infraestrutura viária, meios de comunicação, energia, urbanização. Porém, os custos sociais e políticos provocados por essa reorientação foram enormes. O tradicional modelo centrado na pequena propriedade entrou em crise. O processo produtivo se tornou mais agressivo, provocando sérios problemas ambientais. Ocorreu uma perversa e maciça urbanização de contingentes expulsos do campo.

A partir de 1964⁷², o Brasil vive a ditadura militar, fazendo crescer a dívida externa, a concentração de renda, o aumento significativo do êxodo rural, o crescimento das cidades e o empobrecimento da classe média. Soma-se a esta situação, a limitação dos direitos políticos e o surgimento de uma geração alienada, em função do regime de exceção.

A política nacional de fazer do Brasil um país urbano-industrial provocou uma nova configuração na ocupação sócio-espacial de Santa Catarina, especialmente nas últimas décadas do século XX. Os dados observados indicam que em 2004 dos 293 municípios catarinenses, 114 apresentavam decréscimo de população, 112 cresceriam abaixo da média do estado, 67 cresceriam acima da média (IBGE, 2004).

Grande parte dos municípios que decresceu em número de habitantes, localiza-se no oeste, meio-oeste e no planalto serrano. A chamada “litoralização”⁷³

A diminuição da população no interior do Estado coincide com as regiões onde a base econômica de sustentação é industrial ou agrícola, setores que sofreram grandes transformações em função de mudanças conjunturais não só no Brasil, mas no mundo. O êxodo rural se deve em grande parte à mecanização do campo e à utilização de novas estratégias de produção em várias áreas industriais do estado.

Em relação aos municípios do litoral, o desenvolvimento do setor de serviços, acabou atraindo um expressivo contingente humano, conforme revela o mesmo levantamento que aponta entre as cidades com os mais altos índices de crescimento, Palhoça com 4,66% e Florianópolis com 3,34% (PEREIRA, 2007).

⁷² Período da ditadura militar brasileira – 1964-1985.

⁷³ Processo que corresponde a uma maior concentração populacional junto à faixa litoral. Este fenômeno cria, em geral, grandes desequilíbrios e assimetrias regionais (PEREIRA, 2007).

O fim do século XX apresenta uma mudança de paradigma ou o rejuvenescimento do capitalismo. Diferente do século XIX, quando a ordem era a industrialização de bens, o que se vê é o deslocamento da produção de bens para o setor terciário (BITENCOURT, 1999). Como resultado do avanço tecnológico, mudanças no trabalho e aumento das horas livres, a indústria do turismo cresceu, transformando o lazer em produto. Neste sentido, o litoral catarinense, transforma-se em grande pólo econômico.

1.4 A capital catarinense - Florianópolis

Florianópolis, capital de Santa Catarina, tem a sua história vinculada à origem do próprio estado. As terras do sul da América eram disputadas pela Espanha e por Portugal desde o século XVI. No século XVII, Dias Velho (vicentista), em resposta às solicitações de Portugal, faz uma tentativa de iniciar o povoamento na ilha de Santa Catarina, mas em função de sua morte o projeto não deu resultado. O povoamento só foi efetivado no século XVIII, através da estratégia da coroa portuguesa de povoar com casais açorianos (SANTOS, 1995).

Em função dos planos de expansão de Portugal foi determinado que a ilha de Santa Catarina se tornasse a sede do governo e, na metade do século XVIII, tem como primeiro governador José da Silva Paes. Diante da baixa densidade demográfica, o governador solicita para a coroa portuguesa, povoadores. Esta foi a base [...] “da formação de uma futura capitania e, consequentemente, da Província e do Estado de Santa Catarina” (SANTOS, 1995, p. 36-37).

O local, chamado de Desterro, toma feições de base militar e, foi a partir da administração de José da Silva Paes, que a região passa a ter característica de forte e, efetivamente, defende os interesses territoriais de Portugal.

No mesmo período, os Açores e Madeira sofriam com excesso de população e por determinação de João V, autorizada pelo Conselho Ultramarino, em 1746, começam os incentivos para que famílias saiam do arquipélago e venham habitar o litoral de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

Santos (1971) lembra que a estratégia de fazer a transferência de população de um local para o outro, foi única em todo o período em que Portugal administrava a colônia do Brasil e ressalta que a intenção era de povoamento e não de colonização. Acrescenta ainda que o intento obteve sucesso, se analisado como

projeto de domínio territorial. Os açorianos como colonos-soldados, além dos afazeres agrícolas, precisavam fazer frente às construções militares, participar das tropas, pagar tributos e aceitar as regras impostas pela Coroa Portuguesa. Já para Mamigonian (1998, p. 69),

[...] o segundo povoamento português no litoral de Santa Catarina, com açorianos e madeirenses (o primeiro foi o vicentista esparsos do século XVII), constituiu a maior intervenção do planejamento estatal português no Sul do Brasil, tanto a nível geopolítico, como enfatizaram os historiadores tradicionais, como a nível geoeconômico, já que o retorno comercial (armações de baleias, etc) e a coleta de rendas reais (contratos, impostos, etc) estavam calculados a partir dos gastos militares e de povoamento preliminares.

Ao lado das armações baleeiras e das fortificações, a instalação de 5 a 6 mil pequenos colonos procedentes do arquipélago dos Açores foi uma grande proeza da metrópole portuguesa que provocou consequências mais duradouras e variadas para o povoamento do litoral catarinense, em especial da Ilha de Santa Catarina e do continente adjacente.

A localização da ilha de Santa Catarina e seu porto deram origem a um comércio bastante diversificado e dinâmico a primeira urbanização de Florianópolis, conforme explica Bastos,

[...] está vinculada à ascensão da pequena produção mercantil açoriana que na virada do século XVIII para o século XIX tornara-se exportadora de gêneros alimentícios como farinha de mandioca, óleo de peixe, peixe salgado, etc. Esta fase está relacionada também ao estabelecimento das milícias portuguesas do Brasil meridional e à função administrativa de capital da Província (2000, p. 127-128).

O segundo momento que caracteriza o processo de desenvolvimento urbano de Florianópolis ocorre no final do século XIX, através da implementação de “praça importadora de produtos provenientes de outras regiões do Brasil e da Europa” (BASTOS, 2000).

O fato que chama a atenção neste período é a substituição de comerciantes açorianos por comerciantes alemães, entre eles, Hoepcke, Wendhausen, Mayer, Born, Muller.

A inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, possibilitou a circulação de

bens e uma melhoria nas comunicações da ilha com o restante do estado, embora as estradas fossem de péssima qualidade, como salienta Santos (1995, p. 113):

As estradas eram de terra batida, sinuosas, empoeiradas e lamaçentas, e davam tráfego para “fordecos”, pequenos caminhões e ônibus. Os barcos movidos a vapor ainda eram a base do transporte de pessoas e de mercadorias entre a capital e outras importantes cidades do país, em particular, Paranaguá, Santos e Rio de Janeiro.

A atividade de navegação, tanto de pessoas como de mercadorias foi diminuindo à medida que os navios aumentavam, devido à pequena profundidade do canal de acesso ao porto. O resultado foi o crescimento dos portos de São Francisco e Itajaí. A decadência da atividade portuária e suas ramificações, associado ao baixo investimento em infraestrutura, fizeram com que Florianópolis apresentasse índices de desenvolvimento mais baixos que outras regiões do estado durante um longo período para, na metade da década de 1950, entrar no terceiro momento de desenvolvimento urbano, segundo Bastos (2000, p. 128):

A última fase está relacionada ao processo de inserção da capital catarinense no contexto do capitalismo industrial brasileiro e catarinense que ocorre com mais vigor a partir da segunda metade dos anos 50 e transforma radicalmente a cidade de Florianópolis, assim readquire funções de nível estadual que havia perdido com a decadência da pequena produção açoriana e após a Revolução de 30 quando então as principais empresas comerciais florianopolitanas teimam em permanecer vinculadas ao esquema econômico-territorial anterior à referida revolução.

O autor destaca as consequências da Revolução de 1930 para Florianópolis, época em que havia um nítido descompasso entre a política local e a nacional. Esta última estava voltada para ideias nacionalistas, levando em consideração o mercado interno, defendido por latifundiários que se aliaram ao poder da burguesia industrial, enquanto a elite florianopolitana era representada especialmente por comerciantes de importação e exportação cujo comércio dependia da navegação de cabotagem. A partir desta mudança, inicia-se a aceleração do processo de industrialização e desenvolvimento do mercado interno, através da integração do território feita por meio de estradas de rodagem.

Os empresários da capital catarinense não se inseriram neste novo momento e continuaram atrelados ao transporte de cabotagem, vinculados ao modelo

tradicional de capital comercial do Rio de Janeiro. As mudanças profundas que ocorriam em nível nacional, provocadas pelo novo modo de produção capitalista especialmente no que se refere à divisão territorial do trabalho, corroboraram para que a região passasse por um longo período de estagnação econômica (BASTOS, 2000).

Começa então, uma mudança no modo de produção e como resultado da falta de empregos e trabalho, ocorre uma migração para as regiões industriais, carboníferas ou para áreas pesqueiras de grande escala, como Rio Grande e Santos. Assim, observa-se que, embora Florianópolis não tenha aderido imediatamente ao processo deflagrado nacionalmente a partir da Revolução de 30, passa a sofrer as consequências deste processo (MAMIGONIAN, 1986).

A cidade de Florianópolis foi sendo dotada de serviços públicos essenciais em toda a década de 1930, especialmente na área de assistência social. Em 1940, já havia uma preocupação com os problemas relacionados à criança e foi implantado o Abrigo de Menores. Na década de 1950, foi criada na capital a CELESC – Central Elétrica de Santa Catarina, uma sociedade mista e em 1960 a UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina. Além destas instituições, foram instaladas alguns órgãos financeiros, entre os quais destacam-se o BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul, o CODESUL – Conselho de Desenvolvimento do Extremo Sul, além do FUNDESC - Fundo de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina (PELUSO JUNIOR, 1991).

Nos anos de 1970, a sede da ELETROSUL – Centrais Elétricas do Sul do Brasil foi transferida para a capital catarinense e foi inaugurada a BR-101, descontinando as paisagens naturais não só de Florianópolis, como de todo o litoral catarinense. Todo esse processo transforma o perfil da capital catarinense e acelera a urbanização e o crescimento econômico (PEREIRA, 2003).

Diante desta dinâmica, foi possível responder parte dos questionamentos da pesquisa, entre eles, a descoberta dos elementos responsáveis pelo desenvolvimento do sistema rodoviário nacional, em particular, pelo traçado da BR-101. Pode-se afirmar que tal rodovia, na região de estudo, se insere no macro-sistema turístico, tem um papel fundamental no desenvolvimento regional e na expansão urbana. Também imputa-se à BR-101 o fato de que, após a sua inauguração deu-se o início do processo de conurbação da região e, diante de tal engrenagem, quatro décadas depois, pode-se constatar a sua saturação.

Capítulo II

2 A BR-101 CATARINENSE, UM OLHAR PARA O TURISMO E PARA A PRODUÇÃO

2.1 A BR-101 e o turismo em Santa Catarina

A abertura da BR-101 de Santa Catarina foi um dos elementos determinantes para que em 2006 o turismo respondesse no estado por 10% do Produto Interno Bruto – PIB⁷⁴, um dos maiores do Brasil. O movimento estimado de turistas⁷⁵ em Santa Catarina, foi de 3.149.343 em 2006, 4.008.152 em 2007, 4.303.423 em 2008. Como principais destinações turísticas, destacam-se três municípios catarinenses: Balneário Camboriú, Florianópolis e Bombinhas. Elas tem em comum, paisagens naturais exuberantes e turistas que as frequentam, especialmente nos meses de janeiro e fevereiro, que acessam esses destinos de automóvel⁷⁶. Aliás, o automóvel é considerado um símbolo do capitalismo pós-guerra, instrumento pelo qual o homem pode, inclusive, consolidar o turismo de massa do século XX, como salienta Ouriques (2005, p. 15):

As raízes do turismo contemporâneo, fruto do acelerado crescimento econômico do pós-guerra, encontram-se na melhoria do padrão de vida dos trabalhadores, na criação de uma “civilização do automóvel”, na redução do tempo de trabalho e na implementação de uma “indústria do lazer” [...] Dessa forma, o grande êxodo das massas que caracteriza a nossa época é consequência das condições geradas pelo desenvolvimento da sociedade capitalista no pós-guerra.

O pressuposto da “indústria de lazer” na sociedade capitalista é a transformação do tempo livre do trabalhador em mercadoria, otimizando, desta forma, as possibilidades de uma sociedade voltada para o mercado (MUNNÉ, 1999). Neste sentido, a expansão do turismo em Santa Catarina, especialmente nas áreas

⁷⁴ Conforme relatório das Secretarias de Turismo e Planejamento do Governo do Estado de Santa Catarina, referente aos dados de 2006 na Revista Anuário Exame Turismo 2007/08.

⁷⁵ Conforme os dados da SANTUR, do total estimado, 211.782 turistas foram estrangeiros que visitaram o estado em 2006. Em 2007, do total estimado, 468.954 foram de estrangeiros. Em 2008, na alta temporada, o número registrado de estrangeiros foi de 509.035.

⁷⁶ Conforme Pesquisa divulgada pela Secretaria de Estado de Turismo de Santa Catarina no Anuário Exame Turismo 2007/08.

litorâneas, sujeitas à sazonalidade, imposta por fatores climáticos, provoca os problemas apontados por Swarbrooke (2000) como típicos de estâncias balneárias, entre os quais, os engarrafamentos de trânsito, a poluição atmosférica, a poluição sonora, a desarmonia arquitetônica decorrente da explosão imobiliária, sistemas inadequados de esgoto, problemas no fornecimento de água, infraestrutura de energia elétrica e sistemas rodoviários inadequados.

O turismo de sol e mar, segundo classificação do Ministério de Turismo (2007) tem no litoral catarinense, o apelo da paisagem, da natureza, transformando o espaço em produto a ser consumido, como esclarece Lefebvre (1991, p. 116):

[...] a natureza entra para o valor de troca e para a mercadoria: é comprada e vendida. Os lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, destroem essa “naturalidade” da qual as pessoas se ocupam a fim de traficá-la e trafegar por ela. A “natureza”, ou aquilo que é tido como tal, aquilo que dela sobrevive, torna-se o gueto dos lazeres, o lugar separado do gozo, a aposentadoria da “criatividade”. Os urbanos transportam o urbano consigo, ainda que não carreguem a urbanidade.

A natureza e a paisagem vistas como mercadorias remetem ao conceito de fetiche. Segundo Marx (1996), tal conceito pode ser compreendido como o desejo de consumir determinado produto ou serviço de propriedade e domínio do capitalismo, onde as imagens são produzidas e idealizadas para que o sujeito seja induzido a consumir. O fetiche é um fator importante para a manutenção do modo de produção capitalista, elaborando com naturalidade um determinado ambiente social, trabalhando concomitantemente com a aparência e a essência, no sentido de evidenciar igualdades e deixar na obscuridade, as desigualdades. Ainda segundo Marx (1996), o fetiche da mercadoria está associado à fantasia e toda a possibilidade simbólica em torno do produto ou serviço, construída através de critérios que são frutos das relações sociais estabelecidas entre as pessoas.

A análise das principais destinações turísticas do litoral catarinense tem em comum, o automóvel, como meio de acesso. Em 2006, segundo dados da SANTUR, foi a escolha de 83,66% dos turistas, em 2007, foi de 82,99% e em 2008, o percentual teve uma leve queda para 78,19%.

Os atrativos naturais, com destaque para as praias e suas paisagens lideram a preferência dos turistas com 65,66% em 2006, 68,10% em 2007, caindo o índice para 49,63% em 2008. Chama a atenção, no item classificado pela SANTUR de

atrativos turísticos, “a visita a amigos e parentes”, motivação essa que atraiu 26,07% em 2006, 19,91% em 2007 e 18,05% em 2008. Isto porque ao analisarmos os meios de hospedagem utilizados, em 2006, a casa de amigos e parentes foi responsável por 31,72%, 29,08% em 2007 e 32,09% em 2008.

Sendo assim, os dados indicam que se trata de um indivíduo típico da sociedade de consumo, oriundo de todas as classes sociais que, teoricamente, goza de férias remuneradas e que aproveita o tempo livre para deixar de lado o papel de produtor de riquezas para ser consumidor, conforme exige o sistema capitalista (SOUZA, 1992). Circunstância essa que, a partir de 1945, é reconhecida pela Declaração Universal dos Direitos do Homem. O texto diz que “toda a pessoa tem o direito ao descanso e ao ócio, especialmente a uma limitação razoável da duração do trabalho, a férias pagas e a liberdade de deslocamento”. Segundo Montejano (2002), as principais conquistas do mundo do trabalho que deram condições para a consolidação do turismo de massas foram a redução da jornada de trabalho frente ao tempo livre⁷⁷, as férias remuneradas⁷⁸, a livre circulação das pessoas⁷⁹, avanços técnicos e comerciais dos transportes e a “democratização dos preços do automóvel, avião, trem”, além da industrialização massiva dos pacotes turísticos (MONTEJANO, 2002, p. 44).

No caso específico do litoral catarinense, o turismo de massa, entendido como sendo “o segmento da demanda turística que se desenvolve de forma individual, familiar ou de grupo coincidindo em destinos de grande afluência turística em uma época do ano determinada: verão, finais de semana, etc.” (MONTEJANO, 2002, p. 44) é consequência da combinação do planejamento de rodovias com a chegada de fábricas de automóveis no país e a sua popularização em praticamente todas as classes sociais.

Na discussão sobre a rodovia BR-101 enquanto eixo de fomento do turismo em Santa Catarina, é preciso levar em conta o perfil dos turistas, suas origens, a maneira como e quando circulam. Segundo dados da Secretaria de Turismo de

⁷⁷ Com a Revolução Francesa, a França suspende o trabalho nos domingos e nos dias de festas. Também, a partir do I Congresso da Associação de Trabalhadores, em 1866, passou-se a discutir a adoção da jornada de 8 horas que foi adotada nos países desenvolvidos a partir da década dos anos 20, do século XX.

⁷⁸ A remuneração das férias foi reconhecida na Declaração de Manila – OMT, no artigo 14.

⁷⁹ Acordos multilaterais e bilaterais entre os países da comunidade internacional permitiram que as pessoas se deslocassem livremente entre os lugares.

Santa Catarina - SANTUR⁸⁰, o turista com destino à Santa Catarina, vem, principalmente do Rio Grande do Sul, representando 28,12% em 2006, 27,64% em 2007 e 20,51% em 2008. Em relação aos principais mercados emissores estrangeiros, o principal destaque é a Argentina, com 76,89% em 2006, 87,81% em 2007 e 78,53% em 2008. Além do automóvel, os demais meios de transporte escolhidos pelos turistas são o ônibus com 13,29% em 2006, 14,05% em 2007, 17,75% em 2008. O avião foi o meio de transporte escolhido apenas por 2,81% em 2006, 2,51% em 2007, 3,81% em 2008.

Em relação à hospedagem, além de ficarem em casa de parentes ou amigos, 20,83% ficaram em imóveis próprios ou alugados em 2006, 20,46% em 2007 e 16,79% em 2008. O hotel foi a escolha de 20,29% de 2006, 26,05% em 2007 e 24,57% em 2008.

Em relação aos atrativos turísticos, Balneário Camboriú é a principal destinação, tendo registrado em 2006 a visita de 2.200.000 indivíduos. Em segundo lugar, aparece a capital do estado, Florianópolis, com 1.200.000, e em terceiro, Bombinhas, com a visitação de 230.000 turistas por ano (SANTUR, 2007).

As três destinações mais procuradas pelos turistas localizam-se na região litorânea e o acesso viário ocorre prioritariamente pela BR-101. Embora Balneário Camboriú apresente dados bem superiores aos de Florianópolis, optou-se por investigar uma parte da rodovia que passa pela região Grande Florianópolis, em razão de suas peculiaridades em Santa Catarina, entre as quais se destaca o acesso à capital do estado, o dinamismo dos municípios limítrofes à rodovia e a conurbação desta área litorânea do estado (figura 7, p. 71). Há, em Santa Catarina, uma nítida divisão da BR-101, sendo que seu trecho sul - que vai de Florianópolis ao limite com o Estado do Rio Grande do Sul - passa por obras de duplicação enquanto que o segundo já está duplicado.

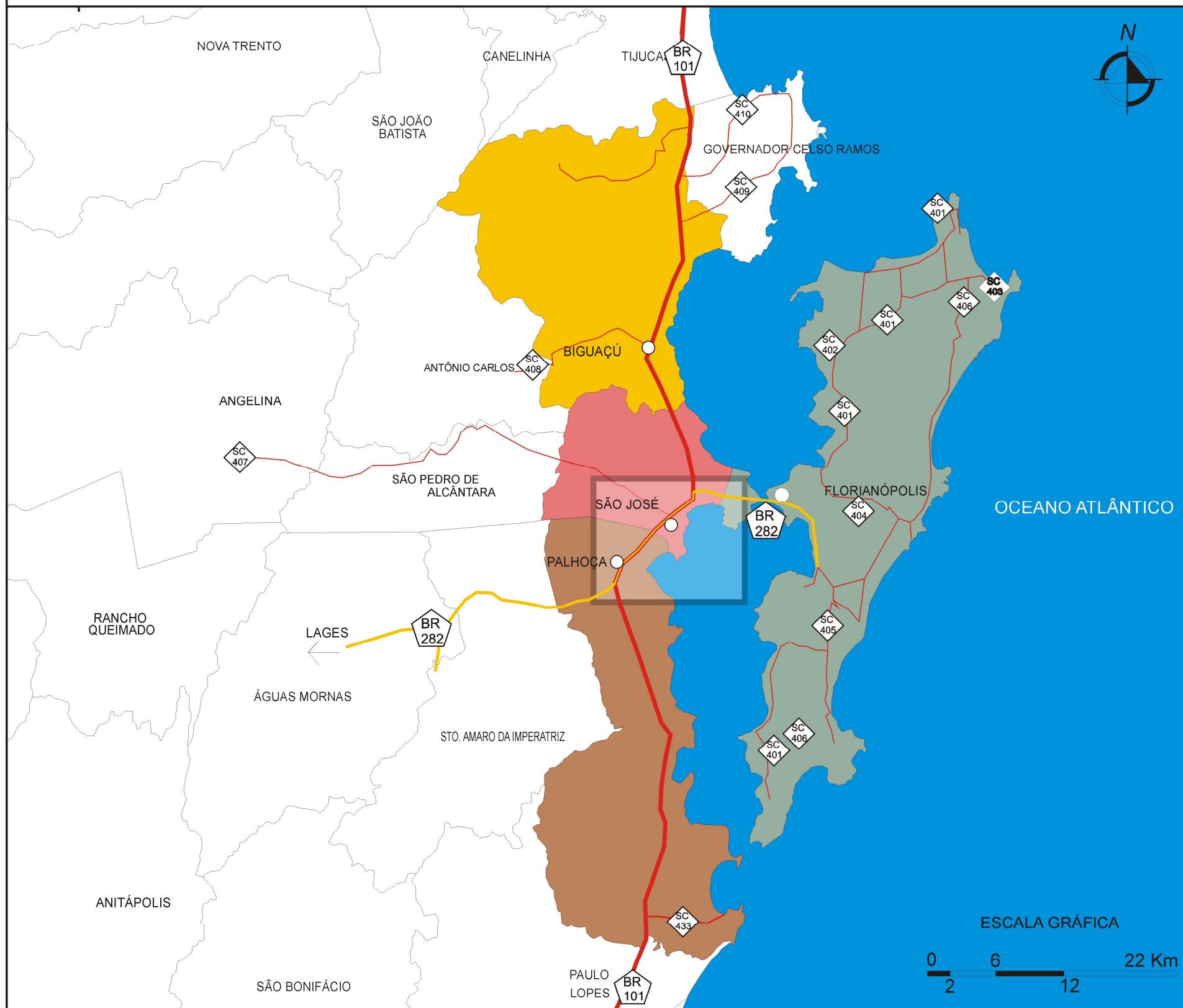
O turismo para a economia catarinense, vai ao encontro da necessidade de implementar políticas que venham a substituir o turismo de massa pelo turismo segmentado, por meio da redução e seleção dos mesmos, já que a mercadoria em jogo é a natureza. Na alta temporada a escolha preferencial dos turistas é a casa de parentes e amigos, elevando o consumo da água à sua capacidade de carga⁸¹.

⁸⁰ Dados coletados nas publicações da SANTUR sobre Estudo da Demanda Turística – Pesquisa Mercadológica de 2007 e 2008; Sinopse Comparativa – Janeiro e Fevereiro 2006- 2008.

⁸¹ Informações obtidas no site www.casan.com.br em 23/10/2008.

REGIÃO DA GRANDE FLORIANÓPOLIS - Área de Estudo

Fonte Pessoal



LOCALIZAÇÃO



LEGENDA

- Limite Municipal
- BR-101
- BR-282
- Sobreposição BR-101/BR-282
- Rodovia
- Objeto de Estudo
- Rodovia Federal
- ◇ Rodovia Estadual

Universidade do Vale do Itajaí
Mestrado Acadêmico de Turismo e Hotelaria



Dissertação:
A Rodovia BR-101 – Sul (trecho entre Palhoça, São José e acesso à Florianópolis): desenvolvimento regional e turismo na Grande Florianópolis

Mestranda:
Daniela Rodrigues da Cunha

Elaboração:
Eduardo Baptista Lopes

Data: 20/01/2009 | Escala: Escala Gráfica

Figura 7: Região da Grande Florianópolis – área de estudo

Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado em dados da pesquisadora

É preciso ressaltar que a vocação do litoral catarinense nem sempre foi turística⁸². O início do desenvolvimento da indústria turística coincide com a interferência do Estado, através de políticas públicas que garantiram, a partir da década de 60, a instalação de diversas empresas na capital, entre elas a Universidade Federal de Santa Catarina, a ELETROSUL e a CELESC. As condições viárias também foram melhoradas, garantindo uma nova dinâmica para a região. (BASTOS, 2000).

O trajeto a ser percorrido entre a origem e a destinação exige destes turistas o enfrentamento de longos percursos, além do compartilhamento do espaço com viajantes com motivações diferentes: é possível encontrar residentes utilizando a estrada para deslocamentos locais, com transportadores de cargas de longos trajetos e turistas que percorrem mais de 1000 km, como é o caso de turistas argentinos ou oriundos do interior do Rio Grande do Sul.

No caso da BR-101-Sul, a rodovia encontra-se em processo de duplicação, mas a própria Polícia Rodoviária Federal declara que, mesmo inaugurada, a estrada não vai atender às demandas existentes. Isto significa que ao circular pela BR -101 no trecho que corta o litoral catarinense, o viajante corre riscos reais, confirmados pelas estatísticas de acidentes com mortos e feridos. Segundo dados do Ministério da Justiça, através do Departamento de Polícia Rodoviária Federal – 8ª Superintendência, o primeiro semestre de 2007 registrou na BR - 101 um total de 2.941 acidentes, sendo 1.809 feridos e 118 mortos. Na BR 101 – Norte, trecho compreendido entre a divisa do estado de Santa Catarina com o Paraná até Florianópolis, foram registrados 1.889 acidentes, com 1.047 feridos e 67 mortes. Já a BR - 101 – Sul, trecho compreendido entre a divisa do estado de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul até Palhoça, foram registrados 1.052 acidentes, com 762 feridos e 51 mortes.

Diante dos números apresentados, discute-se o turista como sujeito partícipe da engrenagem capitalista e responsável pelas interações sociais no espaço:

⁸² Este tema está mais aprofundado no Capítulo II, referente ao desenvolvimento de Santa Catarina.

Os movimentos da sociedade, atribuindo novas funções às formas geográficas, transformam a organização do espaço, criam novas situações de equilíbrio e ao mesmo tempo novos pontos de partida para um novo movimento. Por adquirirem uma vida, sempre renovada pelo movimento social, as formas – tornadas assim formas-conteúdo – podem participar de uma dialética com a própria sociedade e assim fazer parte da própria evolução do espaço (SANTOS, 1997, p. 86).

A sociedade atual é marcada pela enorme mobilidade das pessoas. O sistema econômico dominante entrega-se a uma busca desatinada de fluidez, uma fluidez que deve estar sempre ultrapassada e que “é responsável por mudanças brutais de valor dos objetos e dos lugares [...] a capacidade de atrair atividades competitivas depende de uma renovação técnica” (SANTOS, 1997a, p. 218).

Nesse sentido, é preciso buscar a relação dialética encontrada no paradigma da formação sócio-espacial apresentada por Santos (1992) para compreender a BR-101 como espaço geográfico que, em última análise permite as várias interações sociais, ora para o desenvolvimento turístico, ora como corredor de produção, ora como espaço de residentes. A via vista como eixo de desenvolvimento reflete, inclusive, a renovação técnica, evidenciada pelo modo como ocorre a circulação das pessoas, o empenho do Estado em ampliar a rodovia, aplicando soluções inovadoras para o piso, além da conurbação da grande Florianópolis, decorrente de sua localização estratégica, já que a BR-101 é o principal eixo de ligação entre os estados do Rio Grande do Sul e Paraná, além dos países do Mercosul.

2.2 BR-101 como eixo de desenvolvimento

Santa Catarina é um estado que possui mais de 7 mil km de estradas pavimentadas, isto significa equilíbrio entre as várias regiões do Estado, porém, a BR-101 é a principal ligação do Estado no sentido Norte-Sul. Sendo assim, a circulação de riquezas passa por esta via, especialmente para o escoamento da produção para exportação e para os estados vizinhos, Rio Grande do Sul e Paraná, além das demandas dos países do MERCOSUL.

Imputar às rodovias a responsabilidade de fazer circular a produção do estado é simplesmente confirmar a estratégia do governo brasileiro, já apresentado no capítulo da breve história das rodovias, isto porque o desenvolvimento econômico de regiões está ligado à área de transportes e as possibilidades de fazer circular e

distribuir mercadorias. Neste sentido, Pons e Bey (1991, p. 15) reforçam:

Na região econômica se estabelecem ligações espaciais entre organização e território. O desenvolvimento destes vínculos se realiza mediante uma rede de transportes que canaliza os fluxos de mercadorias, pessoas, capital e informação, desde os centros de origem e destinos estruturadores do espaço regional. Os fluxos se estabelecem entre centros e áreas através de uma infraestrutura que serve de suporte a sua emissão e recepção. A infraestrutura mais importante para a emissão dos fluxos é, sem dúvida, a de transportes, pois estabelece uma relação simbiótica com o território, já que, por um lado onde já estão instalados centros que circulam fluxos se instala uma rede de transportes e aparecem outros centros induzidos por ela.

Conforme os autores, a infraestrutura de transportes é “o esqueleto da região econômica”, em função da sua extraordinária capacidade de transformar o espaço e, pelo seu caráter catalisador, transforma-se em indicadores econômicos e, pela transformação que operam no espaço, podem ser considerados como indicadores geográficos.

A economia de Santa Catarina pode ser dimensionada pelo levantamento de alguns dados, entre eles, o registro da frota de veículos. A frota catarinense é composta por 1.360.042 automóveis, 405.229 motocicletas, 99.933 caminhões, 82.270 caminhonetes, 71.807 motonetas, 12.420 ônibus e 6.525 microônibus, totalizando 2.038.226 veículos, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN referente a registros de 2007.

Esses dados remetem à discussão sobre a escolha do transporte rodoviário associado à indústria do petróleo e a essas duas indústrias transformando-se em uma característica mundial:

O transporte rodoviário seria impensável sem o petróleo. Os pais da indústria do automóvel foram também os pais da indústria do petróleo. Seguramente a história da humanidade teria sido muito diferente, já que o combustível não foi aplicado apenas para o automóvel, também foi utilizado nos demais sistemas de transporte, por isso a posse desta matéria prima foi a grande obsessão dos governantes do século XX (BLASCO, 2001, p. 36).

Embora o século XXI seja pautado pela preocupação em diminuir as emissões de gases poluentes, características do consumo de energia oriunda do petróleo, as frotas ao redor do mundo ainda tem a tecnologia baseada na

suauutilização.

Em relação à estrutura portuária, Santa Catarina possui três importantes portos situados em Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba. No ano de 2006, a movimentação foi de 15,9 milhões de toneladas, volume que corresponde a 16,7% do movimento total de contêineres de todo o Brasil. O porto de Itajaí ocupa a terceira posição em movimento de cargas dos portos brasileiros, com 647.796 contêineres, perdendo apenas para os portos de Santos em São Paulo e Rio Grande, no Rio Grande do Sul. O porto de São Francisco do Sul está na 6^a posição, com a movimentação de 290.440 contêineres e, o de Imbituba, está em 15º lugar no ranking nacional, com 16.826.⁸³

Registra-se que em Navegantes já está em operação um porto privado chamado Portonave, do Grupo TPI, empresa nacional com investimentos em hidrelétricas, portos e concessão de rodovias. O valor do investimento foi em torno de R\$ 423 milhões e o terminal portuário contempla um cais de 900 metros de extensão e uma área total de 600 mil m².⁸⁴ Santa Catarina é o único estado brasileiro a ter quatro portos em operação, sendo que três deles estão entre os 15 portos mais importantes do Brasil.

Apresentando uma economia bem diversificada, o estado contribui com o Produto Interno Bruto – PIB do Brasil⁸⁵ com 4% e ocupa a sétima posição em relação a todos os estados da federação (IBGE, 2004).

A produção de bens e serviços envolve em torno de 1.406.247 trabalhadores. No setor de serviços são 129.456 estabelecimentos, na indústria, 43.137, no comércio são 132.305, no agronegócio, 10.073, na construção, 9.600, na produção e distribuição de eletricidade, gás e água, são 402, totalizando 325.018 empresas⁸⁶.

O Estado de Santa Catarina tem o 5º maior parque industrial do Brasil, é o terceiro da região sul, onde o Rio Grande do Sul ocupa o 2º lugar no Brasil e o Paraná está em 5º. Isto indica que a região sul é de grande relevância no cenário nacional. Produção esta que é escoada prioritariamente pela infraestrutura rodoviária.

Com liderança na fabricação de vários produtos, entre eles, a suinocultura e a

⁸³ Dados da FIESC publicados no Atlas de Santa Catarina, 2007. Mais detalhes da edição nas referências.

⁸⁴ Disponível em: <www.tpi.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2008.

⁸⁵ PIB é a soma de todas as riquezas produzidas no país.

⁸⁶ Informações obtidas junto ao Ministério do Trabalho e Emprego de 2004 e publicadas no Atlas de Santa Catarina, 2007.

avicultura que saem do estado congelados e embalados para o consumo no mercado interno e para exportação. Também é expressiva a área de têxtil, cristais, entre outros (MINISTÉRIO DO TRABALHO, 2004).

Na área do comércio, Santa Catarina está em 6^a posição em relação a sua receita anual. Em números, significa 39,2 bilhões. Atrás do Paraná e do Rio Grande do Sul, os três estados da região sul estão entre os seis primeiros do país⁸⁷.

Na área de serviços, o setor de transportes é representativo, seguido da área de tecnologia que está se destacando por meio de pólos de tecnologia, especialmente em Joinville, Blumenau e Florianópolis. Segundo o IBGE⁸⁸, excluindo os serviços financeiros, o setor responde por 14,5 bilhões anuais, garantindo a 7^a posição em relação aos demais estados brasileiros. Também neste setor, os demais estados da região sul estão entre os sete maiores do país.

Quanto ao agronegócio, Santa Catarina responde por 6,4% do setor no país⁸⁹. Tendo como característica principal a pequena propriedade e a agricultura familiar com predominância de propriedades com até 50 hectares. O estado de Santa Catarina é o maior produtor de maçã, cebola, ostras e mexilhões. É também o segundo maior produtor de arroz, fumo, frango, suínos e mel, além de ocupar a segunda posição na exportação de frangos e suínos, terceira na produção de alho, banana e trigo, sexta na produção de uvas e sétima no cultivo de batata, feijão e milho.⁹⁰

Em relação às exportações, o estado é responsável por 4,34% das exportações realizadas pelo Brasil e é o oitavo estado do país que mais vende seus produtos para o exterior. As carnes de suínos e aves lideram as exportações e as empresas do setor estão todas localizadas no oeste do estado, são elas: Perdigão, em Videira, Seara em Seara e Sadia, em Concórdia. Também exportam com representatividade, a Embraco de Joinville e a WEG de Jaraguá do Sul⁹¹.

As exportações do estado representam US\$ 5,9 bilhões por ano e os principais países são os Estados Unidos, a Argentina, a Alemanha, Holanda, Reino

⁸⁷ Informações extraídas no site do IBGE – Pesquisa Anual de Comércio, 2004. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 ago. 2008.

⁸⁸ Idem a anterior.

⁸⁹ Informações da Secretaria de Estado da Agricultura e Desenvolvimento Rural. Disponível em: <www.governodesantacatarina.gov.br>. Acesso em: 18 ago. 2008.

⁹⁰ Disponível no site do IBGE/CGEA/SC.

⁹¹ Embraco – fabricante de compressores para geladeiras. WEG – motores elétricos.

Unido, Rússia, Japão e México.⁹²

As importações de Santa Catarina representam US\$ 3,4 bilhões por ano, os principais países importadores são a Argentina, China, Chile, Estados Unidos, Alemanha, Uruguai, Peru e Itália. Os produtos são derivados de cobre, embalagens, trigo, entre outros.⁹³

As informações referentes ao turismo estão sendo discutidas ao longo do trabalho, mas Santa Catarina possui como maior atrativo o seu litoral de 561,4 km e 500 praias, a maior atração. Ao longo do ano, segundo dados da SANTUR, em torno de cinco milhões de pessoas vem à Santa Catarina com finalidades turísticas⁹⁴.

Diante dos dados da economia e de infraestrutura do Estado de Santa Catarina, é possível dimensionar a importância estratégica da região o que nos remete aos ensinamentos de Milton Santos, segundo o qual

As condições atuais fazem com que as regiões se transformem continuamente, legando, portanto, uma menor duração ao edifício regional. Mas isso não suprime a região, apenas ela muda de conteúdo. A espessura do acontecer é aumentada, diante do maior volume de eventos por unidade de espaço e por unidade de tempo. A região continua a existir, mas com um nível de complexidade jamais visto pelo homem (1997b, p. 197).

A reflexão do autor auxilia na compreensão da realidade atual de Santa Catarina, onde a economia dá vazão às mudanças significativas no espaço e na sociedade, além de possibilitar a exploração de novos produtos e serviços, como é o caso da área do turismo, que exige do Estado urgência nas decisões para dar suporte, não só na área de infraestrutura, mas, especialmente, no que se refere à qualidade de vida das pessoas.

2.3 O automóvel – o maior fetiche do século XX

A popularização do automóvel tem relação com a iniciativa de Henry Ford no princípio do século XX de produzi-lo em série. A fabricação por meio de linha de montagem possibilitou maior acessibilidade de compra, em função do barateamento dos seus custos. Este momento da história foi tão importante que provocou

⁹² Fonte do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2005).

⁹³ Idem a anterior.

⁹⁴ Dados da SANTUR. Disponível em: <<http://www.santur.gov.sc>>. Acesso em: 18 ago. 2008.

mudanças significativas no modo com que as empresas conduziam seus negócios. Na área de administração estuda-se o “fordismo” como sendo a escola que tem como foco, a aceleração da industrialização, através da produção em série e da mecanização (KOTLER, 2000).

Depois de um século, o automóvel é símbolo de uma sociedade de consumo e está presente em praticamente todo o mundo. A indústria automobilística mundial produziu, entre 2005 e 2006, 48,6 milhões de carros. Nos anos de 2003 e 2004, a produção foi de 45,9 milhões de unidades. Isto significa um crescimento acelerado e a expectativa do setor é que em dez anos, serão produzidos mais de cem milhões de carros por ano.⁹⁵

Conforme era o desejo de Henry Ford, o automóvel se tornou um bem de consumo possível para grande parte da população mundial. Como consequência, é preciso administrar vias públicas, melhorar a infraestrutura e criar regras de convivência, além da necessidade de controlar a poluição causada pela emissão de gases.

De certa forma, o automóvel reflete o comportamento da sociedade de consumo, consolidada a partir da Segunda Guerra Mundial que disponibilizou mais produtos e serviços, concentrou a população em grandes centros urbanos e deu vazão a um comportamento mais individualista.

O automóvel, sem dúvida, é o símbolo da consolidação do capitalismo e do poder do fetiche da mercadoria. Marx explica que a sociedade imputa às coisas, valores especiais, quase sobrenaturais e diz: “é apenas a relação social determinada dos próprios homens que assume aqui a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas” (GRESPLAN, 2006, p. 68).

Assim sendo, o automóvel vai além da mobilidade porque por meio de seus modelos, cores e tecnologia tem o poder de indicar a classe social do indivíduo, sua capacidade econômica e certamente o grupo a que pertence.

A indústria automobilística brasileira pertence a grandes grupos internacionais que trabalham como “empresas-redes” com o objetivo de dominar o mercado interno e os países vizinhos, consolidando um espaço integrado. Conforme Santos e Silveira (2006), o Brasil contava em 1996 com 12 grandes grupos, a saber:

⁹⁵ Informações obtidas na Revista Época – Sociedade Trânsito. Título: “Dá para escapar deste caos? O que pode ser feito para livrar as cidades dos megacongestionamentos” – Celso Masson – p. 100-110. Editora Globo – Edição 513 – 17/03/2008.

Volkswagen, General Motors, Fiat, Ford, Agrale, Chrysler do Brasil, Honda, Mercedes-Benz, Renault, Scania, Toyota e Volvo.

A engrenagem desta indústria se renova para acompanhar, em última análise, os movimentos do consumidor final, tanto que a maior concentração de concessionárias de veículos está localizada nos estados com maior população e com renda per capita acima da média nacional. No caso brasileiro, a maior frota de veículos está em São Paulo, região sudeste, onde está situado também o maior número de concessionárias. Das 2.774 concessionárias existentes no país em 1996, 73,8% estavam instaladas na região sudeste. Isto significa 2048 concessionárias de veículos (SANTOS e SILVEIRA, 2006).

Como resultado, São Paulo – capital, registrou em fevereiro de 2008, uma frota que ultrapassa os seis milhões de veículos, um para cada dois habitantes. Segundo o DETRAN-SP⁹⁶, o número de carros cresce oito vezes mais que a população.

Esse acúmulo de veículos na maior cidade do Brasil e da América Latina situada na chamada “região concentrada” ocorre porque a economia precisa de “áreas contínuas” que apresentem infraestruturas adequadas, embora existam para atender certos grupos hegemônicos, como explicam Santos e Silveira (2006, p. 140):

A economia atual necessita de áreas contínuas, dotadas de infraestruturas coletivas, unitárias, realmente indissociáveis quanto ao seu uso produtivo. Mas esse equipamento chamado coletivo é, na verdade, feito para o serviço das empresas hegemônicas. Construídas com dinheiro público, essas infraestruturas aprofundam o uso seletivo do território, deixando excluída ou depreciada a maior parte da economia e da população.

Esta lógica pode explicar a adoção de políticas públicas em relação ao modal rodoviário que privilegia primeiro os estados brasileiros que apresentam maior concentração de riquezas, por número de habitantes e necessidade de circulação de bens, serviços e pessoas.

Para a compreensão dos fixos, como sendo o “conjunto indissociável de sistemas de engenharia” e dos sistemas de fluxos (especialmente os materiais) “que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”, Contel (2006, p. 364-365) ressalta que foi relativamente fácil substituir o modal ferroviário pelo rodoviário,

⁹⁶ Disponível no site www.dettransp.gov.br. Acessado em: 22 mar. 2008.

especialmente depois de 1956, quando o Brasil inaugurou o Parque Industrial Automotivo, tornando os automóveis importantes para o entendimento dos fluxos no território nacional:

A opção explícita por parte do governo federal em favor da rodovia são para a condução desses fluxos ... tornou os automóveis (que por definição levam vantagem sobre os outros modais em função de sua maior flexibilidade) duplamente importantes no que se refere ao território: são eles próprios, geradores de fluxos (sendo objetos técnicos que necessitam de vias para circular) e são também condição de movimentação de outros bens de consumo, como meio de transporte desses bens (CONTEL, 2006, p. 365-366).

Ao analisarmos o automóvel por essas vertentes, é preciso acrescentar o indivíduo que, ao adquirir esse bem de consumo passa a fazer parte do sistema de trânsito. Além disso, o número de veículos é maior do que a capacidade das vias existentes para circulação, junto ao fato de que a construção de novas rodovias depende de decisão política e nem sempre acompanha as necessidades apresentadas pela realidade sócio-econômica do país.

A viagem de automóvel é uma experiência relativamente recente. A primeira rodovia construída para esse fim é datada de 1916 e situa-se em Long Island – Nova York – EUA. Os investimentos em redes rodoviárias articuladas ocorreram depois que a indústria automobilística apresentou modelos com mais velocidade (PONS e BEY, 1991).

A partir desse fato, os países desenvolvidos passaram a investir neste modal em conjunto com os demais (ferrovias, portos, aeroportos), diferente do fenômeno ocorrido no Brasil, onde a opção pela rodovia excluiu os investimentos no modal ferroviário.

Na medida em que o automóvel apresentava avanços técnicos, foi preciso apresentar soluções viárias para integrar regiões e permitir a fluidez do tráfego. Dessa forma, a partir dos anos cinquenta do século XX, foram criadas as vias de circulação rápida, chamadas de “autopistas e autovias” que pretendiam acompanhar o desenvolvimento urbano, a melhoria da capacidade econômica da população, a necessidade de deslocamentos, inclusive por força da nova divisão social do trabalho no território (SANTOS, 1997a).

Em Santa Catarina, observa-se também o elevado número de automóveis em relação à população. Atualmente a frota é de 2.902.484 de veículos automotores.

Isto significa uma média de um veículo para cada dois habitantes. Com uma população de 5.866.252 habitantes que vivem em Santa Catarina e apresentando uma média de crescimento mensal no estado de 0,7% na frota, ainda em 2009 o estado terá em circulação, 3 milhões de veículos.

Confirmando a discussão do papel do automóvel na sociedade, a maior representatividade da frota circulante catarinense é de automóveis, com 1.689.029 unidades – quase 60% do total – seguido por motos, com 715.343 unidades (IBGE, 2009).

Deste modo, no caso de Santa Catarina, na articulação das atividades econômicas, sejam elas voltadas para a comercialização de produtos ou serviços, como o turismo ou a área de informática, a economia é caracterizada pela multiplicidade de setores, garantindo a participação do estado em negócios que consolidam o modelo capitalista global: o estado catarinense está presente em vários países do mundo como gerador de riquezas para o país ao mesmo tempo em que consolida o modelo de sociedade de consumo por meio do turismo de massa. Ao transformar a sua natureza em mercadoria, utiliza a mesma lógica de produção aplicada para a comercialização de suas riquezas.

O automóvel, por fim, é um reflexo do atual modelo econômico e, em função do escoamento da produção ser feito basicamente pelas rodovias, em Santa Catarina ele fica mais evidente por atender as atividades econômicas da produção e estar presente na área turística como sendo o principal meio de acesso aos destinos. A sua efetiva presença na BR-101 confirma o conceito do automóvel como fetiche e demonstra com muita clareza a concorrência do eixo como rota de produção e turismo.

Capítulo III

3 ÁREA DE ESTUDO

3.1 Caracterização e análise da área de estudo

Na tentativa de caracterizar a área delimitada pelo estudo, optou-se pela utilização de propostas teórico-metodológicas sugeridas por Milton Santos, para quem as categorias de forma, função estrutura e processo, definem o espaço em relação à sociedade. A análise de uma realidade espacial qualquer ou de sua evolução só pode ser realizada mediante a combinação destas quatro categorias analíticas, visto que há entre elas uma complexa inter-relação de ordem estrutural e funcional. A estrutura é o ponto a partir do qual deve ser iniciada a análise, o que torna impossível examinar os fenômenos espaciais da atualidade fora do contexto do tempo e de uma periodização histórica. O espaço responde às alterações ocorridas na sociedade ao longo do tempo. “A totalidade do real, implicando um movimento (processo) comum de estrutura, função e forma, é uma totalidade concreta e dialética (SANTOS, 1997b, p. 58).

O autor ensina que “todas as partes de uma totalidade devem ser definidas pelo menos grosso modo, ainda que a definição possa tornar-se limitante” (SANTOS, 1997b, p. 57). As definições apresentadas por ele alertam para a necessidade de adaptá-las de acordo com cada contexto espacial. Aponta para a discussão do espaço a partir do conjunto destas categorias, que precisam estar interligadas, como por exemplo, a forma e a função. Diz que a forma é “governada pelo presente” e “a função é a atividade elementar de que a forma se reveste”. Aprofunda o tema, explicando que “pode-se expressar a forma como uma estrutura revelada” e aplica o conceito de estrutura como sendo “o modo de organização ou construção”. Quanto ao processo, diz respeito à “ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 1997b, p. 50-51).

Levando em consideração que a BR-101 foi inaugurada na década de 1970, o seu traçado abria novas possibilidades para a região, estimulando o crescimento

econômico e provocando a ampliação quantitativa da produção⁹⁷ (GREMALD, VASCONCELLOS, TONETO JÚNIOR, 2002).

Alguns marcos referenciais dão conta de tais mudanças isto porque “[...] o espaço é resultado da produção, uma decorrência de sua história – mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade” (SANTOS, 1997b, p. 49).

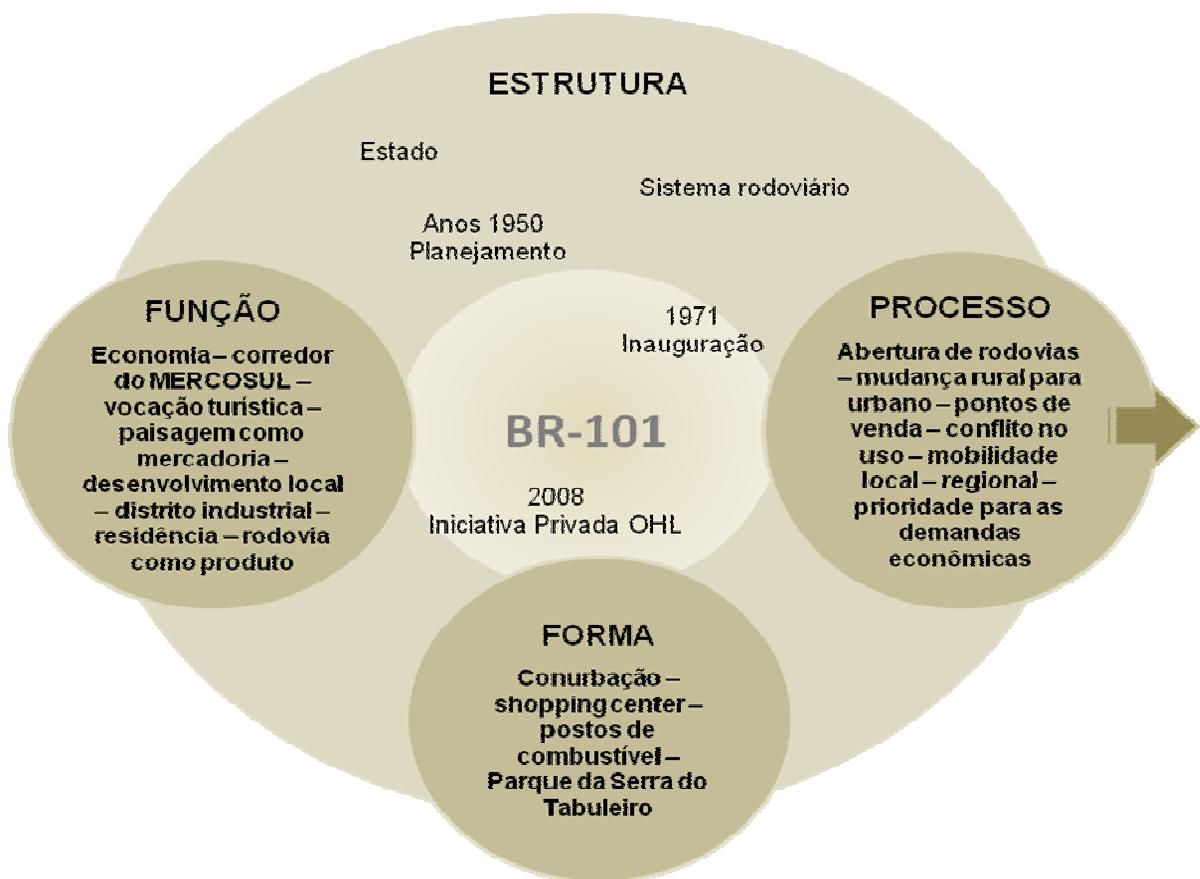


Figura 8: Fluxograma das categorias analisadas na BR-101

Fonte: Elaborado pela pesquisadora, baseado em Santos (1997a)

A delimitação da área objeto deste estudo tem o seu início no km 205 da BR-101, local onde se encontra o início do acesso à Florianópolis pela Via Expressa – BR-282. Neste local, o marco é o Shopping Itaguaçu, sendo o final no Km 224, escolhido como referência por abrigar o Posto de Combustível Cambirela, no qual até o final de 2007 operava um centro de informações turísticas em parceria com a SANTUR (figura 9, p. 84).

⁹⁷ Os autores esclarecem que o conceito de desenvolvimento econômico é mais amplo. Em relação ao crescimento econômico, é preciso observar, além do crescimento do PIB, a sua natureza e qualidade.

APROXIMAÇÃO - ÁREA DE ESTUDO

Fonte Pessoal



Figura 9: Área de estudo - aproximação

Fonte: Elaborado por Eduardo Baptista Lopes (2009), baseado em dados da pesquisadora

No sentido norte-sul, do município de São José em direção à Palhoça, o entorno da rodovia é composto por empreendimentos comerciais, edifícios residenciais populares, o distrito industrial de São José, instituições públicas, além de diversos terrenos ainda disponíveis para novos empreendimentos. O início das obras de duplicação é no km 219, no km 214 estão localizadas as empresas Sibara, Yamaha e Posto BR. No km 212 situa-se o distrito industrial de São José, abrigando a Fábrica Macedo Votorantim, Intelbras, Gerdau, Ford/Dimas, Posto Polipetro, Mecânica de Caminhões Chapecó, Superauto, R.F. Caminhões, Volkswagen, Massita, Stemac, entre outras. No km 208 estão localizadas a Dominik e a Dimed. No km 209 encontra-se o acesso, no sentido sul-norte à via expressa – BR-282, sentido Florianópolis. No km 205 situa-se o Shopping Itaguaçu.

Entre o km 205 e o km 224, parte da rodovia é duplicada, parte está em obras de duplicação, além de estar sendo construída a praça de pedágio. No trecho que está em obras é possível observar o péssimo estado de conservação das obras de arte (pontes) e a pouca sinalização, acentuando a concorrência no uso da via de automóveis, transportes de cargas, transportes de passageiros e motos.

Dentre os marcos geográficos mais significativos, destaca-se o Parque da Serra do Tabuleiro, cortado pela rodovia, criado pelo Decreto nº 1260/75, que representa 1% do território de Santa Catarina. Com 87.405 hectares, é a maior unidade de conservação do estado, sendo responsável pelo fornecimento de boa parte da água da Grande Florianópolis, através da bacia do rio Vargem do Braço, afluente do rio Cubatão(FATMA, 2008).⁹⁸ Na época da criação do Parque da Serra do Tabuleiro, o próprio decreto, assinado por Antonio Carlos Konder Reis, então governador, deixa claro em sua redação, a necessidade de preservar a área, em função do aumento do consumo da água da região e a utilização das fontes e mananciais pela indústria pesada já em operação ou em fase de implantação:

⁹⁸ Disponível em: <<http://www.fatma.sc.gov.br/default/default>>. Acesso em: 19 out. 2008.

Considerando o contínuo aumento de consumo de água potável na área da Grande Florianópolis fornecida pelos rios ali existentes; Considerando o total consumo, pela população de Florianópolis, das águas do manancial de Pilões, no Rio Vargem do Braço, quando de longas estiagens, o que leva a CASAN a estudar a captação das águas do Rio Cubatão, parcialmente alimentados pelas vertentes da área;

Considerando que as três primeiras indústrias pesadas no Sul do Estado, já implantadas ou em fase de implantação (Usina Térmica Jorge Lacerda da ELETROSUL, I.C.C. e SIDERÚRGICA CATARINENSE) dependem dos mananciais existentes na área a ser abrangida pelo Parque;

Considerando a gradativa implantação de outros empreendimentos industriais na área da Grande Florianópolis, importando em crescente demanda pelo consumo de água; Considerando a necessidade de se suprir com águas não poluídas projetos agrícolas de técnicas avançadas; (Decreto 1260 de 1º/11/1975 – GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA)⁹⁹

A Serra do Tabuleiro serve de exemplo da articulação do Estado, neste caso, representada pelo governo estadual, da premência do critério econômico, não só pela declaração na própria lei, como transcrita anteriormente, mas principalmente em consonância com as exigências do capital daquele momento, como reforça Santos:

É possível que a uma economia altamente capitalista não corresponda imediatamente a distorção do comando político da sociedade local ou uma perda de identidade cultural. O processo, porém, tende a ser completo e a estrutura espacial, modificada parcialmente para acolher e atribuir rentabilidade às novas condições do capital especulativo, termina por conhecer modificações que interessam a uma superfície maior (1997b, p. 47).

O entorno foi sendo alterado com a instalação de estabelecimentos comerciais diversificados. Entre os exemplos mais significativos, a presença da Ford que, a princípio, foi instalada pela própria Ford e, a partir de 1976, passou a ser administrada pelo Grupo Dimas, deixando de ser Distribuidora Ford para ser Concessionária de Veículos.¹⁰⁰ Assim como essa marca de veículos, muitas outras escolheram a BR-101 para a localização de seus empreendimentos. Estes negócios corroboram com o pressuposto de que o capital, na medida em que vai consolidando os seus objetivos, rejuvenesce. A transferência da administração da Ford para o Grupo Dimas é um indicativo de que as interfaces locais são fortemente envolvidas

⁹⁹ Disponível em: <<http://www.celesc.com.br/uca/02-UC-10-a.htm>>. Acesso em: 19 out. 2008.

¹⁰⁰ Disponível em: <<http://www.clubedofordinho.com.br/si/site>>. Acesso em: 20 out. 2008.

na engrenagem, legitimando a presença de grupos internacionais pela premência de colaborar com o crescimento econômico do Brasil. Neste caso, embora o centro do país, notadamente o sudeste, tenha sentido a mudança do mercado interno a partir dos anos 1950, especialmente nos anos JK, na articulação do Estado com a iniciativa privada, atraiendo fábricas de automóveis e promovendo a venda para acelerar as transformações pretendidas, em Santa Catarina esse movimento ficou mais evidente a partir da inauguração da BR-101.

Outro empreendimento que denota a mudança do *status quo* da região, foi a inauguração, em 1982, do Shopping Center Itaguaçu. Localizado no entroncamento da BR-101 com a BR-282, foi o primeiro centro de compras a ser construído no estado e é considerado um marco no desenvolvimento regional.¹⁰¹

A interferência de um estabelecimento comercial dessa envergadura na organização do espaço, pode ser observada através da implantação de alternativas viárias para viabilizar o fluxo de pessoas, como ocorreu entre os anos de 1988 e 1989, quando foi construída uma passagem superior¹⁰² da Rua Domingos Zanini sob a BR-282, também chamada de Via Expressa. Tal obra facilitou a circulação de automóveis com destino ao Shopping Itaguaçu.

Se as evidências do incremento da indústria e do comércio estão presentes pela modificação do espaço, a circulação de turistas nos meses de verão influencia nas estratégias de governo¹⁰³, nos negócios de vários destinos do litoral e, de certa forma, justificariam a presença efetiva do governo do estado na rodovia. Sendo assim, um centro de informações do Governo do Estado de Santa Catarina, por meio da SANTUR, junto ao Posto Cambirela, no km 224, sentido norte-sul, chamava a atenção pela sua localização. Levando em consideração que o maior fluxo de turistas se desloca no sentido sul-norte e que a rodovia se encontra em obras de duplicação, pondera-se como controverso o centro de informações do lado oposto ao fluxo de veículos. Porém, registra-se que a parceria foi cancelada no final de 2007 e a SANTUR optou por encerrar os centros de informações existentes ao longo da rodovia, tendo tal função sido transferida para a Polícia Rodoviária Federal,

¹⁰¹ Disponível em: <<http://www.shoppingitaguacu.com.br/index>> . Acesso em: 20 out. 2008.

¹⁰² Passagem superior a uma via; obra-de-arte em nível superior, destinada à transposição de vias por pedestres ou veículos. Ver em Dicionário de Engenharia Rodoviária e de Logística, Panitz, 2007.

¹⁰³ O Governo do Estado de Santa Catarina trabalha a área do turismo através da SANTUR e tem o melhor desempenho no turismo de sol e mar, conforme apresentado no Capítulo III.

conforme afirmação do representante da SANTUR¹⁰⁴.

Também partícipe das mudanças ocorridas na região da grande Florianópolis, a criação do Distrito Industrial de São José, inaugurado em 1975, constitui um importante marco para a região porque desencadeou um conjunto de ações sobre àquele espaço, as quais, a partir da melhoria da rodovia deram um novo dinamismo ao local, interferindo na realidade social. Tal constatação encontra respaldo na decisão da administração daquele município de duplicar a área entre 2009 e 2013. A localização do distrito industrial teve, pois, um papel fundamental no desenvolvimento sócio-econômico de São José.¹⁰⁵

O processo dialético se dá, como lembra Santos (1997), entre a sociedade e o espaço e não sobre a paisagem. Tal discussão é corroborada pela abordagem de Corrêa (2005) que aponta que as ações sobre o espaço são complexas e articuladas por agentes sociais que produzem um constante processo de reorganização espacial por meio da definição de novas áreas para serem incluídas no espaço urbano, determinando o que deve ser deteriorado ou renovado.

No caso da área em estudo, a mudança do perfil da região é um exemplo da evolução das relações capitalistas de produção que, ao dotar a área com novas infraestruturas, no caso a própria BR-101, alavancou uma mudança das suas funções, deixando de ser uma região rural para uma região urbana. Peluso Júnior destaca que as transformações na região da grande Florianópolis tem a ver com o asfaltamento da BR-101:

A BR-101 modificou o movimento para as cidades vizinhas da Capital. O asfalto foi contínuo até a rodovia, e as próprias cidades foram procuradas por pessoas que tinham suas atividades na ilha. Assim, de 1960 a 1970 a cidade de São José teve o incremento médio geométrico de 17,17%; Palhoça 11,59% e Biguaçu 10,26%. O espaço entre o perímetro urbano de Florianópolis e a BR-101 passou a constituir a vila de Barreiros com sua zona rural, tendo a sede, em 1970, a população de 13.064 habitantes (1981, p. 8).

O autor diz que os anos 1970 são marcados por três grandes obras que possibilitaram a expansão de Florianópolis, tirando-a da condição de isolamento e permitindo um processo de conurbação com as cidades de São José, Palhoça e

¹⁰⁴ Informações obtidas em entrevista com o Diretor de Planejamento e Desenvolvimento Turístico, Sr. Paulo Teixeira da Rosa da Santa Catarina Turismo S/A – SANTUR em 21/01/2009.

¹⁰⁵ Informações obtidas em entrevista com o ex-secretário de turismo de São José, Sr. Karu Torres dos Prazeres em 22/01/2009.

Biguaçu. Tais obras são a ponte Colombo Machado Salles, o aterro da Baía Sul e a via expressa dando seqüência à Avenida Rubens de Arruda Ramos.

Outro fato correlato, é a instalação da Universidade Federal de Santa Catarina no bairro Trindade que, associado à construção das obras citadas acima e às melhorias da infraestrutura viária, representadas pela BR-101, fizeram com que a especulação fundiária ofertasse terrenos nos bairros da Trindade, Itacorubi, Córrego Grande e Pantanal para atender as demandas da população universitária. Também, observou-se a expansão de oferta de terrenos nos bairros Campinas e Barreiros estendendo-se até a BR-101, o que faz com que São José, Palhoça e Biguaçu passassem a compartilhar com Florianópolis de um mesmo plano urbano (PELUSO JUNIOR, 1981).

Levando em consideração a estrutura como responsável pela “a inter-relação de todas as partes de um todo”, compreendida conforme os ensinamentos de Milton Santos (1997a, p. 50), o Estado atuou como protagonista de um modelo de integração do país, com base no sistema rodoviário. Assim, a partir da inauguração da BR-101 até os dias de hoje, tem-se a confirmação de que “o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação” (SANTOS, 1997a, p. 49) haja vista que as mudanças no contexto sócio-econômico brasileiro nas últimas décadas desembocaram na transferência da administração da rodovia para a iniciativa privada através de licitação pública para a exploração da estrada por meio de cobrança de pedágio com autorização concedida a partir do segundo semestre de 2008.

Observa-se que os arranjos produtivos impostos no trecho em estudo, dão conta de um processo, compreendido como uma “ação contínua” em direção à transformação que, desde o seu nascidouro, prioriza as demandas econômicas, evidenciadas, apesar de uma certa complexidade, pela dinâmica social registrada a partir de 1970. Isto ocorreu com a oferta de trabalho para a área industrial e comercial, atraiendo novos residentes para fazerem uso do local como espaço de moradia e de trabalho. Tal fato tem no Estado importante papel. Segundo Corrêa (2005), tratando-se do contexto latino-americano, especialmente o brasileiro, o capitalismo impõe papéis para o Estado em relação ao espaço com várias facetas: ora como industrial, ora como consumidor de espaço em determinados lugares, ora como proprietário fundiário, ora como promotor imobiliário. Cabe ao Estado, segundo o autor, regular o uso do solo e, por consequência, tornar-se alvo de

pressões oriundas de movimentos sociais urbanos.

No caso brasileiro, a urgência em desenvolver o mercado interno, além da pressão externa para a entrada de novos produtos e serviços, faz com que as ações do Estado sejam tomadas em razão de interesses do capital ou de grupos econômicos, em última análise, da classe dominante.

É relevante a discussão do seu uso para a mobilidade local e regional por moradores que circulam diariamente. As cidades de São José, Palhoça e Biguaçu cresceram a partir da melhoria de infraestrutura viária e, com tantos atrativos econômicos, fizeram da BR-101 uma extensão das próprias cidades. Isto posto, constata-se a existência de uma concorrência no uso do eixo viário entre deslocamentos de curta distância e de longos percursos, visto que tal via tem a função de ser corredor de escoamento da produção regional e local, além de rota de turismo. Neste último caso, tratando-se da vocação turística da região, a paisagem é vista como mercadoria, ou seja, também é vista com o viés econômico, tanto quanto a própria rodovia. Por outro lado, o próprio crescimento destas cidades passa a exigir também a melhoria de infraestruturas.

Sendo assim, a realidade dá conta de uma área onde a forma, entendida como sendo “o aspecto visível, o arranjo ordenado, o padrão”¹⁰⁶ é dotada de elementos de um modelo capitalista consolidado nas últimas quatro décadas. O que se vê como referência são ícones de uma sociedade de consumo, impostos pelo capital nacional e/ou internacional, materializado pelo *Shopping Center*, nas Concessionárias de Veículos, nos Postos de Combustíveis, nos Hotéis e Motéis, entre outros empreendimentos. A forma também revela o distanciamento do Estado enquanto responsável pela garantia da vida dos cidadãos. A aceleração do desenvolvimento urbano da região, a importância estratégica da BR-101 e seu esgotamento, concomitante à demora da tomada de decisão de sua reforma e ampliação, além do número de acidentes com vítimas, consolidou, junto à opinião pública, a ideia de que o Estado não tem competência para administrá-la. Este vácuo é explorado pela mídia¹⁰⁷ que promove campanhas para acelerar a sua

¹⁰⁶ Definições de Milton Santos apresentadas na obra *Espaço e Método* (1997a, p. 50).

¹⁰⁷ O Grupo RBS, importante empreendimento na área de mídia impressa e eletrônica, afiliada da Rede Globo e responsável por vários jornais impressos, como a Zero Hora e o Diário Gaúcho no Rio Grande do Sul e o Diário Catarinense e a Hora em Santa Catarina, além de vários canais de rádios (Atlântida, Gaúcha, CBN, Itapema, entre outros) tem em sua pauta a questões de trânsito e desenvolve campanhas em torno da BR-101. Antes da duplicação, promovia o debate constante com as autoridades responsáveis sobre o tema.

duplicação, corroborando com a ideia de que a iniciativa privada tem mais capacidade de administrar a rodovia, desde que o Estado faça os investimentos necessários para à sua ampliação e reforma.

Para a melhor compreensão do impacto das obras da rodovia, o trecho sul da BR-101 tem uma extensão total de 248,5 quilômetros. O trecho a ser duplicado começa em Palhoça – km 216,6 e vai até Passo de Torres – Km 465,9. Ele foi dividido em nove lotes de pavimentação e cinco lotes para obras especiais. O projeto prevê a construção de 250 quilômetros de vias laterais. São 68 passarelas, 45 viadutos, 45 passagens inferiores e 27 pontes a serem construídas ou em construção. O custo total da obra está estimado em R\$ 1,15 bilhão¹⁰⁸, sendo que em 2005, foram gastos R\$ 110 milhões, em 2006, R\$ 350 milhões. São 10 mil trabalhadores diretos envolvidos na obra e 35 mil indiretos. A responsabilidade do investimento é do Governo Federal e a ordem de serviço foi assinada em dezembro de 2004. Os trabalhos de duplicação foram iniciados efetivamente em março de 2005 e havia uma previsão de término para dezembro de 2008. A nova previsão de término é em 2012. Segundo o DNIT, o projeto de ampliação da BR-101 no estado de Santa Catarina começou a ser articulado logo após a sua inauguração, na década de 1970. O primeiro projeto, entretanto, foi apresentado na metade da década de 1980. Na década de 1990, mais uma vez a sua reforma e ampliação fizeram parte das reivindicações do estado, porém, naquele momento, o Brasil avançava nas concessões de rodovias à iniciativa privada, atrasando a decisão do Governo Federal de autorizar as obras. Além das questões políticas que envolvem uma obra desta envergadura, grande parte do capital captado pelo governo é de instituições internacionais que só aprovariam o empréstimo se a contrapartida do governo fosse a concessão do trecho à iniciativa privada (DNIT, 2008).

Último estado a aderir ao programa de concessões de rodovias na região sul, Santa Catarina se alinha às estratégias do governo federal, no sentido de desonerasar o Estado. O grupo responsável pela administração do trecho é espanhol, com vários negócios na área de infraestrutura na América Latina. Chamado OHL, vê no Brasil uma excelente oportunidade de expansão de seus negócios.

¹⁰⁸ Em abril de 2009, segundo dados do DNIT, a previsão orçamentária da duplicação da BR-101 passa a ser de R\$ 1,359 bilhão.

3.2 A visão das autoridades sobre a BR- 101 – área do estudo

De acordo com a concepção de Marx (1978) a respeito da sociedade, compreendê-la requer o entendimento de que as relações sociais de produção definem duas classes: os capitalistas, detentores de máquinas, tecnologia e capital, primordiais para a transformação da natureza em produção de mercadorias; e os trabalhadores que, desprovidos de capital, entram com a sua força de trabalho. A sociedade capitalista, segundo a visão marxista, decorre porque se realiza a construção da relação entre capitalistas e trabalhadores. Como método, Marx (1978) aponta a necessidade de ir além da descrição da realidade: é preciso questioná-la e observar como a sociedade capitalista produz, reproduz, se mantém ou se transforma. Como base de seu pensamento, a preocupação com a complexidade do relacionamento do indivíduo e a sociedade ou desta com o indivíduo. No cerne da questão, “o fato social, a ação social e classe social” dão conta da diversidade de oportunidades de explicações e interpretações das novas condições do homem como ser social (ALVAREZ; TOMAZI, 2000).

Conforme Marx (1978, p. 129):

[...] na produção social da própria vida, os homens contraem relações determinadas, necessárias e independentes de sua vontade, relações de produção estas que correspondem a uma etapa determinada de desenvolvimento das suas forças produtivas materiais. A totalidade destas relações de produção forma a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual se levanta uma superestrutura jurídica e política, e à qual correspondem formas sociais determinadas de consciência. O modo de produção da vida material condiciona o processo em geral de vida social, política e espiritual. Não é a consciência dos homens que determina o seu ser, mas, ao contrário, é o seu ser social que determina a sua consciência. Em uma certa etapa de seu desenvolvimento, as forças produtivas materiais da sociedade entram em contradição com as relações de produção existentes ou, o que nada mais é do que a sua expressão jurídica, com as relações de propriedade dentro das quais aquelas até então se tinham movido [...].

Isto posto, buscou-se o conceito de representações sociais¹⁰⁹ a partir do entendimento de que “o mundo das ideias e seus significados são trabalhados no conjunto das relações sociais. É importante destacar que apesar de que em todos os

¹⁰⁹ Representações Sociais é um termo filosófico que significa a reprodução de uma percepção retida na lembrança ou do conteúdo do pensamento” Ver mais em Spink (1995).

escritos de Marx fique claro a compreensão de que a vida material é anterior às ideias e que, embora nesta relação dialética ele admita, conforme a citação anterior que “as circunstâncias fazem os homens, mas os homens fazem as circunstâncias”, relativizando “o determinismo mecânico da base material sobre a consciência”, reforçando o contraditório presente, envolvendo a produção e suas forças, as ideias e o estado social (MINAYO, 1995).

Com base nestes pressupostos teóricos, buscou-se na prática, captar a visão dos representantes das instituições e empresas diretamente envolvidas com a BR-101, na tentativa de aproximar as reflexões teóricas da realidade empírica. O instrumento de pesquisa escolhido foi a aplicação de entrevistas com roteiro semi-estruturado para colher a percepção de cada entrevistado sobre a BR-101, sua relevância, a ideia de um modelo ideal para a rodovia, os impactos, a ação do Estado e suas políticas públicas e a sobreposição da via como rota de turismo e de escoamento da produção. Isto posto, foram criadas 5 categorias representadas conforme figura 10, abaixo:



Figura 10: Fluxograma das categorias de análise

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

A escolha dos entrevistados levou em conta a responsabilidade da instituição a qual o mesmo está vinculado, em relação a BR-101. Assim, foram ouvidos no período de agosto de 2008 a janeiro de 2009, representantes do Ministério dos Transportes, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; o Ministério da Justiça, através da Polícia Rodoviária Federal, o Governo do Estado de Santa Catarina, através da Santa Catarina S/A – SANTUR, a Prefeitura Municipal de São José, além de representantes da empresa Autopista Litoral Sul - OHL Brasil, vencedora da licitação que concedeu a BR-101 à iniciativa privada.

Tendo sempre como fio condutor a análise de uma rodovia, antes de aplicar as entrevistas, foram escolhidas palavras de alavancagem que fossem correlatas à missão da instituição para, posteriormente, relacionar a visão do entrevistado sobre a BR-101 e verificar se havia alguma coincidência entre o seu discurso do seu

universo de trabalho, selecionadas conforme apresentado a seguir:

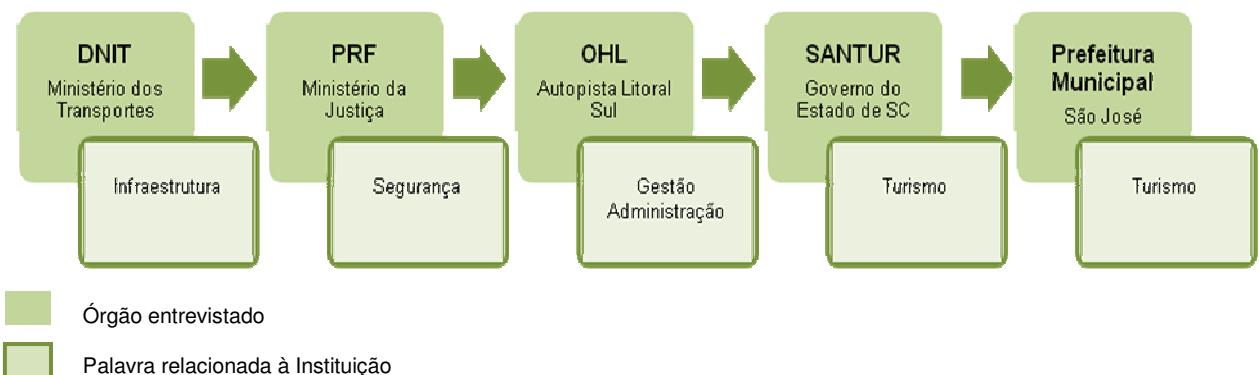


Figura 11: Fluxograma da palavra de alavancagem

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

É prudente salientar que todas as instituições têm subsidiárias ou sedes em Santa Catarina, com instalações e equipes atuando no estado. Faz-se necessária esta observação, na medida em que o fato de ter representatividade efetiva na região não significa a participação em estratégias que redundam em ações. Estes são os casos do Ministério dos Transportes – DNIT e do Ministério da Justiça - PRF que tem o poder central na capital federal – Brasília, sendo suas ações pautadas, na maioria das vezes, em planejamentos externos à dinâmica local. No caso da empresa OHL Brasil, responsável pela Concessionária Autopista Litoral Sul, a articulação é nacional e internacional, já que a referida empresa é subordinada ao grupo espanhol OHL. Há ainda a SANTUR que se configura como empresa, mas tem o seu plano de ação, vinculado às estratégias do Governo do Estado.

Para analisar o discurso das autoridades entrevistadas, buscou-se seguir o roteiro metodológico proposto por Spink (2003). Portanto, foram transcritas as entrevistas e intercalando-se “a leitura flutuante” com a escuta do material, procurando identificar o contraditório, as sutilezas dos detalhes e a retórica. Logo após, o roteiro da entrevista foi confrontado com os objetivos da pesquisa para a definição do objeto de representação. Escolheu-se como dimensão da análise a contextualização do tema, apresentado pela pesquisa bibliográfica, documental e pelo estudo de caso. A definição do que é figura e o que é fundo foi calcada no processo inicial da palavra de alavancagem escolhida antes da realização da entrevista para, posteriormente, extrair os conceitos de ancoragem e objetivação. Ancoragem, segundo Spink (2003) é “a inserção orgânica do que é estranho no

pensamento já constituído. Ou seja, ancora-se o desconhecido em representações já existentes". A objetivação é "uma operação formadora de imagens, o processo através dos quais noções abstratas são transformadas em algo concreto quase tangível". Chama atenção que na objetivação, o seu conteúdo interno adota o modo de uma realidade externa. Tal processo passa por três etapas: a informação descontextualizada, a concepção de um núcleo figurativo e a naturalização da mesma (SPINK, 2003).

Isto posto, depreendeu-se como visão dos entrevistados, as seguintes respostas, a partir da categoria criada (visão e relevância), conforme figura 12 abaixo:



Figura 12: Fluxograma da categoria de análise – Visão/Relevância

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Na visão do representante do DNIT, a rodovia em estudo é caracterizada pela sua complexidade, uma vez que conjuga diversos interesses que vão desde o escoamento da produção à integração de microrregiões, como a seguinte fala evidencia:

DNIT – “*Ela passa ser o eixo para escoamento da produção, da comunicação entre as pessoas, no caso, mais a questão familiar. As pessoas tem uma família aqui, outra ali, portanto, serviu como rota de integração até familiar [...] Além de ser uma rota de integração nacional, ela é uma rodovia que integra microrregiões*”.

No discurso do representante da PRF, observou-se o destaque no incremento dos investimentos oriundos tanto da concessão da rodovia à iniciativa privada, quanto de verbas direcionadas ao próprio órgão:

PRF - “[...] será feito muito investimento, principalmente nessa região aqui e mais [...] os recursos do PRONASCI¹¹⁰ que serão aplicados aqui na Grande Florianópolis na primeira delegacia que abrange o trecho desde o Morro dos Cavalos até o município de Itajaí onde vão ser investidos recursos na Polícia Rodoviária Federal para a aquisição de viaturas. [...] Eu quero dizer [...] que nunca houve tantos investimentos pelo governo como estamos vivenciando: a duplicação, os investimentos do PRONASCI que serão investidos aqui, como eu já frisei anteriormente”.

O representante da SANTUR apresenta em sua fala a questão da segurança como fator importante para o usuário que utiliza a via em férias e transfere a responsabilidade da informação turística para a concessionária que administra o trecho, conforme transcrito a seguir:

SANTUR – “[...] nós temos uma quantidade expressiva de gaúchos e argentinos que vem e que demandam via BR-101, então a importância dela se consolida a medida em que ela duplicada , vai ser um facilitador da vinda desses turistas e também com mais segurança , com melhor qualidade na rodovia, com mais atrativos porque, com certeza, essa duplicação vai fazer com que as empresas que são as concessionárias (sic) possuam postos de informações turísticas, conveniadas ou não com o estado ou com o município que ela está atuando, mas efetivamente vai ser um grande corredor de turistas para Santa Catarina”.

Tratando-se da ótica do representante da municipalidade, a BR-101 está relacionada diretamente com o crescimento econômico. Conforme a fala do representante da Prefeitura, a capacidade de arrecadação tributária comprova esta realidade:

PREFEITURA – “Para São José ter o distrito industrial que tem hoje, a BR-101 é super importante porque essa estrutura acaba auxiliando na arrecadação de impostos. Com toda a certeza, nós temos aí um dos maiores PIBs do Estado. As pessoas não tem nem noção disso. Somos uma das cidades que mais cresceu nos últimos 4 anos no estado de Santa Catarina. Isso é dado, número. Para o desenvolvimento de São José a BR-101 tem uma importância única, exatamente por nós podermos ter um distrito, chamarmos a atenção das empresas por ter essa proximidade com a BR-101”.

¹¹⁰ Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania, desenvolvido pelo Ministério da Justiça.

Na visão da empresa responsável pela concessão, fica claro o foco na gestão, na necessidade do ordenamento das áreas lindeiras, especialmente nos trechos onde a cidade cresceu junto da via:

OHL – “[...] deve haver um mútuo acordo. Não uma parceria, mas que os municípios e a concessionária possam traçar um projeto que seja a nível (sic) macro. Acontece o seguinte: os municípios estão crescendo e com eles crescem as necessidades de infraestrutura. [...] quando o município projeta a sua política de crescimento isso tem que estar muito voltado, muito atrelado à concessionária porque ela também tem interesse em crescimento porque as duas mãos elas devem andar sempre juntas, sempre juntas porque, de toda a forma isso vai interferir na concessionária e a concessionária vai interferir no município”.

A partir da apresentação das diferentes visões dos entrevistados, vale citar Spink (1995) quando apresenta o processo de elaboração de representações sociais, lembrando que se trata de um “sujeito social” que, por não ser um ser sozinho, isolado, tende a trazer em suas respostas muito da vivência do “grupo de pertença” e complementa afirmando que as representações são estruturas estruturadas ou campos socialmente estruturados.” Indo além, a autora aponta que é fundamental observar o “contexto da produção” para o entendimento dos processos e de suas transformações. Sendo assim, ao refletirmos sobre as respostas dos entrevistados e, aplicando a ideia do “grupo de pertença” pode-se apontar como coerente o posicionamento da Prefeitura quando faz as devidas associações de impostos, crescimento econômico e a relação com a rodovia. Já no discurso da OHL está alinhado com os seus propósitos, ou seja, é preciso buscar o consenso com os pares, mas é necessário um acordo entre as partes para fazer com que a gestão aconteça. Talvez pelo fato da SANTUR ter vínculo com o governo do estado e as questões da rodovia estarem associadas ao governo federal, seja a razão da transferência de responsabilidade do receptivo turístico para a concessionária. Tal postura é controversa na medida em que grande parte dos turistas acessa os destinos turísticos de Santa Catarina pela BR-101, conforme já discutido anteriormente. Se a fala da SANTUR apresenta contradições, a da Polícia Rodoviária Federal revela o quanto as questões orçamentárias da referida instituição permeiam o discurso. As funções ligadas à missão da PRF, como segurança, parecem secundárias ou só possível diante das mudanças anunciadas e esperadas.

Quanto a fala do DNIT, a surpresa é a coerência no sentido de contemplar as questões locais como prioridade. Spink (2003, p. 121) explica a problematização das representações sociais no tempo:

[...] a elaboração das representações sociais, enquanto formas de conhecimento prático que orientam as ações no cotidiano, se dá na interface de duas forças monumentais. De um lado temos os conteúdos que circulam em nossa sociedade e, de outro temos as forças decorrentes do próprio processo de interação social e as pressões para definir uma dada situação de forma a confirmar e manter identidades coletivas.

Esta reflexão conduz ao pensamento de que como “conteúdos que circulam na sociedade” sobre a rodovia é unânime a urgência de sua adequação para as novas demandas. Porém, no ímpeto de “confirmar e manter identidades coletivas” percebe-se o distanciamento do discurso a favor da missão da instituição, como é o caso da Polícia Rodoviária Federal que, ao expor a sua visão sobre o objeto de estudo coloca como prioridade os investimentos. Tal posicionamento remete às questões políticas estruturais do país que, principalmente depois do Consenso de Washington, em 1989¹¹¹, iniciou a reforma do Estado, tornando-o “mais enxuto”. Na prática, esta decisão sucateou as estruturas, incluindo as de segurança viária, preparando a economia interna para ingressar na internacionalização efetiva do capital, concretizado na privatização de empresas estatais e abertura de mercados, através da desregulamentação da área comercial. Em nome do enxugamento da máquina estatal, o contexto social fez emergir nos últimos vinte anos, o discurso de que os investimentos só são possíveis se administrados pela iniciativa privada (FERREIRA, 2000).

O roteiro de entrevistas tinha, no segundo momento, a indagação sobre a visão do entrevistado sobre o que a BR-101 precisaria ter para ser uma estrada-modelo. As respostas dos entrevistados, de um modo geral, imputam na concessão da rodovia a solução de todos os problemas. Como se a única saída para tal situação fosse a transferência do trecho para a iniciativa privada, ou ainda, sendo

¹¹¹ “Com o Consenso de Washington, em 1989, uma espécie de agenda preparada por técnicos do governo norte-americano, economistas de organismos internacionais – Fundo Monetário internacional (FMI), Banco Mundial (BIRD), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – e economistas latino-americanos, reunidos para reformar o Estado, tornando-o mais enxuto, mais limitado ao exercício da segurança interna, a ponto de o chamarem Estado Mínimo, viu-se a exposição da retirada do Estado da economia.” Ver mais em FERREIRA, P. R. Política e sociedade: as formas do estado. In: TOMAZI, N. D.(coord.) Iniciação à sociologia, 2000 (p. 151).

esta a realidade, não é preciso mais pensar em outras alternativas, conforme figura 13:



Figura 13: Fluxograma da categoria de análise – Estrada Modelo

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Sendo assim, a seguir apresenta-se o entendimento da própria empresa responsável pela estrada:

OHL – “[...] *Ela está no caminho de ser uma estrada-modelo. A concessionária já tem se empenhado, recuperado o pavimento, quer dizer, está no processo. Nós somos uma empresa, vamos falar aqui um bebê ainda, porque nós só temos 6,7 meses e temos 25 anos. [...] o nosso projeto ele prevê vários equipamentos ao longo da rodovia: passarelas, radares, retornos. [...] O que a rodovia precisa para se tornar modelo é, digamos, organizar a área lindeira dela, organizar os acessos, as saídas: disciplinar! Isso tudo vai evitar acidentes, vai diminuir o número de acidentes e vai trazer mais conforto ao usuário, trazer mais fluidez no tráfego*”.

Enquanto a empresa concedida já antevê os problemas gerados pelas áreas lindeiras, utilizando palavras como “ordenar” ou “disciplinar”, a fala do entrevistado da Prefeitura de São José, reconhece as obras de duplicação como fundamentais e enfatiza a transferência de responsabilidade do poder público para a iniciativa privada por falta de condições para administrar o trecho:

PREFEITURA – “*Duplicação é até um ponto repetitivo, mas a duplicação seria fundamental, eu acho que no Brasil a privatização foi outro ponto favorável. Ceder para alguém administrar, o que nós, como governo federal não tínhamos condições de administrar, não só no caso da BR-101 como qualquer outra estrada, a maior prova disso*

são as estradas do RS. Para mim a maior estrada do país continua sendo a “Free Way”, é uma loucura, coisa de primeiro mundo. Outro ponto que ajudaria é conseguir valorizar de uma forma melhor as margens da BR-101, evitando a aglutinação de habitações”.

É interessante destacar a fala da SANTUR sobre “estrada-modelo” pela transferência de responsabilidade. Deixa claro que os centros de informações devem ser atrelados à administração municipal. Os itens sugeridos por ele como “socorro e policiais” reforçam o descolamento do que se vive hoje com as possibilidades de um futuro próximo:

SANTUR – *“A duplicação em si já é uma grande ajuda, mas a manutenção dela enquanto estrada e a possibilidade de ter postos não só de informações turísticas vinculados às prefeituras, mas que faça em pontos estratégicos. A colocação de socorro, de policiais, uma infraestrutura voltada para quem está vindo nos visitar. [...] Alguns pontos de parada de ônibus de turista, telefone, rádio, esses comandos de ajuda – SOS que toda a boa estrada tem. O ideal é que ela tivesse quatro pistas, fosse uma autopista. Não vai ter por enquanto, mas a duplicação ajuda bastante”.*

Embora na fala da PRF apareça novamente os investimentos com destaque, aqui o entrevistado apresenta as funções das instituições como responsáveis pela rodovia:

PRF – *[...] A conclusão do trecho sul que está em obra e a privatização. Também vai haver grandes investimentos no trecho norte, portanto, o que está faltando é que seja concluída uma sinalização adequada e que todos aqueles que trafegarem por ela, tenham total segurança e apoio, não só da PRF, mas também da ANTT¹¹² e do próprio DNIT no trecho sul”.*

O ideal de uma rodovia, segundo o entrevistado do DNIT é exatamente a BR-101 Sul pela visão de sustentabilidade do projeto. Ao descrevê-la, ele contextualiza exemplificando com o trecho de Forquilhinhas. Chama a atenção que tal obra está sendo realizada pelo DNIT, não obstante seja na área concedida à iniciativa privada:

DNIT – *[...] Uma rodovia modelo vai ter que ser dotada de equipamentos de segurança, por exemplo, a necessidade de fazer ruas paralelas, as ruas laterais, de ter equipamento de*

¹¹² Agência Nacional de Transportes Terrestres – responsável pelo controle e fiscalização dos contratos de concessões.

segurança para pedestre, acessos, hoje tem a questão do trevo de Forquilhinhas, não sei se tu estás acompanhando¹¹³, quando ela foi feita, o trevo de Forquilhinhas tinha uma característica. Ele era uma via secundária de acesso para São José. Os dois lados de São José. Depois, o quê que aconteceu? - Se desenvolveu muito São José. Tem uma atividade industrial muito forte ali e foi criado uma Universidade ali. Hoje não atende. Não tem como. Se está fazendo uma adequação, inclusive é uma das últimas obras do DNIT é ali naquele trecho que já é concedido para adequar porque aquilo ali é um inferno. É muito tráfego para aquilo que foi projetado. Então vai ter que ter uma nova adequação da rodovia diante das necessidades de tráfego, de locomoção das pessoas do entorno. Mais passarelas, mais viadutos, mais passagens inferiores, mais ruas laterais, monitoramento de velocidade – uso de radares pela concessionária junto com a PRF.[...] O trecho sul é um projeto pioneiro. Até serve de exemplo não só de execução de obras rodoviárias no Brasil, como até para financiamento do Banco Interamericano, do BID, principalmente na questão ambiental, ali nas condicionantes ambientais, ela declara o meio ambiente e a pessoa – então a gente diz que ela é uma rodovia focada para ter preservação, o respeito ao meio ambiente e à pessoa, tanto àquela que está atrás do volante, quanto àquela que não está no veículo”.

Retomando os ensinamentos de Spink (2003), tratando-se de representações sociais, existe a contradição como característica, coexistindo a “permanência” e a “diversidade”. É comum encontrarmos nos discursos, segundo ela, a lógica e a coerência concomitante à contradição. Neste sentido, há fortes indícios de possíveis conflitos entre a administração da rodovia que, segundo entrevista, precisa “ordenar”, “disciplinar” as áreas lindeiras e as administrações municipais, responsáveis pelos municípios situados ao longo da rodovia. A primeira contradição é quanto à natureza das administrações. A empresa concedida vem para a rodovia com a ideia de relação custo-benefício, precisa cumprir o contrato assinado com o Poder Concedente, mas tem como pressuposto, o lucro. Já as administrações municipais tem, em seus representantes a democracia como pressuposto. O projeto é político e não necessariamente econômico. Tanto a concessionária como as Prefeituras comungam interesses, na medida em que se a estrada e os municípios existem com as configurações atuais, é resultante da sua ocupação sócio-espacial, conforme ensinamentos de Santos (1997b). “Ordenar” ou “disciplinar” uma região conurbada exige a interferência efetiva do Estado, pontuando as políticas públicas que deverão ser adotadas. Daí a importância do discurso do entrevistado do DNIT

¹¹³ Refere a grande repercussão na mídia da construção do trevo de Forquilhinhas. O Grupo RBS, levou bolo de aniversário para comemorar o tempo que o DNIT levou para encaminhar a solução.

porque revela uma visão de longo prazo, embora a contradição fique ainda mais evidente no sentido de que se as obras de ampliação estão sendo bancadas pelo governo federal, baseadas em um projeto considerado modelo. Questiona-se o porquê de construir a estrada-modelo para entregá-la imediatamente à iniciativa privada.

No que tange à terceira provocação, buscou-se trabalhar com o conceito de estrada-modelo e de seus prováveis impactos. Sugerindo um exercício de futuro, com a rodovia numa outra condição, os entrevistados foram instigados a falar sobre os impactos no desenvolvimento da região, podendo ser visualizado conforme figura 14 abaixo:



Figura 14: Fluxograma da categoria de análise – Impactos

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

As questões inerentes à circulação na via e seus custos pautaram o discurso da entrevista do DNIT, conforme segue:

DNIT – “A concentração urbana ela não tem muito mais espaço em torno da rodovia, mas por fatores de desenvolvimento o quê: acho que é baixar custos. Redução de custos, de tempo e combustível. Vai ter uma redução em função disso porque diminui o tempo e o consumo de combustível. Torna uma rodovia mais ágil, mais tranquila de integrar essa região”.

Observa-se o mesmo entendimento de “impactos no desenvolvimento” como sendo um fator relacionado às questões que envolvem os custos, ou seja, a área econômica, conforme o entrevistado da Prefeitura:

PREFEITURA – “Uma BR padrão traz mais empresários para a área, principalmente os da

área industrial, isso é mais empregos. A comodidade para eles estarem se locomovendo é melhor, menos gasto com a manutenção de caminhões. O comércio em volta cresce totalmente, estão loteando todas as áreas em volta da BR e isso vai tornando-a mais segura, com mais paradas”.

Em relação à OHL, o discurso parece mais articulado. Primeiro apresentam as questões referentes à tecnologia, como benefícios. Depois levantam os controles possíveis para vigiar o indivíduo em benefício da carga:

OHL – “*Uma estrada bem cuidada, uma rodovia bem organizada, ela impacta sim diretamente no desenvolvimento e aí pode colocar qualquer camada a nível de (sic) economia porque, por exemplo, imagina só: nós vamos ter uma rodovia com 172 câmeras de vídeo, nós vamos ter uma rodovia com 766 calboxes¹¹⁴, 6 painéis de mensagens variáveis fixos e 5 painéis de mensagens variáveis móveis. Vamos ter toda uma rodovia sinalizada em termos de sinalização horizontal e vertical – toda ela. Nós vamos ter uma rodovia com todas as barreiras de concreto ou defensas metálicas – todas elas repostas e pintadas ou novas. Nós vamos ter a rodovia com todas as pontes já alargadas, com todo o atendimento de usuário. E depois uma rodovia organizada chama investidores [...] gera emprego, é tudo uma conjuntura, tudo interligado. Controle social, segurança. Fora segurança, você vê hoje os transportadores. Um dos grandes anseios dos transportadores é a questão da segurança. Quanto eles pagam de seguro de caminhão. Você querendo ou não, hoje com 5 praças de pedágio você consegue conter [...]. Vamos colocar entre aspas, vamos transformar ele para controlar. A carga que passa de um ponto ao outro. Saber em que horário que ela entra numa praça de pedágio, que horário que ela passa numa outra praça de pedágio. Com todas as câmeras, eu consigo vigiar e saber onde a carga está, onde ela pode estar”.*

Levando em consideração que o estado de Santa Catarina recebe em torno de 5 milhões de turistas durante o ano e que a maioria acessa o litoral pela BR-101, a fala do entrevistado é surpreendente:

SANTUR – “*Escoamento da produção, não só voltado ao turismo, ou seja, nós temos muitas indústrias que, já alertadas por essa condição de melhoria na estrada e imaginando que o pedágio vai sair menos do que estão cobrando nos demais, que é volumoso – bastante caro, o escoamento da produção traria uma melhor qualidade, uma melhor rapidez,*

¹¹⁴ Estruturas instaladas em áreas denominadas de refúgios com um serviço de chamada ao Centro de Controle e Operações da concessionária. Funciona como se fosse um porteiro eletrônico.

fluidez e também custo menor. A rodovia como estava, um caminhoneiro precisa transportar para cima e para baixo a matéria-prima dele no caminhão, o pagamento do pneu, de óleo, um absurdo. Naturalmente que o pedágio vai encarecer um pouco, mas com certeza, com estradas melhores, no final das contas, muito no final das contas, você vai ver que o pedágio é muito mais barato do que um pneu que estoura de um caminhão. Isso em relação ao desenvolvimento de empresas e de fomento de empregos. Com relação ao turismo, é com certeza a vinda de outros equipamentos voltados para o turismo”.

A PRF mais uma vez confirma a ideia da BR-101 como rota de atração de investimentos, conforme a entrevista a seguir:

PRF – “*A rodovia BR-101 após a sua conclusão trará muitos benefícios porque essa obra concluída da divisa do Rio Grande do Sul com a divisa do estado do Paraná, ela trará investimento não só de investidores do Brasil, mas também do exterior*”.

Quando trata-se de infraestrutura viária, as representações tendem a associar desenvolvimento com as facetas econômicas. De todas as falas referentes aos impactos, vale o registro de que concessão pública, tal qual está ocorrendo em Santa Catarina atualmente e já consolidada em vários estados brasileiros, concede à iniciativa privada o direito de explorar determinado trecho por tempo limitado e com regras claras voltadas para a operação e administração da rodovia. O poder de polícia continua sendo função do Estado e, no caso das estradas, responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal. Porém, a tecnologia disponível dá conta de um controle social disfarçado de conceitos de “segurança”, de “controle de cargas”. Este tema suscitaria uma longa discussão. O fato do Brasil ter sérios problemas de segurança na circulação em suas rodovias, não justifica a invasão da privacidade do indivíduo. A finalidade precípua da concessão é o controle da estrada, não das pessoas.

O roteiro da entrevista questionou a ação do estado e suas consequentes políticas públicas em relação à área de estudo (figura 15). Era importante a percepção de cada entrevistado, na medida em que, depois de várias décadas, no momento da entrevista as obras estavam (e permanecem) em curso e a empresa detentora da concessão já estava em operação.



Figura 15: Fluxograma da categoria de análise – Política Pública

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Sendo assim, o representante do DNIT faz a crítica do abandono do Estado:

DNIT - “[...] Não houve uma política de estado que desse continuidade ao investimento na construção e na conservação das rodovias. Isso aí se começou a fazer de uns anos para cá. [...] As rodovias ficaram abandonadas. Então eu acho que agora está começando nas três esferas das administrações públicas a olharem que tem que ter investimento, tem que haver a conservação desse patrimônio e investimentos fortes. A concessão [...] eu falo por cidadão. Eu acho assim, tu entregas uma atividade para a iniciativa privada e a iniciativa privada entra numa briga feroz (que foi) e bota o preço lá embaixo. Vou vender o meu produto o mais barato possível durante 25 anos e que tem que investir pesado [...] Se a empresa entra é porque dá dinheiro. Se dá dinheiro, é rentável. Por que o governo não usa isso? [...] Se depender de grupos brasileiros, empresários brasileiros é difícil. O empresário brasileiro não entra em área de risco, ele não assume. Sempre o governo. Depois do governo ele vai lá e pega [...] Então hoje o governo constrói e para construir ele precisa de muito dinheiro e esse dinheiro vai faltar o quê: fazer uma atualização da rodovia. [...] Eu acho assim, é uma forma não muito boa, mas acaba sendo a única saída mesmo para se tentar melhorar a estrutura”.

Na esfera municipal, a rodovia BR-101 serve como “espinha dorsal” do desenvolvimento:

PREFEITURA – “Eu acho que o governo federal tem feito boas ações no processo de tentar acertar a questão da duplicação da rodovia, tem sido bem rápido. Eu tenho certeza que daqui a quatro anos, São José será uma outra cidade, inclusive para o turismo, ela estará inserida num processo, primeiro temos a intenção de uma marina internacional à beira-mar de São José porque Florianópolis tem um problema com a chegada de navios

internacionais e nós temos uma beira-mar inteira para ser explorada [...] Daqui a quatro anos São José será outra, está sendo costurada uma parceria entre o governo municipal, estadual e federal".

A entrevista com o representante da OHL reconhece a capacidade técnica dos funcionários públicos ligados ao setor rodoviário, mas questiona a burocracia como entrave na tomada de decisão, tendo como conseqüência a eficiência superior do privado em relação ao público:

OHL – “*O grande problema é o seguinte: os órgãos têm a capacidade técnica total, tem os profissionais, até os melhores profissionais porque eles fizeram, tem experiência, mas a parte burocrática, às vezes a captação de uma verba, a agilidade [...] isto tudo tolhia a rapidez deles resolverem o negócio. Então às vezes não, não por querer. Isto daí não é [...] não é o órgão que foi omisso, talvez até houvesse o procedimento de dinheiro pedindo, mas todo o processo do estado, que é um pouco mais moroso que o nosso. Nós temos mais agilidade que o estado".*

O discurso da SANTUR envereda para a legitimidade do processo de concessão, questionando a necessidade de existir uma rota alternativa para evitar o pagamento do pedágio:

SANTUR – “*Primeiro que a rodovia não é estadual, é federal. A duplicação há muitos anos é pedida. É uma reivindicação antiga da comunidade catarinense. [...] Havia uma intenção que só se cobrasse depois que todas estivessem prontas. [...] Eu acho que deveria ter uma ação efetiva junto ao governo federal que permitisse, não só ter a BR-101 como escoadouro, mas como prevê a legislação, que uma terceira ou segunda via devia ser liberada para aqueles que não querem se utilizar dessa rodovia".*

A PRF respondeu a esta questão de forma direta e objetiva, como segue:

PRF – “[...] O governo está fazendo a sua parte”.

Para esclarecer esta questão, entende-se como Estado “o poder político organizado no interior da sociedade civil” (FERREIRA, 2000, p. 132) e como políticas públicas, “as ações do Estado orientadas pelo interesse geral da sociedade; ou o Estado em ação” (BARRETO, BURGOS e FRENKEL, 2003, p. 33). Na fala do DNIT fica evidenciada a ausência do Estado no que tange a infraestrutura viária, no

entanto, tal ausência parece fazer parte do “Estado Mínimo” adotado no Brasil no final da década de 1980. O não fazer pode ser uma ação do Estado que redundou no discurso da OHL quando registra a capacidade técnica dos agentes públicos deste setor, mas dependentes de burocracias, distanciando a qualidade na ação do público na comparação com o privado. Já o representante da SANTUR problematiza a cobrança de pedágio pela inexistência de vias alternativas, colocando em dúvida o arcabouço jurídico do Estado e desconhecendo as características do relevo do litoral catarinense. Se a construção da BR-101 no solo catarinense já foi uma façanha em função das características de seu relevo, é pouco provável a possibilidade de planejar e construir uma rota alternativa.

A entrevista fez uma última indagação a respeito da presença concomitante da circulação da produção, através dos produtos agrícolas e manufaturados e o movimento turístico, além do movimento local e regional (figura 16).



Figura 16: Fluxograma da categoria de análise – Turismo/Produção

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Os entrevistados responderam o que segue:

A PRF declara não ver diferença entre as categorias de veículos e aponta o tamanho da frota como um das causas da violência no trânsito:

PRF – *“Eu não vejo muita diferença, tanto dos transportadores, dos caminhoneiros, enfim, dos transportes de cargas com os dos veículos de porte pequeno e de passeio. Aquele que trafega, o viajante, aquele que vai vender os produtos, aquele que vem curtir as férias ou vem para fazer turismo aqui e aqueles que trabalham no dia-a-dia que precisa se deslocar de um município para o outro. Santa Catarina está aumentando muito a frota. Nos últimos dez anos aumentou muito. Nós tínhamos aqui pelo DETRAN cadastrados um total de 800*

mil veículos – automóveis e caminhões e hoje nós temos 2 milhões e 500 mil. Então aumentou muito. Moto aumentou muito. De 50 mil há 10 anos atrás, hoje tem 600 mil aqui no estado. Então, são veículos de duas rodas, pequeno. Hoje o financiamento facilita para se adquirir um veículo ou uma moto”

O discurso da SANTUR encaminha o questionamento para o estado das estradas e dá ênfase para a circulação de mercadorias pelas questões econômicas envolvidas:

SANTUR – “A questão entre caminhões e turistas está muito em voga pela precariedade das estradas [...] Não quer dizer que com ela duplicada não vá acontecer. [...] Você não pode restringir a convivência do caminhão com o automóvel. Eu não posso tirar a importância dos portos de Itajaí, Navegantes e Imbituba. O maior corredor de exportação de frangos do país – 80% do frango é de Itajaí. Então, como é que eu vou dizer para o cara que vem do oeste, da BR-282, trazendo frangos da Sadia ou da Perdigão: “ó, não vem para cá, vá para o Paraná. Não. Ele tem uma boa estrada, ele vai usar a boa pela segurança”.

A fala do representante da Prefeitura aponta como problema a circulação concomitante de veículos em trajetos de curta e longa distâncias:

PREFEITURA – “Seria irresponsável dizer que hoje não existem problemas, mas os caminhões não são o problema. Precisamos jogar os caminhões na BR para a indústria crescer, gerando renda e dinheiro. Não está se falando somente de lucro para o empresário, estamos falando de empresários que vem para cá e vão comprar terrenos, casas, investir no município, gerar empregos e privilegiar todos os setores da economia local. [...] Aqui não há problema entre indústria e turismo, hoje o problema é a circulação [...] porque a mesma rota funciona para quem está usando-a para trabalhar e por quem está percorrendo um grande percurso”.

Já o representante do DNIT vê a concorrência de turismo e produção pelo volume de veículos existentes no país e a precária educação para o trânsito da população:

DNIT – “Isso é um pouco daquilo que eu já te falei, das relações de trânsito. Hoje se vive o quê. O Brasil teve um crescimento da indústria automobilística muito rápido. A nossa indústria automobilística começou a nascer no final da década de 50, 60. O país está produzindo 3 milhões de carros. Onde é que vão meter esses carros? O cara que tem o

carro maior é o dono do trânsito. Já viu como é que eles dirigem. Eles metem em cima. O caminhão é a mesma forma, sendo que por trás do caminhão tem o que [...] praticamente um analfabeto [...] um cara que não tem a menor ideia de que está andando com um veículo de 45 toneladas, que a reação é diferente, que ele não pode botar em cima. A gente viu essa semana aí, foram três dias seguidos com acidentes com caminhão na BR-101. Ontem teve um com 6. O cara foi fazer uma ultrapassagem. Não porque o cara estava estressado. Então eu acho assim: é uma guerra porque não se tem uma fiscalização e não se tem uma preparação do motorista. Então, a guerra é porque é assim: tu não tens regras, tu não tens informação. Imagina tu pegar dois exércitos e esses dois exércitos nenhum dos dois tem treinamento. Pega e dá as armas – dá uma bazuca [...] eles vão se matar, mas os dois antes vão se matar – eles mesmos porque vai ser uma confusão dos diabos – não tem organização, não tem a preparação, não existe a disciplina. E o trânsito o que é? É a relação mais democrática que existe no mundo até hoje. Não existe mais nenhuma relação entre as pessoas que seja mais democrática: existe o pobre, o rico, o negro, o índio, o que for, não interessa – eu tenho 15 milhões... E daí, cara [...] eu tenho o meu fusquinha ali, sabe [...] tem que segurar. É um conflito grande porque as rodovias elas são [...] o país hoje ainda tem o principal modal de transporte é o rodoviário. Então o impacto é muito grande. É uma guerra porque tem gente despreparada dirigindo, veículos pesados. A gente estava fazendo um serviço ali na 101 de recapeamento e um caminhoneiro aí estava na fila. Em meia pista, parado, cheio dos bandeirinhas, placas, o caminhoneiro com 70 toneladas não parou e 12 carros pegaram fogo – ah porque não tinha freio. Esse conflito é assim, enquanto não houver um disciplinamento, uma boa educação, de formação de condutor e uma boa educação de trânsito que envolva todos os atores porque é assim: nem todo o pedestre é motorista. Então o motorista tem que perceber assim: o cara vai atravessar – direção defensiva – porque atrás de uma bola tem uma criança – agora todo o motorista é um pedestre. O pedestre tem preferência na faixa de segurança.

Sendo assim, é preciso retomar o pensamento de Marx sobre o indivíduo como ser social e comprometido com as suas circunstâncias. Observa-se uma expectativa em relação à transferência das responsabilidades do público para o privado. O modelo ideal de rodovia está associado à capacidade de receber investimentos para a construção, ampliação e dotação de equipamentos tecnológicos, agora possíveis pela presença da iniciativa privada.

Retornando às categorias criadas a partir da entrevista fez-se a correspondência da ancoragem indicada por cada entrevistado, conforme a figura 17 (p. 110) que apresenta também a sua objetivação.

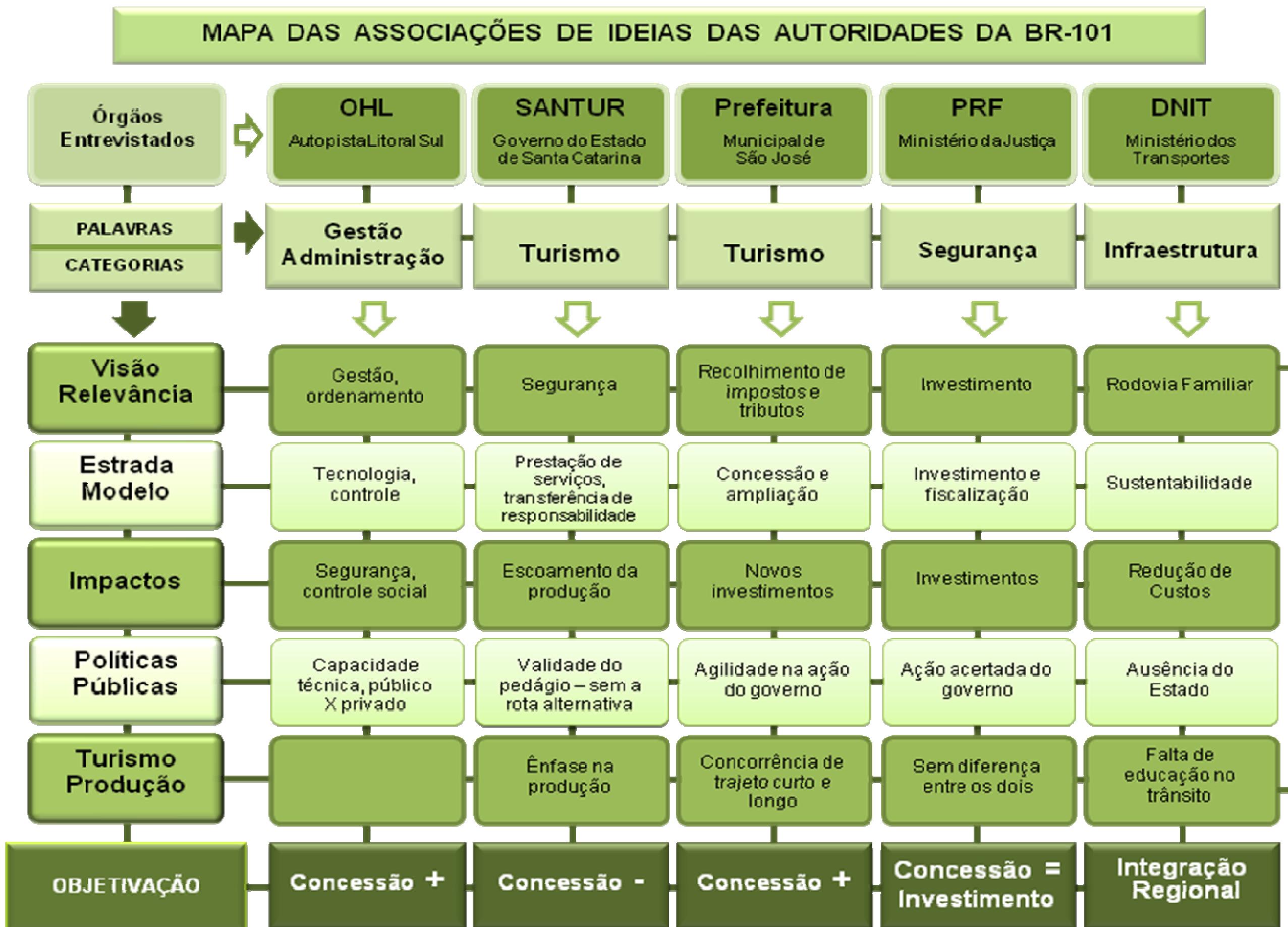


Figura 17: Esquema analítico da pesquisa

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2009)

Na análise da palavra escolhida, na ancoragem e na objetivação, chama a atenção a convergência de manifestações favoráveis à concessão em praticamente todas as falas, com exceção do DNIT que, justamente por ter profundo conhecimento sobre o setor de infraestrutura viária, apresenta críticas em relação à tomada de decisão do Estado, através do Ministério dos Transportes, do qual o DNIT faz parte. A partir da ancoragem do DNIT (rodovia familiar, sustentabilidade, redução de custos, ausência do Estado) percebe-se que a visão está voltada para a realidade local de uma forma ampla e complexa. Quanto à ancoragem relacionada à palavra escolhida, observa-se no caso da SANTUR, o distanciamento da sua missão, representada pela palavra “turismo”, já que na ancoragem o discurso está voltado para as demandas da produção. No caso da PRF, a palavra escolhida foi “segurança” e a ancoragem indica a predominância de “investimentos”. Em relação à Prefeitura, pode-se observar uma coerência que está relacionada à gênese da sua ocupação sócio-espacial regional. O município de São José, a partir dos anos 1970, trabalhou a mudança de sua vocação e buscou as condições para se tornar um pólo industrial e comercial, logo, nada mais óbvio do que perceber na ancoragem a relação com a área econômica (recolhimento de impostos, tributos, novos investimentos). Neste caso, a palavra “turismo” parece não ter sido a mais adequada. Porém, como a escolha recaiu sobre possíveis indicativos sugeridos pela pesquisa bibliográfica, o reconhecimento do equívoco só reforça a importância da metodologia das representações sociais como base para a discussão. Quanto à OHL, ainda que exista sincronia entre a palavra e a ancoragem (gestão), observou-se a predominância das palavras “controle, controle social, segurança”. É importante o registro de que a objetivação de praticamente todas as autoridades entrevistadas recaíram sobre a concessão. Porém, é relevante atentar para o fato de que a concessão pública não pode e não deve substituir a presença do Estado. Ao contrário, o que se espera é que, a partir da transferência, os órgãos competentes diretamente envolvidos com a rodovia, como é o caso do DNIT e da ANTT fiquem com o importante papel de controlar a execução do contrato e fiscalizar todos os itens envolvidos.

3.3 Situação atual e perspectivas futuras

O programa de concessão de rodovias brasileiro, iniciado em 1995, surgiu

com o intuito de conceder o serviço público para a iniciativa privada por tempo determinado, baseado no Programa de Exploração da Rodovia – PER que, em última análise, apresenta o planejamento contratual a ser executado pelo concessionário. Via de regra, o PER prevê três etapas, a saber:

- Trabalhos Iniciais – com um prazo de 6 meses, contados a partir da assinatura do contrato entre o concessionário e o Poder Concedente. Caracteriza-se pela execução de obras emergenciais para dotar a rodovia de condições mínimas de operação;
- Recuperação – É o prazo que começa logo após os trabalhos iniciais e se encerra no 5º ano de concessão. A característica desta etapa é restabelecer as condições da rodovia, conforme o seu projeto inicial;
- Manutenção – O Concessionário precisa fazer a manutenção da rodovia até o final do contrato.

Estas três fases dizem respeito à questão estrutural (piso, sinalização horizontal e vertical, obras de arte) da rodovia. O programa brasileiro contempla também, uma série de prestação de serviços ao usuário que também fazem parte das obrigações contratuais. São serviços de informações, emergência médica e mecânica, bem como a operação da via em caráter permanente.

Iniciado pelo Ministério dos Transportes, mas amplamente estudado nos anos anteriores por vários órgãos econômicos ligados ao governo, como o Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDE que, a partir de 1987, formou um grupo de estudos para encontrar soluções para retomar o desenvolvimento com crescimento econômico no país. Na década de 1980 já era claro para diversos estudiosos, a necessidade de desoneras o Estado. Conforme Rangel:

O novo enquadramento institucional que deverá tomar lugar do caduco instituto de concessão de serviço público a empresa pública, deverá oferecer soluções hábeis ao duplo problema de ausência de oportunidade de inversão ao alcance do setor privado do sistema e da insuficiência da capacidade instalada nos serviços públicos existentes, dadas as novas necessidades criadas, direta ou indiretamente, pelo processo de industrialização (2005, p. 718).

Rangel, economista de grande importância para a história recente do Brasil, antevia esta saída em função das características do país. Em seus escritos, conforme relato de Maria Rosário Pizzo (BNDES), declarava:

O que Rangel mais nos dizia é que o desenvolvimento brasileiro se fazia de forma cíclica, que a conjuntura apresentava sempre dois componentes: um externo – nós éramos parte da economia mundial, que se desenvolvia ciclicamente, em ciclos longos, os chamados ciclos Kondratieff, e outro interno, chamado de Juglar brasileiro, ciclos decenais, quando surgia uma área superinvestida, representando recursos ociosos e outra carente de investimentos que representava os estrangulamentos ou as deficiências consequentes do desenvolvimento anterior. Na realidade, esse componente externo – o ciclo de Kondratieff – não estava integralizado no Brasil, mas refletia na conjuntura brasileira através das nossas relações externas, enquanto o ciclo de Juglar era a forma como o desenvolvimento, desde a nossa industrialização se dava, constituído dos decenais curtos (1997, p. 105-106).

A concessão proposta pelo Rangel sugeria a utilização do capital ocioso da iniciativa privada, preferencialmente nacional. Segundo ele, a industrialização do Brasil, fazia parte do esforço do Estado em resolver a consequência interna da crise do capitalismo mundial. Era preciso substituir as importações e passar a exportar para os países desenvolvidos ou como ele mesmo expressava, o “centro dinâmico da economia mundial”. Passar a produzir internamente reduziria o nosso endividamento externo e, conforme ele, com o incremento dessa estrutura, seria possível retomar o desenvolvimento. Esta inversão possibilitou o incremento da indústria leve, embora tenha “embaraçado” a indústria pesada. Circunstância essa que foi sendo estabilizada com desenvolvimento de tecnologia própria e cópia. Se esse era o caminho que fosse trilhado.

Essa mudança fez com que o país aquecesse o mercado interno, desenvolvesse as cidades e exigisse do Estado a prestação de inúmeros serviços públicos. Começa então, a discussão dos novos enquadramentos institucionais possíveis para que a origem do capital deixasse de ser do Estado, já que o próprio Estado empregava os recursos, administrava-os e precisava dar as garantias, envolvidas na prestação de serviços públicos. Rangel assinalava que “a liberdade do Estado na fixação da tarifa mede a sua própria capacidade de bancar a operação” (RANGEL, 2005, p. 708). Não existia dentro da economia brasileira, estrutura para a organização dos serviços com o nosso capital, com exceção dos fiscais, por isso, o nascedouro foi a oferta de tais serviços para a concessão de empresas estrangeiras, estas ligadas aos países do centro do capitalismo mundial. No momento em que o capital externo deixou de ser atraente para esse tipo de investimento, foi preciso a retomada do Estado na forma serviços públicos de administração direta e,

posteriormente, como serviços públicos concedidos a empresas públicas, onde o Estado é o maior acionista. Rangel chama atenção dessa circunstância:

O Estado de fato e de direito, ocupa a posição de sócio majoritário e dominante. Noutros termos, onde o Estado é, ao mesmo tempo, poder concedente, titular da função normativa, inclusive para os fins de fixação da tarifa, e concessionário do serviço, isto é, subordinado àquela função normativa (RANGEL, 2005, p. 708).

A partir da estruturação do capitalismo financeiro brasileiro, baseado no mercado interno de capitais, foi preciso primeiro fortalecer um capitalismo industrial interno e um sistema financeiro bem desenvolvido para, posteriormente articular serviços de utilidade pública que interessassem à iniciativa privada.

É provável que o maior ganho da transferência de determinados serviços públicos para a iniciativa privada, seja o fato de que o Estado passa a exigir garantia, já que estando sob a sua administração, ele acumula as funções de poder concedente e concessionário dos serviços públicos. Tal configuração não permite o uso do direito real de garantia porque sendo parte decisiva de seu patrimônio legalmente inalienável, não pode ser oferecido como garantia, tão pouco ser hipotecado (RANGEL, 2005).

A retomada do desenvolvimento brasileiro a partir da década de 1980 passou pela tentativa de transformar os serviços públicos em oportunidades econômicas. Este processo, embora desvinculado da ideia defendida por Rangel no sentido de otimizar o capital privado interno através de áreas ociosas, teve sua consolidação na área de rodovias a partir dos anos 1990.

A preparação da transferência dos serviços públicos para a iniciativa privada talvez justifique a eficácia do programa. Com quase quinze anos de existência, o setor privado absorveu a ideia, mas ficou apenas com as rodovias que apresentam volume de tráfego atraente. Tanto é verdade que o Ministério dos Transportes analisou 17.247 km de rodovias, mas foram consideradas 10.379 viáveis para a concessão e 6.868 km viáveis apenas para a concessão dos serviços de manutenção.

Atualmente, o Programa de Concessões de Rodovias, depois de vários percalços, avança em estados como Santa Catarina e Minas Gerais. Com mecanismos institucionais e jurídicos, o Brasil aprendeu neste período a ampliar a relação: hoje as concessões contam com o Poder Concedente, o Concessionário, o

usuário e as agências reguladoras. Daqui para frente, as agências tem o papel fundamental de, junto com o usuário, fiscalizar os contratos. Eis aí a necessidade de amadurecimento da democracia brasileira.

Assim como é preciso avançar nos mecanismos de controle, questiona-se o volume de investimentos efetivamente realizado pela iniciativa privada. Na prática, o grande financiador das Concessionárias ainda é o Estado, embora seja preciso que o concessionário, por força de contrato, apresente parte do capital a ser investido no negócio.

Sem dúvida, este modelo desonera o Estado, mas não resolve os enormes problemas de infraestrutura viária do país. A regra para a existência de pedágio em determinada rodovia requer uma média de 10 mil veículos por dia. Isto significa que estradas localizadas em regiões com baixa densidade populacional ou com o sistema produtivo muito mecanizado ficam a cargo do Estado e, não raro, em péssimas condições de operação.

Hoje, o Programa de Concessão de Rodovias Federais já administra 13.780,8 km de estradas, envolvendo contratos concedidos pelo Ministério dos Transportes e pelos governos estaduais, por meio de delegação de poderes (Lei nº 9.277/96 e AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres administra doze concessões, numa extensão de 4083,0 km. O Ministério dos Transportes assinou os contratos de cinco, entre 1994 e 1997, enquanto o Governo do Estado do Rio Grande do Sul assinou um em 1998 com posterior convênio assinado no ano de 2000. Seis concessões fazem parte da segunda etapa que abrange 2.600,78 km, composto por sete lotes, que podem ser visualizados na tabela 3 (p. 116).

As empresas vencedoras do leilão foram a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL Brasil), Consórcio BRVias e Acciona. O critério escolhido foi o menor preço da tarifa. Os investimentos em obras são de 17,3 bilhões. Diferente da primeira etapa, o amadurecimento do Programa de Concessões de Rodovias, possibilitou a abertura de empresas privadas estrangeiras para concorrer nos leilões. Como consequência, o grupo espanhol OHL ganhou a maioria dos trechos da segunda etapa.

Isto posto, pode-se afirmar que as rodovias brasileiras são negócios rentáveis, com ações em bolsas e de interesse global.

Tabela 3: Rodovias federais da segunda etapa das concessões

Rodovias	Trecho	Extensão (km)
BR-116/PR/SC	Curitiba – Div. SC/RS	412,70
BR-376/PR - BR-101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,33
BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba (Régis Bitencourt)	401,60
BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo (Fernão Dias)	562,10
BR-393/RJ	Div.MG/RJ – Entroncamento com a Via Dutra	200,35
BR-101/RJ	Ponte Rio-Niterói – Div.RJ/ES	320,10
BR-153/SP	Div.MG/SP – Div. SP/PR	321,60
Total	07 Trechos	2.600,78

Fonte: ANTT/2009

Em termos estratégicos para o país, a discussão precisa ser avalizada pela sociedade, já que, em última análise, é a grande fiadora do projeto. O fato de solucionar os problemas de fluxo de caixa do governo, não necessariamente quer dizer as melhores soluções para a população que, embora perceba os ganhos da concessão da rodovia à iniciativa privada, se sente pagando impostos duplamente para poder circular nas estradas.

Por outro lado, a presença da iniciativa privada neste segmento significa um avanço tecnológico para o setor, geração de emprego e renda direto e indireto, pagamento de impostos, especialmente para os municípios lindeiros e diminuição de acidentes.

No caso de Santa Catarina, a empresa OHL ainda não conseguiu iniciar a cobrança de pedágio, em função das fortes chuvas ocorridas em 2008. A referida empresa vai administrar o trecho da BR-101 situado na região da Grande Florianópolis e vai precisar atender as demandas comerciais, industriais e turísticas que o trecho exige.

Cabe ressaltar que entre as curiosidades e peculiaridades desta região, a área de tecnologia já representa uma arrecadação de impostos duas vezes maior que a área de turismo. Para se ter uma ideia, em 2007, enquanto a mercado de tecnologia de Florianópolis faturou R\$ 800 milhões, o turismo arrecadou em Impostos Sobre Serviços (ISS) em torno de R\$ 240 milhões, 50% menos que a tecnologia, “com uma arrecadação, apenas do segmento de softwares, próxima de R\$ 480 milhões no mesmo período” (PREFEITURA MUNICIPAL DE

FLORIANÓPOLIS, 2008).

Em relação ao planejamento de curto e médio prazos da região em estudo, o que se observa é que, embora o mundo esteja vivendo uma crise global, a diversidade econômica de Santa Catarina põe o estado numa perspectiva mais positiva do que negativa. Se o setor público continuar articulando soluções para a melhoria da infraestrutura global: portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, além do cuidado com o tratamento da água, os efeitos da crise serão sentidos de uma forma mais suave.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho percorrido na busca de respostas para compreender o fenômeno ocorrido na região da Grande Florianópolis a partir do seu eixo rodoviário, exigiu o apoio nos conhecimentos de Milton Santos que vê o meio a partir das relações sociais dominantes que atuam no e sobre o espaço, transformando-o e alterando suas características regionais. A partir dos seus pressupostos teóricos, foi possível entender os fixos e os fluxos da área estudada.

Ao buscar os elementos responsáveis pelo desenvolvimento rodoviário nacional, foi preciso recorrer à história recente do Brasil, reconhecendo que os assuntos de infraestrutura rodoviária tem seu marco histórico com a Lei Joppert, datada de 1945. A partir desta lei, criaram-se as condições legais e financeiras para a execução de um planejamento voltado para a construção das rodovias brasileiras. Naquele momento, o mundo estava vivendo o final da Segunda Guerra Mundial e o país deparava-se com a necessidade de desenvolver o mercado interno. O Brasil começava a deixar de ser agrário e rural para dar início à implantação de um modelo de desenvolvimento que acelerasse o crescimento econômico com base na indústria (GALVÃO, 1996).

Sem dúvida, as profundas mudanças começaram a ocorrer a partir da década de 1930, com Getúlio Vargas no poder, mas foram consolidadas com a eleição de Juscelino Kubitschek, em 1955. Foi na sua gestão que o Plano de Metas delineou a construção de Brasília, símbolo de um novo tempo. Com o slogan “50 anos em 5”, o país recebeu investimentos estatais de grande monta, notadamente no setor de transportes e energia.

Os anos JK são marcados pela construção de rodovias em todos os estados brasileiros e, com incentivos governamentais, a indústria automobilística se instalou no país e se expandiu rapidamente. A partir deste período, as rodovias efetivam a integração nacional. De lá para cá, o Brasil passou por uma ditadura militar que transformou o perfil das cidades brasileiras que cresceram demograficamente no litoral, em função das possibilidades de trabalho, oportunizadas pela industrialização já consolidada.

Pode-se afirmar que o Brasil sempre esteve atrelado ao capital internacional e às influências externas. As imposições do cenário internacional exigiam decisões

internas capazes de promover o desenvolvimento econômico do país. Sendo assim, a expansão urbana e a conurbação em grandes centros populacionais brasileiros é consequência do processo de industrialização estimulado pelas ações desenvolvimentistas do Estado.

Isto posto, quando se pretende investigar a realidade regional em um país de dimensões continentais , como é o caso do Brasil, com peculiaridades locais que vão desde a forma de ocupação inicial do seu território à capacidade de captação de recursos públicos, é necessário buscar respostas no processo, no vivido, na própria história.

Assim, a partir do entendimento das políticas que possibilitaram interligar o país de norte a sul, de leste a oeste, foi possível depreender as circunstâncias que levaram a BR-101, no solo catarinense, ter sido planejada nos anos de 1950 e ter sido inaugurada apenas no início dos anos 1970. Isto justifica, por exemplo, o aparente atraso do litoral catarinense como destino turístico. Na verdade, isso só ocorreu depois da inauguração da BR-101, já que foi a partir da construção da rodovia que deu a conhecer, a natureza exuberante do litoral catarinense, possibilitando o desenvolvimento turístico da região.

Cabe o registro de que os caminhos abertos no país correspondem, num primeiro momento, à luta pela posse do território empreendida pelos europeus, especialmente dos portugueses e espanhóis. No que diz respeito ao litoral catarinense, a necessidade de garantir as terras aos portugueses fez com que a Coroa Portuguesa, num primeiro momento estimulasse o avanço de vicentistas e paulistas em direção ao sul, mais tarde, trouxesse povoadores da Ilha dos Açores. No século XIX foi a vez de buscar colonizadores alemães, italianos e eslavos para garantir a ocupação de vastas extensões de terras, imprimindo ao processo de colonização do Brasil Meridional, um caráter singular.

Tais referências históricas dão conta de alguns elementos que são importantes para a compreensão da realidade. A região da Grande Florianópolis é fruto de sua ocupação sócio-espacial e das mudanças no modo de produção. Da pequena produção mercantil açoriana do fim do século XVIII e início do século XIX, à chegada, em meados do século XIX, dos primeiros alemães e, por último, a inserção de Florianópolis “no contexto do capitalismo industrial brasileiro [...] que ocorre com mais vigor a partir da metade dos anos 50” do século passado (BASTOS, 2000). Com base no referencial bibliográfico, pode-se constatar que, a

partir da revolução de 1930, a região da Grande Florianópolis não acompanhou as transformações que ocorriam em nível nacional e sofreu uma grande estagnação econômica (MAMIGONIAN, 2000). Não para sempre, pois as mudanças em nível nacional previam a aceleração da industrialização que, por sua vez, incrementou o processo de urbanização e o crescimento econômico que deram origem a instalação de instituições e empresas no estado catarinense. Exemplos como a criação da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC e da ELETROSUL e a construção da BR-101 demonstram a determinação do Estado na condução de uma nova etapa do desenvolvimento econômico de Santa Catarina.

A partir da década de 1970, o turismo passou a ser uma alternativa de negócio. O turismo de sol e mar tem em Santa Catarina o apelo da paisagem e da natureza, transformando o espaço em produto a ser consumido. Esta reflexão foi feita com base nos preceitos de Lefebvre (1991) e nos conceitos de fetiche, segundo Marx (1996) como uma aspiração de consumo de determinado produto ou serviço de propriedade e domínio do capitalismo, cujas imagens são produzidas e idealizadas para que o sujeito seja induzido a consumir. O turista que chega ao litoral catarinense circula preferencialmente de automóvel, fetiche do século XX. Por isso, tem-se neste contexto, três circunstâncias sociais que influenciam nas dinâmicas do lugar. Pode-se apontar as questões do trabalho e as férias como sendo o momento em que o sujeito deixa de ser o produtor de riquezas para ser o consumidor, satisfazendo a engrenagem capitalista. Em seguida, tem-se a relação do turismo contemporâneo com a mobilidade oportunizada pelo automóvel. E por fim, o próprio automóvel como ícone serviente ao turismo de massa e a serviço da produção. Essas reflexões foram ancoradas nos pensamentos de Ouriques (2005), Swarbrooke (2000), Munné (1999) e Sousa (1992).

A BR-101, por sua vez, pode ser entendida como espaço geográfico que permite várias interações sociais (SANTOS, 1997b). Se o turismo vê nesta via as possibilidades de alcançar os destinos para desfrutar as férias, é também por ela que o desenvolvimento catarinense circula. Isto ocorre porque Santa Catarina é produtora e exportadora de muitos produtos agrícolas e manufaturados, além de importadora. Tem uma logística que inclui portos, aeroportos e tem na BR-101 um dos corredores para escoamento da produção.

Para compreender a dinâmica da produção, trabalhou-se o conceito de Pons e Bey (1991) que explica como se estabelecem as ligações espaciais na região

econômica, colaborando com a construção das interconexões necessárias entre infraestruturas de transportes e as consequentes transformações no espaço.

A região da Grande Florianópolis no trecho da BR-101 entre o km 205 e km 224 foi caracterizada e analisada com base nas categorias geográficas de Milton Santos (1997b). Foram trabalhadas estrutura, processo, função e forma no intuito de compreender as relações sócio-espaciais que foram modificando e alterando a região com a chegada de empreendimentos comerciais e industriais surgidos após a inauguração da BR-101. Percebe-se a instalação de símbolos da sociedade de consumo, típicos do capitalismo, como concessionárias de automóveis, *shopping centers*, motéis, entre outros. O modelo é claramente imposto pelo capital internacional e reflete o alinhamento da política local com as estratégias de Estado.

A partir desses conceitos e informações procurou-se articular o resultado das ações do Estado com a percepção das autoridades ligadas à rodovia. Seguindo os preceitos de Marx (1978) pretendeu-se ir além da descrição da realidade, questionando a maneira como a sociedade capitalista produz, reproduz e se mantém ou se modifica. Desta forma, a partir da metodologia de representações sociais ouviu-se representantes do DNIT, PRF, Prefeitura de São José, SANTUR e OHL, apresentados no capítulo três.

Conforme a metodologia das representações sociais fundamentadas por Spink (1995), foi possível perceber que nem sempre há convergência entre o que as ações de Estado determinam com a vivência local de quem precisa acreditar nelas, executá-las e defendê-las. Também percebe-se um distanciamento do que se imagina ser a missão de determinada instituição com o discurso de seu representante. E ainda, em alguns momentos, a impressão era de que a missão de uma instituição estava no discurso da outra, como se houvesse uma troca de papéis. Tal situação revela o quanto as últimas décadas foram nefastas para as instituições brasileiras. A ideia do “Estado Mínimo” fez de uma geração de funcionários públicos, pessoas preparadas, mas certas de que só a transferência de suas responsabilidades para a iniciativa privada poderá fazer com que os investimentos sejam realmente efetivados. Estas constatações remetem novamente aos estudos de Marx (1978, p. 129) quando diz que “[...] não é a consciência dos homens que determina o seu ser, mas, ao contrário, é o seu ser social que determina a sua consciência”.

A partir da análise das representações sociais, pode-se compreender como

se construiu a ancoragem de cada entrevistado e percebe-se o quanto é sutil a ação do Estado porque permeia “as verdades sociais”. Ao mesmo tempo, há um indicativo de rejuvenescimento do capitalismo, na medida em que, neste momento, permite uma renovação das relações e das expectativas a partir da chegada da concessão da rodovia. Depois de transformar quase tudo em mercadoria, a rodovia também vai ter o seu preço a ser pago pelo contribuinte sob a alegação de que é preciso desonerar o Estado.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, L. do R. de B. **A “privatização” das facilidades rodoviárias do Brasil.** Brasília: Geipot, 1994.
- ALVAREZ, M. C.; TOMAZI, N. D. Indivíduo e sociedade. In: TOMAZI, N. D. [Coord.]. **Iniciação à sociologia.** 2. ed. São Paulo: Atual, 2000.
- ÁREAS LEGALMENTE PROTEGIDAS. **Decreto Nº 1260 de 1/11/1975.** Disponível em: <<http://www.celesc.com.br/uca/02-UC-10-a.htm>>. Acesso em: 19 out. 2008.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS – ABCR. Disponível em: <<http://www.abcr.org.br/index.php>>. Acesso em: 11 out. 2008.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br/>>. Acesso em: 11. Ago. 2007.
- BARRETO, M.; BURGOS, R.; FRENKEL, D. **Turismo:** políticas públicas e relações internacionais. São Paulo: Papirus, 2003.
- BASTOS, J. M. Urbanização: comércio e pequena produção mercantil - pesqueira na ilha de Santa Catarina. In: SANTOS, Maurício Aurélio dos [Org.]. **Ensaios sobre Santa Catarina.** Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.
- BITENCOURT, J. B. Cidades em movimento. In: BRANCHER , Ana [Org.]. **História de Santa Catarina – Estudos Contemporâneos.** Florianópolis: Editora Obra Jurídica, 1999.
- BLASCO, A. **Turismo y transporte.** Madrid: Editorial Síntesis. 2001.
- CLUBE DO FORDINHO. Disponível em: <<http://www.clubedofordinho.com.br/si/site>>. Acesso em: 20 out. 2008.
- COELHO, M. de A.; TERRA, L. **Geografia do Brasil:** espaço natural, territorial e socioeconômico brasileiro. São Paulo: Moderna, 2002.
- COIMBRA, C. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil.** Brasil: Editora Centro de Documentação EPUB, 1974.
- CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA OSÓRIO-PORTO ALEGRE S/A – CONCEPA. Disponível em: <www.concepa.com.br>. Acesso em: 10 mar. 2008.
- CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS – RODOSUL. Disponível em: <<http://www.rodosul.com.br/rodosul.php>>. Acesso em: 15 out. 2008.
- CONCESSIONÁRIA RODOVIÁRIA DO PLANALTO S.A. Disponível em: <www.coviplan.com.br/coviplan.php>. Acesso em: 15 out. 2008.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. [Org.] **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9. ed., Rio de Janeiro: Record, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2005.

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortallInternet/index.faces>>. Acesso em: 11 ago. 2007.

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Relatório de estatística de acidentes**. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortallInternet/index.faces>>. Acesso em: 20 out. 2008.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **BR – 101/Sul**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/servicos/pnv/radiais>>. Acesso em: 4 set. 2006.

DETRAN. DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.detran.sp.gov.br>>. Acesso em: 22 mar. 2008.

DUARTE, M. Y. M. Estudo de caso. In: DUARTE, J.; BARROS, A. [Orgs]. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, 2005.

SANTA CRUZ RODOVIAS S.A. **Serviços**. Disponível em: <www.santacruzrodoacias.com.br/obras.html>. Acesso em: 15 out. 2008.

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE SEGURANÇA. Disponível em: <www.fenaseg.org.br/main.asp>. Acesso em: ago. 2007.

FERREIRA, P. R. Política e sociedade: as formas do estado. In: TOMAZI, N. D. [Coord.]. **Iniciação à sociologia**. 2. ed. São Paulo: Atual, 2000.

FÓRUM NACIONAL DE USUÁRIOS DE RODOVIAS DE PEDAGIADAS. In: **Carta de Caxias do Sul**. Disponível em: <<http://forumpedagioscaxias.blogspot.com/2007/01/carta-de-caxias-do-sul.html>>. Acesso em: 5 out. 2008.

FUNDAÇÃO DO MEIO AMBIENTE – FATMA. Disponível em: <<http://www.fatma.sc.gov.br/default/default>>. Acesso em: 19 out. 2008.

GALHARDI, E.; PACINI, P.; NEVES, I. V. **Conduzindo o progresso** – a história do transporte e os 20 anos da NTU. Brasília: Escritório de Histórias, 2007.

GALVÃO, O. J. de A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica. In: **Revista IPEA** Planejamento e Políticas Públicas, n 13, Jun., 1996.

GOODE, W. J.; HATT, P. K. **Métodos em pesquisa social**. 7. ed., São Paulo: Nacional, 1979.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Decreto Lei Nº 1859 de 1982.** Disponível em: <<http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/>>. Acesso em: 20 ago. 2008.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Disponível em: <<http://www.governodesantacatarina.gov>>. Acesso em: 18 dez. 2008.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. **Histórico e transporte.** Disponível em: <<http://www.parana.pr.gov.br>>. Acesso em: 5 out. 2008

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE. **Departamento autônomo de estradas de rodagem – DAER.** Disponível em: <<http://www.daer.rs.gov.br>>. Acesso em: 8 mar. 2008.

GREMAUD, A. P.; VASCONCELLOS, M. A. S. de; TONETO JÚNIOR, R. **Economia brasileira contemporânea.** 4. ed., São Paulo: Atlas, 2002.

GRESPAN, j. **Ensaios comentados Karl Marx** – a mercadoria. São Paulo: Editora Ática, 2006.

HENRIQUE, R. C. O Desenvolvimento proporcionado pela rodovia BR 101 aos municípios da Grande Florianópolis – SC. In: **Anais** de Congresso de História e Geografia de Santa Catarina. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 1997.

ILHA, A. da S.; ALVES, F. D.; SARAVIA, L. H. B. As desigualdades regionais no interior dos países do mercosul: o caso da metade sul. In: **Anais** do IV Coloquio sobre Transformaciones Territoriales – “sociedad, territorio y sustentabilidad: perspectivas desde el desarrollo regional y local, Montevideo, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 ago. 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 out. 2006.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 10 out. 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Pesquisa anual de comércio.** Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 18 ago. 2008.

INVENTARIAÇÃO DA EXTINTA EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – GEIPOT. In: **Decreto-Lei Nº 516, de 7 de abril de 1969.** Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br>>. Acesso em: 18 jun. 2006.

KAISER, J. **Santa Catarina Brasil:** oportunidades e negócios. 7. Ed., Florianópolis: Letras Brasileiras, 2007.

KOTLER, P. **Administração de marketing.** 10. ed., São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Moraes, 1991.

MACHADO, Kal. **Concessões de rodovias, mito e realidade.** São Paulo: Prêmio Editorial, 2002.

MAMIGONIAN, A. **Industrialização de Santa Catarina.** Florianópolis: GAPLAN, 1986.

MAMIGONIAN, A. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: ANDRADE, Manoel Correa et al [Orgs.], **O mundo que o português criou:** Brasil – século XVI. Recife: CNPq/FJN, 1998.

MAMIGONIAN, A. Santa Catarina: sociedade e natureza. In: **Relatório de pesquisa.** Florianópolis: CNPq, 2000.

MARX, K. **Manuscritos econômico-filosóficos e outros textos escolhidos.** 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MARX, K. **O método da economia política - contribuição à crítica da economia política.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

MARX, K. O caráter fetichista da mercadoria e seu segredo. In: **O capital.** 14. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

MASSON, C. Dá para escapar deste caos? O que pode ser feito para livrar as cidades dos megacongestionamentos. In: **Revista Época – Sociedade Trânsito**, Ed. 513, p.100-110, Editora Globo, 2008.

MINAYO, M. C. de S. O conceito de representações sociais dentro da sociologia clássica. In: GUARESCHI, P. A.; JOVCHELOVITCH, S. [Org.] **Textos em representações sociais.** 8. ed., Petrópolis: Vozes, 1995.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Superintendência do desenvolvimento do nordeste – SUDENE.** Disponível em: <<http://www.sudene.gov.br/site/menu.php?idioma=ptbr&cod=202>>. Acesso em: 10 mar. 2009.

MINISTÉRIO DE TURISMO. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: 23 out. 2007.

MINISTÉRIO DE TURISMO. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>>. Acesso em: 22 out. 2008.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/>>. Acesso em: 10 out. 2005.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **O Banco do desenvolvimento de todos os brasileiros** - BNDS. Disponível em: <<http://www.bnbs.gov.br/privatizacao>>. Acesso em: 5 out. 2008.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Departamento nacional de infraestrutura de transporte.** Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/servicos/pnv/radiais>>. Acesso em: 4 out. 2006.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Histórico:** Decreto 4128 - a reforma administrativa. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/dnit.htm>>. Acesso em: 11 ago. 2007.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/historico/dnit.htm>>. Acesso em: 11 set. 2008.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Departamento nacional de infraestrutura - DNIT.** Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br>>. Acesso em: 13 set. 2008.

MONTEJANO, J. M. ***Psicosociología del turismo.*** Madrid: Editorial Síntesis, 2002.

MOREIRA, S. V. Análise documental como método e como técnica. In: DUARTE, J. BARROS, A. [Orgs.]. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação.** São Paulo: Atlas, 2005.

MOURA, R.; WERNECK, D. Z. Rede, Hierarquia e região de influência das cidades: um foco sobre a região sul. In: **Revista Desenvolvimento Curitiba.** Nº 100, p. 27-57, jan/jun. 2001.

MUNNÉ, F. ***Psicosociología del tiempo libre - un enfoque crítico.*** México: Trillas, 1980 (reimp., 1999).

OLIVEIRA, M. **Atlas de Santa Catarina.** Florianópolis: Letras Brasileiras, 2007.

OURIQUES, H. R. **A produção do turismo.** Fetichismo e dependência. Campinas: Editora Alínea, 2005.

PANITZ, M. A. **Dicionário de engenharia rodoviária e de logística.** Porto Alegre: Alternativa, 2007.

PELUSO JUNIOR, V. A. Crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade, In **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de SC**, 3^a fase, n 3, 1981.

PELUSO JUNIOR, V. A. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina.** Florianópolis: Ed. UFSC, 1991.

PEREIRA, N. do V. Santa Catarina – uma interpretação sociológica: aspectos microrregionais. In: SANTOS, Silvio Coelho dos [Org.] **Ensaios sobre sociologia e desenvolvimento em Santa Catarina.** Florianópolis: Edeme, 1971.

PEREIRA, R. M. F. A Formação Nacional Brasileira: uma interpretação fundamentada nas idéias de I. Rangel. 277f. In: **Tese de Doutorado** em Geografia. Universidade de São Paulo, 1997.

PEREIRA, R. M. F. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. In: **Geosul**, Florianópolis, v.18, n.35, p. 99-129, jan./jun., 2003.

PEREIRA, R. F. A particularidade do quadro urbano do litoral catarinense no processo de urbanização do sul do Brasil. In: **Anais do X SIMPURB**, Florianópolis: UFSC, 2007.

PIAZZA, W. F. A ocupação do território catarinense. In: CORRÊA, C. H. [et.al] **A realidade catarinense no século XX**. Florianópolis: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, 2000.

PONS, J. M. S.; BEY, J. M. P. **Geografía de redes y sistemas de transporte**. Madrid-Espanha: Editora Síntesis, 1991.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRAMA. Disponível em: <<http://www.ibirama.gov>>. Acesso em: 17 Ago. 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE OSÓRIO. **Terra dos bons ventos**. Disponível em: <<http://www.osorio.rs.gov.br>>. Acesso em: 16 set. 2008.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Casa Civil**. Subchefias para assuntos jurídicos. **Lei N° 10.233 de 5 de junho de 2001**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 10 ago. 2008.

QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. van. **Manual de investigação em ciências sociais**. Lisboa: Gradiva, 1992.

RANGEL, I. A história da dualidade brasileira. In: **Revista de Economia Política**, n.4. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1981.

RANGEL, I. **Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro**. 2. ed., Rio de Janeiro: Bienal, 1990.

RANGEL, I. **Obras reunidas – Volume 2**, Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 2005.

RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias**: meio século do rodoviarismo do Paraná (1946-1996). Curitiba: DER, 1996.

ROSA, M. F. C.; ARNOLDI, M. A. G. C.. **Entrevista na pesquisa qualitativa**: mecanismo para validação dos resultados. São Paulo: Autêntica, 2006.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. **El eje Irún-Aveiro. Geografía de um eje de desarrollo**. Salamanca - ES: Caja Duero, 1998.

SANTA CATARINA TURISMO S/A. SANTUR. Disponível em:
<http://www.santur.gov.sc> Acesso em: 10 out. 2008.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia e uma geografia crítica. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1986.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997a. (Coleção Espaço)

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1997b.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, S. C. dos. **Nova história de Santa Catarina**. 3. ed., Florianópolis: Terceiro Milênio, 1995.

SECRETARIA DE ESTADO DE TURISMO, CULTURA E ESPORTE. Santa Catarina Turismo S/A - SANTUR. In: **Estudo da Demanda Turística** – Pesquisa Mercadológica de 2007 e 2008; Sinopse Comparativa – Janeiro e Fevereiro 2006-2008. Florianópolis: Santa Catarina Turismo S/A – SANTUR: Gerência de Planejamento, 2008.

SECRETARIA DO ESTADO COORDENAÇÃO GERAL E DO PLANEJAMENTO – Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos. **Atlas escolar de Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1991.

SHOPPINGITAGUAÇU. **Histórico**. Disponível em:
<http://www.shoppingitaguaracu.com.br/index>. Acesso em: 20 out. 2008.

SINGER, P. Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: **História geral da civilização brasileira**. Tomo III - O Brasil Republicano. v.4, 2. ed., São Paulo: Difel, 1986.

SOUSA, A. A. **O ócio turístico nas sociedades industriais avançadas**. La Coruña: Bosch Turismo, 1992.

SPINK, M. J. Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das representações sociais. In: GUARESCHI, P. A.; JOVCHELOVITCH, S. [Org.] **Textos em representações sociais**. 8. ed., Petrópolis: Vozes, 1995.

SPINK, M. J. P. O conceito de representação social na abordagem psicossocial. In: **Cadernos de Saúde Pública**, v. 9, n. 3, p. 300-308, 1993. Disponível em:
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010211X1993000300017. Acesso em: 20 out. 2008.

SWARBROOK, J. **Turismo sustentável** – setor público e cenários geográficos, v.3, São Paulo: Aleph, 2000.

TAVARES, M. da C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro.** São Paulo: Zahar, 1973.

TRIUNFO PARTICIPAÇÃO E INVESTIMENTOS – TIP. Disponível em <www.tpi.com.br>. Acesso em: 18 ago. 2008.

UNIVIAS - Concessionárias CONVIAS, SULVIAS e METROVIAS. Disponível em: <<http://www.univias.com.br/home.htm>>. Acesso em: 16 out. 2008.

VETORETTI, A. Arquivo público e histórico de Tubarão (SC): relato de uma experiência. In: **Anais** do 6º, 7º, e 8º Encontro Catarinense de Arquivos. Florianópolis: Secretaria de Estado da Administração/Diretoria de Administração Patrimonial e Documentação/Gerência do Arquivo Público de Estado e Associação dos Amigos do Arquivo Público do Estado de Santa Catarina, 2000.

VIEIRA, M. G. E. de D.; PEREIRA, R. M. F. do A. Formações sócio-espaciais catarinenses: notas preliminares. In: **Anais** do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997.

YIN, Robert K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. 2. ed., Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICE

APÊNDICE A

Roteiro de Entrevista

Roteiro de Entrevista Semi-Estruturada

Nome:

Idade:

Escolaridade:

() 1º grau incompleto () 1º grau completo () 2º grau incompleto

() 2º grau completo () 3º grau completo () pós-graduação

Residência:

Relação com a BR-101

() Autoridade Órgão:

Cargo:

Observação:.....

Sexo: F() M()

- Do seu ponto de vista, qual a importância da BR-101 para o desenvolvimento da região?
- O que a BR-101 precisa ter para ser uma estrada-modelo?
- Se a rodovia fosse conforme o seu modelo ideal, qual seria o impacto no desenvolvimento da região?
- Como você vê a ação do Estado/poder público nesta rodovia?
- Como você a rodovia com relação a presença de automóveis para turismo e transportes de cargas para a produção?

APÊNDICE B

Entrevistas realizadas com Autoridades responsáveis pela BR-101
- Área de Estudo

Entrevista 1

Breno Freitas Maestri – Assessor de Comunicação - ¹¹⁵Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT

Pergunta 1

Pegando o histórico [...] BR 101 terminou de ser implantada em 70 e ela tinha o objetivo de ser uma rodovia turística por isso ela está próxima do litoral e a rodovia de transporte, meio de expansão e produção entre o norte e sul é a BR-116 o quê que aconteceu: a litoralização. A população do interior do Brasil inteiro foi indo para onde? Foi indo para o litoral porque é onde estavam os grandes centros urbanos e até indústrias estavam no litoral. Então ela mudou o foco e passou a ser uma rodovia de integração nacional. Transporte pesado. E, no caso de Santa Catarina, as rodovias federais elas tem a função essencial de que elas são a ligação de regiões. Diferente, por exemplo, do Rio Grande do Sul, que paralela à BR-101 tem a estrada do mar. Então, por exemplo, quem vai para as praias ali, ou vai de Capão da Canoa para Atlântida pega a estrada do mar. Aqui não: a pessoa quer ir de Laguna para Imbituba, sai do município, entra na 101, anda ali 40,50km , então é uma rodovia de integração micro-regional e municipal. Ela Passa ser o eixo para escoamento da produção, da comunicação entre as pessoas, no caso, mais a questão familiar. As pessoas tem uma família aqui, outra família lá, portanto, serviu como rota de integração até familiar. Então a importância dela está aí. Além de ser uma rota de integração nacional, ela é uma rodovia que integra micro-regiões. A região, por exemplo, no norte do estado m a ilha, com o sul. No caso aqui da Grande Florianópolis, a duplicação – a gente chama de adequação da rodovia. Por quê? Volume de tráfego, muito pesado – a gente tem aqui na região [...] deve estar em torno de 40 mil veículos-dia. É uma rodovia que já está saturada. Tanto é que está previsto o contorno. E ela passou a permitir que a pessoa tenha uma mobilidade melhor para atender Florianópolis que deixou de ser uma cidade meramente comercial para ter outras atividades e não só o setor terciário, começa a ter empresas de [...] fábricas pequenas, né. Pólo de informática. Começa a ter atividades que não só o comércio, além do quê, tem as grandes representações federais: ELETROSUL, o Banco do Brasil que estão na capital, como o setor administrativo estadual, com uma concentração muito grande de funcionário público. Que faz o quê. Vem para cá, muitas vezes deixa as famílias próximas, até na Grande Florianópolis e tem esse deslocamento diário. Então é uma necessidade de ampliar. Tanto é que hoje, a Concessionária que assumiu, desde fevereiro, certamente ela vai ter que fazer mais investimentos para a

¹¹⁵ Realizada em 1 de agosto de 2008.

ampliação da rodovia porque ela aqui a gente considera como uma via local. Ela não é mais uma rodovia. Na definição de rodovia, até é gozado porque rodovia é uma via rural – essa que é uma definição para uma rodovia pavimentada e estrada é uma via urbana não necessariamente pavimentada. Ela passa a ser uma via local porque ela é de ligação de 4 municípios de grande porte: São José, Biguaçu, Palhoça e Florianópolis – Florianópolis ela só tem o acesso – a rodovia não passa por dentro de Florianópolis. Então assim, ela é a principal via local de integração desses 4 municípios, além de ser rota de micro-regiões do estado, de ser uma rota de relações inter-estaduais e até internacional porque ela atende todo os dois países do MERCOSUL que é a Argentina e o Uruguai.

Pergunta 2

Olha, a estrada-modelo que está sendo construída é a do sul. Porque ali, a duplicação – como ela foi implantada – implantação no país inteiro – no caso de SC ela foi acontecendo por partes, então é um projeto que se originou lá na década de 50, foi implantando no final da década de 50, na de 60, no começo na década de 70. Naquela época não tinha uma transformação tão grande da sociedade, um crescimento tão rápido quanto se teve, por exemplo, nos últimos 15 anos. O advento do Plano Real fez com que o país retomasse um desenvolvimento alucinado que hoje o que a gente enfrenta: falta de infraestrutura até para crescer mais. Então foi uma rodovia projetada nos anos 50 que até o começo dos anos 70 ela satisfez as necessidades. Tanto é que no próprio projeto, quando concluiu já tinha um estudo para a duplicação que é o que aconteceu no Rio Grande do Sul com a BR-290, que nada mais é do que a continuidade da BR-101 até Porto Alegre, depois vai para o interior do Estado, porque a BR-101 no RS ela pára em Osório, depois ela não tem. Ela não está assim implantada com pavimentação como deveria ser. E aqui, então em 72 já deveria ter começado a duplicação. Em 86 foi feito um projeto de duplicação, ou seja, passou 14 anos mais ou menos, se fez uma hora, hoje como é nós vamos fazer uma duplicação, se elaborou um projeto ainda na época do DNER, quando existia uma estrutura federal que permitia com que se fizesse planejamento e os projetos. Depois quando veio o Collor foi aquela desmantelação de todo sistema de autarquias. O DNER foi uma autarquia federal – para ter ideia do que foi. Em 86 fez um projeto que ficou parado. Para em 96, diante da necessidade, o país estava crescendo (95 – URB – plano real) a necessidade de aumentar as vias de escoamento, principalmente em função do Mercosul – o país estava se preparando para a integração do cone sul, tanto que é o projeto saiu de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro – é a rodovia do Mercosul que é integrada pela BR-116, a BR-376 e a BR-101 Sul. Adequou-se esse projeto de 86 para 96 – deu uma adequação - só que em 96 – ela terminou em 2000 – ela já nem quase atendia tanto – então hoje para ela ser uma rodovia modelo, o quê que ela vai ter que ser – dotada de equipamentos de segurança, por

exemplo, a necessidade de fazer ruas paralelas, as ruas laterais, de ter mais equipamento de segurança para pedestre, acessos, por exemplo, hoje Florianópolis tem um, Florianópolis não [...] vão deixar ali São José, a gente tem a questão do trevo de Forquilhinhas, não sei se tu estás acompanhando – o trevo de Forquilhinhas – quando ela foi feita a duplicação, o trevo de Forquilhinhas tinha uma característica. Ele era uma via secundária de acesso para S. José. Os dois lados de São José. Depois o quê que aconteceu – se desenvolveu muito São José. Tem uma atividade industrial muito forte ali e foi criado uma Universidade ali. Hoje não atende. Não tem como. Se está fazendo uma adequação, inclusive é uma das últimas obras do DNIT é ali naquele trecho que já é concedido para adequar porque aquilo ali é um inferno. É muito tráfego para aquilo que foi projetado. Então vai ter que ter uma nova adequação da rodovia diante das necessidades de tráfego, de locomoção das pessoas do entorno. Mais passarelas, mais viadutos, mais passagens inferiores, mais ruas laterais, monitoramento de velocidade – uso de radares pela concessionária junto com a PRF, até mesmo de lombadas – não chama de lombada, mas é o redutor eletrônico de velocidade porque ali o quê que acontece – a gente tem a velocidade de 100 km no trecho duplicado – tem locais que são locais críticos - que é muita concentração - tu tens que reduzir até porque são muitos acessos – tu reduz – o pessoal não reduz – tem que ter dispositivos de controle de tráfego – então isso é o papel da concessionária quando ela assumir – ela tem essa obrigação para trabalhar – aquele caderno todo de encargos que ela tem que cumprir. O trecho sul, que a gente faz uma comparação, ele é um projeto pioneiro, até serve de exemplo não só de execução de obras rodoviárias no Brasil, como até para financiamento do Banco Interamericano, do BID, principalmente na questão ambiental, ali nas condicionantes ambientais, ela declara o meio ambiente e a pessoa – então a gente diz que ela é uma rodovia que ela é focada para ter a preservação, o respeito ao meio ambiente e a pessoa, tanto aquela que está atrás do volante, quanto aquela que não está no veículo. Então a gente tem, por exemplo, passa-fauna, com todo o monitoramento de que tipo de fauna que existe no trecho de Palhoça até Osório, que animais são esses, quais as rotas para cruzar a rodovia, ah, aqui dá muito atropelamento. Tudo isso foi feito um estudo. Então se construiu tuneizinhos, túnel 3m x 3m para tu teres uma ideia – túnel grande, passa até elefante por ali e todo ele é cercado. São cercas que tem ao longo da rodovia – e os animais quando vão na cerca são direcionados para passar. O monitoramento da questão da flora – as espécies nativas que tiveram que ser retiradas – elas foram transplantadas, foi feito um levantamento de que tipos de espécie existem ao longo da rodovia para se ter esse conhecimento até para preservação futura. Até para estabelecer novos parques, novas reservas, áreas ambientalmente protegidas e para pessoa, equipar a rodovia com as vias laterais, com calçadas, com dispositivos que ela possa permitir a utilização da rodovia, que são as passarelas, aí já localizadas de forma que, hoje os municípios consigam definir o seu

plano diretor. No DNIT, inclusive há o convênio de recursos na ordem de 20 milhões de reais para os municípios desenvolverem os seus planos diretores, ou seja, não pode mais ter concentração urbana no lado da rodovia. Aqui na Palhoça tem um condomínio - ontem mesmo me ligou um senhor: pois é, o portão da saída da garagem do nosso edifício dá numa curva que já tem a marginal. Quando eu saio vem o pessoal da via lateral – já entra, dá acidente. Eu disse: O seu portão o senhor vai ter que ver com a Prefeitura porque não poderia estar aí. Então foi um crescimento desordenado ao longo da rodovia porque, historicamente o que a gente vê. Para os municípios era mais fácil empurrar o desenvolvimento para a rodovia porque a rodovia está ali, não precisa investir em acessos, como é o caso de Florianópolis. Florianópolis vive hoje uma questão crítica que é o acesso. Ah, o acesso. A via expressa. A via expressa não é o acesso de Florianópolis. A via expressa era um acesso expresso da 101 até Flops. Porque o acesso à Flops mesmo o que era, a Ivo Silveira – o antigo – que a vim aqui, entrava na Ponte Hercílio Luz, depois foi feito uma outra ponte – então saía da Hercílio Luz, entrava na Colombo Salles e vinha para cá – centro e sul e a Hercílio Luz, enquanto não estava fechada, atendia o centro e o norte da ilha – hoje não dá. É tudo na via expressa. Então, fazendo esse paralelo – o trecho norte ali - ele vai ter que ser repensado, como é que está a ocupação urbana, vai ter que haver um trabalho conjunto – não sei se está sendo feito isso – melhoria dos acessos e equipar o trecho com mais dispositivos de segurança – que isso – ao longo até da implantação – era para ter sido – quando ela foi concluída – entregue oficialmente, foi em 2000 – 31 de dezembro de 2000 a liberação do túnel do morro do boi – já era para estar uma concessionária operando, mas só que aí foi aquela novela, ainda era daquele lote – do primeiro lote de concessões que pegou aquelas rodovias. Aqui não andou. Agora que, oito anos depois que está conseguindo se fazer a [...] tem uma defasagem. Tanto é que o próprio DNIT teve que intervir, fazer obras que não estava no escopo do departamento. O Viaduto Governador Celso Ramos, o Viaduto em Balneário Camboriú – a gente construiu 15 passarelas que eram da Concessionária, ela vai ter que construir mais 13 que a gente já apontou. Então, assim, modelo eu acho que ela vai ter que perseguir o modelo de rodovia moderna hoje. Esse trecho de travessia urbana que a gente chama. Os pontos críticos de uma rodovia são as travessias urbanas. Santa Catarina tem 125 travessias urbanas. São rodovias que passam em 125 pontos que são trechos urbanos. Tem pessoa de bicicleta, pessoa a pé, o cara que sai de moto, tem carroceiro no acostamento [...]. Tem uma concentração urbana muito grande que não condiz para qual foi projetada uma rodovia, então ali, a tendência, não sei como é que a [...] 25 anos vai ficar a concessionária. A tendência é a municipalização. Assim como querem estadualização de rodovias, tu vês o seguinte – é o que eu te digo – pegar as rodovias federais – aqui claro está as nossas – mas para sair de Águas Moles e ir para Bom Retiro – tu só vais pela BR-282. Já Laguna para

Ararangua, tu não tem estrada litorânea, tu não tem rotas alternativas, só a 101. Para eu ir para Palhoça – por onde é que eu vou? Pela 101. Para ir para Biguaçu – eu vou pela 101. Não tem uma via municipal que integre. Uma avenida grande. Por exemplo, no caso de São José, deveria, o projeto aquele da beira-mar continental de São José – que começa em lugar nenhum e vai para nenhum lugar. Tu pega umas ruazinhas que entra aqui – ela não foi concluída. Se tu tens essas rotas alternativas, como por exemplo, a gente tem projeto de aumentar a capacidade da BR - 282 – da via expressa. Que nem assim: tem uma torneira meia polegada, tu bota uma de uma polegada – tu abre, a torneira vai escoar toda a caixa d'água que tu tens. Se tu botar mais duas polegadas, a água vai, ou seja, tu vai aumentando a capacidade e o tráfego tem que deslocar esse tráfego, então ali é isso: é investimento. Tem que buscar o modelo de rodovia: é melhoria dos acessos, em conjunto com a municipalidade, mais equipamentos de segurança, tanto para o usuário-motorista e principalmente para o pedestre. O pedestre até o hoje. Ali naquele trecho, quando tu duplica a rodovia. Tu aumenta a capacidade da rodovia. Quando tu aumenta a capacidade de fluxo, tu aumenta a velocidade. Tu já estás preparado que vai dar mais acidente. Pô, mas então? – Dá mais acidentes, mas diminui o número de mortes. Não tem mais a batida lateral – que é o cruzamento de pista ou a frontal, mas dá mais acidentes porque o volume de tráfego é maior e a velocidade é a maior. E ali é o pedestre – como é que o cara vai atravessar? São oito faixas de rolamento que existe hoje nesse trecho todo aqui. O cara atravessa de baixo da passarela. Não quer saber por que ele não quer perder tempo. Em compensação, três vezes por semana ele vai para academia e fica duas horas lá, fazendo a musculação. Andar 200, 400 metros ele não anda. Aí são vistos toda a parte de engenharia. Na parte de comunicação tem que ter uma comunicação muito forte para a comunidade. Eu acho a CONCEPA – eu me lembro. É uma rodovia que está fora – praticamente ela não pega quase travessia urbana. E lá vocês faziam. Tem rádio *free way*, tem painéis. Tudo isso tem que ter no trecho sul. Quer dizer, são informações. A comunidade tem que ter muita informação diária e àquela da martelada, sabe. Porque todos os dias ela tem um outro tipo de informação que vai martelando, o que é que acontece: as rodovias do Brasil matam. A rodovia não mata: armas não matam pessoas – pessoas matam pessoas, a mesma coisa serve para rodovia. Então, a comunicação tem que mostrar. No trecho sul, a gente vai de porta em porta, nos temos agentes de comunicação para: olha, a rodovia vai ser liberada agora, agora tem uma via lateral, está calçadinha – Ah pô está muito legal. Não deixa essa criança brincar fora do pátio, a senhora tem que cercar, precisa de um auxílio. A gente, de repente, se a pessoa for de baixa renda – se faz esse auxílio. É um programa que tem de auxílio e de assistência à população de baixa renda porque olha os carros vão passar ali. É uma via lateral, mas eles vão passar a 60, 80. Quando não tem via lateral, na rodovia vão passar a 100. Aí vai ter que andar até a passarela [...] A senhora vai de vagarinho, vai

conversando com a sua comadre. No final de semana a senhora não dá uma passeadinho? Pois é a senhora não vai precisar ir só no final de semana, a senhora pode ir durante o dia, mas só na passarela. Por que? Para mudar uma cultura de anos e anos. Uma senhora morreu aqui da grande Florianópolis que estava em obras – foi um caos – eu digo para o superintendente que a sorte dele é que os dois melhores jornalistas do estado trabalham no DNIT – a gente ia deitar e rolar. Então uma senhora morreu estava a faixa assim (explica no mapa) – essa faixa aqui, essa é o trecho antigo, essa era a faixa nova. Então os carros estavam passando lá – está e aqui foi feito o novo trecho. Estava interditado. Eles terminaram aqui, começaram a fazer a restauração daquele lá e aí [...] não: antes eles fizeram aqui e o tráfego estava por lá. E aí para restaurar lá, eles fecharam aqui e botaram o trânsito para cá e ficaram trabalhando lá. Depois eles inverteram. Fecharam toda essa parte aqui e botaram o tráfego para lá para eles começarem a fazer calçada, a sinalização, tudo direitinho. As três horas da tarde, aqui tem um centro de saúde e a igrejinha. As três horas da tarde ela foi no Centro de Saúde – passando lá e aqui não. Ela foi, espero aqui, viu sinalizada e atravessou. E aí às 4 horas ela saiu do Centro de Saúde, esperou o veículo passar aqui, foi, viu que não tinha mais nada. Foi para a casinha dela. Às 6 horas ela resolveu ir para a Igreja. Ela veio aqui de noite. Foi e ficou aqui [...]. Final da tarde. Só que eles tinham invertido o tráfego. Aí um motoqueiro bateu nela, ela se desequilibrou. Caiu no chão e o carinha passou por cima dela. Aí a gente foi lá (se referindo ao DNIT - o Engenheiro da obra disse: “a senhora não sabe que a gente ta há dois anos trabalhando aqui.” Aí eu peguei o engenheiro e disse: sabe quantos anos tem a senhora? 60 – ela nasceu aqui. Há 60 anos, não vou nem dizer 60. Há 58 anos ela faz esse trecho aqui, aí em 2 horas você inverte o tráfego e não sinaliza – ainda mais no final de tarde que as pessoas não enxergam. Falta o que? Comunicação.

Pergunta 3

Olha, ali [...] o desenvolvimento para a região, eu acho [...] Uma que [...] a concentração urbana ela não tem muito mais espaço em torno da rodovia, mas por fatores de desenvolvimento o quê: acho que é baixar custos. Redução de custos, de tempo e combustível. Vai ter uma redução em função disso, porque diminui o tempo e o consumo de combustível. Torna uma rodovia mais ágil, mais tranquila de integrar essa região. É aquilo que a gente estava falando antes, ela passa a ser uma via local. A pessoa sai de um bairro e vai para o outro pela 101. Não se sabe ainda direitinho, mas tem gente que não usa a via lateral. O sujeito vai andar 2 km, ele pega a via principal, entra e no próximo desvio de saída ele “tium”. Ah, ele anda a 100 km e na via lateral, ele anda a 80 ou a 60. Então eu acho que, na verdade, além de dotar toda a rodovia com equipamento, com uma estrutura moderna, tem que mudar a mentalidade das pessoas, do usuário brasileiro. O motorista brasileiro é o

mesmo motorista dos anos 50, anos 60, anos 40. Ele não evoluiu como o trânsito e os veículos evoluíram no Brasil. Te falo isso porque a gente tem um fórum de preservação pela vida no trânsito [...] a gente fez um seminário agora. A gente vê isso. Tem um código que é excelente. Um dos melhores códigos de trânsito do mundo é o brasileiro. Falta fiscalização. Aí diz que quando fiscaliza – uma pessoa que não tem conhecimento - que é a indústria da multa. Deveria estar sendo [...] desde as crianças [...] Sabe? O melhor agente de trânsito é a criança. Se a criança ela pega o código, lê, ela fica “aporrinhando” o pai: “O pai porque não bota o cinto. Ô pai, tem que botar certo para trocar de faixa”. Então tem que formar uma cultura nova diante do que está acontecendo ali. Então a pessoa vai ali e: Por que, que eu vou pegar a via principal, ali por enquanto é tráfego de longo curso, tráfego rápido. Ai eu vou aqui, perco 5, 10 minutos.

Pergunta 4

Bom, ali o quê que acontece. Por muitos anos se deixou de investir. Tanto é, tu vê, em Santa Catarina não se tem uma rodovia construída desde os anos 70. A última que foi a continuidade, que foi a via expressa aqui, que terminou de ser implantada em 1984, mas é um acesso novo. A continuidade da BR-282 que ela se sobrepõe à BR-101 até Santo Amaro. Fora isso não se construiu nada. Está se terminando aqui a 282 que ela está toda focada e lá [...] Então, não houve uma política de estado que desse continuidade ao investimento na construção e na conservação das rodovias. Isso aí se começou a se fazer de uns anos para cá. De 1997 se fez a duplicação, mas as outras rodovias ficaram abandonadas. Então eu acho que agora está começando nas três esferas das administrações públicas a olharem que olha tem que haver investimento, tem haver a conservação desse patrimônio e investimentos fortes. A concessão [...] eu te falo por cidadão. Eu acho assim, tu entrega uma atividade para a iniciativa privada e a iniciativa privada disputa e entra numa briga feroz (que foi) e bota o preço lá embaixo. Vou vender o meu produto o mais barato possível durante 25 anos e que tem que investir pesado: só o contorno aqui de Florianópolis estava orçado em cento e oitenta milhões de dólares. O dólar caiu e não deve ser mais 180, deve ser no mínimo 300 milhões para fazer os 47 km. Mas a BR-101 Sul é um bilhão e duzentos [...] Mas tem desapropriação, é complicado fazer esse acesso. Vamos dizer que seja 200 milhões de dólares. Se a empresa entra é porque dá dinheiro. Se dá dinheiro, é rentável, porque que o governo não usam isso. Eu sempre fui contra o pedágio não só pelo fato de ter que pagar mais por já recolher o IPVA [...] o problema que o IPVA foi desvinculado. A tributação ficou entre os municípios e o estado. O governo federal ficou com uma parte muito pequena e depende de orçamento. Antigamente você pegava a Taxa Rodoviária Única. Ela era vinculada a investimento nas rodovias. Por isso que teve uma época – na época da ditadura que se conseguiu. Se tinha rodovias até

bem conservadas, se construiu mais, aquele dinheiro usava para aquilo. O IPVA hoje ninguém sabe para onde vai o dinheiro. Então eu acho assim: a concessão hoje é para administrar o mau que o país deixou ao longo dos anos chegou deixar numa situação que hoje o Governo federal – as três esferas de governo não tem capacidade de dinheiro e de estrutura para conseguir dar um salto. Até acho que o primeiro projeto de concessão – acho que não foi muito bem feito – penalizou com tarifas lá em cima. Eu acho que tem modelos novos. O modelo chileno - tu paga pelo km .. tem as anteninhas, os chips – e depois você recebe a fatura em casa. Eu acho assim [...] É para tentar consertar o mal. O governo não se preocupa mais [...] a gente ainda vive [...] a parceria público-privada ou a concessão. Se depender de grupos brasileiros, empresários brasileiros é difícil. Meu pai é engenheiro civil e economista e contava: o empresário brasileiro não entra em área de risco, ele não assume. Sempre o governo. Depois do governo, ele vai lá e pega. Por exemplo: duplicaram a rodovia e depois entregam para a concessão, mas tem uma série de encargos. Porque não faz o seguinte – o trecho sul – faz uma licitação – vocês vão ter 50 anos para administrar... só que vocês vão ter que construir. Então hoje o governo constrói e para construir ele precisa de muito dinheiro e esse dinheiro vai faltar o quê: fazer uma conservação e uma atualização da rodovia. Eu acho assim, é uma forma não muito boa, mas acaba sendo a única saída mesmo para se tentar melhorar a estrutura.

Pergunta 5

Isso é um pouco daquilo que eu já te falei, das relações de trânsito. Hoje se vive o que. O Brasil teve um crescimento da indústria automobilística muito rápido. A nossa indústria automobilística começou a nascer no final da década de 50, 60. O país está produzindo 3 milhões de carros. Onde é que vão meter esses carros? Não tem. É diferente tu pegar uma Europa, Estados Unidos tu não tem tanta concentração urbana como no Brasil. Está mais espalhado, 3 milhões de carros. Podes ter certeza que 2 milhões e meio são só grandes centros. É o inferno de São Paulo. Tudo tem um conflito: o que tem mais dinheiro. O cara que acha que tem mais dinheiro tem o carrão mais legal e pode fazer o que ele quer. Isso é uma cultura que se tem. O cara que tem o carro maior é o dono do trânsito. Essas pajero, Mitsubishi, cabine dupla railux também. Já viu como é que eles dirigem. Eles metem em cima. O caminhão é a mesma forma, sendo que por trás do caminhão tem o que [...] praticamente um analfabeto [...] um cara que não tem a menor ideia de que está andando com um veículo de 45 toneladas, que a reação é diferente, que ele não pode botar em cima. A gente viu essa semana aí, foram dois dias seguidos, foram três dias seguidos com acidentes com caminhão na BR-101. Ontem teve um com 6. O cara foi fazer uma ultrapassagem. Não porque o cara estava estressado. Então eu acho assim: é uma guerra porque não se tem uma fiscalização e não se tem uma preparação do motorista. A pessoa,

eu digo, tu vai fazer uma carteira de motorista hoje [...] O meu filho entrou uma auto-escola e eu perguntei: E aí como é que foi? Ele disse, foi bem, mas o volante estava solto [...] Como estava solto? Eu fui reclamar. Cara [...] como vocês me entregam um carro sem manutenção para uma pessoa que está aprendendo a dirigir. Tem disso [...] era um celta. Você faz auto-escola num gol, num ka. Por exemplo: moto quando eu fiz era moto livre depois uma época começou a fazer por categoria [...] até 125 cilindradas, 250, livre. Aí chegava lá [...] no Japão tu dirige a moto se você conseguir colocar os dois pés no chão. Hoje vocês vem o cara assim, mulher andando moto de salto. Então, a guerra é porque é assim: tu não tem regras, tu não tens informação. Imagina tu pegar dois exércitos e esses dois exércitos nenhum dos dois tem treinamento. Pega e dá as armas – dá uma bazуca [...] eles vão se matar, mas os dois antes vão se matar – eles mesmos porque vai ser uma confusão dos diabos – não tem organização, não tem a preparação, não existe a disciplina. E o trânsito o quê que é? É a relação mais democrática que existe no mundo até hoje. Não existe mais nenhuma relação entre as pessoas que seja mais democrática: existe o pobre, o rico, o negro, o índio, o que for, não interessa – eu tenho 15 milhões [...] E daí, cara [...] eu tenho o meu fusquinha ali, sabe [...] tem que segurar. É um conflito grande porque as rodovias elas são [...], o país hoje ainda tem o principal modal de transporte é o rodoviário. Então o impacto é muito grande. É uma guerra porque tem gente despreparada dirigindo, veículos pesados. A gente estava fazendo um serviço ali na 101 de recuperação e um caminhoneiro aí estava na fila. Em meia pista, parado, cheio dos bandeirinhas, placas, o caminhoneiro com 70 toneladas não parou e 12 carros pegaram fogo – ah porque não tinha freio. Tenta parar uma locomotiva (fala sobre o acidente da serra e como funciona o freio de caminhão – compara com o elevador). Esse conflito é assim, enquanto não houver um disciplinamento, uma boa educação, de formação de condutor e uma boa educação de trânsito que envolvam todos os atores porque é assim: nem todo o pedestre é motorista. Então o motorista tem que perceber assim: o cara vai atravessar – direção defensiva – porque atrás de uma bola tem uma criança – agora todo o motorista é um pedestre. O pedestre tem preferência na faixa de segurança.

Entrevista 2¹¹⁶

César Sassi – Gerente de Operações; Jakson Selene – Gerente de Engenharia; Antonio Márcio Proetta – Diretor Superintendente - Empresa OHL Brasil S/A

César - O nosso segmento rodoviário tem o contorno leste – Curitiba do km 70 ao km 116 aproximadamente onde tem a rodovia das torres que você tem a BR-376 dessa projeção até a divisa do Paraná com Santa Catarina, nós vamos até o km 222.

Márcio – Exatamente nessa região [...] hoje a BR-101 já está com o fluxo bem carregado, bem nesse trecho que você falou e nós vamos construir (estamos estudando) um contorno que vai desafogar um pouco dessa rodovia.

Jakson – A questão da 101 é a ligação que faz com a Santa Catarina, o Paraná com o Rio Grande do Sul. É um corredor e para as cargas que vem também, os portos que tem aqui no estado. Seis portos – um sendo instalado, mais um, dois secos. Essa é importância da rodovia ali. Agora também tem a importância turística né das praias do Sul que liga lá na [...] eu não sei te dizer o nome das praias, mas aí tem muito o movimento turístico do pessoal de São Paulo, do Paraná que vem as praias de Santa Catarina é ali até Bombinhas, Porto Belo tem um grande fluxo e depois também mais na frente lá nas outras praias do lado sul.

Márcio – Tem uma situação turística dentro de uma parceria da Concessionária com o Governo do Estado que eles tem – o turismo não se dá apenas na questão [...] Tem o turismo religioso também, de montanha e etc. Então existe um estudo em parceria da concessionária com o governo do estado para estar fomentando ainda mais o turismo dentro do estado de SC. Então também existe uma preocupação aí dá [...] não só do aumento da capacidade, mas como também de ofertar uma rodovia para um turismo seja lá do que for. De que tema for.

César – Basicamente do que foi falado em relação ao turismo, que também é uma economia forte na região de Santa Catarina, tirando os portos e a importação e a exportação e também as indústrias, a 101 também é importantíssima para a região de Florianópolis, Palhoça, Biguaçu, São José porque a 101 também é um escoamento da densidade da cidade de um trajeto ao outro, então ela serve hoje porque hoje existe as marginais ao longo da malha viária elas estão totalmente saturadas. Na verdade, você não conhece mais como marginais, são vias urbanas, fazem parte dos municípios, com nomes, com comércios que tem portas abertas para as marginais.

Márcio – Apesar de estar dentro da faixa de domínio, a gestão é do município.

¹¹⁶ Entrevista conjunta, realizada em 28 de outubro de 2008.

Jakson – E mais localizado na Grande Florianópolis, me parece que hoje Palhoça é um dos únicos municípios que tem suporte para crescimento, ali na parte do [...] Então isso daí também é área industrial de avanço que você vê de densidade demográfica que ainda não está suprida, então puxa muito movimento para essa região.

Pergunta 2

Jakson - Eu já te diria que ela está no caminho de ser uma estrada-modelo que a concessionária já tem se empenhado aí, recuperado pavimento, quer dizer, está no processo, nós somos uma empresa, vamos falar aqui um bebê ainda porque nós só temos 6, 7 meses de concessão e temos 25 anos ainda para [...] já iniciamos o processo, já transformamos, não só esse trecho específico que você está comentando, como ao longo dos 345 km que a gente está fazendo a gestão. Aí eu posso passar para o Cesar, a questão operacional dela, a quantidade de acidentes

César - O que a rodovia precisa para se tornar modelo é digamos que organizar a área lindeira dela, organizar os acessos, as saídas – disciplinar. Isso tudo vai evitar acidentes, vai diminuir o número de acidentes e vai trazer mais conforto ao usuário, trazer mais fluidez no tráfego.

Márcio – Deixa eu pegar um gancho aí, Jakson e César. Nós temos [...] o nosso projeto ele prevê vários equipamentos ao longo da rodovia: passarelas, radares, retornos. A gente está querendo mudar os retornos que hoje são projetados dentro do nosso contato em nível para passagem de desnível, isso uma grande parceria também com os municípios que são entes importantes na sociedade organizada também para que a gente consiga lançar esse processo e transformar a rodovia numa rodovia moderna. Ela tem – uma rodovia que tem em alguns pontos localizados, intenso fluxo de tráfego e outros, nem tanto, mas carece de investimentos – é o que estamos fazendo. Faz parte do nosso contrato. Nós temos equipamentos operacionais e hoje já deve ter passado a barreira dos 12 mil atendimentos. Nós estamos desde 15 de agosto se iniciou a operação da rodovia. Operação, você conhece: guincho, ambulância, caminhão-pipa, caminhão-boiadeiro, inspeção de tráfego, guinchos leves e pesados. Então em menos de dois meses [...] dois meses e alguma coisa [...] é a média de 6 mil atendimentos mês. Você imagina o usuário sem esse atendimento. – Como é que eles se viravam antes? Acho que quem pode falar um pouco é o gerente de operações.

César - Eu acho que um ponto importante é o seguinte: para que a gente atinja uma rodovia em excelência eu acho que deve haver um mútuo acordo, não uma parceria, mas que os municípios e a concessionária possam traçar um projeto que seja a nível macro. Acontece o seguinte: os municípios estão crescendo e com eles crescem as necessidades de infraestrutura, principalmente, quando você chega, por exemplo, próximo à Itajaí onde

necessita de uma infraestrutura logística grande. Então, o que que tem para fazer: quando o município traça, ele projeta a sua política de crescimento isso tem que estar muito voltado, muito atrelado ao que a Concessionária ela tem interesse também em crescimento porque as duas mãos elas devem andar sempre juntas, sempre juntas porque de toda a forma isso vai interferir na concessionária e a concessionária vai interferir no município. Exemplo disso eu pego nesse pouco tempo que nós estamos aqui, por exemplo, nós temos Itapema – um show que é viabilizado dentro de Itapema onde você traz todo o fluxo de trânsito que é urbano, que é responsabilidade do município para dentro da rodovia, trazendo insegurança, trazendo fila, assim por diante, então tem que haver essa preocupação do prefeito e aí de quem hoje traça as diretrizes da política em termos de infraestrutura junto com a concessionária. Se andando dessa forma os dois juntos, pensando no bem-comum que é do usuário, o usuário da rodovia é o mesmo que entra no município, eu tenho certeza que as coisas vão mudar porque não pode cada um puxar para um lado. O meu município é melhor eu vou puxar para o meu município, não o meu município é melhor, então eu vou puxar [...] Não! O mesmo usuário pode sair lá de Biguaçu, Palhoça e ir até Curitiba. Então ele vai encontrar problemas ao longo do trajeto. Você pega, por exemplo, Balneário Camboriú, onde você tem no fluxo de férias um milhão de pessoas. O que, que Balneário Camboriú se propôs a fazer para acolher toda essa população não só em termos de habitação, mas em termo de infraestrutura de transportes. O que, que ela fez? Hoje nós temos gargalos, caos de BC, filas quilométricas, então esse envolvimento ele tem que andar porque a gente concebe uma rodovia-modelo é andar a rodovia junto com as prefeituras lindeiras, acho que é o primeiro ponto: é saber da tua necessidade e da minha necessidade. Qual que é a necessidade hoje da concessionária, dentro do atendimento de normas é trabalhar dessa forma. Qual que a necessidade da Prefeitura, não é simplesmente autorizar uma obra lindeira à rodovia e sem projeto de acesso ou de repente um conjunto entre algumas empresas para que façam uma marginal (com acesso único). Tem que ter essa mentalidade, voltada para um projeto só: projeto rodovia e município.

Jakson – Tem mais um dado, acho que é interessante para a tua pesquisa. Aquele tráfego observado ali no km 205, km 206 de Florianópolis, quando sai para o sul é 40%, 60% é absorvido ali internamente, ali naquele trajeto. Segundo estudos, não só dados, porque nós ainda não temos dados suficientes, mas é de outras empresas que já fizeram avaliações lá. Você pegou o trecho mais complicado da nossa malha viária.

Pergunta 3

César - Eu digo o seguinte ó: eu digo que uma estrada bem cuidada, uma rodovia bem organizada, ela impacta sim diretamente no desenvolvimento e aí pode colocar qualquer camada a nível de economia porque, por exemplo, imagina só: nós vamos ter uma rodovia

com 172 câmeras de vídeo, nós vamos ter uma rodovia com 766 call boxes, nós vamos ter uma rodovia com 6 Painéis de mensagens variáveis fixo e 5 painéis de mensagens variáveis móveis. Vamos ter uma rodovia toda sinalizada em termos de sinalização horizontal e vertical – toda ela. Nós vamos ter uma rodovia com todos as barreiras de concreto ou defensas metálicas – todas elas repostas e pintadas ou novas. Nós vamos ter a rodovia com todas as pontes já alargadas, com todo o atendimento de usuário, você acaba, você faz com que as pessoas que optaram talvez por um transporte que não seja rodoviário, seja aéreo, começem a achar bom andar na rodovia.

Jakson – E depois uma rodovia organizada, como ele falou, chama investidores também que fazem postos de atendimento ao usuário que nessa viagem param, gera emprego, então, é tudo uma conjuntura, tudo interligado. Controle social, segurança.

César – Fora segurança. Você vê hoje os transportadores, uma das grandes anseios dos transportadores é a questão de segurança. Quanto eles pagam de seguro de caminhão. Você querendo ou não, hoje com 5 praças de pedágio você consegue conter vamos colocar entre aspas esse conter , vamos transformar ele para controlar. A carga que passa de um ponto ao outro. Saber em horário que ela entra numa praça de pedágio que horário que ela passa numa outra praça de pedágio . Com todas as câmeras, eu consigo vigiar e saber onde a carga está, onde ela pode estar.

Jakson – Vai ter um posto de descanso e de atendimento ao caminhoneiro. Existe casos de caminhoneiro hoje que não é autorizado a permanecer no pátio do posto de abastecimento de combustível. Se, por exemplo, ele não enche o tanque, se ele põe R\$ 200,00 de combustível e quer pernoitar, os cara preferem dá o dinheiro de volta para o motorista e mandarem embora do pátio. Ele não consegue descansar.

Márcio – Ele não consegue descansar

Jakson – Pode ser assaltado no ponto.

Márcio – Fora a questão social que diretamente e indiretamente a concessionária traz à população. É incrível. Por que isso. Porque na verdade é o seguinte. Você veja só: nós estamos aí em torno de 700 empregos diretos e mais de 2 000 mil indiretos. Esses dois mil indiretos acaba que absorve a tecnologia que hoje a concessionária vai buscar também, para trazer dentro dos doze municípios ao longo da rodovia e isso é repassado diretamente a eles. Eu tenho exemplos, por exemplo, da concessionária da onde eu venho. De você vê empresas que nasceram pequeninhas da necessidade da concessionária e que hoje são empresas que prestam serviços: coca-cola prestam serviços, então são empresas que desenvolveram pela necessidade da concessionária e foram buscar aprimoramento para atender a concessionária e atenderam outros níveis de mercado. A Concessionária, eu acho que ela é [...] alguns falam assim: “é um mal necessário” – Eu acho que nem mal necessário é, ela é necessária, ela é muito mais que necessária porque quando você fala, por exemplo,

numa região como Santa Catarina que o foco dela é muito grande em relação à indústria, em relação à importação e à exportação do produto tem que chegar até o local. Não é por nada que a GM de motores está se instalando aqui. Você vê grandes empresas buscando a região. Por quê? Por conta das condições portuárias que existem na região – de escoamento. E aí, junto disso, o escoamento não fica somente na carga e descarga de um container, mas é do transporte – da origem até o destino - é infraestrutura.

Pergunta 4

Márcio - Qual? Veja bem. A Concessionária Auto-pista não pode servir como modelo ou como resposta para isso porque o que nós estamos tendo hoje é o apoio. Muito apoio. Hoje [...] acho que tudo que aconteceu serviu como exemplo. O fato da época do Espírito Santo que bateu forte e acabou na época inviabilizando o pedágio interno lá (se referindo ao pedágio dentro de Florianópolis – na SC – 401), mas eu acho que tudo isso mostrou para a população, mostrou para os municípios que é necessário porque quando você começa a sair do estado, começa a ver outras concessões, andar em outras rodovias, não vamos falar em preço, né? Você vê as diferenças. Por exemplo, saio daqui hoje, eu para Cascavel - que é a minha cidade. Você anda por pista simples, mas todas elas sinalizadas, bem sinalizadas. O grande problema é o seguinte: os órgãos têm a capacidade técnica total, tem os profissionais, até os melhores que você pode observar porque eles fizeram, tem experiência, mas a parte burocrática, às vezes a captação de uma verba, a agilidade – isso tudo tolhia a rapidez deles resolverem o negócio. Então às vezes não por querer, houve lá no Paraná que caiu uma ponte – isto daí não é [...]. Não é o órgão que foi omisso, talvez até houvesse o procedimento de dinheiro pedindo, mas todo o processo do estado que é um pouco mais moroso que o nosso. Nós temos mais agilidade que o estado.

Polícia Rodoviária Federal

César - A relação hoje ela está boa. Ela tende a melhorar. Porque acontece o seguinte: a gente sabe da responsabilidade da polícia rodoviária federal sobre a rodovia. Sabe, é que eu sempre falo para os colaboradores o seguinte: se coloquem no lugar da PRF. Se coloca. Porque a Polícia Rodoviária Federal ela era um super-herói. Porque ela chegava num acidente, ela tinha que sinalizar, ela tinha que ver a vítima, antes não tinha nem ambulância, tinha muitas vezes que colocar a vítima dentro do seu próprio carro para uma questão de salvar vida. Então ela fazia tudo. De alguns anos para cá, com o advento da ambulância dentro do posto, melhorou. Mas a polícia, onde eu ia chegar, e aí entra a concessionária de soproto – a concessionária chega aqui e agora é responsável sobre a via. Hoje existe, por exemplo, uma parceria muito grande da concessionária com a polícia rodoviária federal nesse entendimento. Por exemplo, você pega no Paraná, como está a ECOVIA lá próxima,

existe este entendimento mais fácil. Em SC não é tão claro assim, mas todos os cursos de sinalização foram eles que deram, tanto no Paraná, como em SC, vão aplicar curso de abordagem de abordagem de helicóptero para nós. Estão dispostos a fazer inversão de pista, estão dispostos a reunir e estudar casos, quer dizer, eles estão abertos porque eles sabem o seguinte que a concessionária – esse grupo de pessoas de recursos veio ajudar.

Jakson – Inclusive com o reaparelhamento da polícia – é uma verba mensal que é dada para compra de equipamento, coletes, carros, sinalizadores – o que eles precisarem – então isso tudo também está ajudando no desenvolvimento do trabalho da polícia. “*Crise*” – Eu acho que é muito cedo para traçar alguma opinião sobre como está a economia do Brasil – eu acho que a economia do Brasil – ela se estruturou em todos esses anos desse Governo Lula. O Banco Central – ela criou uma blindagem fenomenal - então não é qualquer crise – não estou dizendo que é uma crise comum – não é qualquer crise que vai derrubar o Brasil. O brasileiro passou por várias crises – o brasileiro é precavido, a crise se deu pelo crédito imobiliário. Hoje, o Brasil está começando a engatinhar no crédito imobiliário – há 2, 3 anos. E serve como exemplo. Esses dias eu vi uma reportagem da falta de fiscalização do governo federal – do banco central em relação aos bancos americanos. Aqui no Brasil, é o contrário. A exigência e a fiscalização sobre os bancos é bem estruturada. Eu acho que o Governo Federal não deixar o barco afundar de maneira nenhuma.

Pergunta 5

Jakson - *VDM (Média de veículo por dia)* - Em média, em torno de 22 mil veículos, ma ali é uma região ambígua porque ela mistura pelo tráfego urbano. E também nós não temos a avaliação de uma temporada. Nós não temos dados estatísticos para dizer uma média. Alguns segmentos, especificamente esse que você está estudando é muito concentrado o volume. Muito usuário que fazem aquela região Palhoça, São José que vão para Florianópolis e vice-versa. Pontualmente você tem segmentos muito carregados e outros não tanto carregados. Porque os indivíduos das cidades da grande Florianópolis para Florianópolis e vice-versa é centralizado. Outra região muito pesada é Itajaí. Agora tem outros pontos que são mais tranquilos. Se você fizer a medição, ele se mantém na média de 22 mil. Talvez ali, a Palhoça com o final do dia atinja 30, 40 mil veículos/dia. Certos horários, mas é média diária. “*Meio Ambiente*” - Não. O nosso acaba na ponte. Até é filosofia do Grupo OHL – a gente trabalhar fortemente nesta área de meio ambiente. Ao longo da Rodovia o tratamento que a gente dá – até costumam dizer: mas estão fazendo obra, estão desmatando - isso absolutamente – recebemos todas as autorizações do IBAMA, que seguem rigorosamente o que a lei determina. Os passivos ambientais que depois nós temos que está regularizando. Atrasos. Desapropriações e muita chuva.

Entrevista 3¹¹⁷

Luiz Ademar Paes – Superintendente – Ministério da Justiça – Departamento da Polícia Rodoviária Federal – 8^a Superintendência Regional – Santa Catarina

Pergunta 1

A BR-101 é a rodovia principal para o desenvolvimento da região da Grande Florianópolis e também do estado de Santa Catarina. Por aqui passam, nada mais nada menos que 35 000 veículos/dia. Para a economia é importante porque a BR-101 é uma rodovia que liga o estado do Paraná ao estado do Rio Grande do Sul e é uma rodovia da qual está havendo investimento com a privatização agora a empresa espanhola OHL que venceu a licitação, será feito muito investimento, principalmente nessa região aqui e mais uma notícia também importante que são os recursos do PRONAFE que serão aplicados aqui na Grande Florianópolis na primeira delegacia que abrange o trecho desde o Morro dos Cavalos até o município de Itajaí onde vão ser investidos recursos na polícia rodoviária federal para a aquisição de viaturas e aqui será implantada uma unidade operacional, ou seja, o UNACE é um trabalho que é feito pela polícia rodoviária federal, onde aumenta o efetivo de policiais. Será monitorada grande parte desse trecho aqui – quase na totalidade, principalmente na grande Florianópolis, e os resultados serão positivos porque é um estado que atrai muito turista que vem do mundo todo, de outros países e de vários estados para aproveitar, curtir as nossas belas praias da região e também para fazer investimento, no que se refere à qualidade de vida.

Pergunta 2

Olha, com a conclusão do trecho sul que está em obra, a previsão é para o ano de 2010 – 90 % dessa obra deverá estar concluída, é de suma importância a conclusão desse trecho no que se refere a BR-101 a conclusão dessa obra e a privatização também vai haver grandes investimentos no trecho norte, portanto, é o que está faltando é que seja concluída uma sinalização adequada e que todos aqueles que trafegarem por ela tenham total segurança e apoio, não só da PRF, mas também da ANTT e do próprio DNIT no trecho sul.

Pergunta 3

Olha, se a rodovia BR-101 após a sua conclusão ela trará muitos benefícios porque essa obra concluída da divisa do Rio Grande com a divisa do estado do Paraná, eu tenho certeza, eu aqui quero afirmar que ela trará investimento não só de investidores do Brasil,

¹¹⁷ Realizada em 1 de agosto de 2008.

mas também do exterior que estarão investindo aqui pela facilidade que vai ter ao transitar nessa rodovia e pela segurança: instalação de vários equipamentos, de radares, equipamentos outros para coibir o abuso e o excesso de velocidade e da mesma forma o controle ao trânsito e a própria criminalidade será [...] esse pessoal que hoje acaba participando do crime, do contrabando, em fim, será uma rodovia totalmente que ela trará muita gente de outros estados, de outros países para que venham para cá para poder aproveitar desse corredor que é tão importante para o desenvolvimento [...] eu até diria além do estado de Santa Catarina. Eu vou mais longe ainda, do sul do Brasil, dentro do Mercosul e para o nosso país. É de suma importância essa rodovia a sua conclusão.

Pergunta 4

Eu quero dizer a você com toda a certeza que nunca houve tanto investimento como estamos vivenciando: a duplicação, os investimentos pelo governo recursos do PRONAFÉ que serão investidos aqui, como eu já frisei anteriormente. É um trabalho muito grande do governo que está fazendo com que, após um estudo para verificar da importância que fossem investidos tanto recurso aqui qual seria o sentido disso aí e tenho certeza que os resultados serão positivos. Portanto, o governo está fazendo a sua parte.

Pergunta 5

Olha, o turismo em nosso estado vem crescendo 10% a cada ano que passa. O pessoal vem para cá há muita atração por tudo que o estado representa e o que ele pode oferecer aqui o nosso, não só no que se refere ao serviço, a nossa rede hoteleira, restaurante, em fim tudo isso aí é importante. Caminhão é necessário hoje. Tudo que se transporta nesse país é através do caminhão e nas rodovias. Toda a mercadoria que vem para os portos, aeroportos, em fim, da produção agrícola, todo o tipo de produção, o que se transporta tudo aquilo que é fabricado, que é produzido em nosso país e que vem do exterior é necessário, portanto, o caminhão é uma necessidade e a FETRANSESC tem feito um grande trabalho, inclusive de conscientização no que se refere aos caminhões, orientando para que tenham todo o cuidado ao trafegar pelas rodovias, pela BR-101 e outras rodovias desse Brasil e do nosso Estado. No que se refere aos automóveis, ele atrai turistas e esse pessoal vem para cá aproveitar, vem curtir, em fim é um segmento que temos que dar total apoio, mas eu não vejo muita diferença, tanto dos transportadores, dos caminhoneiros, em fim, dos transportes de cargas com o dos veículos de porte pequeno e de passeio. Aquele que trafega o viajante, aquele que vai vender os produtos, aquele que vem para curtir as suas férias ou que vem para fazer turismo aqui e aqueles que trabalham no dia-a-dia que precisa se deslocar de um município para outro e Santa Catarina está aumentando muito a frota. Nos últimos 10 anos aumentou muito. Nós tínhamos aqui pelo DETRAN cadastrados um total de 800 mil veículos

– automóveis e caminhões e hoje nós temos 2 milhões e 500 mil. Então aumentou muito. Fala em motos, aumentou muito. De 50 mil a 10 anos atrás, hoje tem 600 mil aqui no estado. Então são veículos de duas rodas, pequeno. Hoje o financiamento facilita para se adquirir um veículo ou uma moto – veículo de duas rodas e eu vejo, que Santa Catarina está no caminho certo e a BR-101 é uma obra importante e eu tenho certeza que todos que por aqui passarem terão o apoio da Polícia Rodoviária Federal.

Entrevista 4¹¹⁸

Paulo Teixeira da Rosa – Diretor de Planejamento e Desenvolvimento Turístico – Governo do Estado de Santa Catarina - SANTUR – Santa Catarina Turismo S/A

Pergunta 1

É claro e evidente até porque a importância dela é muito grande porque a nossa demanda de turistas do sul do Brasil é muito grande. Então nós temos uma quantidade expressiva de gaúchos e argentinos que vem e que demandam via BR-101, então a importância dela se consolida a medida que ela duplicada, vai ser um facilitador da vinda desses turistas e também com mais segurança, com melhor qualidade na rodovia, com mais atrativos porque, com certeza essa duplicação vai fazer com que as empresas que são as concessionárias possuam postos de informações turísticas, conveniadas ou não com o estado ou com o município que ela está atuando, mas efetivamente vai ser um grande corredor de turistas para Santa Catarina.

Postos de Informações Turísticas na BR-101

Na verdade nós não fazemos na BR-101. O que nós fizemos. A nossa metodologia de pesquisa e informação desse turista, ela feita nas cidades onde são regiões turísticas relacionadas ou próximas da BR-101. Vou te dar um exemplo, nós estamos fazendo pesquisa de demanda em Araranguá, Arroio do Silva, Criciúma, Garopaba, Laguna. Obviamente se você fizer o levantamento dessas regiões, você vai verificar que a opção de vinda por carro é muito grande e aí você ao perguntar de que ele vem. Se você perguntar da onde está vindo, ele responde: de Porto Alegre. Qual foi o meio de transporte – carro. Nós não temos na nossa pesquisa qual foi a rodovia que você veio – se foi pela estadual, se foi pela federal, até porque existe outras formas dele chegar nesses municípios – eles podem fazer um roteiro pelo oeste do estado, onde os argentinos também entram na fronteira de Dionísio Serqueira e existem outras vias de acesso, mas efetivamente a grande demanda de turistas se dá pela BR-101 Sul – esta parte que está sendo duplicada agora.

Pergunta 2

Fazendo comparação com alguma fora ou com ela mesma? Estrada-modelo – Primeiro, a duplicação em si já é uma grande ajuda, mas a manutenção dela enquanto estrada e a possibilidade de ter postos não só de informações turísticas vinculados às prefeituras, mas que e faça em pontos estratégicos, a colocação de socorro, de policiais, uma infraestrutura voltada para quem está vindo nos visitar. Uma boa condição de paragem de ônibus, que é

¹¹⁸ Realizada dia 20 de janeiro de 2009.

uma situação até um pouco complicada hoje – porque você tem alguns pontos mais isolados, eu conheço alguns no norte. Alguns pontos bons de parada de ônibus de turista, telefone, rádio, esses comandos de ajuda – SOS que toda a boa estrada tem. O ideal é que ela tivesse quatro pistas, fosse uma auto-pista – não vai ter por enquanto, mas a duplicação já ajuda bastante.

Pergunta 3

Escoamento de produção, não só voltado ao turismo, ou seja, nós temos muitas indústrias que já alertadas por essa condição de melhoria da condição da estrada e imaginando que o pedágio vai sair menos do que estão cobrando no interior do estado, que é volumoso – bastante caro, o escoamento da produção, traria uma melhor qualidade, uma melhor rapidez, fluidez e também custo menor. A rodovia como estava, um caminhoneiro precisa transportar para cima e para baixo a matéria-prima dele no caminhão, o pagamento de pneu, de óleo, um absurdo. Naturalmente que o pedágio vai encarecer um pouco, mas com certeza, com estradas melhores, no final das contas, muito no final das contas, você vai ver que o pedágio é muito mais barato do que um pneu que estoura de um caminhão. Isso em relação ao desenvolvimento de empresas e de fomento a empregos. Com relação ao turismo, é com certeza a vinda de outros equipamentos voltados para o turista. É certo que todo o local turístico que o acesso é muito restrito, dificulta a vinda de novos turistas, mas em compensação aqueles que estão lá se dão por satisfeitos. Vou te dar um exemplo: se você não tem uma estrada asfaltada e acessa uma pequena comunidade, muitos vão deixar de ir lá, em compensação, aqueles que estão, vão se sentir privilegiado, ou seja, não tem aquele tumulto todo. Se ela tiver um bom acesso – a BR-101 essas pessoas vão ter um desenvolvimento econômico. Qual é a preocupação: se nessas cidades não houver um ordenamento para que ela seja um foco de turismo, ou seja, que a meta do prefeito seja o turismo definitivamente e não simplesmente de passagem, se não houver um planejamento ela está fada ao insucesso. Então, o que nós fizemos hoje. Com essas pesquisas da demanda, nós estamos informando algumas cidades se elas tem ou não a capacidade de ser um pólo turístico. Não só de passagem, mas efetivamente um pólo turístico que vai gerar recursos para o município. Em contrapartida, para todos os interessados da cadeia produtiva. Não basta simplesmente o prefeito ter uma bela praia. E o que nós informamos para ele: o que agradou e o que não agradou ao turista que passou por lá. Então a importância da demanda da pesquisa é justamente para dar conhecimento aos administradores municipais se ela, primeiro tem essa vocação turística, segundo, tendo essa vocação, em que direção ele tem que trabalhar. Ou seja, se na pesquisa demonstrou que os equipamentos são frágeis, são obsoletos ou poucos, ele vai trabalhar voltado por melhores condições. Se a questão é segurança, ele vai pedir para que tenham melhor segurança no

ano que vem já fazendo um projeto, se for sistema viário [...] então ele vai trabalhar, voltado, se for inteligente, com dados reais da realidade do município dele. Não basta ter só a praia bonita. Praia bonita você tem em qualquer lugar. Você tem que ter infraestrutura para segurar isso. Então, se forem espertos e se utilizarem dessa duplicação, voltada [...] Eu nunca falo praia, eu sempre falo uma cachoeira – todo o prefeito que tem uma cachoeira acha que seu pólo turístico é a cachoeira, mas como nós estamos falando de litoral, uma praia, qualquer que seja, ela é bonita, mas não significa que seja um pólo turístico. Ela pode atrair pessoas, mas efetivamente pode não atrair turistas. Você pode atender os moradores, os conhecidos. Mas, por exemplo, se ela tiver ondas boas, vai atrair um segmento que são os surfistas, se ela tiver mar calmo com muito peixe, vai atrair ou mergulhadores ou pescadores. Então, se eles souberem trabalhar isso, com certeza, a BR-101, na sua duplicação vai ser uma excelente oportunidade para eles arrumarem serviço para essas pessoas que normalmente estão desempregadas em algum período.

Pergunta 4

Primeiro que a rodovia não é estadual, é federal. A duplicação há muitos anos é pedida. É uma reivindicação antiga da comunidade catarinense. Muitos governadores anteriores a atual administração solicitaram vários pleitos para a duplicação. Houve a duplicação norte. Agora está havendo a duplicação sul. Havia uma intenção que só se cobrasse depois que todas elas estivessem prontas. Não é isso que está acontecendo. Eu acho que deveria ter uma ação efetiva junto ao governo federal que permitisse, não só ter a BR-101 como escoador, mas como prevê a legislação, que uma terceira ou segunda via devia ser liberada para aqueles que não querem se utilizar dessa rodovia. Acho que a implementação desse estudo, viabilizando uma terceira via para a passagem de pessoas. Até porque muita gente quer ir pelo litoral, não quer ir por dentro. A legislação prevê isso. Você só pode cobrar pedágio e o que pega na rodovia é o pedágio. Eu não estou questionando, até porque sei que a aplicação desse pedágio em rodovias nacionais e internacionais estão sendo muito bem aplicadas. Eu conheço algumas. Gosto de viajar. Faço questão de viajar de carro para conhecer. Mês passado, retrasado rodei 2700 km em Santa Catarina por minha conta, como diretor, com o meu carro, para conhecer efetivamente as estradas e o que deveria ter ocorrido na minha avaliação, era ter uma terceira via e não a obrigatoriedade de você passar pela BR-101, que é o que se está discutindo hoje em São Paulo, com embargos na cobrança no eixo anel porque você nem tem como retornar, você obrigatoriamente vai ter que pagar. Todos sabem e a legislação prevê, ou deveriam saber que exige e obriga que você tenha uma terceira via desoneratória, ou seja, que você não pagasse. Em contrapartida, ela vem muito bem. Foram ações que foram feitas. Eu acho que o Governador lutou, o Presidente da República viu com bons olhos essa reivindicação. Sabem

da importância do sul, dessa rodovia. Há, com certeza, um grande interesse da estadualização dessa rodovia, mas com outros estados: a regionalização porque se você pegar uma parte do Paraná que já está praticamente pronta e o Rio Grande do Sul e o nós estamos no meio isso será um facilitador dentro das políticas que estão voltadas para o turismo. O que, que se prevê hoje: a regionalização, mas a regionalização começa pelos estados e depois pelos vizinhos. Como nós estamos num centro gerador de oportunidades, além de trazer pessoas para empreendimentos turísticos, você vai trazer novos turistas. Novos e velhos porque o que ocorre no nosso estado é a fidelização. Nós trabalhamos muito isso e a medida que as estradas vão melhorando, cada vez mais eles vão se fidelizando. Eles podem questionar porque tem muito buraco, não gostei da estrada por causa disso ou daquilo, mas se você melhorar você está fidelizando. Está fazendo com que ele venha mais, cada vez mais e não saia daqui e é sabido também que as oportunidades dos turistas estão restritas a 6 horas. A regionalização se dá por causa disso, pesquisas demonstram que o turista quer, de uma forma, de avião, de carro ou de ônibus que não ultrapasse a 6 (seis) horas de viagem. Então tudo que você fizer voltado para essas pessoas – argentino, paraguaio, chileno conceba essas 6 horas de vinda para cá, com certeza vai ter um aumento muito maior. Isto não tem a menor dúvida.

Pergunta 5

Se nós tivéssemos a terceira via, com certeza os caminhões não passariam por lá. A questão é o seguinte: você não pode impedir que ninguém se utilize. Todos tem o direito de utilizar até porque é público. A questão entre caminhões e turistas está muito em voga pela precariedade das estradas faça com que aconteça. Não quer dizer que com ela duplicada não vá acontecer, mas efetivamente tende a diminuir, é óbvio. Até porque você vai ter uma velocidade superior a 100 para carros. Eu tive oportunidade de viajar algum tempo atrás para um país e fiquei numa rodovia a 110 e as pessoas buzinavam para que eu saísse da frente. Então o que, que acontece, quando você tem uma estrada boa, não é que você vá correr mais. Não é essa tendência. A tendência é que você vai dirigir com maior segurança. Essa visão é que nós temos que ter. Ah, vão duplicar e as pessoas vão acelerar o carro. Não, ela vai andar com maior segurança porque vai ter sinalização adequada, vai ter aqueles olhinhos de gato, vai ter placa indicativa. Mesmo que seja só ida. Por que os acidentes na fórmula 1 só se dão nas curvas? Só está indo, ninguém está vindo contra. As pessoas não se tocam disso. Porque os acidentes só se dão em curvas. Dificilmente se batem na reta porque estão indo para o mesmo lado. Estão indo na mesma direção. A mesma coisa vai ser na BR. Se você tiver uma BR bem estruturada, bem sinalizada que é com certeza o que eles vão fazer. Até porque se não o fizerem cabe responsabilidade a eles, como cabe hoje à União. Cabe à Concessionária a manutenção dessas rodovias. Se

algo acontecer fora do padrão, a responsabilidade é deles. Então, qual é o interesse [...] O interesse deles é terem as ambulâncias, mas que efetivamente elas nunca sejam usadas. Agora quem usa é o governo é o estado. As prefeituras. Você vê, dá um acidente em Araranguá, vai para o hospital de Criciúma, vai para o hospital de Araranguá. Não que não vá quando ocorrer, mas efetivamente você vai ter ambulâncias disponibilizadas para aquilo. Aí o município também vai trabalhar as suas ambulâncias. Não que num acidentes de grandes proporções não vá se tirar as ambulâncias do município, mas você tem as ambulâncias próprias para atendimento da rodovia, segurança, fiscalização. Então o mote hoje que diz assim que com a BR-101 vai ter mais acidente, duplicada. Não. Você vai ter mais segurança. Você tendo mais segurança, até você dirige melhor. Você acelera. Você não pode restringir a convivência do caminhão com o automóvel. Eu não posso tirar a importância dos portos de Itajaí, Navegantes e Imbituba. O maior corredor de exportação de frangos do país – 80% do frango é de Itajaí. Então como é que o vou dizer para o cara que vem do oeste, da BR-282, trazendo os frangos ou da Sadia ou da Perdigão: ó, não vem para cá , não, vá para o Paraná. Não. Ele tem uma boa estrada, ele vai usar a boa estrada pela segurança de trazer. O que ocorre é assim: Quando as pessoas saem daqui para levar o frango para Itajaí - com a BR-101 o que, que vai acontecer, o que deveria acontecer, ou imagina que as empresas – esse é o perigo – de não sair – de Chapecó – ficar mais perto para reduzir custos, não é? Então o quê que esses prefeitos, eles tem que cuidar para que isso não ocorra com muita proficiência. Se você for para o norte, você vai ver indústria do vidro – eles perto do escoamento – até porque você reduz custos – e hoje com a globalização, qual é a meta do empresário? É quanto mais você puder reduzir custos. A produção e o turismo convivem com harmonia [...] Qual a diferença entre o ônibus e caminhão? Qual é o perigo de um e de outro? Você não pode alegar que um motorista de ônibus dirija melhor que um motorista de caminhão porque ele obrigatoriamente trabalha para uma empresa particular. Não. Até porque quem trabalha para si mesmo, para si próprio tem mais responsabilidade de cuidar de seu patrimônio. Então, a competição [...] quando se fala em caminhão por causa dos acidentes com carro, você transfira isso com relação ao turismo para ônibus. Então, a competição sempre vai existir – a moto, a gente vai particularizando, o ciclista, o mochileiro.

A concorrência do tráfego local e longo

Nós saímos daqui (Florianópolis) para ir para Santo Amaro ou Palhoça, nós temos a opção de ir por dentro: São José, Palhoça atravessa a BR-101 e vai para Santo Amaro ou vai pela BR – onde você vai reduzir custos, vai melhor, isto é uma questão de opção. Eu não qualifico o turista. Todos são bem-vindos. Naturalmente o que se procura e o ideal é ter um turista com maior poder aquisitivo. Como é que você qualifica o turismo com o maior poder

aquisitivo. Você ou mantém os preços ou aumenta os preços. O que vai fazer com que o turista venha para a sua cidade qualificado ou não? Os preços. Você não tenha dúvida que o turista que vai sair de Passo Fundo para ir para Garopaba vai pagar uma diárida e não estou falando [...] ele vai pagar uma diárida de R\$125,00, mas se ele vier para Florianópolis ele vai pagar R\$ 250,00. Então a qualificação se dá pelo mercado. A demanda... Ninguém vem para cá sabendo que vai gastar pouco. Quem vem para Florianópolis sabe que vai pagar bem. Quem fica em Palhoça sabe que vai pagar um pouquinho menos. Quem fica em Imbituba já sabe que vai pagar um pouquinho mais. Quem fica em Garopaba já sabe que vai pagar bastante alto – quem fica na Praia do Rosa mais alto ainda – porque é uma baía mais bonita do mundo em 2007. Então esses custos, isso é que diferencia. Agora, a política do governo do estado não é restritiva. Muito pelo contrário. O que nós queremos. Um turista qualificado. Um turista que venha para aproveitar e curtir as nossas belezas naturais e os nossos outros atrativos, mas queremos que ele venha em paz e com segurança. Então quais são as ações? Na BR-101 nós temos um convênio com a Polícia Rodoviária Federal em que cada turista que parar para pedir informações, ele vai receber um mapa, vai receber informações do policial que está qualificado para tal. Então, essa é uma ação que o governo do estado faz em detrimento daqueles que estão vindo com carro. Se ele parar, por exemplo, em Garuva – ano passado ele podia parar em Garuva que é entrada norte – ele ia ter lá um posto de atendimento turístico. Em Araranguá - nós tínhamos um outro posto de atendimento turístico (e o de Dionísio Serqueira – são os três postos) – o quê que aconteceu: o de Garuva – com as chuvas , nós não tivemos nem como implementar porque foi um desatre – nós estamos tentando ajudar o moço que nos ajudava com o posto. Em Araranguá nós, quando íamos implementar a ação, deu esse problema aí em janeiro, mas o que vem de carro, com certeza, ele tem um atendimento diferenciado nos postos.O turista de carro não é turista de massa. Eu não vejo como turista de massa. É diferente o entendimento. Só porque tem fila é turista de massa? Não porque ele vai ficar [...] um pouco vai ficar em Torres, outro pouquinho vai ficar em Araranguá , o outro pouquinho vai ficar em Arroio do Silva. Nem todos que estão vindo para Santa Catarina, estão vindo para a Grande Florianópolis, mas é o grande sonho de todos. Com certeza.

Sustentabilidade

Não existe no mundo concentração de turismo que não tenha fila de carro. Você para os Estados Unidos vai para França, Miami – se dá chuva. E se dá chuva? E os atrativos que a cidade oferece. Então vamos lá. Você vai para onde? Para o shopping... Você pode ir para o museu, mas a grande massa vai para onde? Você pode ir para o Museu aqui também. Tem o Cruz e Souza, Victor Meirelles – que é magnífico. Quem conhece o museu do Pântano do Sul – de engenho de farinha, de Sto Amaro, mas a grande massa, e aí nós

estamos falando de massa de sustentabilidade. Aqueles que gastam, que vão dar sequência na cadeia produtiva vai gastar no shopping - o engarrafamento é esse. Dizer que o engarrafamento é fruto de uma má administração do sistema viário, não é verdade porque quando você planeja uma cidade – se o administrador for inteligente, ele não vai planejar para o turista, ele vai planejar a cidade para o morador porque se o morador estiver satisfeito, o turista também vai estar. É básico. É óbvio. Ninguém faz para o turista. Faz para si. Quem aproveita em determinados períodos é o turista. Em contrapartida quem desaproveita ou quem desaprova é o morador. Porque nós temos em Florianópolis alguns diferenciais. Se diz que aqui é a terra dos casos e acasos e terra do já teve. Nós temos aqui, por exemplo, nós somos a segunda ou terceira capital com maior número de veículos de emplacamento de veículos, relacionado ao número de habitantes. Brasília tem 2,1, nós temos 2,3, 2,4. Então quer dizer, um absurdo de carro. Todo o foco se dá justamente com relação ao trânsito. Água – vai faltar água para o turista [...] Claro que vai faltar água para o turista. Tem que faltar mesmo. Porque que a CASAN está fazendo um pedido para que as pessoas botem mais caixas d'água. Não é que falte água é que infelizmente alguns inescrupulosos tem uma casa. Vou te dar um exemplo: em Canasvieiras – aí botam para alugar. Aluga-se casa. Quanto? Para 5 pessoas, aí o cara vem e coloca 15 pessoas lá. Aí não tem caixa d'água ou cisterna que agüente. Se tu fores ver a reclamação de falta d'água, não é falta d'água no conjunto da região. Falta água em algumas áreas que efetivamente que estão efetivamente super populosas. Se você pegar num site as casas que são alugadas em Jurerê Internacional, por exemplo, que é um pólo bastante significativo, eles dão ali o número de pessoas-limite. Tem uma casa ali. Está locada. R\$ 11.000 por dia. Número de pessoas: 12. E o que, que faz a imobiliária. Ela vai lá e diz: só pode dormir 12 pessoas aqui. Não vão dormir 13 ou 14. Até porque eles tem controle sobre isso. Entendeu? O quê que ele vai fazer? Tem garagem para 4 carros, aparece 6 carros aí eles já começam a controlar. Então, desautoriza. Porque que não se fala em falta d'água em Jurerê? Porque há um controle efetivo disso. Porque se fala em Pântano do Sul e algumas outras regiões? Porque as pessoas alugam [...] Nós tínhamos uma ação que nós fizemos em Florianópolis que era o controle dos corretores de imóveis. Sabe aqueles caras que ficam com a chave pendurada? Isso não tinha. Quem é que faz o controle dos advogados? A Ordem dos Advogados do Brasil. O que é? Um órgão federal instituído por lei. A mesma coisa para o engenheiro, para o arquiteto e para o corretor de imóveis. Então qual é política? Chama o moço e diz assim: como é o seu nome? Pedro. Não vais poder ficar aqui. Ou faz um curso para ser corretor de imóveis e monta uma imobiliária ou não fica aqui. Aí o que, que acontece, tem o cara da imobiliária montadinha, fez o curso, fez tudo, fez o site bonitinho, está na internet, todo [...] esse ano nós vamos ganhar. Aí o cara tem a chave da casa, inescrupuloso, diz assim para que, que eu vou pagar por metade obrigatória de x, se eu

pago só 6% para esse que está aqui pendurando a chave que eu confio nele. Então, nós temos que trabalhar esse pessoal. Qual a outra forma de trabalhar? As crianças. Por quê? Porque nós tínhamos na grande Florianópolis a questão: o turismo só é bom para o turista. Não é verdade. O turista é bom para todo mundo. Desde que você saiba trabalhar o turista. Turista é bom para o advogado. É. Porque se ele der uma batida com carro ele vai chamar o advogado para resolver. O turismo é bom para o dentista. Que turismo é bom para dentista? Claro que é. Porque se o cara tiver uma dor de dente, ele vai procurar uma clínica. Turismo é bom para o borracheiro. Você tem que trabalhar as crianças. E porque que surgiu essa história de que turismo só é bom para os turistas? Porque durante um determinado período o supermercado atende à comunidade e quando o turista vem, despropositadamente ou sem querer ele faz o quê? Ele dá uma atenção para aquele que está ali, mesmo de passagem. Isto desencadeia uma reação nas pessoas, dizendo assim: pô, vocês sempre levaram a minha compra na minha casa e agora não podem porque estão [...] Entendeu? Trabalhar as pessoas também nesse sentido, educar que o turismo é bom para o turista, mas é bom para a cidade. Então essas são ações, são políticas e o governo do estado tem feito isso: junto com o SEBRAE, junto com os *Convention Bureau*, nós temos formulado políticas de conscientização voltadas para esses segmentos das pessoas que trabalham com turismo.

Entrevista 5¹¹⁹

Karu Torres dos Prazeres – Secretário de Turismo de São José (2008) – Diretor da Fundação de Cultura e Turismo de São José (2009)

Em São José, como o município é grande, o que aconteceu, ele tem um grande centro, um grande centro do lado de lá da BR, formaram-se os bairros - toda essa área de fora – que é uma área quase rural – gigantesca, ficou desabitada e sem utilização, nos temos aí parques, tudo isso tem projeto do governo passado de fazer vários parques naturais, tinha bastantes coisas, só que isso, por incrível que pareça não vem turismo, só vem para o horto florestal, que é quem cuida do centro de reserva ambiental, então aqui é tudo meio que na Secretaria de Planejamento, temos um sistema nesse governo a gente tem como obrigação em transformar isso. Era um pouco provinciano, por exemplo, hoje eu sou administrador daqui também e, daqui e do teatro Adolfo Melo. Lembrando o teatro Adolfo Melo é o mais antigo do Estado em utilização, aberto em 1824, tem algumas limitações, mas, ainda podem ser colocadas peças, houve uma época que isso aqui era administrado pelo SEBRAE e pela Secretaria de Planejamento e, por isso as informações sobre esses órgãos são meio desencontradas.

Pergunta 1

Eu acho assim, sobre a importância no meu ponto de vista, que é super importante nos coloca no eixo, digamos assim, conhecido no Brasil inteiro, a gente serve de ligação entre o Norte do estado e Sul, nos mantém na faixa litorânea que nos ajuda bastante, pela passagem, nos traz algum prejuízo por sermos vizinhos da capital do Estado, uma capital que é uma ilha, cheia de maravilhosas, nos deixa algum prejuízo nos tornando uma cidade de parada, que é assim que nos consideram, uma cidade de parada. Porém, nos ajuda muito, muito, no sentido da área industrial, nos ocilamos aqui o quarto e quinto maior PIB do Estado, e estamos colados a BR 101, sem a BR não seria assim, digamos que a BR além de ser ponto de passagem, o que é ótimo para nós, não para ser ponto de parada, onde eles param para dormir e seguem embora, ser ponto de passagem dá uma certa visibilidade para a área industrial isso é super importante, porque para você ter ligação rodoviária, você precisa facilitar os meios de transporte industriais você precisar estar mais ligado a BR.

A rodovia foi fundamental para que São José tenha essa configuração que tem hoje?

Para São José ter distrito industrial que tem hoje, a BR 101 é super importante, porque essa estrutura acaba auxiliando na arrecadação de impostos, com toda a certeza, nos temos aí

¹¹⁹ Realizada no dia 23 de janeiro de 2009.

um dos maiores PIB do Estado, as pessoas não tem nem noção disso, somos uma das cidades que mais cresceu nos últimos 4 anos no Estado de SC, isso é dado, número. Para o desenvolvimento de São José a BR 101 tem uma importância única, exatamente por nós podermos ter um distrito, chamarmos a atenção das empresas por ter essa proximidade com a BR 101.

Pergunta 2

Duplicação é até um ponto até repetitivo, mas a duplicação seria fundamental, eu acho que no caso do Brasil a privatização foi outro ponto favorável, ceder para alguém administrar, o que nós como governo federal não tínhamos condições de administrar, não só o caso da BR 101 como qualquer outra estrada, a maior prova real disso são as estradas do RS, para mim a maior estrada do país continua sendo a *Free way*, é uma loucura né, coisa de primeiro mundo. Eu morei fora, no exterior, e acho que estradas como a *Free way* são fundamentais. Outro ponto que ajudaria é conseguir valorizar de uma forma melhor as margens da BR 101, evitando ali o aglutinamento de habitações, o que não acontece tanto em São José, mas a gente tem problemas decorrentes do comércio, que no caso de São José temos Cobrasol e Barreiros que viraram distritos comerciais, hoje nos não temos nenhum problema em relação as habitações, virou distrito, como tem que ser realmente. A BR 101 para mim só trás benefícios, mas ainda temos o problema que deve ser resolvido ao longo do tempo do transito em várias entradas da cidade, de quem vem em direção Norte – Sul da ilha, ali temos um problema que não é um problema de São José e nem problema do governo do Estado, pois se deve ao crescimento desordenado, eu costumo dizer que o transporte, as questões viárias muitas vezes. Por sermos um país de terceiro mundo, temos o maior número de carros que qualquer outro país do terceiro mundo espalhado por aí, nós temos muito carro, chega às vezes a cada dois habitantes ter um carro, não tem como, não suporta, é óbvio que pensar rapidamente em meios alternativos de transporte, para ajudar São José.

Em relação ao treinamento, como é realizada as informações para o turista que está vindo de carro, São José tem algum centro de informação turística?

Olha só, o que acontece nos tínhamos no governo do Fernando Elias, assumimos há 20 dias, com um novo governo e no plano 40, que era o plano de governo destaca-se alguns pontos da administração e nós da administração da Fundação de História e Cultura temos alguns compromissos junto ao governo, um deles é criar o que nos não temos, como três portais turísticos, um na BR 101, outro vindo do Sul e, outro vindo do Norte, essa secretaria tem obrigação de fazer isso, para que até o final do primeiro semestre esteja concluída a obra, isso é, a toque de caixa. Já pedi para o prefeito um portal turístico feito por um artista

plástico, lá na entrada de Palhoça e um portal no Sul que liga à Biguaçu, e outro portal turístico aqui na beira mar de São José, junto a esses portais turísticos, nos temos a ideia de fazer guaritas de informações turísticas, pois para quem sabe sobre turismo, nós somos a capital de oleiros do país, isto é a louça de barro, somos os únicos que temos até uma olaria-escola, onde o artesão ensina a você a produzir barro, então o tema desse portal também vai ser baseado nisso, também vamos falar um pouco da pesca, da escola do mar, que é padrão, que leva as crianças para se mostrar a elas toda a maricultura, toda a parte de pesca. A temática deles vai ser baseada em cima dos oleiros, que é nosso forte. Nestes três portais, juntos a BR, dois com uma guarita com material informativo em parceria com Florianópolis, porque também vamos fornecer informações turísticas de Florianópolis, uma vez que o turista de que chega a São José na sua maioria vem de carro, quase que cem por cento, principalmente o turista de passagem, o viajante.

Pergunta 3

Primeiro, a gente reduz um problema constante, por exemplo, os acidentes, que tem um índice alto. Os acidentes são constantes em função dos distritos comerciais, porque temos uma população desrespeitosa, na qual eu me incluo, pois temos o hábito de desrespeitar as passarelas, um exemplo, em Balneário Camboriú, você vê a mureta da BR-101 quebrada, com o objetivo de travessia, para pedestres, em local proibido, já em São José nos somos modelos tem passarelas, e serão feitas novas e, mas três ou quatro passarelas, para evitar acidentes, em função dos acessos para a Universidade. O transito vai ter mais segurança, como é uma BR federal, a faixa, o acostamento vai ser alargado, vai ter mais segurança, eu acho assim, esse trânsito viário, com a rodovia duplicada, com a manta asfáltica sempre sendo recuperado, vai fazer com que, o comércio ao redor da BR-101 também cresça, fazendo com a nossa zona industrial cresça mais ainda, lembrando que hoje estamos criando uma nova área como opção, pois hoje não temos mais espaço, mas temos clientes em uma lista de espera, a área não é tão na berrada, mais ou menos 5 Km. Uma BR padrão trás mais empresários para a área, principalmente os da área industrial, isso é, mais empregos e, a comodidade para eles estarem se locomovendo é melhor, menos gasto com manutenção de caminhões. O comércio em volta cresce totalmente, estão loteando todas as áreas em volta da BR, e isso vai tornando-a mais segura, com mais paradas. Para você ter uma ideia, por exemplo, se eu for daqui a Porto Alegre, vou até Torres e escolho a estrada do mar, deixo de ir pela BR 101, porque é complicada a passagem pelo mau estado da estrada, gerando um problema para o Estado e, isso pode ocorrer conosco, vamos passar pelo mesmo problema, a má conservação da BR leva o usuário a desrespeitar, com os quiosques de turismo você acaba viabilizando um maior número de pessoas.

Pergunta 4

No meu ponto de vista, o governo do Estado nessa região não tem tido tanto espaço, como em outros pontos, eu acho que a nossa região está tri bem e, eu vejo o trabalho do governo federal como muito bom trabalho, e não sou do mesmo partido. Eu acho que o governo federal tem feito boas ações no processo de tentar acertar a questão de duplicação da rodovia, tem sido bem rápido, Eu tenho certeza que daqui a quatro anos São José será uma outra cidade, inclusive para o turismo, ela estará inserida num outro processo, primeiro temos a intenção de uma marina internacional a beira mar São José, porque Florianópolis tem um problema com a chegada de navios internacionais e nós temos uma beira mar inteira para explorada, temos a ideia de uma via gastronômica em um distrito, entre outras ideias, daqui a quatro anos São José será outras, está sendo costurada aqui uma parceria entre governo municipal, estadual e federal.

Pergunta 5

Eu acho que não, mas seria irresponsável dizer que hoje não existem problemas, mas os caminhões não são o problema, precisamos jogar os caminhões na BR para a indústria crescer, gerando renda e dinheiro, não está se falando somente de lucro para o empresário, estamos falando de empresários que vem para cá e vão comprar terrenos, casas, investir no município, gerar empregos e privilegiar todos os setores da economia local, o nosso problema hoje é a má estrutura da BR-101, estou falando do distrito de São José, não é a quantidade de veículos que temos, vou dar um exemplo, se você tem o padrão da *Free way*, não tem problema nenhum, convivem normalmente. Aqui não há nenhum problema nenhum entre turismo e indústria, o problema hoje é a circulação porque São José serve de passagem para toda a direção Norte, então junto com essa passagem vem o turismo e a indústria local, a mesma rota funciona para quem está usando-a para trabalhar e por quem está percorrendo um grande percurso. A duplicação e reforma da BR 101 ajuda a resolver esse problema, assim como o trânsito local também, muitas pessoas da Grande Florianópolis trabalham em São José, encaram o trânsito todas as manhã e retornam no final da tarde, mas internamente a população de São José não tem problema, pois para se deslocar no próprio município utiliza-se das marginais.