

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

MARIANE MELO DA SILVA

**A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA HISTÓRIA DE
CRICIÚMA**

CRICIÚMA

2014

MARIANE MELO DA SILVA

HISTÓRIA DE CRICIÚMA E A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração de Empresas da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. Dr. Natália Martins Gonçalves.

CRICIÚMA

2014

DEDICATÓRIA

A Deus por me manter firme apesar das adversidades.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me guiar pela estrada da vida, me concedendo forças para seguir em frente apesar dos obstáculos e me concedendo suas bênçãos.

Aos meus pais Gilberto e Dalva, meus pilares, que acreditaram em mim e me apoiaram nesta fase de minha vida. Gostaria de agradecer o apoio, o encorajamento, a paciência e o amor dispensados a mim até hoje.

Meu mais sincero agradecimento a minha orientadora Natália, que apesar dos meus problemas iniciais me acolheu de braços abertos e aceitou me ajudar nesta caminhada.

Aos amigos de sala, que fizeram estes anos especiais, estando ao meu lado nas horas difíceis e alegres.

RESUMO

O presente estudo foi elaborado a partir de uma pesquisa bibliográfica, tendo como objetivo contar a história de Criciúma e a evolução do transporte. Desde a colonização, a história do desenvolvimento da cidade está diretamente relacionada aos meios de transporte existentes em cada período, com a chegada dos colonos vindos da Itália para exploração das novas terras, vários acontecimentos marcaram a história da cidade, a descoberta do carvão em solo regional pode ser considerado o mais importante de todos. Este evento mudou a estrutura da cidade, alterando sua economia, paisagem, infra-estrutura e as necessidades a serem atendidas pelo setor de transporte.

Palavras-chave: História. *Transporte. Carvão. Ferrovia. Rodovia.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|----|
| Figura 1 - Rodovias Radiais | 25 |
| Figura 2 - Rodovias Longitudinais | 25 |
| Figura 3 - Rodovias Transversais..... | 26 |
| Figura 4 - Rodovias Diagonais | 27 |
| Figura 5 - Distribuição dos lotes aos colonos de 1901 a 1910 | 40 |
| Figura 7 - Inauguração da estação de embarque em Criciúma..... | 45 |
| Figura 8 - Enchente de 1974 na Rua Henrique Lage | 47 |
| Figura 9 - Trilhos destruídos na enchente de 1974 | 48 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|----|
| Quadro 1- Rodovias Federais | 24 |
| Quadro 2 - Plano de coleta de dados da pesquisa..... | 31 |
| Quadro 3 - Síntese do delineamento da pesquisa | 32 |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 10 |
| 1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA..... | 10 |
| 1.2 OBJETIVOS..... | 11 |
| 1.2.1 Objetivo geral | 11 |
| 1.2.2 Objetivos específicos | 11 |
| 1.3 JUSTIFICATIVA..... | 11 |
| 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA | 13 |
| 2.1 CONCEITO DE TRANSPORTE | 13 |
| 2.2 MODAIS DE TRANSPORTE | 13 |
| 2.2.1 Aquaviário..... | 13 |
| 2.2.1.1 Hidroviário | 14 |
| 2.2.1.2 Marítimo | 14 |
| 2.2.2 Aeroviário..... | 14 |
| 2.2.3 Terrestre | 15 |
| 2.2.3.1 Rodoviário | 15 |
| 2.2.3.2 Ferroviário | 15 |
| 2.2.3.3 Dutoviário | 16 |
| 2.3 HISTÓRIA DO TRANSPORTE NO BRASIL | 17 |
| 2.3.1 Período colonial | 17 |
| 2.3.2 O primeiro reinado | 18 |
| 2.3.3 O segundo reinado | 19 |
| 2.3.3.1 O segundo reinado e o surgimento das rodovias | 20 |
| 2.4 COMUNICAÇÃO TERRESTRE, A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS BRASILEIRAS | |
| 2.4.1 Planos setoriais..... | 22 |
| 2.5 AS SIGLAS DAS ESTRADAS BRASILEIRAS | 24 |
| 2.5.1 Rodovias radiais | 25 |
| 2.5.2 Rodovias longitudinais..... | 25 |
| 2.5.3 Rodovias transversais..... | 26 |
| 2.5.4 Rodovias diagonais..... | 26 |
| 2.5.5 Rodovias de ligação..... | 27 |

| | |
|--|--------------------------------------|
| 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 29 |
| 3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA..... | 29 |
| 3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO..... | 30 |
| 3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS..... | 30 |
| 3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS..... | 31 |
| 3.5 SÍNTESE DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 32 |
| 4 CRICIÚMA, SUAS TERRAS, SEUS TESOUROS E SEU DESENVOLVIMENTO..... | 33 |
| 4.1 OS PRIMEIROS IMIGRANTES | Erro! Indicador não definido. |
| 4.1.1 Distribuição das terras aos colonos e a formação das vilas | 35 |
| 4.1.2 A descoberta do ouro preto | 37 |
| 4.2 A ESTRADA DE FERRO COMO PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE | 42 |
| 4.2.1 Enchente de 1974 e os prejuízos a ferrovia..... | 45 |
| 4.3 A RETIRADA DOS TRILHOS E A CHAMADA “RENOVAÇÃO URBANA” | 48 |
| 4.3.1 A indústria cerâmica e do vestuário como impulsionadoras do desenvolvimento..... | 46 |
| 4.3.2 Avenida Axial, o marco da modernização em Criciúma..... | 51 |
| 5 CONCLUSÃO | 53 |
| REFERÊNCIAS | 54 |

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da humanidade o homem não encontrou em um só lugar todo o necessário para sua sobrevivência, sendo assim se tornou fundamental o seu deslocamento em busca de sustento. Com a evolução do processo de agrupamento e o início das trocas de mercadorias entre os povos, o homem passou a depender cada vez mais do transporte, atividade esta que se tornou essencial para as trocas comerciais.

Há de se ter em conta, portanto, que a atividade de transporte veio ao longo do tempo se tornando de fundamental importância para o funcionamento da economia em todo o mundo, utilizando-se dos diversos modais de transportes existentes para garantir operações, primeiramente de sobrevivência, e com o decorrer dos anos, de compra e venda.

No Brasil, vários modais de transporte foram utilizados no decorrer de seu desenvolvimento. Cada região do país em busca de atender suas necessidades foi moldando seu setor de transporte, seja com modais utilizados individualmente ou em conjunto, em operações multimodais.

Desde a implantação dos meios de transporte no Brasil, todos os modais passaram por transformações e melhorias para atender as necessidades de transporte de cada região.

Em Criciúma, cidade localizada no sul do país, não foi diferente. A história desde sua colonização até os dias de hoje foi escrita com a participação do setor de transportes, seja de cargas ou de passageiros. Através de estudos bibliográficos é possível conhecer a história do desenvolvimento da cidade que passou por diversos acontecimentos que marcaram sua história e como transporte acompanhou tal desenvolvimento.

Portanto, este estudo propõe relatar evolução do transporte rodoviário de cargas na cidade de Criciúma, e como esta evolução está diretamente relacionada com a história e o desenvolvimento da cidade.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Assim como os demais modais, o transporte rodoviário de cargas vem evoluindo ao longo do tempo. Inicialmente visto apenas como um complemento ao transporte marítimo e ferroviário, o modal rodoviário ganhou com o decorrer do tempo maior atenção por parte do governo assim como maiores investimentos para a sua expansão.

Nos dias de hoje, o transporte rodoviário de cargas é considerado o mais importante do país, tendo em vista sua característica de acesso ponto a ponto em todo território nacional.

Este modal teve grande participação no crescimento e no desenvolvimento de várias regiões do país, possibilitando e facilitando o processo de comercialização do país. Devido sua importância na história do país é de grande valia levantar a história do transporte rodoviário de cargas. Neste sentido pergunta-se: como se desenvolveu o transporte rodoviário de cargas na cidade de Criciúma/SC?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Relatar a história do transporte rodoviário de cargas em Criciúma/sc .

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Conceituar o transporte e seus modais;
- b) Apresentar um breve histórico do transporte no Brasil;
- c) Identificar os órgãos e setores responsáveis pelo transporte rodoviário no Brasil;
- d) Realizar levantamento histórico do transporte de cargas em Criciúma.

1.3 JUSTIFICATIVA

O transporte rodoviário é o principal meio de transporte tanto de pessoas como de cargas no Brasil, e tem ajudado a desencadear o desenvolvimento econômico de várias regiões do país.

Este fenômeno pode ser percebido também na cidade de Criciúma, onde o transporte rodoviário atualmente é responsável pelo escoamento de grande parte da matéria prima aqui existente e dos produtos aqui desenvolvidos.

A importância deste trabalho se fundamenta na necessidade de conhecer a história, e como se deu a evolução do transporte na cidade de Criciúma. Quais os acontecimentos, motivações e necessidades, tornaram o transporte rodoviário de cargas o mais utilizado na região nos dias de hoje.

O estudo desta evolução histórica, tanto da cidade como dos modais de transporte, torna-se importante para a ampliação de conhecimento da acadêmica, e de quem mais possa interessar, um maior aprofundamento no tema abordado, podendo assim analisar os acontecimentos do passado para assim poder traçar planos para o futuro.

Por apresentar a descrição de fatos e fenômenos que ocorreram no passado, e que ainda vem sofrendo mudanças nos dias de hoje, que influenciaram no desenvolvimento dos modais de transporte, torna-se igualmente importante pelos órgãos responsáveis pela infra-estrutura, logísticos e demais envolvidos com o setor de transporte na cidade, que podem através da análise da história, traçar novas perspectivas para o setor no futuro. Por ser um tema pouco abordado, o presente trabalho além de contribuir com o acervo da universidade, poderá servir como base para futuros trabalhos desenvolvidos por outros acadêmicos.

O trabalho se torna oportuno, pois mediante o levantamento histórico, é possível identificar características e fatores apresentados pela cidade que influenciaram, e ainda influenciam nas mudanças e transformações no setor de transporte.

A mudança na necessidade e exigência do mercado, em conjunto com o desenvolvimento da cidade, faz com que o setor de transporte esteja sempre em busca de um modal eficiente e eficaz.

Tornou-se viável a realização do trabalho para a autora, pois as informações estão disponíveis em bibliografias, e a população a ser entrevistada está localizada próxima a autora.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CONCEITO DE TRANSPORTE

A palavra transporte vem do latim *transportare*, onde *trans* significa (de um lado a outro) e *portare* significa carregar (BRASIL ESCOLA, 2009).

Para Faria (2001), é necessária a compreensão do conceito da atividade de transporte, para assim poder estudar sua história. “A palavra transporte tem origem no latim e significa mudança de lugar, assim, transportar é conduzir, levar pessoas ou cargas de um lugar para outro” (FARIA, 2001).

Nos primórdios da humanidade todos os pesos eram transportados pelo próprio homem, de acordo com a sua limitada capacidade física. Após ter começado a permutar mercadorias (escambo), alguns animais foram domesticados e utilizados para ampliar a capacidade de transporte. (RODRIGUES, 2004 p.17).

Para Gomes (2006) transporte nada mais é do que a transferência de uma mercadoria de um lugar para outro, atividade esta que se relaciona diretamente com as atividades de comércio.

2.2 MODAIS DE TRANSPORTE

Os transportes de cargas e de pessoas possuem características operacionais próprias, tornando cada um mais adequado para certo tipo de produto ou operação, sendo que cada um possui suas vantagens e desvantagens.

2.2.1 Aquaviário

O transporte aquático ou aquaviário é composto pelo transporte de cargas ou de pessoas por barcos, balsas ou navios, via água, podendo ser por mares, oceanos, lagos, rios ou canais (PORTO GENTE, 2014).

O transporte aquaviário pode ser dividido em marítimo, usando como via de comunicação mares abertos e oceanos, ou ainda hidroviário feito através de lagos e rios (PORTO GENTE, 2014).

2.2.1.1 Hidroviário

É um tipo de transporte aquaviário realizado nas hidrovias, que são percursos em rios, lagos ou lagoas pré determinados para o tráfego. Estas hidrovias recebem sinalização, balizamento, entre outras ações de melhorias para a navegação (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

Através do transporte hidroviário é possível transportar grandes quantidades de mercadoria por grandes distâncias, este modal ainda possui como características o baixo custo de transporte e navegação, porém sua utilização é diretamente influenciada pelas condições climáticas (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

2.2.1.2 Marítimo

É um tipo de transporte aquaviário realizado por meios de embarcações de grande porte, para o transporte de cargas ou de pessoas através de mar aberto. Pode ser designado como de cabotagem costeira onde é realizado através de pontos na costa ou entre um ponto costeiro e um ponto fluvial, ou ainda como navegação de longo curso internacional navegando até portos estrangeiros (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

Keesi (2004, p. 22) ressalta que a navegação de cabotagem é realizada estritamente entre portos nacionais, não envolvendo portos estrangeiros em sua rota, enquanto que a navegação de longo curso envolve mais de um país ou continente.

Este modal é o principal meio de transporte utilizado na comercialização internacional. Possui como característica a grande capacidade de carga, podendo transportar produtos de grande porte (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

2.2.2 Aeroviário

Consiste no transporte de cargas ou de passageiros através de aeronaves utilizando o espaço aéreo. Este modal é baseado em normas da Associação de Transportes Aéreo Internacional (PORTO GENTE, 2014).

O transporte aeroviário possui regras de operação a nível mundial, regulamentos organizam e disciplinam a utilização do espaço aéreo. Em rotas frequentemente utilizadas regras mais específicas são impostas, como a determinação de horários, altura de vôo e faixas de largura, estas rotas são chamadas de aerovias (RIBEIRO; FERREIRA, 2002).

Os autores ainda salientam que este modal possui como característica no transporte de cargas, ser utilizado principalmente no transporte de produtos de alto valor unitário e produtos perecíveis, dada sua agilidade de locomoção.

2.2.3 Terrestre

“Essa modalidade é caracterizada quando o deslocamento se dá por terra firme, sendo permitidas as variações rodoviárias (sobre rodas), ferroviária (sobre trilhos), Dutoviário (através de condutos fechados) e modos especiais, de uso restrito (FARIA, 2001).

2.2.3.1 Rodoviário

É realizado sobre rodas em estradas pavimentadas ou não nas vias de rodagem, sendo em sua grande maioria composta por veículos automotores como ônibus, caminhões, entre outros (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

O transporte rodoviário é considerado o mais expressivo modal utilizado no Brasil, uma vez que atende praticamente todos os pontos do território nacional (RIBEIRO; FERREIRA, 2002).

Este modal se caracteriza pelo baixo custo fixo, porém com alto custo variável como na manutenção dos veículos, combustível, entre outros. O modal possibilita o transporte integrado porta a porta e adequação ao tempo de execução solicitado (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

2.2.3.2 Ferroviário

O transporte ferroviário é realizado sobre linhas férreas, permitindo o transporte de cargas e de pessoas, porém na malha ferroviária brasileira que se concentra em grande parte na região sul e sudeste do país, a predominância é do transporte de cargas (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

No Brasil, o modal é frequentemente utilizado no transporte de produtos de grandes toneladas por longas distâncias, entre os produtos comumente transportados através deste modal estão os minérios, carvão, derivados de petróleo, grãos, entre outros (RIBEIRO; FERREIRA, 2002).

O autor ainda evidencia que este modal se caracteriza pela grande capacidade de carga com baixo custo de transporte, além de possuir devido a sua operacionalização, maior segurança quanto a acidentes, roubos e furtos.

2.2.3.3 Dutoviário

É um modal de transporte composto por um sistema de dutos, tubos ou cilindros preparados para o transporte de determinado tipo de produto. A linha formada pela junção destes dutos é chamada de dutovia, movimentando os produtos de um ponto a outro por meio de pressão ou arraste ou por meio de um elemento transportador. Esta dutovia é composta por terminais com equipamentos de propulsão do produto, tubos e as juntas de união dos mesmos (VILELA, 2009).

O transporte dutoviário pode ser dividido em oleodutos, onde os produtos transportados são em sua grande maioria petróleo, gasolina, diesel, álcool, entre outros; minerodutos, cujos produtos transportados são sal-gema, minério de ferro e concentrado fosfático e gasodutos, que transporta o gás natural (ANTT)

O modal dutoviário se caracteriza pela baixa necessidade de mão de obra e baixo custo de operação, é considerado um dos modais mais seguros, permitindo o transporte de produtos perigosos além de independer das condições do tempo para sua operação (ANTT).

2.3 HISTÓRIA DO TRANSPORTE NO BRASIL

2.3.1 Período colonial

A política de governo estabelecida pela coroa portuguesa era explorar ao máximo as riquezas da nova colônia com o mínimo de infra-estrutura, o que resultou na lenta implantação de políticas empregadas para o desenvolvimento do transporte na colônia (MELLO, 2001).

Gomes (2006) ressalta que sendo o Brasil uma colônia, tinha como função transportar e estabelecer seus colonizadores com as riquezas aqui encontradas, assim, o primeiro desafio para os transportes no Brasil foi o escoamento dos recursos extraídos do país para a coroa portuguesa.

O autor ainda ressalta que até então, o transporte dos produtos extraídos era realizado por animais ou pelos nativos até os pontos de embarque para Portugal. Ainda não havia interesse na época em povoamento e desenvolvimento da recém descoberta colônia, não sendo necessário o planejamento adequado dos transportes.

A história do transporte no Brasil está diretamente relacionada ao desenvolvimento do País. No Brasil colônia as ligações entre as capitânicas eram feitas por mar, utilizando os mais variados tipos de embarcação, por conta dessa necessidade do transporte marítimo, as cidades acabaram por se desenvolver em torno dos portos (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

Com a percepção da grande costa marítima, a colonização foi realizada com o povoamento do litoral para o interior, sendo a navegação de cabotagem o único meio de comunicação entre os portos do país (CNT, 2013).

Com a necessidade de transportar os produtos extraídos da colônia, desde o início houve a preocupação com a proximidade das áreas de extração, uma vez que as mesmas deveriam estar localizadas em regiões próximas aos rios navegáveis e dos pontos de embarque para a Europa. Desta forma, o transporte hidroviário teve maior predominância, porém, mesmo com a predominância do modal hidroviário para o transporte de cargas e de pessoas entre as capitânicas, não houve por parte da coroa maiores investimentos para os portos, sendo que as embarcações utilizadas a princípio eram construídas pelos índios (GOMES, 2006).

Com a necessidade de circulação das riquezas da colônia, as embarcações construídas pelos índios foram substituídas por embarcações em estilo europeu, sendo estas construídas na cidade do Rio de Janeiro a partir de 1531, com a iniciativa de Martim Afonso de Souza. O marco de maior importância na construção naval do período colonial foi a implantação do Arsenal da Marinha em 1763 e a construção náutica São Sebastião, lançada ao mar em 1763 (COIMBRA, 1974).

No Brasil colônia o transporte hidroviário foi utilizado não somente pela grande disponibilidade de hidrovias, mas também por ser o meio mais seguro de exploração, sem se submeter aos perigos quanto aos animais e índios, e sem a preocupação com a acessibilidade ao interior da colônia (GOMES, 2006).

O período colonial é quase que totalmente hidroviário, dado as conveniências de seu uso pelos recursos e tecnologias disponíveis. Neste período, as vias terrestres existentes no interior da colônia, se resumiram a caminhos abertos por bandeirantes e exploradores (GOMES, 2006).

No início da colonização, não havia maiores investimentos da coroa para a abertura de novos caminhos, as vias terrestres eram até então utilizadas somente para atividades dos engenhos, captura de indígenas e a busca por metais e pedras preciosas.

2.3.2 O primeiro reinado

A chegada da família real ao Brasil em 1808 trouxe a preocupação governamental ante aos problemas das vias de comunicação. A presença da família real na cidade do Rio de Janeiro é considerada um dos principais marcos na história do transporte no país, com eles além da chegada das primeiras carruagens, estima-se a chegada de 15 mil pessoas, o que causou uma vasta expansão na cidade, criando a necessidade de locomoção dos moradores das áreas periféricas para o centro em busca de suprimentos e emprego, a partir de então surgiu a primeira demanda de transporte público no país (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

Ainda em 1808 D. João firmou a Carta Régia, abrindo os portos do país ao comércio com as demais nações tidas como “amigas” de Portugal, para isso, foram determinadas providências a serem tomadas para facilitar a navegação dos

produtos comercializados, como a abertura de estradas e o estabelecimento de correios entre as diversas capitanias e a corte, porém, as providências tomadas por D. João, não trouxeram modificações profundas no quadro geral do país (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

Durante os governos do Império (1822 – 1889), planos detalhados de transporte foram elaborados por engenheiros brasileiros com o propósito de interligar as províncias. Estes acreditavam que um sistema nacional de comunicação poderia promover o crescimento da economia brasileira, promovendo o povoamento de novas áreas e a busca e descoberta de recursos provenientes do interior das regiões até então não exploradas (GOMES, 2006).

Contudo, conforme cita o autor, os assuntos que predominavam no primeiro reinado, já em clima de independência, eram de interesse unicamente políticos, deixando os planos de infra-estrutura em segundo plano. Contudo, em agosto de 1828, cria-se a lei que regulava a competência dos governos Imperial, Provincial e Municipal de construir estradas, pontes, aquedutos, além de promover a navegação.

2.3.3 O segundo reinado

A partir de 1850, o país passa por um período de notáveis transformações, marcadas principalmente pelo avanço da agricultura, que motivou um maior investimento na expansão do setor de infra-estrutura e transporte. Houve neste período um notável impulso na navegação, além da construção das primeiras estradas de ferro (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

No processo de desenvolvimento brasileiro, as políticas de transportes terrestres (rodovia e ferrovia) tiveram um papel importante no processo de ordenamento do território, na medida em que viabilizavam a ligação com os transportes aquaviários (PEREIRA; LESSA, 2011).

No período que precede a construção das estradas de ferro, a produção agrícola era transportada em animais. Há registros da chegada de 200 mil mulas com carregamento por ano no porto de Santos (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014). Visando a necessidade de levar a produção agrícola do campo até os portos,

iniciaram-se os esforços para construção de estradas de ferro, viabilizando o capital estatal e privado para a implantação desta tecnologia no país (GOMES, 2006).

A Estrada de Ferro Mauá foi o empreendimento pioneiro. A partir do Decreto nº 987, de junho de 1852, Irineu Evangelista de Sousa, Barão e depois Visconde de Mauá, teve a garantia de concessão por 10 anos, estendidos posteriormente para 30, para explorar o serviço de navegação a vapor entre o Rio de Janeiro e o porto, onde devia começar a estrada de ferro. Pelo planejamento de Mauá, ele estabeleceria uma via de ligação entre o Rio de Janeiro e o vale Paraíba do Sul, sendo pela navegação até o porto de Mauá, dali em diante por via férrea até o barranco do rio Paraíba do Sul (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

As ferrovias tiveram uma rápida expansão entre os anos de 1854 e 1889, foram implantados cerca de 9.583 Km de linhas férreas. O fato de a construção das linhas férreas terem sido distribuídas entre diferentes empresas sem padrões a serem obedecidos, resultaram na implantação de diferentes bitolas para os trilhos, acarretando problemas que perduram até os dias de hoje (GOMES, 2006).

Impulsionados pela necessidade de ocupação de terras ainda inexploradas, e tendo em vista que o modo ferroviário não permitia uma ocupação territorial mais densa, novos meios de transporte passaram a ser analisados (GOMES, 2006).

2.3.3.1 O segundo reinado e o surgimento das rodovias

No início do segundo reinado, as rodovias não receberam o mesmo tratamento que as linhas férreas, uma vez que as estradas de rodagem permaneceram como foram deixadas pela administração do período colonial (MINISTÉRIO DO TRANSPORTE, 2014).

“O início do século XX trouxe consigo a difusão dos veículos automotores. O que faz surgir uma nova demanda para as estradas existentes e a necessidade de implantação de uma nova infra estrutura em suplementação as existentes” (GOMES, 2006).

Segundo David (1996), no ano de 1917 o Brasil possuía uma circulação de cerca de 5.000 automóveis, onde 90% desse total estavam distribuídos entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo em geral nas áreas urbanas, devido a

dificuldade em transitar nas estradas até então construídas somente para tráfego de carroças.

Mesmo concentrando o tráfego desses veículos nas cidades, parte destes ajudou no processo de ocupação de novas áreas interioranas, principalmente quando os veículos automotores serviam de complemento para o sistema ferroviário, requerendo a construção de estradas de rodagens (PEREIRA; LESSA, 2011).

Segundo Monbeig (1984), após as “pontas dos trilhos”, as estradas de rodagens ajudavam os caminhões a penetrarem em novas áreas na medida em que as estradas nas quais passavam carros de boi cediam lugar para a circulação de automóveis, tornando-se necessário estruturá-las para suportar o aumento do fluxo desses automóveis (MONBEIG, 1984).

A Cidade de São Paulo foi pioneira na construção de rodovias, durante o governo de Washington Luís com o lema “governar é construir estradas” iniciou a construção da rede rodoviária paulista, sendo que em 1925 foi inaugurado o primeiro trecho de estradas de concreto da América do Sul (GOMES, 2006).

O governo de Washington Luís (1926 – 1930) criou o “Fundo especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais” (BRASIL, 1927), constituindo as primeiras bases institucionais para implantação de uma política rodoviarista brasileira. Com base nessa legislação, criaram-se os projetos rodoviários que seriam custeados por recursos internos, priorizando a construção, a pavimentação e a conservação de rodovias, como as obras das rodovias Rio – São Paulo, Rio de Janeiro – Petrópolis, entre outras. Os investimentos nessas obras de infra-estrutura rodoviária começaram a despertar interesses do empresariado em explorar o transporte rodoviário no Brasil (GÔMARA, 1999).

2.4 COMUNICAÇÃO TERRESTRE, A CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS BRASILEIRAS

Ainda no período Imperial a Estrada Caminho do Mar é considerada como a primeira estrada construída da qual se tem registros, segundo Franz e Seberino (2012) a sua construção teve início em 1560, localizado na Estrada de São Paulo, a estrada foi construída com o objetivo de ligar a cidade de Santos ao planalto paulista.

Teve início em 1560, quando Mem de Sá (na época Governador geral do Brasil 1558-1572) encarregou os jesuítas de abrir novo caminho ligando São Vicente ao Planalto Piratininga. Com o tempo a via foi se deteriorando dificultando a passagem e em 1661 o Governo da Capitania de São Vicente

mandou construir a Estrada do Mar com mais de 70 pontes, permitindo então o tráfego de veículos. A estrada foi abandonada de 1844 até 1905 devido à concorrência sofrida na época pela via férrea, em 1913 ela foi reconstruída, em 1922 foi pavimentada em concreto (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 14).

Outra grande obra em termos de rodovias pavimentadas no país ocorreu em 1841, quando

D. Pedro II encarregou o major engenheiro alemão Júlio Frederico Koeler de construir um caminho melhor de Porto da Estrela, no Rio de Janeiro, a Petrópolis, onde a família imperial costumava passar temporadas na Fazenda Córrego Seco, atual Petrópolis. A estrada era a principal via para se chegar às Minas Gerais e tinha grande importância econômica. Surgia, assim, a Estrada Normal da Serra da Estrela, que pode ser percorrida até hoje. Naquela época, era preciso seguir de barco até Porto Mauá, depois por estrada precária até Raiz da Serra e, então, ir pela nova estrada, num percurso de 14 km, até Petrópolis (DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS – DER/MG, 2013, p. 3).

Durante o século XIX, através do Plano de Redução das Secas realizado no Nordeste novas rodovias pavimentadas começaram a surgir. Segundo o (Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG, 2013), a rede rodoviária da época era “formada por estradas “carroçáveis” e/ou “de “estiagem”, pois somente podiam ser utilizadas durante o período seco”.

Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (1946) que implantou sobre os combustíveis um imposto destinado ao financiamento da construção de estradas, a partir da década de 40 houve um grande crescimento no número de estradas construídas.

Em 1957 ocorreu no país a implantação da indústria automobilística, assim como a mudança da capital brasileira para a cidade recém construída de Brasília levou ou então Presidente da República Juscelino Kubitschek que ligaria a capital as demais regiões do país (FRANZ; SEBERINO, 2012).

2.4.1 Planos setoriais

Até 1956, os governantes brasileiros buscaram desenvolver planos com intuito de viabilizar o desenvolvimento das atividades produtivas e a exploração e ocupação do território, sendo o transporte rodoviário o melhor meio encontrado para alcançar estes objetivos (PEREIRA; LESSA, 2006).

Gomes (2006) evidencia que ainda no governo de Washington Luís

é criada a Comissão de Estradas e Rodagem Federal, sob a coordenação do engenheiro Joaquim Timóteo de Oliveira Penteado. Neste período,

surgem os primeiros planos rodoviários: o Plano Catambry (1926), o Plano Schnoor (1927) e o Plano da CERF (1928).

Os três planos rodoviários apresentavam as seguintes propostas: O “Plano Catramby” (1926/27) propôs a construção de rodovias superpostas aos traçados ferroviários; o “Plano Luiz Schnoor” (1927) propôs a construção da rede rodoviária, considerando a capital federal no planalto central; e o “Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal” (1927), propôs a construção da rede rodoviária, passando pelo planalto central, mas centrada no centro-sul e no nordeste do Brasil. Esses três planos apresentados propunham a construção dos grandes eixos rodoviários no Brasil, mas não foram planos oficiais e serviram de base para a elaboração dos planos nacionais de viação, nas décadas seguintes (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Em 1930, o governo federal iniciou a implantação da rodoviária no Brasil com a criação do plano Rodoviário do Nordeste (1931) que estabelecia critérios para a construção de uma rede rodoviária no nordeste, composta por sete estradas-tronco, e 50 estradas subsidiárias, esta construção tinha como finalidade interligar as capitais e as principais cidades do (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Ainda durante a política de transporte rodoviário, em 1944, o governo de Getúlio Vargas iniciou o Plano Rodoviário Nacional, que tinha com intuito aumentar o aproveitamento econômico da malha rodoviária já construída, e propor a construção de mais 27 rodovias federais (GEIPOT, 2001).

O autor ressalta que estas rodovias seriam subdivididas em três eixos: O primeiro, constituído por seis rodovias longitudinais sentido norte – sul; o segundo, constituído por 15 rodovias transversais sentido leste – oeste; e o terceiro, constituído por seis rodovias de ligação. Essa classificação das rodovias serviu de base para classificar as rodovias nos planos posteriores.

Em 1951, o Plano Geral de Viação Nacional atualizado, propondo a criação de uma rede rodoviária de 61 mil quilômetros, subdivididos em cinco eixos rodoviários radiais, nove longitudinais, 23 transversais e 42 de ligação. Em nome do interesse econômico, político e militar, é concedido à rodovia o papel de via pioneira de penetração, demonstrando o interesse no uso deste modal como meio de ocupação do território brasileiro (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014).

Em fevereiro de 1967 o Ministério de Viação é extinto, nasce então o Ministério do Transporte sob gestão do Coronel Mario Andrezza. Com esta nova gestão buscou-se trazer uma administração mais moderna,

2.4.2 AS SIGLAS DAS ESTRADAS BRASILEIRAS

Conforme o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte – DNIT, as estradas federais são diferenciadas das demais pelo uso da sigla BR em sua nomenclatura. Esta sigla significa que a rodovia é federal e seguem uma lógica de localização. Após a sigla, três algarismos são utilizados para indicar a categoria da rodovia, conforme as definições do Plano Nacional de Viação.

Tabela 1- Rodovias Federais

| | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Radiais BR-0xx | BR - 010 | BR - 020 | BR - 030 | BR - 040 | BR - 050 | BR - 060 | BR - 070 | BR - 080 |
| | | | | | | | | |
| Longitudinais BR-1xx | BR - 101 | BR - 104 | BR - 110 | BR - 116 | BR - 120 | BR - 122 | BR - 135 | BR - 146 |
| | BR - 153 | BR - 154 | BR - 155 | BR - 156 | BR - 158 | BR - 163 | BR - 174 | |
| Transversais BR-2xx | BR - 210 | BR - 222 | BR - 226 | BR - 230 | BR - 232 | BR - 235 | BR - 242 | BR - 251 |
| | BR - 259 | BR - 262 | BR - 265 | BR - 267 | BR - 272 | BR - 277 | BR - 280 | BR - 282 |
| | BR - 283 | BR - 285 | BR - 287 | BR - 290 | BR - 293 | | | |
| | | | | | | | | |
| Diagonais BR-3xx | BR - 304 | BR - 307 | BR - 308 | BR - 316 | BR - 317 | BR - 319 | BR - 324 | BR - 330 |
| | BR - 342 | BR - 343 | BR - 349 | BR - 352 | BR - 354 | BR - 356 | BR - 359 | BR - 361 |
| | BR - 363 | BR - 364 | BR - 365 | BR - 367 | BR - 369 | BR - 373 | BR - 374 | BR - 376 |
| | BR - 377 | BR - 381 | BR - 383 | BR - 386 | BR - 392 | BR - 393 | | |
| Ligação BR-4xx | BR - 401 | BR - 402 | BR - 403 | BR - 404 | BR - 405 | BR - 406 | BR - 407 | BR - 408 |
| | BR - 409 | BR - 410 | BR - 411 | BR - 412 | BR - 413 | BR - 414 | BR - 415 | BR - 416 |
| | BR - 417 | BR - 418 | BR - 419 | BR - 420 | BR - 421 | BR - 422 | BR - 423 | BR - 424 |
| | BR - 425 | BR - 426 | BR - 427 | BR - 428 | BR - 429 | BR - 430 | BR - 431 | BR - 432 |
| | BR - 433 | BR - 434 | BR - 436 | BR - 437 | BR - 440 | BR - 447 | BR - 448 | BR - 450 |
| | BR - 451 | BR - 452 | BR - 453 | BR - 454 | BR - 455 | BR - 456 | BR - 457 | BR - 458 |
| | BR - 459 | BR - 460 | BR - 461 | BR - 462 | BR - 463 | BR - 464 | BR - 465 | BR - 466 |
| | BR - 467 | BR - 468 | BR - 469 | BR - 470 | BR - 471 | BR - 472 | BR - 473 | BR - 474 |
| | BR - 475 | BR - 476 | BR - 477 | BR - 478 | BR - 479 | BR - 480 | BR - 481 | BR - 482 |
| | BR - 483 | BR - 484 | BR - 485 | BR - 486 | BR - 487 | BR - 488 | BR - 489 | BR - 490 |
| | BR - 491 | BR - 492 | BR - 493 | BR - 494 | BR - 495 | BR - 496 | BR - 497 | BR - 498 |
| | BR - 499 | | | | | | | |

Fonte: Brasil (Ministério do Transporte), Banco e Informações e mapas de transporte, 2014.

2.4.2.1 Rodovias radiais

São rodovias que tem seu início na Capital Federal e partem em direção aos extremos do país para ligá-la as capitais estaduais. São oito as rodovias existentes sendo elas: BR – 010, 020, 030, 040, 050, 060, 070 e 080 (FRANZ E SEBERINO, 2012).

Figura 1- Rodovias Radiais



Fonte: Brasil (DNIT) Rodovias Federais, 2014.

2.5.2 Rodovias longitudinais

São rodovias no sentido Norte-Sul, cujo as numerações vão de 10 a 199 sendo elas: BR – 101, 104, 110, 116, 120, 122, 135, 146, 153, 154, 156, 158, 163 e 174. Sempre iniciando com o número 1, os demais números variam conforme a distância da rodovia da Capital Federal, sendo no leste do país 00 no leste do país, 50 na capital e até 99 no Oeste (NETO, 2009).

Figura 2 - Rodovias Longitudinais

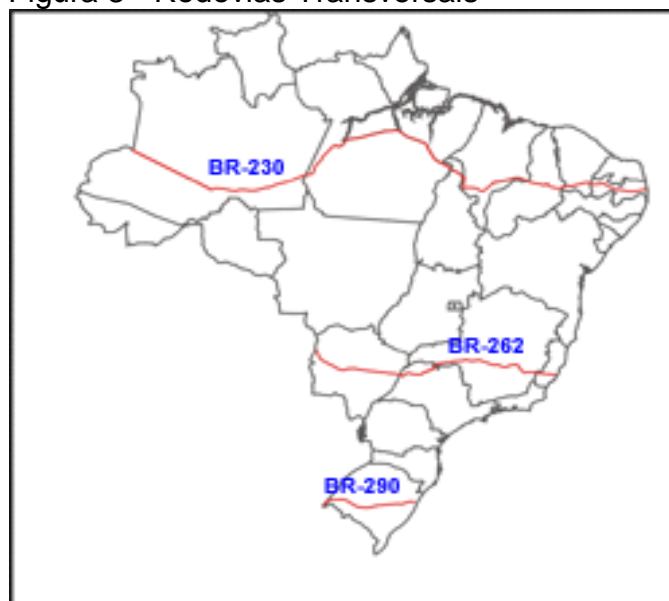


Fonte: Brasil (DNIT) Rodovias Federais, 2014.

2.5.3 Rodovias transversais

São as rodovias que cortam o país no sentido Leste-Oeste. São nomeadas com a numeração que vai de 200 a 299, tendo como o primeiro algarismo o número 2, os demais variam de 00 no norte do país, 50 na Capital Federal e até 99 no Sul (BONELLI, 2009).

Figura 3 - Rodovias Transversais



Fonte: Brasil (DNIT) Rodovias Federais, 2014.

2.5.4 Rodovias diagonais

São rodovias que se orientam em duas direções: Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudoeste (FRANZ; SEBERINO, 2012).

- Noroeste-Sudeste: varia segundo números pares, de 00 no extremo Nordeste do país a 50 em Brasília, e de 50 a 98 no extremo Sudoeste. Obtém-se o número 22 mediante interpolação entre os limites em função da distância da rodovia a uma linha com a direção Noroeste-Sudeste, passando pela Capital Federal. Ex: BR-304, BR-324, BR-364.
- Nordeste-Sudoeste: 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. Ex: BR-319, BR-365, BR-381 (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Figura 4 - Rodovias Diagonais



Fonte: Brasi (DNIT) Rodovias Federais, 2014.

2.5.5 Rodovias de ligação

São as rodovias que não se enquadram nas descrições anteriores, e que normalmente ligam uma ferrovia federal a pontos importantes do país. São numeradas de 401 a 499, iniciando com o número 4 e o restante conforme sua

localização. As numerações utilizadas são de 00 a 49 nas rodovias ao Norte da Capital Federal, e de 50 a 99 ao Sul deste ponto (FRANZ; SEBERINO).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Segundo Gressler (2004), pesquisa e método científico apesar de possuírem significados distintos, são utilizados em conjunto. A pesquisa tem por objetivo solucionar um problema, já o método científico é entendido como os passos a serem seguidos, buscando precisão e dados sólidos ao resultado da pesquisa.

Pradanov e Freitas (2013) definem método científico como um conjunto de processos que devem ser utilizados em uma investigação é uma linha de raciocínio utilizada na elaboração de uma pesquisa.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A presente pesquisa possui caráter descritivo quanto aos fins de investigação, com a pesquisa, documental e bibliográfica utilizada como meio de investigação.

A investigação científica pode ser dividida em dois critérios, sendo eles quanto aos fins e quanto aos meios de investigação. Os fins são referente a essência do trabalho, os meios referem-se a qualidade formal e os passos realizados na construção do trabalho (PINHEIRO, 2010).

Quanto aos fins de investigação, será utilizada a pesquisa descritiva, esta segundo Gressler (2004 p. 53) “descreve sistematicamente fatos e características presentes em uma determinada população ou área de interesse”.

Para Reis (2008) a pesquisa descritiva objetiva descrever o objeto de estudo, e é desenvolvido através de técnicas padronizadas de coleta de dados.

Quanto aos meios, a pesquisa possui caráter bibliográfico, que de acordo com Gil (1991), é construída a partir de material já existente, constituído principalmente por livros e artigos científicos.

Atualmente é possível utilizar também, material disponível na internet. (PINHEIRO, 2010). Para o autor este tipo de pesquisa permite que se utilizem conclusões de outros autores, podendo apresentar contradições ou reiterar uma idéia.

A pesquisa bibliográfica é adequada ao presente estudo, pois se obtém a história descrita da evolução do transporte no Brasil, em livros, artigos científicos, periódicos e redes eletrônicas.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO

A população representa fenômenos, situações ou um conjunto de indivíduos que apresentam características importantes a serem exploradas cientificamente e que podem auxiliar no desenvolvimento do estudo (VIANNA, 2001).

A presente pesquisa possui caráter bibliográfico, pela sua característica de investigação em materiais que constam nas redes eletrônicas, resultantes de estudos feitos pelos órgãos responsáveis pelo transporte no território brasileiro além de historiadores.

Há de se constatar, que a atividade de transporte veio ao longo do tempo se tornando de fundamental importância em todo o mundo, utilizando-se dos modais de transportes para garantir as operações de compra e venda.

O transporte rodoviário teve grande participação no crescimento e no desenvolvimento de várias regiões do país, possibilitando e facilitando o processo de comercialização entre as diversas regiões, devido sua importância na história do país é de grande valia levantar a história do transporte rodoviário de cargas em Criciúma/SC.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

A técnica utilizada para a coleta de dados será a bibliográfica que de acordo com Pinheiro (2010) é aquela elaborada a partir de material já publicado, podendo ser livros, periódicos, e material da internet, e que permite demonstrar diferentes pontos de vista e até contrariedade de conclusões de diversos autores.

Para o levantamento de coleta de dados será utilizado materiais encontrados em rede eletrônica, resultante de dados levantados por estudos feitos pelas instituições responsáveis.

No quadro 2 estão listados os objetivos específicos da pesquisa, quais os documentos necessários para que cada objetivo seja alcançado, além da localização destes documentos.

Quadro 2 - Plano de coleta de dados da pesquisa.

| Objetivos Específicos | Documentos | Localização |
|--|---|--|
| Conceituar o transporte e seus modais | Livros, sites institucionais, teses, dissertações, relatórios. | Livros, rede eletrônica, teses, dissertações, monografias. |
| Relatar a história do transporte no Brasil | Livros, sites institucionais, teses, dissertações, relatórios. | Livros, rede eletrônica. |
| Identificar os órgãos e setores responsáveis pelo transporte | Livros, sites institucionais, teses, dissertações. | Livros, rede eletrônica. |
| Realizar levantamento histórico do transporte de cargas em Criciúma. | Livros, sites institucionais, teses, dissertações, relatórios de crescimentos. Estudos. | Livros, rede eletrônica. |

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Quanto a análise dos dados será feito uso de abordagem qualitativa, definida por Junior (2008) como a análise que se faz dos dados obtidos através da coleta de dados, para isso utiliza-se do método fenomenológico, quando se analisa dados em comparação a fenômenos semelhantes, ou hermenêuticos, quando se faz a análise de documentos obtidos na coleta dos dados. Neste caso será feito uso do método hermenêutico.

A pesquisa qualitativa é caracterizada como uma tentativa de compreender detalhadamente as características da situação apresentada. Tem como base a interpretação de fenômenos e atribuição de significados, não necessita de técnicas estatísticas, os dados são obtidos no ambiente natural. (PINHEIRO, 2012).

Quanto a análise dos dados será feito uso de abordagem qualitativa, definida por Junior (2008) como a análise que se faz dos dados obtidos através da coleta de dados, para isso utiliza-se do método fenomenológico, quando se analisa dados em comparação a fenômenos semelhantes, ou hermenêuticos, quando se faz a análise de documentos obtidos na coleta dos dados. Neste caso será feito uso do método hermenêutico.

A pesquisa qualitativa é caracterizada como uma tentativa de compreender detalhadamente as características da situação apresentada. Tem como base a interpretação de fenômenos e atribuição de significados, não necessita

de técnicas estatísticas, os dados são obtidos no ambiente natural. (PINHEIRO, 2012).

A escolha por esta abordagem se justifica uma vez que a pesquisa é realizada com material disponibilizado através de rede eletrônica, livros e documentos.

3.5 SÍNTESE DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Apresenta-se quadro 3, contendo um resumo dos procedimentos metodológicos utilizados.

Quadro 3 - Síntese do delineamento da pesquisa

| Objetivos Específicos | Tipo de Pesquisa Quanto aos fins | Meios de Investigação | Técnica de coleta de dados | Procedimentos de coleta de dados | Técnica de análise dos dados |
|--|---|------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------------------------|
| Conceituar o transporte e seus modais | Descritiva | Bibliográfica | Livros, relatórios, rede eletrônica. | Análise de conteúdo | Qualitativa |
| Relatar a história do transporte no Brasil | Descritiva | Bibliográfica | Livros, relatórios, rede eletrônica | Análise de conteúdo | Qualitativa |
| Identificar os órgãos e setores responsáveis pelo transporte | Descritiva | Bibliográfica | Livros, relatórios, rede eletrônica | Análise de conteúdo. | Qualitativa |
| Realizar levantamento histórico do transporte de cargas em Criciúma. | Descritiva | Bibliográfica | Livros, relatórios, rede eletrônica | Análise de conteúdo | Qualitativa |

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

4 A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA HISTÓRIA DE CRICIÚMA/SC

4.1 CRICIÚMA, SUAS TERRAS, SEUS TESOUROS E SEU DESENVOLVIMENTO

A partir do século XIX através das promessas feitas pelo Governo Imperial em incentivo a política imigratória, que os imigrantes começaram a chegar com mais frequência em Santa Catarina.

Em 1874, o Comendador Caetano Pinto celebrou com o Governo Imperial um fabuloso contrato para trazer 100.000 imigrantes para o Brasil, baseado na Lei de 1867, a qual dava garantias aos imigrantes e lhes assegurava vários benefícios como passagem grátis, terras a baixo preço e outras vantagens (PIAZZA, 2002, p.158).

Esses incentivos e vantagens oferecidas aos italianos para a imigração brasileira, fez com que o Estado de Santa Catarina acabasse por ser povoado quase que exclusivamente por italianos, estes já em terras brasileiras passaram a construir suas colônias em diferentes regiões, como Azambuja, criada em 1877, Urussanga, em 1870, Criciúma, em 1880, Treviso, em 1891, entre outras.

O movimento italiano para o Brasil, mais especificamente para Santa Catarina, enfrentou a má administração brasileira para receber tão elevado número de migrantes, então estipulado pelo Contrato Caetano Pinto, o que os dispersou em vários núcleos, nos vales dos rios Itajaí-açu, Itajaí - mirim e Tijucas (a partir de 1875) e vale dos rios Tubarão e Urussanga" (ROCHA, 2004, p.106).

Os imigrantes recém-chegados as terras brasileiras eram inicialmente encaminhados a colônia de Urussanga, onde uma vez já povoada, aguardava receber a próxima leva de imigrantes italianos.

Eram em número de cinquenta as últimas famílias chegadas; vinte das quais se recusaram a continuar e colocaram-se provisoriamente em Urussanga em casas de conhecidos e patrícios; e as outras trinta famílias fizeram partir para Criciúma, escoltadas por soldados, como os exilados na Sibéria. O caminho que conduzia a Criciúma consistia em uma picada estreita, ao longo de um curso d'água, interando-as na floresta, que se igualava a uma galeria (MARZANO, 1904 apud PIMENTEL e BELOLLI, p.16).

Desta forma foi fundada a colônia de Criciúma, com a saída de aproximadamente 30 famílias da colônia de Urussanga, e após a caminhada pela mata fechada abrindo os primeiros caminhos e enfrentando os animais selvagens que alí habitavam, tiveram que construir sua colônia nos locais onde eram

estabelecidos. “Aqui chegando tiveram que improvisar um rancho aberto e coberto de palhas” (MILANEZ, 1991, p. 28).

Os emigrantes que aqui chegavam em busca de uma vida melhor, fugiam das péssimas condições de vida na Itália. Atraídos pela promessa de comprar as chamadas terras devolutas, onde os pagamentos poderiam ser feitos através de dinheiro em espécie ou por serviços prestados ao governo (GOULARTI FILHO, 1995).

Desde que tivesse completado 18 anos, seria contemplado com os direitos que a lei lhe garantia, inclusive um lote de terras, desde que o pagasse nos termos da Lei. O prazo de pagamento lhe parecia fácil: seis anos com um de carência mais 7% de juros (MILANEZ, 1991, p. 29).

Conforme Milanez (1991), grandes foram as propagandas realizadas aos italianos em favor do Brasil, os possíveis imigrantes eram informados de que além das terras que cada pai de família receberia, haveria abundância em pedras preciosas, ouro, entre outras riquezas em terras brasileiras.

A chegar na “terra prometida” os imigrantes se deparavam com outra realidade, todos os planos e sonhos que precediam a viagem ao Brasil logo eram dissipados, e o que restava aos imigrantes eram apenas o desespero e a raiva para com as pessoas que os haviam enganado (MARZANO, 1904 apud PIMENTEL; BELOLLI, p. 15).

Sem alternativas para voltar ao país de origem, os imigrantes foram obrigadas a fundar suas próprias colônias, “os pais de família faziam o que podiam, e com as poucas ferramentas trazidas na bagagem davam início a limpeza do local para a construção de sua humilde casa coberta de folhagens” (SANTANA, 2014 p. 54).

Nos primeiros tempos da colonização, muitos colonos caíram mortos, na luta com o elemento indígena. Através de montanhas, matos e rios, os imigrantes fizeram caminhadas longas e cansativas, rasgando picadas até encontrarem o pequeno rio ensombreado por coqueiros – rio Criciúma – em cujas margens plantaram o esboço da povoação. Eram 22 famílias [...] entre homens, mulheres e crianças, que constituíram a leva inicial daqueles colonizadores (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, 1959 p. 37).

A partir de 1980, imigrantes de outras nacionalidades começaram a chegar a terras catarinenses e a povoar novas áreas ainda inexploradas em criciúma.

Os poloneses chegaram em Criciúma em 29 de outubro de 1890, vindos de Cracóvia, Pietronski, Varsóvia e se estabeleceram em Linha Batista, Linha Cabral e Linha Anta. “Eles vieram para Criciúma por determinação do governo, imaginavam encontrar aqui um paraíso, um céu aberto, “A terra prometida”, com alimentação fácil e abundante, não pensavam encontrar a mata virgem, o deserto (MILANEZ, 1991, p. 62).

Segundo Milanez (1991), os imigrantes portugueses aqui chegaram em 1905, mesmo ano da chegada dos primeiros negros. Estes eram trabalhadores avulsos, que vieram em busca de trabalhos como diaristas, na construção das estradas de ferro e nas minas de carvão. Já os imigrantes espanhóis desembarcaram em terras brasileiras a partir de 1914.

“A colonização iniciou-se com a chegada de 31 famílias de italianos, seguidas de poloneses e, em 1912 de alemães. Por fim, a cidade foi composta, basicamente, pelas etnias afro-descendentes, portuguesa, polonesa, alemã, árabe, italiana e espanhola” (PLANO MUNICIPAL DE CULTURA DE CRICIÚMA, 2011, p.3).

Assim como os italianos, os imigrantes que chegavam na colônia de criciúma passavam pelas mesmas dificuldades, tinham que caminhar mata adentro em busca das áreas a ser colonizadas.

4.1.1 Distribuição das terras aos colonos e a formação das vilas

Os lotes destinados aos imigrantes eram demarcados por balizas para identificar as medidas, o trajeto até essas terras era de estreitos caminhos entre a mata. Para cada família era demarcada um limite de terras, era então aberta uma picada de 50 metros a partir de cada limite e demarcado com um piquete, os imigrantes não poderiam avançar mais que 1100 metros de suas marcações, uma vez que ao final de cada metragem já haveria novos limites que pertenciam a outra família de imigrantes (BALDESSAR, 1991, p. 60).

Na época chamada de Vila São José de Cresciúma e ainda povoada em sua maioria por italianos, após a divisão das terras os imigrantes iniciaram suas atividades com a derrubada da mata, construção de suas moradias e o início da agricultura.

De origem basicamente rural, dedicavam-se à agricultura, introduzindo técnicas novas, como a rizicultura e vinicultura. Também alguns contingentes alemães e poloneses ocuparam a região, na qual já se encontrava o contingente luso-açoriano, com suas conhecidas características: agricultura de subsistência e pesca. No caso dos imigrantes italianos, embora tenham mais tarde fornecido elementos para os quadros empresariais da extração carbonífera, mantiveram-se apegados à

agricultura. A região era propícia a diversificada produção agrícola, em que avultavam o feijão, o milho, a cana, o trigo, a uva. Mesmo com a exploração carbonífera, a partir de 1915, a agricultura continuou. Desenvolvendo-se também a pecuária, em especial a suinocultura, com a exploração da banha (CEAG/SC, 1980 apud GOULARTI FILHO, 1995).

Entre os primeiros imigrantes estão as famílias De Luca, Benedett, Zanette, Barbieri, Casagrande, Martinello, Meller, Ortolan, Pavan, Pierini, Sonogo, Pizetti, Venson, entre outras famílias de sobrenome reconhecidos até os dias de hoje.

Segundo Filho (2002), Criciúma que inicialmente foi fundada por 141 imigrantes italianos, já possuía em 1910 cerca de 3.600 moradores.

O autor ainda ressalta que neste período, a principal atividade econômica exercida era a agricultura e a pecuária. Inicialmente realizada para o próprio sustento, a medida que se produzia mais do que o necessário para a subsistência, o excedente era vendido entre os moradores. Os principais produtos comercializados eram o açúcar, farinha, mandioca, café, arroz, salame, leite, entre outros em troca de produtos aos quais não podiam produzir.

a necessidade de comprar produtos que não podiam produzir como: sal, munição para caça, querosene, remédios, tamancos e instrumentos agrícolas. Vendendo o excedente, podiam comprar estas mercadorias” (LOCH, 1991,p 76).

Na busca pelos itens básicos para sobrevivência, e com o surgimento da comercialização de produtos excedentes, os imigrantes necessitaram iniciar suas plantações, cultivando os produtos a serem comercializados. Este trabalho era feito pela própria família, nas terras inicialmente adquiridas para moradia.

Estes excedentes eram comercializados na própria vila ou nos centros comerciais da época, como Laguna e Tubarão. Os colonos que não eram agricultores trabalhavam em pequenas atividades artesanais e manufatureiras exercendo funções como: sapateiro, serralheiro, marceneiro, ferreiro e outras. No conjunto, o que predominava eram a pequena produção mercantil e o sistema colônia-venda, em que o pequeno produtor comercializava o excedente, com uma ampla divisão social do trabalho (GOULARTI FILHO 2002, apud LIVRAMENTO, 2004, p. 38).

Foi também neste período de colonização, quando os comércios começaram a surgir, que a diferenciação financeira entre os colonos se estabeleceu. “foi no processo de colonização que se estabeleceram as condições de desigualdade e de enriquecimento de algumas famílias de Criciúma” (TEIXEIRA, 1995, p. 59).

Com o crescimento do comércio local e a necessidade de transporte dos produtos de uma colônia a outra, que até então era realizada por carros de boi em caminhos abertos pela mata, fez surgir a primeira ação coletiva entre os colonos. Na busca por melhores condições de vida, a união dos colonos e a pressão sob o governo para obtenção de melhorias, fez surgir a primeira cooperativa da cidade, chamada de Victória.

4.1.2 A descoberta do ouro preto

A economia da cidade inicialmente baseada na agricultura e na pecuária, logo foi substituída por outras atividades econômicas que impulsionaram o crescimento da região. A descoberta do carvão mineral desencadeou o enriquecimento da região através da extração e exploração do mineral.

Na chamada Região de Criciúma, composta pelos municípios de Urussanga, Treviso, Siderópolis, Orleans, Nova Veneza, Morro da Fumaça, Lauro Muller, Içara, Forquilha e Cocal do Sul foram encontradas grandes jazidas de carvão, sendo a região denominada como Zona Carbonífera Catarinense. Essa denominação se dá pelo fato de esta área estar

posicionada no extremo sul de Santa Catarina. Esta Unidade Carbonífera, uma faixa alongada na direção N-S entre as Unidades Geomorfológicas Serra Geral e Oeste, Planície Litorânea a Sul e Sudeste. Ocupa uma área de 1659 km² [...] O relevo mostra duas feições bem marcantes. Da cidade de Siderópolis para o sul as formas são côncavo – convexas com vales abertos. Disseminados nessa área encontram-se relevos residuais de topo plano, mantidos por rocha mais resistente e remanescentes de antiga superfície de aplanamento, que fazem parte da Unidade Geomorfológica Patamares da Serra Geral. Os rios que drenam a unidade direcionam-se para leste e apresentam-se geralmente encaixados, embora em alguns trechos existiam terraços (SANTA CATARINA, 1986 p. 32).

Os chamados tropeiros, que transportavam mercadorias e animais pelos caminhos abertos pelas matas de uma região a outra, foram os primeiros a descobrir o mineral na região. O caminho percorrido pelos tropeiros na data de descobrimento do mineral foi “a serra do doze, em direção ao litoral” (SANTOS, 1997, p. 26).

O carvão do Brasil, descoberto na cidade de Lauro Muller – SC, nós devemos aos tropeiros, enquanto que a existência desse mineral no subsolo criciumense só se tornou conhecida, porque duas mulas foram escondidas, para que não as levassem os revolucionários “Pica-paus e Maragatos”, em

1893. O Sr. Giácomo Sônego possuía duas ótimas mulas. [...] Com o advento da revolução [...] alguém o alertou de que deveria escondê-las, porque os soldados passariam por Criciúma e certamente confiscariam seus animais. Preocupado, abriu uma picada mato adentro para esconder suas mulas, chegando próximo a uma vertente d'água [...]. Para que não lhes faltasse água, cavou um poço no local, com aproximadamente 60 cm de diâmetro por 30 cm de fundura, jogando para fora o material extraído da terra. Tempos depois, derrubou o mato naquele local e, numa quarta-feira, queimou a coivara.

Apesar da chegada constante de pesquisadores com o intuito de verificar e estudar a qualidade do carvão recém descoberto, a primeira concessão para exploração do mineral foi dada ao visconde de Taunay em 1826, passando em 1861 ao Visconde de Barbacena (ROCHA, 2004).

[...] as iniciativas não passaram de pesquisas realizadas, principalmente, por estrangeiros sob a autorização do governo imperial. A exploração industrial se efetivou somente a partir da década de 1910. No decorrer do século XX, várias pequenas cidades foram substituindo a agricultura pelas minas de carvão, sendo que os municípios que mais aderiram a esse tipo de economia foram: Lauro Muller, Urussanga, Tubarão, Criciúma, Orleans, Siderópolis e Içara (CAROLA, 2002, p. 15).

Em Criciúma, o pioneiro na extração do carvão foi Henrique Lage “abrindo minas, construindo lavadores e criando mercado para o carvão nas fábricas de gás e nas companhias de transporte marítimo e ferroviário” (BOSSLE, 1981, apud VOLPATO, 1984, p. 33).

Com a abertura das minas, foi necessário a contratação de mão de obra para o trabalho de extração do carvão. Para atrair a população até as áreas carboníferas, uma política que instituía a construção de casas nos arredores das minas foi implantada, sendo essas pequenas casas de madeira foram destinadas aos operários das minas de carvão (NASCIMENTO, 2004).

O autor relata que com a construção de moradias nas proximidades das áreas de extração, foram sendo formadas as chamadas vilas operárias. Nessas vilas, além da extração de carvão, outras atividades foram sendo realizadas pelas famílias para a sobrevivência dos operários, como a agricultura e o comércio.

Através da descoberta do carvão, outros bairros foram sendo desenvolvidos além do centro da cidade.

As regiões do bairro Vera Cruz, ao sul, do bairro Operária Nova, a oeste, e Mina Brasil, a leste tornaram-se essencialmente habitadas por trabalhadores mineiros. Estes, junto à urbanização do bairro Santo Antônio

(antigo núcleo Santo Antônio), e os bairros vila Operária Velha (atual bairro Santa Bárbara) e vila da Próspera, respectivamente implantada pela CBCA e Carbonífera Próspera no início de suas atividades exploratórias, formavam uma periferia de classe trabalhadora daquele centro urbano. Essa situação perdurou até meados da década de 40, quando as mineradoras começaram a tomar outros rumos (PORTO, 2008, p. 73).

O aumento da produção de carvão e a dificuldade de transporte, fez com que ainda em 1861, com a concessão de exploração do carvão dada ao Visconde de Barbacena, fosse requerida pelo mesmo junto a coroa, a construção de uma estrada de ferro que ligasse inicialmente as minas de Lauro Muller ao porto de Laguna (ROCHA, 20014).

obras importantes se destacam no mapa, como a igreja, o Hospital São José, entre outros, mostrando que a região central da cidade já estava sendo formada.

A igreja, hoje conhecida como sendo a Matriz de São José, foi construída no cruzamento das principais estradas já construídas na época, a infraestrutura do local fez com que mais pessoas circulassem pelo local e instalassem nesta área os primeiros comércios.

É possível identificar através do mapa, as primeiras famílias de imigrantes na cidade de Criciúma, sendo eles os De Luca, Benedett, Zanette, Barbieri, Casagrande, Martinello, Meller, Ortolan, Pavan, Pierini, Sonogo, Pizetti, Venson, entre outras famílias de sobrenome reconhecido até os dias de hoje.

Segundo Filho (2002), Criciúma que foi fundada por 141 imigrantes italianos, já possuía em 1910 cerca de 3.600 moradores.

O autor ainda ressalta que neste período, a atividade econômica exercida pelas famílias era a agricultura e a pecuária. Inicialmente realizada para o próprio sustento, a medida que se produzia mais do que o necessário para sua subsistência, o excedente era vendido entre os moradores, os principais produtos comercializados eram o açúcar, farinha, mandioca, café, arroz, salame, leite e outros.

a necessidade de comprar produtos que não podiam produzir como: sal, munição para caça, querosene, remédios, tamancos e instrumentos agrícolas. Vendendo o excedente podiam comprar estas mercadorias (LOCH, 1991, p 52).

Na busca pelos itens básicos de sobrevivência, e com o surgimento da comercialização de produtos excedentes, os imigrantes necessitaram iniciar suas plantações, cultivando os produtos a serem comercializados. Este trabalho era feito pela própria família, nas terras inicialmente adquiridas para moradia.

Estes excedentes eram comercializados na própria vila ou nos centros comerciais da época, como Laguna e Tubarão. Os colonos que não eram agricultores trabalhavam em pequenas atividades artesanais e manufatureiras exercendo funções como: sapateiro, serralheiro, marceneiro, ferreiro e outras. No conjunto, o que predominava eram a pequena produção mercantil e o sistema colônia-venda, em que o pequeno produtor comercializava o excedente, com uma ampla divisão social do trabalho (GOULARTI FILHO 2002, apud LIVRAMENTO, 2004, p. 38).

Foi também no período de colonização onde os estabelecimentos comerciais começaram a aparecer que a diferenciação financeira entre os colonos se estabeleceu. “foi no processo de colonização que se estabeleceram as condições

de desigualdade e de enriquecimento de algumas famílias de Criciúma” (TEIXEIRA, 1996, p. 71).

Com o crescimento do comércio local e a necessidade de transporte dos produtos de uma colônia a outra, que até então era realizado por carros de boi por caminhos abertos pela mata, fez surgir a primeira ação coletiva entre os colonos. Na busca por melhores condições de vida, a união dos colonos e a pressão sob o governo fez surgir a primeira cooperativa da cidade, chamada de Victória, onde um dos principais objetivos era o crescimento da produção suína.

Nos primeiros tempos da colonização no sul do Estado “exportava-se banha, carne de porco salgada, feijão e outras mercadorias” até para o Rio de Janeiro. As mercadorias partiam de Criciúma até Jaguaruna, e seguiam até Florianópolis, de onde eram embarcadas para Santos, Rio de Janeiro e o Norte. A produção de alimentos no Sul do Estado ficou por longas décadas neste nível, pequenos produtores que comercializavam com algumas praças do estaduais e nacionais. O desenvolvimento de um setor agrícola ativo que dessem condições para que se transformasse numa indústria alimentar dinâmica foi abortado pelas atividades carboníferas que submeteram e comprometeram várias propriedades rurais com a lavra do carvão (MILANEZ, 1991, apud GOULARTI FILHO, 2007, p. 97).

4.2 A ESTRADA DE FERRO COMO PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE

Nascimento (2004), afirma que a construção da estrada de ferro ligando Imbituba até a cidade de Lauro Muller foi iniciada em dezembro de 1980. Esta linha possuía 111 quilômetros de extensão na linha principal, com mais 7 quilômetros de ramal ligando esta linha principal até laguna.

Segundo o autor a construção deste trecho foi concluído em 1 de setembro de 1884 pela empresa James Perry CIA contratada para a execução da obra, esta concessionária que na época era signatária das ações da Tereza Cristina.

Contudo devido aos altos custos na extração do carvão, e com a dificuldade de manter seus negócios em andamento, o visconde de Barbacena optou por se desligar de sua companhia de extração.

Prevendo a liquidação da sua empresa, O Visconde de Barbacena associou-se, em 1886, à firma Lage & Irmãos, representada por Antônio Martins Lage Filho, conceituada empresa com sede no Rio de Janeiro e com tradição em negócios de carvão Cardiff inglês e serviços de estiva. Em 17 de novembro de 1887, O Visconde de Barbacena decidiu vender sua parte na sociedade à empresa Lage & Irmãos, retirando-se dos negócios do carvão. Por sua vez, essa empresa via no carvão catarinense apenas uma possibilidade de investimento futuro e continuou dando prioridade aos seus negócios no Rio de Janeiro (BELOLLI et al, 2002, p.34).

Outros problemas enfrentados na exploração do carvão do carvão levaram não somente as empresas do Visconde de Barbacena ao fracasso foram “inúmeras tentativas de exploração durante o século XIX que fracassaram por problemas diversos, tais como falta de recursos, distância das minas aos escoadouros, demora por parte do governo na liberação de concessões” (SANTOS, 1997, p. 27).

Outro motivo apontado pelo autor é o encarecimento do produto devido ao alto custo de transporte, nesta época o carvão era transportado até o mercado consumidor nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro através de trens e de navios.

Já inserido no mercado do carvão, em 1918 Henrique Lage se torna o principal acionista da CBCA, obtendo autorização para transferir os contratos de arrendamento da EFDTC, assumindo assim o controle da Tereza Cristina (NASCIMENTO, 2004).

Henrique Lage era um dos proprietários da empresa Lage e Irmãos, que adquiriu os negócios do Visconde de Barbacena uma vez que necessitava do carvão

para utilizar em seus navios. Contudo, acabou investindo em outros setores da região como o porto de Imbituba, a construção do farol de Imbituba e de lavadores de carvão (SANTOS, 1997).

Com a influência de Henrique Lage sobre o mercado ferroviário e carbonífero da região e a necessidade de transportar a produção do carvão, foi implantado pela firma Lage e Irmãos o prolongamento do trecho da EFDTC e chegasse a cidade de Criciúma.

A descoberta de promissoras jazidas de carvão nas cidades de Criciúma e Urussanga aumentou o interesse da própria concessionária na construção do trecho entre Tubarão e Criciúma. Esta linha que inicialmente possuía 56.550 m terminando na vila de Criciúma logo foi ampliada com mais 35.300m, partindo deste ponto até a cidade de Araranguá.

A construção do primeiro trecho foi autorizado pelo governo em Maio de 1917, sendo liberado para circulação em Janeiro de 1919. O transporte de passageiros foi implantado alguns anos depois, em 1927.

Em 1923, foi iniciado o transporte de passageiros para Criciúma, ainda que o principal objetivo da ferrovia fosse o transporte do carvão. Havia no município três estações de passageiros: a do centro da cidade e a de Sangão, construídas em 1919 e 1921 respectivamente, e a do Pinheirinho, construída em 1943 (NASCIMENTO, 2004, p 62).

Figura 6 - Inauguração da estação de embarque em Criciúma



Fonte: Arquivo histórico de Criciúma.

A construção do ramal de Criciúma permitiu o crescimento da região. Vilas foram formadas ao redor dos trilhos que passavam próximo as duas principais estradas da época, influenciando a formação do centro da cidade neste cruzamento.

O comércio também foi beneficiado com a construção dos trilhos, uma vez que permitiram a facilidade e o aumento na circulação das mercadorias trazendo bens de consumo para a cidade, como os tecidos utilizados na confecção de roupas, possibilitando o surgimento das primeiras indústrias de confecção da região.

4.2.1 Enchente de 1974 e os prejuízos a ferrovia

Em maio de 1974 ocorreu em algumas regiões do estado de Santa Catarina a grande enchente, considerada até os dias de hoje como a pior já ocorrida em todo o Estado.

As cidades do sul de Santa Catarina cortadas pelo Rio Tubarão foram devastadas pelas águas. Após as intensas chuvas nos costões da serra e o aumento no volume dos rios, as regiões mais baixas foram rapidamente alagadas.

[...] soprou levemente um vento leste, empurrando nuvens escuras em direção à Serra Geral, indo se condensar nas proximidades de Lauro Muller. Em curto espaço de tempo, a destruição se fez de forma avassaladora: aponte de concreto arrancada, a estação rodoviária e outras construções foram arrasadas. (FREITAS, 2001, p.12)

Durante os dois dias em que perdurou, a enchente foi devastadora. Toda margem do Rio Tubarão foi carregada pela força das águas, a cidade de Tubarão foi parcialmente destruída, incluindo todo o ramal rodoviário que interligava a cidade ate Lauro Mueller e Orleans (CÂMARA MUNICIPAL, 2014).

Em Criciúma a intensidade e a força das águas não causaram menor estrago. Além da perda de todos os bens materiais levados pelas águas, os moradores da cidade vivenciaram as mortes de familiares e amigos, diversas foram as pessoas desaparecidas que acabaram por morrer afogadas elas águas que transbordavam dos rios.

Colônias inteiras foram destruídas, as plantações foram devastadas e a cidade ficou submersa por quatro dias. Cerca de 150 mil pessoas ficaram desabrigadas, os ginásios recebiam as pessoas que não tinham para onde ir, os alimentos eram arrecadados nas demais regiões para ajudar aqueles que perderam tudo na enchente (CÂMARA MUNICIPAL, 2024).

Figura 7 - Enchente de 1974 na Rua Henrique Lage



Fonte: Arquivo histórico de Criciúma.

A principal via de ligação entre as regiões atingidas pela chuva e o resto do país também foi afetada, durante quatro dias a BR 101 ficou interditada para reconstrução de trechos devastados. Durante os dias em que a BR ficou interditada, houve na região grandes congestionamentos e dificuldade de locomoção (FREITAS, 2001).

Figura 8 - Trilhos destruídos na enchente de 1974



Fonte: Arquivo do Centro Cultural de Araranguá.

A enchente também levou o ramal da estrada de ferro, carregados pelas águas os trilhos que cortavam a cidade ficaram inativos devido aos estragos causados não somente na cidade de Criciúma, mas também em outras extensões da linha férrea. Devido ao alto custo de revitalização dos trilhos a reconstrução não foi iniciada, sendo que outros meios de transporte foram sendo fortalecidos com a falta da ferrovia.

4.3 A RETIRADA DOS TRILHOS E A CHAMADA “RENOVAÇÃO URBANA”

4.3.1 A indústria cerâmica e do vestuário como impulsionadoras do desenvolvimento

A cidade de Criciúma ficou conhecida como a “capital do carvão” desde que grandes jazidas do minério foram encontradas na cidade, desde então sua economia foi baseada quase que exclusivamente da extração do carvão.

Contudo a partir da década de 70 o setor de mineração passou a enfrentar problemas. Vários fatores influenciaram na crise do carvão que viria a acontecer no final dos anos 80, como por exemplo, a abertura dos portos após o final da guerra para a exportação de carvão, desvalorizando o carvão nacional (SANTOS, 1995).

Com o advento da crise a economia da cidade foi prontamente abalada. Os trabalhadores das minas foram demitidos perdendo de uma hora para outra seu meio de sustento, necessitando assim buscar por outros recursos.

Com o medo crescente de que a economia da cidade não sobrevivesse ao período pós-carvão, muitos empresários da época optaram por dirigir seus investimentos para outros setores.

Mas a diversificação econômica no município se desenvolve plenamente, rompendo com o “exclusivismo” da mineração, nos anos 60 e 70. Setores do empresariado começaram a perceber que as chamadas crises do carvão não decorriam apenas da dependência do setor em relação às políticas e decisões governamentais, mas do esgotamento do modo “exclusivista” adotado e passam a investir em outros ramos industriais, como a cerâmica e o vestuário (TEIXEIRA,1996, p.60).

Neste período, uma grande lacuna foi formada na economia local, foi quando o setor cerâmico apresentou maior destaque, se tornando junto com a indústria têxtil uma das principais atividades econômicas da região.

A existência da matéria prima utilizada no setor cerâmico em Criciúma foi descoberta após o início dos estudos realizados no solo de Santa Catarina para verificação da qualidade do carvão, estes estudos apontaram a existência do chamado barro branco no solo da região, utilizado na confecção de cerâmica.

A espessura do carvão contido na camada está em torno de 1,00m, chegando a 1,60m ao longo do eixo da bacia.A camada total tem em média cerca de 2,00m de espessura. Nas bordas da bacia a espessura diminui bastante, tonando-se muitas vezes antieconômica. A distribuição relativa

dos leitos de carvão e intercalações de siltitos e folhelhos mostra uma razoável uniformidade, podendo deste modo dividir a camada Barro Branco do topo para a base em forro, quadração, coringa, silito barro branco e banco (SANTA CATARINA, 1986, p. 18).

A camada de barro branco pode ser encontrada entre os depósitos de carvão, formando uma faixa de argila entre o carvão. Assim a argila constitui uma parte do rejeito do carvão, servindo de base para o surgimento de um setor econômico que mais tarde também se tornara uma nova atividade impulsionadora da região (ISOPPO, 2009).

Apesar da descoberta do barro branco junto a descoberta do carvão, a exploração do barro para a indústria cerâmica foi iniciada anos depois. A cidade recebeu sua primeira indústria cerâmica em 1946, com a instalação da cerâmica Santa Catarina LTDA que ficou mais conhecida como CESACA.

Com o decorrer dos anos outras empresas cerâmicas se instalaram na cidade, como é o caso da cerâmica Eliane, na década de 50, da cerâmica Cecrisa no final dos anos 60 e as cerâmicas Portinari, Eldorado e De Lucca na década de 80 (GOULARTI FILHO, 2002).

Já o setor têxtil se desenvolveu a partir de pequenos comerciantes que começaram a se instalar na cidade. Essas chamadas “casas comerciais “ revendem as peças de confecções para os funcionários das minas de carvão (GOULART FILHO, 1995).

Segundo o autor o crescimento do setor foi impulsionado pela disponibilidade de pessoas disponíveis para o trabalho. As novas indústrias que se formavam na cidade encontravam na região uma forte demanda de mão-de-obra feminina composta pelas mulheres dos trabalhadores das minas de carvão. As pequenas empresas existentes na época garantiam as famílias a oportunidade de ampliação da renda familiar.

As micro e pequenas são o carro-chefe, abrindo oportunidade de ampliação da renda familiar. Foi o vestuário que sustentou a região na crise carbonífera dos anos de 1989 a 1993. A renda familiar será de responsabilidade da esposa. É um setor em constante crescimento, que abre várias frentes de trabalho em diversos ramos, desde os postos de venda até as lavanderias. A economia de aglomeração do vestuário gera inúmeros empregos, mais que as indústrias carboníferas atualmente (GOULARTI FILHO, 1996, p. 7).

Com surgimento destes dois setores que rapidamente se tornaram de extrema importância para a economia não só de Criciúma mas de toda a região, os problemas relacionados ao transporte logo surgiram.

Conforme Sr Piuco, as empresas de transporte de cargas influenciadas pela oportunidade de entrada em um mercado ainda inexistente na cidade começaram a se instalar na cidade, como é o caso da empresa Expresso Cresciumense, pioneira no transporte de cargas na cidade, que passou a desenvolver suas atividades com foco no transporte de cerâmica e tecido.

4.3.2 Avenida Axial, o marco da modernização em Criciúma

“As ferrovias substituíram muitos antigos caminhos, aproveitando seus traçados, e as rodovias substituíram e acompanharam os traçados de algumas ferrovias” (SILVEIRA, 2006, p. 29).

Foi o que ocorreu na cidade de Criciúma. A expansão territorial da cidade através da abertura de novas fábricas localizadas em áreas pouco habitadas gerou uma intensa movimentação de mercadorias e de pessoas pela cidade, surgindo assim a necessidade da construção de uma rodovia que permitisse o escoamento do tráfego de Criciúma e Região, assim como a construção de vias secundárias que possibilitasse transitar do centro as zonas periféricas.

Já na década de 70 um grande desejo de modernização movia os moradores da cidade, que sonhavam fazer de Criciúma uma cidade moderna assim como as grandes cidades do país, “almejavam avenidas limpas e iluminadas, com circulação livre de veículos e de pessoas, altos edifícios, diversidade nas atividades industriais, enfim, tudo que lhes parecesse como civilizado e urbanizado” (MULLER, 2004, p.58).

Em 1973 com o advento da crise do petróleo, o carvão cricumense voltou a ser valorizado, recriando o cenário de crescimento da população e atraindo novos moradores que se instalaram nas áreas urbanas da cidade.

O desenvolvimento urbano ligado ao desejo de modernidade resultou em retirar os trilhos da estrada de ferro do centro da cidade. Porém a idéia apareceu pela primeira vez na campanha eleitoral para prefeito de Criciúma, em 1965, quando o candidato Ruy Hulse discursava tendo como foco principal a modernidade do município, dando ênfase ao planejamento como elemento central da moderna administração pública (MULLER, 2004, p. 58).

Após vencer as eleições Ruy Hulse propôs a construção de uma variável que substituísse a estrada de ferro que até então passava pelo centro da cidade transferindo esta via férrea que se estendia do bairro Pinheirinho até o bairro Prospera para o Sul do Morro Grande (MULLER, 2004). O projeto elaborado por Ruy

Hulse enfrentou dificuldades em seu processo de implantação, como a desocupação das áreas por onde passaria esta variante e o alto valor necessário para execução da obra.

Foi somente em fevereiro de 1975 que o então prefeito Algemiro Manique Barreto, que também era empresário do setor de transporte de cargas na região, deu início ao projeto de retirada dos trilhos do centro da cidade para a construção da nova rodoviária, projeto este que já vinha sendo discutido por governos municipais a cerca de 20 anos.

Os recursos da obra vinham para Criciúma, mas os prefeitos acabavam não praticando a desapropriação dos moradores ao longo da ferrovia, para posterior retirada dos trilhos, porque tinham medo de mexer com um problema social que se criara há mais de 40 anos. Haja vista que remover as 390 famílias do local seria uma tarefa muito difícil porque inegavelmente tinha gente já com 40 ou 50 anos, que nasceram ali [...] então isso era o terror dos prefeitos [...] (CÂMARA MUNICIPAL DE CRICIÚMA, 2014 apud ALGEMIRO MANIQUE BARRETO, 1975).

Com o projeto em execução se iniciou a retirada dos moradores das margens das ferrovias, estes foram encaminhados junto com suas famílias para localidades entre o bairro Pinheirinho, Santa Augusta e Paraíso, que receberia o nome de Vila Tereza Cristina (CÂMARA MUNICIPAL DE CRICIÚMA, 2014).

No leito da estrada de ferro, foi construída a Avenida Axial, atual Avenida Centenária, ocupando a área desde o limite do município de Içara, a leste, até o bairro Pinheirinho, a oeste do município de Criciúma. A construção da avenida desencadeou uma renovação urbana, e conseqüente, modificação da paisagem. As residências, que permaneciam ao longo da avenida, com um padrão melhor que os barracos, e localizadas fora da área pertencente à ferrovia, foram sistematicamente afastadas. Aos poucos foram surgindo estabelecimentos comerciais, edifícios de escritórios e residenciais. O que permaneceu da antiga estrada de ferro foi o corredor de transporte cortando o município no sentido leste-oeste, antes ferroviário e agora rodoviário (MELLER, 2004, p. 47).

Neste mesmo período outras obras importantes foram realizadas na cidade, como a construção da Rodovia Luiz Rosso no bairro Quarta Linha, hoje uma das vias de ligação com a BR 101, além da pavimentação de cerca de 570 quilômetros de ruas dentro de Criciúma.

5 CONCLUSÃO

Neste estudo sobre a história de Criciúma e a evolução do transporte na cidade de Criciúma, é possível perceber que as duas histórias foram moldadas e escritas em conjunto. Desde a descoberta das terras que compõem a cidade, o transporte, seja de cargas ou de pessoas, foi de fundamental importância no desenvolvimento regional, possibilitando o crescimento territorial, auxiliando na expansão do comércio e garantindo a chegada e saída de produtos e mercadorias essenciais para a subsistência de seus moradores.

A exploração das terras pelos colonos foi realizada de forma muito rudimentar, as pessoas chegavam a cidade caminhando, abrindo caminhos na mata com suas ferramentas improvisadas, não havia na época nenhum meio de transporte que interligasse as colônias da região, dificultando a comercialização de produtos e a chegada de itens básicos para a sobrevivência nas terras recém habitadas. Com o tempo, o transporte realizado com tração animal foi utilizado como forma para suprir estas necessidades.

Com o advento da descoberta do carvão, a cidade passou por grandes transformações, o surgimento das minas de extração e a necessidade de transportar esta produção cada vez maior de carvão até os clientes que estavam localizados em outros estados, exigiu do governo a construção de um ramal da estrada de ferro na cidade. Este ramal garantiu a movimentação do carvão até os portos de laguna e Imbituba de onde eram encaminhados até o destino final.

Após a chamada “era do carvão”, o transporte mais uma vez teve que se adaptar as necessidades da economia local. A crise do carvão no final da década de 80 transformou repentinamente a economia local, novas indústrias cerâmica e têxtil aliada ao desejo de modernização da cidade por parte dos moradores, acarretou o investimento nas rodovias da cidade, alterando a infra-estrutura da cidade.

O conhecimento da história local assim como o estudo da mesma, revela que o transporte em Criciúma foi moldado com base no desenvolvimento da cidade suprimindo as necessidades que foram surgindo ao longo dos anos.

REFERÊNCIAS

ANTT, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. A situação atual e as perspectivas dos portos brasileiros. Seminário Internacional do Café. São Paulo. 2008.

BALDESSAR, Mons Quinto Davide. Imigrantes: sua história, costumes e tradições. Brasília. Ed. [S.I.]. 1991.

BELOLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, A. História do Carvão em Santa Catarina. Criciúma : Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 2002.

BOSSLE, Ondina Pereira. Historiada industrialização catarinense. Florianópolis: FIE SC, 1981

BRASIL ESCOLA. **Transporte**. Disponível em:
<[http:// WWW.brasilecola.com/geografia/transórttes.htm](http://WWW.brasilecola.com/geografia/transórttes.htm)>. Acesso em: 02/09/2014.

CRICIÚMA CÂMARA MUNICIPAL. Poder Legislativo de Criciúma. Fragmentos históricos. História de Criciúma.Cronologia histórica de Criciúma. Criciúma, 2010. Disponível em:
http://camara.virtualiza.net/historia_criciuma_cronologia.php. Acessado em 15/10/2014.

CAROLA, Renato Carlos. **Dos Subterrâneos da História: as trabalhadoras das minas de carvão de Santa Catarina (1937-1964)**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2002. 262p.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. Disponível em:
<[http:// WWW.cnt.gov.br](http://WWW.cnt.gov.br). Acessado em: 05/09/2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte de cargas no Brasil - ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país**. Disponível em:
<http://http://www.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20CNT%20Coppead/coppead_cargas.pdf>. Acesso em 03/09/2014.

COIMBRA, C. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP, 1974.

DAVID, E.G. **Transporte intermodal rodo-ferroviário: contribuição para o estudo do tema no caso brasileiro, especialmente na ligação Rio-São Paulo**. Rio de Janeiro: COPPE, 1763.

FARIA, Sérgio Fraga Santos. **Fragmentos da história dos transportes**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

FRANZ, C.M.; SEBERINO, J.R.V. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville (SC): [s.n.], 2012.

BRASIL GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes). 2001. Anuário Estatístico dos Transportes 2001, Ministério dos Transportes, Brasília, DF.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. Ed. São Paulo. Atlas, 1996.

GÔMARA, R. B. A. **O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico**. Brasília: Associação Brasileira das Empresas de Transporte Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros ABRATI, 1999.

GOMES, R. A. **Transporte rodoviário de cargas e desenvolvimento econômico do Brasil: uma análise descritiva**. Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2006.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed. rev Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.

GRESSLER, Lori Aline. **Introdução a pesquisa: projetos e relatórios**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2004.

ISOPPO, Keity Kristiny Vieira Isoppo. **A indústria cerâmica da região de Criciúma: o caso Cecrisa Revestimentos Cerâmicos**. Trabalho de conclusão de curso. Universidade do Estado de Santa Catarina. Centro de Ciências da Educação. Florianópolis, 2005.

JUNIOR, Joaquim Martins. **Como escrever trabalhos de conclusão de curso**. 2.ed. Rio de Janeiro. Vozes. 2008.

KEEDI, S. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LOCH, Ruth Emília Nogueira. **Influência da exploração carbonífera nas atividades agrícolas e no desenvolvimento global de Criciúma – SC**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas. Florianópolis, 1991.

MELLO, R.Z. **Alternativas para o posicionamento estratégico das empresas de transportes de cargas sob uma abordagem logística**. Dissertação de mestrado em engenharia de produção da Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em :
<<http://teses.eps.ufsc.br/defesa/pdf1698.pdf>>. Acesso em 25/09/2014.

MILANEZ, Pedro. **Fundamentos históricos de Criciúma**. Florianópolis: Ed. Do autor, 1991. 312p.

BRASIL MINISTÉRIO DO TRANSPORTE. Banco de informação do transporte. Disponível em:

<[http:// WWW.transporte.gov.br](http://WWW.transporte.gov.br)>. Acesso em 25/09/2014.

MINISTÉRIO DO TRANSPORTE. (Brasil). Disponível em:
<[http:// www2.transportes.gov.br](http://www2.transportes.gov.br)>. Acesso em 05/09/2014.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros em São Paulo**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1984.

NASCIMENTO, Dorval do. **As curvas do Trem**: a presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina (1880-1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma: Ed. UNESC, 2004.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. **Processo de planejamento e desenvolvimento da logística de transportes**. In: **Revista Mercator**, v. 10, n. 22, 2011.

PIAZZA, Walter F. **Italianos em Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardeli, 2001.

PIMENTEL, José; BELOLLI, Mário. **Mini Biografia de Um Pioneiro**: Marcos Rovaris. Criciúma: Ed. Tipo Arte, [s.d.]

PINHEIRO, José Maurício dos Santos. Da iniciação científica ao tcc, uma abordagem para os cursos de tecnologia. Rio de Janeiro. Ciência Moderna. 2010.

PORTO, Éder Pereira. **Planos Diretores e (RE) Produção do Espaço Urbano no Município de Criciúma**: A produção da cidade e sua regulação legal. 2008. 260 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, UFSC, Florianópolis, 2008.

PRADANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo. Feevale, 2013.

PORTO GENTE. Portopédia. Disponível em:
<[http:// WWW.portogente.com.br/portopedia](http://WWW.portogente.com.br/portopedia)>. Acesso em 05/09/2014

RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral; FERREIRA, Karine Araújo. **Logística e transporte**: uma discussão sobre os modos de transporte e o panorama brasileiro. Curitiba: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 2002.

ROCHA, Isa de Oliveira. **O dinamismo industrial e exportador de Santa Catarina**. Tese (doutorado) Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, De. São Paulo, 2004.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 3. ed. São Paulo : Edições Aduaneiras Ltda., 2004. 180 p.

SANTA CATARINA. **Atlas de Santa Catarina**. 1986.

SANTA CATARINA. **Diagnóstico do carvão mineral catarinense**. Florianópolis, 1990.

SANTOS, Maurício Aurélio dos. **Crescimento e crise na Região Sul de Santa Catarina.** Florianópolis: Ed. da UDESC, 1997

TEIXEIRA, Jose Paulo. **Os donos da cidade:** Poder imaginário das elites em Criciúma.
Florianópolis. Insular, 1996.

VILELA, Tiago Veronesi. **Viabilidade de transporte de grãos através de dutos no Brasil.** Monografia apresentada para obtenção de graduação em logística.
Faculdade de Tecnologia Zona Leste. São Paulo,2009.

VOLPATO, Terezinha Gascho. **A Pirita Humana:** Os Mineiros de Criciúma.
Florianópolis: Ed. da UFSC, 1984. 159p.