



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

FORMAÇÃO E DINÂMICA SOCIOESPACIAL DO VALE DO RIO CAPIVARI
FORMACIÓN Y DINÁMICA SOCIOESPACIAL DEL VALLE DEL RÍO CAPIVARI

Rudinei Kock Exterckoter¹

Suzana Back²

RESUMO: No século XIX se deu a ocupação dos vales litorâneos de Santa Catarina por colonos oriundos da Europa. Dentre esses se encontra o Vale do Rio Capivari, localizado no sul do estado, o qual abrange os municípios de São Bonifácio, São Martinho, Armazém e Gravatal. Estes municípios foram colonizados principalmente por imigrantes alemães de forma espontânea. Contudo, os trabalhos que tratam do processo histórico de ocupação de Santa Catarina, fazem pouca referência a esta colonização, assim como, ao processo de desenvolvimento desse território. Diante disso, este trabalho procura colaborar com o preenchimento desta lacuna, avançando na discussão sobre a formação e a dinâmica socioespacial do Vale do Rio Capivari. Para tanto, aborda quatro tópicos: a colonização do vale; o desenvolvimento da agricultura, do comércio e do transporte nos primeiros tempos; o processo de maior integração socioespacial e suas implicações ambientais; e por fim, a conjuntura socioeconômica nos dias atuais.

PALAVRAS-CHAVE: Vale do Rio Capivari; Colonização alemã; Degradação ambiental; Agricultura familiar.

RESUMEN

En el siglo XIX ocurrió la ocupación de los valles de la costa de Santa Catarina por colonos procedentes de Europa. Entre ellos se encuentra el Valle del Río Capivari, ubicado en el sur del estado, que abarca las ciudades de São Bonifácio, São Martinho, Armazém y Gravatal. Estas ciudades fueron colonizadas principalmente por inmigrantes alemanes espontáneamente. Sin embargo, los estudios relacionados con el proceso histórico de ocupación de Santa Catarina, hacen poca referencia a esta colonización, así como, al proceso de desarrollo de este territorio. Por lo tanto, este trabajo pretende contribuir a llenar este vacío, avanzando en la discusión sobre la formación y dinámica de desarrollo socio-espacial del Valle del Río Capivari. Por lo tanto, se refiere a cuatro temas: la colonización del valle; el desarrollo de la agricultura, el comercio y el transporte en los primeros días; el proceso de mayor integración socio-espacial y sus implicaciones ambientales y, por último, la situación socio-económica en la actualidad.

PALABRAS CLAVE: Valle del Río Capivari; Colonización Alemana, Degradación del medio ambiente, Agricultura familiar.

¹ Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina e Professor Mestre do Instituto Federal Catarinense – Campus Concórdia – IFC - rudinei.exterckoter@ifc-concordia.edu.br.

² Doutoranda em Ciência e Engenharia de Materiais pela Universidade Federal de Santa Catarina e Professora do Instituto Federal Catarinense - Campus Concórdia - IFC - suzana.back@ifc-concordia.edu.br.



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

INTRODUÇÃO

O Vale do Rio Capivari é formado pelos municípios de São Bonifácio, São Martinho, Armazém e Gravatal, os quais compõem uma das sub-bacias do Rio Tubarão (Figura 1). Este vale apresenta uma área total de 1078,4 km² e seu principal rio é o Capivari, que tem sua nascente no município de São Bonifácio, a uma altitude de 480 metros, quase no cume da Serra de São Bonifácio, fazendo divisa com as águas do Rio Cubatão. Sua nascente medeia a Serra do Tabuleiro e a Serra do Cubatão, cortando os municípios de São Martinho, Armazém e Gravatal, despejando suas águas no Rio Tubarão, já no município de Tubarão (COMITÊ, 2002).



Figura 1. Apresenta os limites da Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão e suas sub-bacias, em que, a parte em amarelo compreende a área de estudo deste trabalho. Fonte: Comitê, 2002.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

A colonização deste trecho da Bacia do Rio Tubarão teve seu grande impulso no século XIX com a chegada dos imigrantes alemães, que foram os principais responsáveis pela ocupação desse território. Neste sentido, Dall'Alba (1973) destaca para o esquecimento desta região nos trabalhos sobre a história da colonização de Santa Catarina, sendo que, este cenário não sofreu grandes alterações nos últimos 30 anos. Os trabalhos desenvolvidos trazem apenas recortes espaciais dos municípios individualizados, não tratando do Vale do Rio Capivari como um todo. Diante disto, este artigo se propõe a colaborar com o preenchimento desta lacuna, avançando na discussão sobre a formação e a dinâmica socioespacial no Vale do Rio Capivari. Para tanto, abordará quatro tópicos principais: a colonização do vale; o desenvolvimento da agricultura, do comércio e do transporte nos primeiros tempos; o processo de maior integração socioespacial e suas implicações ambientais; e por fim, a conjuntura socioeconômica nos dias atuais.

A COLONIZAÇÃO DO VALE DO RIO CAPIVARI

O Vale do Rio Capivari, assim como, as demais regiões de Santa Catarina eram originalmente ocupadas pelos indígenas. Tanto Dall'Alba (1973) como, mais recentemente, Hellmann (2010) relatam a presença na região dos índios Xokleng que pertenciam ao grupo linguístico Jê. Esses índios também eram conhecidos como Botocudos ou ainda, mais pejorativamente, como Bugres. Segundo Urban (1978), os Xokleng eram nômades, vivendo da caça e da coleta, não tinham acampamentos fixos e, portanto, não cultivavam a terra, passavam o inverno no planalto, alimentando-se do pinhão (semente da *Araucaria angustifolia*). No verão, desciam para o vale, reuniam-se e construía ranchos em semicírculo voltados para uma praça central onde faziam os rituais de iniciação, casamentos, ritos funerários e confraternizavam. A relação desse povo com o homem branco foi pouco amistosa. Muito embora, no Vale do Rio Capivari já não existissem muitos índios, principalmente devido à ação bandeirante³. Mesmo assim, ocorreram confrontos entre estes e os colonos, com maiores prejuízos para os índios obviamente. Os bugreiros também eram figuras presentes na região e se encarregaram de dizimar as últimas tribos (DALLA' ALBA, 1973; HELLMANN, 2010).

³ Dalla'Alba (1973), cita em seu livro registros históricos que dão conta que já em 1567 o cacique Tatarana faz reclamações contra a violência dos bandeirantes vicentistas, ao padre Domingos Garcia, em Laguna. Esses teriam se aventurado vale acima na busca de ouro e índios.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

Os primeiros brancos que chegaram a esta região foram os bandeirantes de São Vicente-SP, os quais fundaram Laguna, em 1676. Em 1864, iniciou-se a colonização alemã no Vale do Rio Capivari, mais precisamente no atual município de São Bonifácio. Contudo, para melhor compreendermos os (des)caminhos que culminaram na ocupação dessa região precisa-se voltar um pouco na história.

Segundo Hellmann (2010), a partir do século XVIII a coroa se defrontou com a necessidade de colonizar as terras do interior do estado. Esta preocupação se deu especialmente pela necessidade de proteção para os tropeiros que levavam gado (vacum e muar) para suprir as necessidades dos que trabalhavam na extração de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais. Assim como, também se viu a necessidade de melhorar a ligação entre o litoral e o planalto catarinense, facilitando as relações comerciais (WAIBEL, 1979). Este era, segundo Hellmann (2010), um trajeto muito perigoso em que ocorriam muitos ataques aos tropeiros que faziam esse percurso com suas mulas carregadas de pinhões, queijos, charque, erva-mate. Na maioria das vezes, esses ataques eram atribuídos a indígenas. Como medida administrativa, inicialmente, o governo da província obteve, em 1787, autorização para a construção de uma estrada entre Desterro e a Vila de Lages, a qual ficou pronta em 1790 (ZANIN, 2011). Contudo, tais medidas não eram suficientes e viu-se a necessidade de criar povoações ao logo deste caminho que, ao mesmo tempo, serviriam para defesa do território e proteção contra os indígenas (TEFEN, 1997). Para essa tarefa resolveram atrair os imigrantes alemães, já que os luso-brasileiros e os colonos dos Açores e da Madeira tinham mostrado pouco interesse em ir morar na mata. Além do mais, estes não se encontravam em número suficiente para povoarem o interior. Por outro lado, para essa tarefa, precisavam de um novo tipo de colono, que fossem pequenos proprietários livres⁴, que cultivassem as terras de mata com a ajuda da família, que não estivessem interessados em trabalho escravo e que fossem tanto soldado quanto agricultor para defender e cultivar suas terras (WAIBEL, 1979).

Os primeiros imigrantes alemães que chegaram a Santa Catarina deram origem, em 1829, à colônia de São Pedro de Alcântara, que ficava à margem do antigo caminho entre Desterro e Lages (WAIBEL, 1979; RICKEN, 2008, ZANIN, 2011). Novas levas de imigrantes alemães chegaram e outras colônias foram criadas. Em 1836, funda-se a colônia de Vargem Grande; em 1847 a colônia de Santa Isabel, no Vale do Rio Cubatão; e em 1860 na colônia de Teresópolis (BUSS, 2006, ZANIN, 2011). É recorrente em diversos trabalhos como os de

⁴ O Brasil por meio de um tratado com a Inglaterra, já tinha concordado em abolir o tráfico de escravos, o que forçava a encontrar um novo tipo de mão-de-obra (WAIBEL, 1979).



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

Dall’Alba (1973), Tefen (1997), Buss (2006), Ricken (2008) e Hellmann, (2010), que a colonização alemã no Vale do Rio Capivari se deu a partir da colônia de Teresópolis, área que hoje pertence ao município de Águas Mornas. Ainda segundo esses autores, a busca por novas áreas foi motivada por diversos fatores, tais como: estavam habituados a terras planas da região de Vestefália e se depararam com uma região muito acidentada; falta de apoio efetivo dos órgãos públicos; não contavam com infraestrutura mínima de estradas; floresta densa e com presença de animais peçonhentos; contato pouco amigável com os indígenas; clima desconhecido que dificultava a identificação do momento adequado para o plantio; e, principalmente, solo pobre que não permitiu que as lavouras produzissem o suficiente para alimentação da família e a comercialização de excedentes. É neste cenário pouco promissor que alguns imigrantes saíram da colônia de Teresópolis e transpuseram a serra do Cubatão, rumo ao sul, encontrando a cabeceira do Rio Capivari, hoje, município de São Bonifácio.

Segundo Buss (2006), ao chegarem ao Vale do Rio Capivari os imigrantes ficaram bastante entusiasmados com o local. Floresta exuberante, água abundante, fartura de caça e pesca, e um solo aparentemente mais fértil. Neste local foi fundada uma nova colônia ligada a Teresópolis, denominada inicialmente de Alto Capivari. Segundo Dall’Alba (1973), o núcleo de São Bonifácio foi fundado em 1864 e passou por um curto período de euforia, visto que, ao adentrarem na mata, sentiram seus pés afundarem na serapilheira formada principalmente pela presença de muito xaxim (*Dicksonia sellowiana*). Dall’Alba caracteriza bem esse momento onde, segundo ele, os agricultores diziam: “Seremos ricos, terra como esta não existe, é puro estrume”. Esta ilusão durou pouco, pois o solo pobre e ácido do local não se mostrou muito mais promissor que o de Teresópolis.

Contudo, o grande impulso na colonização da região ocorreu em 1872 com a migração de 52 famílias de São Bonifácio para o Vale do Braço do Norte. As terras então ocupadas eram devolutas, facilitando assim a autorização do governo da província (DALL’ALBA 1973). Estas famílias finalmente conseguiram prosperar. Logo esse sucesso foi alardeando e, para tanto, a fertilidade do solo das áreas de várzeas nas margens do Rio Braço do Norte foi decisivo. Com os bons resultados obtidos no vale vizinho, muitas famílias desceram o Vale do Rio Capivari e, assim, foi-se dando a ocupação das áreas que hoje pertencem aos municípios de Armazém e São Martinho. Emmendoerfer (1986) chama a atenção para o fato de que nem todas as terras do Vale do Rio Capivari eram devolutas. A margem direita, em grande, parte compunham uma Sesmaria que foi concedida a



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

Manoel Lourenço Demétrio. Esta Sesmaria foi doada após 1845⁵ pelo governo como agradecimento ao empenho deste que era soldado do exército brasileiro durante a Revolução Farroupilha. A mesma se estendia desde a foz do Rio Capivari, hoje município de Capivari de Baixo, até a comunidade de Vargem do Cedro, hoje pertencente ao município de São Matinho, sendo seu limite leste dado por Imaruí, enquanto que o limite oeste encontrava-se no Rio Capivari. Como o detentor desta Sesmaria residia em Tubarão e não tinha condições de ocupar toda a extensão de terras recebidas, a comercialização da mesma foi facilitada. Já a margem esquerda do rio, na sua maioria, eram terras devolutas e apenas uma pequena parte, onde se encontram as comunidades de Rio São João e Rio Gabiroba (município de São Martinho), pertencia à colonizadora Grão Pará (RICKEN, 2008). Em geral, as demarcações das propriedades eram feitas a partir do rio, possibilitando a todos o acesso ao mesmo e a áreas planas (várzeas). À medida que desciam o vale, as áreas de várzeas se ampliavam e novos afluentes eram encontrados, os quais se tornavam caminho para ocupação de novas áreas.

É importante ressaltar que a ocupação do Vale do Rio Capivari não se deu apenas a partir da cabeceira do rio, mas também ocorreu no sentido inverso, a partir de sua foz. A colonização via cabeceira do rio foi feita, principalmente, como visto, por imigrantes alemães, resultando em um predomínio nos atuais municípios de São Bonifácio e São Martinho de famílias com essa descendência, a qual fica mais escassa no município de Armazém e praticamente desaparece em Gravatal. Já, a outra frente de colonização se deu a partir da foz do Rio Capivari e teve o predomínio de descendentes portugueses. Isto resultou em um predomínio de luso-brasileiros em Gravatal, uma concentração ainda bastante grande em Armazém e uma brusca redução em São Martinho e em São Bonifácio. Hellmann (2010) afirma que os imigrantes alemães não ocuparam o trecho final do Vale do Rio Capivari devido às terras deste local já serem propriedades de luso-brasileiros. Dall'Alba (1973) cita, em seu livro, registros de moradores que iniciaram a ocupação do vale via foz do Rio Capivari, datando de 1839. Contudo, este mesmo autor ainda ressalta que a região de Gravatal, assim como, a de Armazém tiveram seus primeiros moradores por influência de rotas dos tropeiros que faziam a ligação da serra com o Porto de Laguna. No entanto, o grande estímulo para a maior ocupação destas áreas foi decorrente da colonização alemã no trecho inicial e médio do Vale do Rio Capivari e, especialmente, no Vale do Rio Braço do Norte. Isto porque os agricultores ali estabelecidos dinamizaram a economia da região, como será apresentado na sequência deste trabalho. Outro fator pouco abordado, mas que sem dúvida foi um

⁵ Data que marca o fim da Revolução Farroupilha.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

entreve para a ocupação do trecho final do vale, foram as limitações naturais, já que, as áreas planas eram, na sua maioria, alagadas (banhados) e sofriam com as constantes enchentes.

Por fim, é notório que a colonização no Vale do Rio Capivari não foi fruto de planejamento da administração da província, muito pelo contrário, foi um processo desencadeado de forma espontânea, balizada pela busca da sobrevivência, em especial, dos imigrantes alemães. Também, a presença de empresas colonizadoras foi quase nula, restringindo-se às comunidades de Rio São João e Rio Gabiroba, no município de São Martinho (RICKEN, 2008).

OS PRIMEIROS TEMPOS: AGRICULTURA, COMÉRCIO E TRANSPORTE

Os trabalhos que relatam os primeiros tempos da colonização do Vale do Rio Capivari descrevem um período repleto de dificuldades, onde a religiosidade era fator marcante, influenciando até mesmo o nome dos municípios, como no caso de São Bonifácio e São Martinho. A ligação com o mundo exterior se dava apenas por picadas. Os filhos só iam à escola durante um ou dois anos e o contato com os demais membros da comunidade ocorria apenas aos domingos durante o culto nas pequenas capelas. No vale, predominava a religião católica e, no princípio, a presença de padres era rara, mas mesmo assim, o povo mantinha-se firme em sua fé. Exemplo disto foi o reconhecimento pela igreja católica da pequena comunidade de Vargem do Cedro, em São Martinho, em 1980, como capital vocacional em virtude do expressivo número de padres e freiras dali provenientes (HELLMANN, 2010).

Já, o sistema produtivo adotado se alicerçava na agricultura de subsistência. Produzia-se de tudo um pouco, havia pomares, hortas, plantações de batata doce, batata inglesa, milho, abóbora, feijão, mandioca, dentre outras culturas (BUSS, 2006; RICKEN, 2008). Waibel (1979) lembra que esta agricultura de subsistência tinha por base as técnicas primitivas de agricultura. Estas consistiam em derrubar a mata, queimá-la, cultivar a clareira alguns anos e depois deixá-la em descanso, permitindo que uma nova floresta se reestabelecesse, enquanto outra área de mata era derrubada e o ciclo se reiniciava. Esse sistema era mais conhecido como roça de toco ou coivara. Ainda, segundo o autor, este sistema foi uma herança indígena e significou para muitos locais a separação econômica e social da agricultura e da pecuária.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

No entanto, conforme Buss (2006), esta separação não ocorreu no Vale do Rio Capivari. Desde o princípio, a pecuária esteve presente na região. Criavam o gado bovino para o consumo próprio, tanto de carne, como de leite e seus derivados, além, é claro, da indispensável tração animal. Já, a comercialização de produtos de origem bovina era quase nula, porque a produção, normalmente, era escassa e mal dava para atender as necessidades das famílias com dez ou mais filhos, em média. Outros fatores complicadores eram o distanciamento dos mercados consumidores e a inexistência de estradas adequadas para o escoamento da produção. Neste cenário, os tropeiros passaram a ter um papel importantíssimo, pois estes, no princípio, eram os responsáveis pelo abastecimento das mais diferentes comunidades. Tanto Dall’Alba (1973) como Emmendoerfer (1986) relatam a existência de inúmeros caminhos utilizados pelos tropeiros na região. Esta importância pode ser ainda melhor representada pela existência do município de Armazém, que recebeu esse nome justamente pela existência de um entreposto comercial e servindo, também, para pernoite de tropeiros que desciam a serra do Oratório e/ou do Corvo Branco, em direção a Laguna via Imaruí. Neste caso, o trecho entre Imaruí e Laguna era feito de canoa pela Lagoa Mirim ou, então, contornando a lagoa.

Além dos problemas advindos da inexistência de vias de transporte e de comunicação eficientes, os produtores também se deparavam com a necessidade de produção de mercadorias de maior valor de mercado, já que a produção de grãos não era suficiente para garantir boa renda. Neste sentido, a produção de suínos tipo banha ganhou força na região e a banha se tornou o principal excedente comercial do Vale do Rio Capivari. Esta atividade ainda é importante nos dias atuais, mas não mais com suínos tipo banha, fato que será mais bem abordado na sequência deste trabalho.

Segundo Dall’Alba (1973), foi a agricultura de subsistência com toda a sua diversidade de produtos que possibilitou o sucesso na produção de suínos. Assim, os agricultores passaram a utilizar uma fonte variada de produtos na alimentação dos suínos, tais como: mandioca, milho, abóbora, batata-doce, cana-de-açúcar, dentre outros. A banha tinha uma aceitação de mercado muito boa, já que era utilizada na preparação de alimentos por grande parte da população brasileira. Além do mais, era usada pelos agricultores para conservação de carne. O produtor transportava a sua produção, normalmente, até a “venda”⁶ onde fazia

⁶ Estabelecimentos comerciais que ofereciam os mais diferentes produtos (secos e molhados) demandados para a vida cotidiana da época, como: fósforo, fumo, linha de coser, agulhas, botões, cachaça, pólvora, chumbo, ferramentas, prego, sal, querosene, dentre outros produtos (BUSS, 2006).



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

suas trocas comerciais e, a partir dali, entra em cena novamente o tropeiro com suas mulas ou, então, o transporte fluvial. Ricken (2008) afirma que a banha era embalada em latas de querosene de 18 litros e, para o transporte, eram colocadas duas latas por jacá. Cada animal transportava dois jacás. Dalla' Alba (1973) lembra que não havia mercado consumidor num raio de 100 km, fato que obrigava que a banha fosse transportada para os portos de Laguna ou de Desterro (Florianópolis).

Para alcançar esses dois principais comércios existiam muitas rotas. Contudo, estas não eram suficientes para garantir maior identidade entre as diferentes comunidades existentes. Isto decorre, especialmente, da falta de estradas em condições adequadas de tráfego interligando o vale. Assim, na região de São Bonifácio existia um predomínio de relações comerciais com Desterro. Segundo Buss (2006), a produção excedente, principalmente banha, era transportada em picadas por mulas até Palhoça, onde seguia por mar até o mercado público de Desterro. Ainda hoje, o município de São Bonifácio apresenta relações mais significativas com a Grande Florianópolis do que com o restante do Vale do Rio Capivari. Da mesma forma, grande parte da região de São Martinho, principalmente a margem direita do Rio Capivari, tinha suas relações comerciais mais fortes com Imaruí. Os excedentes eram transportados por mulas até Imaruí e de lá seguiam em barcos para o porto de Laguna (HELLMANN, 2010).

Já, nas demais regiões de São Martinho, Armazém e Gravatal, o escoamento da produção se dava, principalmente, pelo Rio Capivari através de portos existentes em Gravatal e Armazém, onde o destino final também era o porto de Laguna. Dall' Alba ressalta que o porto de Gravatal era o principal entreposto comercial da região e por onde adentravam as mercadorias essenciais para o desenvolvimento da colônia. O porto de Gravatal estabelecia relações comerciais não apenas com o Vale do Rio Capivari, mas também, com a região serrana via os tropeiros e, ainda, era o local mais importante para o escoamento e abastecimento do Vale do Rio Braço do Norte. Exterckoter (2002) identificou a presença de três portos em atividade em Armazém neste período, posicionados em diferentes pontos do Rio Capivari, sendo que, o último encontrava-se no ponto extremo de navegação do rio, já nas proximidades da divisa com o município de São Martinho. Segundo Dall'Alba (1973), nas volumosas águas do Capivari deslocavam-se as canoas levando a produção (milho, feijão, açúcar mascavo, farinha de mandioca e banha) até Laguna, de onde, posteriormente, traziam tecidos, sal, açúcar branco, trigo e ferramentas. O transporte fluvial foi fator facilitador para o desenvolvimento inicial da região, sendo que, as águas do Rio Capivari eram tão propícias ao transporte que



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

as embarcações deslocavam-se com cargas de até 100 sacos de 60 kg de mercadorias. Segundo Exterckoter (2002), as canoas eram grandes para a época, tinham de 10 a 12 m de comprimento e 1,5 m de largura. A força motriz era humana, proveniente de dois canoeiros. Em média, levavam um dia para chegar até Laguna e dois dias para retornarem.

Ricken (2008) relata que, com o desenvolvimento da região, novos entrepostos comerciais foram surgindo, bem como, engenhos de fabricação de açúcar e farinha movidos à tração animal ou à água, além de moinhos e atafonas. Outro fator relevante foi o aumento do número de suínos produzidos e o surgimento da indústria, que passou a receber os suínos vivos e fazer o processamento da banha. Com o desenvolvimento deste setor também ocorreu a melhoria e a abertura de estradas e a chegada de caminhões para fazer o transporte dos animais. Passou-se a aumentar a produção das culturas de subsistência e plantas europeias foram introduzidas. Waibel (1973) denomina este tipo de agricultura como sistema de rotação de terras melhoradas.

Buss (2006) salienta outros fatores significativos para o desenvolvimento da região. Segundo este, o elevado número de filhos rotineiramente presente nas mais diferentes famílias foi fundamental, no princípio, como força de trabalho. Contudo, com o tempo, implicou na demanda por terras adicionais. Isso levou a um inevitável desmembramento das propriedades que, em muitos casos, as inviabilizaram, pois as dimensões já não mais permitiam o sistema de coivara por não haver área suficiente para completar o sistema de descanso. Com isto, ocorreu uma rápida ocupação das áreas ainda disponíveis. Assim, seja pelo fracionamento excessivo da propriedade ou pela fala de novas áreas, muitos filhos de agricultores se obrigaram a migrar para outras regiões, dentre as quais se destacou o Vale do Rio Itajaí. Esta situação, no Vale do Rio Capivari, não foi um fato isolado, pois Waibel (1979) a descreve como uma realidade comum nas colônias de origem alemã.

Já, os que ficaram foram introduzindo novas tecnologias, como o arado de tração animal e o aumento da área de pastagem destinada à alimentação dos bovinos. Ricken (2008) relata que as áreas na beira dos rios, embora fossem com solo mais rico e plano, e, portanto, mais adequadas para agricultura, foram destinadas para pastagem por terem sido as primeiras áreas abertas e por estarem mais próximas às residências. Assim, a agricultura era praticada em áreas muitas vezes mais acidentadas e sujeitas a erosão. Contudo, salienta-se



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

um terceiro fator e, provavelmente, o mais decisivo na escolha do local para locação das pastagens: a existência de enchentes. Estas eram comuns e normalmente cobriam as áreas planas, marginais aos rios (DALLA 'ALBA, 1973). Portanto, não era seguro para os agricultores fazer o plantio de culturas anuais nestes locais. Por outro lado, as enchentes não causavam grandes prejuízos às pastagens, muito pelo contrário, havia uma deposição de sedimentos que proporcionava uma adubação natural.

Com o tempo, as áreas de pastagem e a produção animal se acentuaram, permitindo, inclusive, o uso do esterco na adubação de áreas de cultivo de anuais. Resultado deste processo é a melhoria da situação econômica dos colonos. Os filhos passam a estudar mais tempo, as casas passam a ter estruturas confortáveis, assim como, efetivam-se investimentos em infraestrutura nas propriedades. Atualmente a micro região que envolve os vales dos rios Capivari e Braço do Norte representam a quarta bacia leiteira do estado de Santa Catarina (CENTRO DE SOCIOECONOMIA E PLANEJAMENTO AGRÍCOLA, 2010). Este cenário descrito está de acordo com o terceiro estágio de desenvolvimento agrícola de Waibel (1979).

AS IMPLICAÇÕES AMBIENTAIS DA MAIOR INTEGRAÇÃO DO VALE DO RIO CAPIVARI

Como visto anteriormente o Rio Capivari foi decisivo para a colonização do vale, pois serviu como rota para os colonizadores. No princípio o rio também era responsável por uma das fontes mais importantes de proteína animal, em virtude da abundância de peixe (DALLA' ALBA, 1973; EMMENDOERFER, 1986; BUSS, 2006). Com o tempo este também passou a ser a mais importante rota de escoamento da produção. Como já relatado anteriormente, existiam quatro portos ao longo do percurso do rio. Desses, três eram de pequeno porte e localizavam-se em Armazém, enquanto que o de maior estrutura e importância ficava em Gravatal.

Segundo Exterckoter (2002), os anos das décadas de 1910 e 1920 foram o período de ouro da navegação no Rio Capivari. Neste período havia trabalho para 30 canoas, sem contar as embarcações menores usadas por colonos que transportavam sua própria produção para não pagar frete. Na sequência, vieram as estradas e, pouco a pouco, as canoas foram desaparecendo do Rio Capivari, sendo que, o fim desta atividade ocorreu por volta de 1945. A partir deste período, o transporte rodoviário ganhou força e tornou-se mais econômico e rápido para a maioria dos agricultores e comerciantes.

**EXPRESSÕES****GEOGRÁFICAS****REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC****www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES**

A abertura de estradas não resultou apenas no fim do transporte fluvial, mas também, extinguiu de vez o trabalho dos tropeiros que, a esta altura, já era reduzido na região. Além disso, permitiu uma maior integração entre todo o vale. Ocorreu, assim, uma significativa mudança nas relações entre os diferentes municípios. São Bonifácio ainda permaneceu com fortes relações com a grande Florianópolis, mas, ao mesmo tempo, aumentou a sua interação com o Vale do Rio Capivari (BUSS, 2006). O exemplo que melhor caracteriza esta constatação é a presença de linhas regulares de ônibus ligando São Bonifácio a Tubarão, percorrendo todo o vale. Mas as mudanças mais marcantes decorrem da ascensão dos municípios de Braço do Norte e Tubarão, como centros econômicos da região que, somada à pavimentação da SC 431 entre os municípios de São Martinho e Gravatal e à pavimentação da SC 438 entre Gravatal e Tubarão, ajudaram a mudar a dinâmica da região. Esta mudança foi ainda mais significativa para o município de São Martinho, já que o deslocamento pelo vale passou a ser o caminho mais rápido para centros mais importantes. Já, a forte relação que no passado mantinha com Imaruí perde importância. Embora existam estradas interligando os mesmos, essas não são pavimentadas e Imaruí ficou em certo isolamento. A perda de importância de Laguna no cenário regional também contribuiu para isso.

Evidentemente, a maior integração e o desenvolvimento do vale não foram alcançados sem ônus ambientais. A utilização dos recursos naturais no Vale do Rio Capivari ocorreu de forma acelerada e desordenada, provocando grandes alterações nas características ambientais da região. As primeiras alterações ocorreram com a chegada dos primeiros imigrantes que substituíram as matas nativas por plantações. Com a necessidade de abrir caminho para o Rio Capivari, muito pouco da mata ciliar foi preservada. Em geral, foi substituída por pastagens. Em contrapartida, a agricultura se desenvolvia nas encostas onde o processo de erosão era inevitável (RICKEN, 2008).

Segundo Exterckoter (2002), o desmatamento e a erosão do solo resultaram no assoreamento e na alteração da vazão do Rio Capivari, que passou a ser irregular e, na maior parte do tempo, bem abaixo daquela que ele apresentava no passado. Esta observação foi comprovada com a análise de séries históricas de vazão obtidas junto à ANA (Agência Nacional de Águas). Outro fator marcante foi o crescimento do setor de produção de suínos. A região apresenta o segundo maior rebanho do estado, sendo de grande importância para a economia, mas, por outro lado, esta atividade juntamente com a falta de saneamento básico são os principais responsáveis pela intensa contaminação orgânica dos recursos hídricos. A questão da suinocultura é



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

realmente problemática, uma vez que existe segundo Censo Agropecuário de 2006, uma população de suínos 5,5 vezes maior do que a de humanos, o que implica mais de 136 mil animais. Felizmente, a intensificação na fiscalização dos órgãos legais e o padrão de exigência da indústria têm mitigado este problema.

A descrição feita até o momento tem por finalidade caracterizar o processo histórico de ocupação, degradação e poluição da região e do Rio Capivari, em especial. No entanto, o fator mais grave e principal responsável pelos problemas ambientais de caráter físico resulta, principalmente, de um processo histórico de atividades e atitudes socialmente inadequadas. Como já relatado anteriormente, no passado era muito comum a ocorrência de enchentes que transformavam as várzeas do vale em “mares” e que muitas vezes levavam semanas para voltar ao normal. Esta observação também foi feita por Dall’Alba (1973), segundo o qual as enchentes eram uma constante e já vinham sendo relatadas desde 1841. No entanto, as enchentes hoje ocorrem com menor frequência e o tempo para o leito do rio transbordar e novamente voltar ao normal é muito rápido, no máximo 72 horas, enquanto no passado isto levava uma semana, ou mesmo até dois meses (EMMENDOERFER, 1986). Consequentemente, essa mudança no regime de flutuação do Rio Capivari, aparentemente positiva, é também a principal responsável pela ocupação desordenada das margens do rio. Segundo Exterckoter (2002), a redução das enchentes está associada principalmente a dois processos: retificação e mineração de areia no Rio Capivari.

a) Retificação do Rio Capivari: Segundo Exterckoter (2002), o Rio Capivari na região de Gravatal dividia-se em dois: ao leste o Rio Capivari Mirym e ao oeste, à margem esquerda da atual SC-431, o Rio Capivari (Figura 2). Esses dois cursos d’água uniam-se novamente próximo a Tubarão. Com isso, toda a várzea de Gravatal apresentava um lençol freático alto, originando um enorme banhado que não podia ser explorado.



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

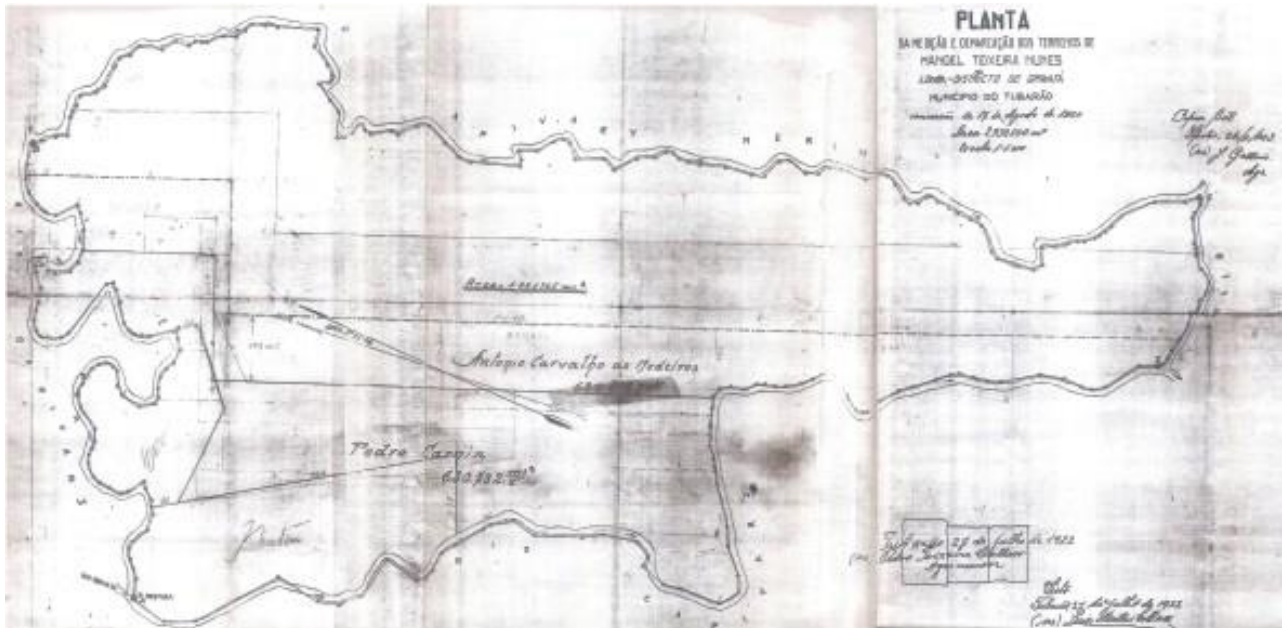


Figura 2. Cópia de mapa de 1922 que mostra a separação do Rio Capivari na região de Gravatal, formando o Rio Capivari Mirym e o Rio Capivari que, posteriormente com a retificação, formaram um único leito. Fonte: Collaço (1922).

Quando do período da navegação, os canoieiros vindos da região de Armazém utilizavam o Rio Capivari Mirym por apresentar leito com menos curvas, quando comparado ao Rio Capivari e onde existia o porto de Gravatal. Contudo, com o fim do transporte fluvial as enormes áreas alagadas entre os rios passaram a despertar o interesse de proprietários de terras, que viam na retificação uma oportunidade de expansão da propriedade. Desta forma, houve movimentação política, inclusive com a realização de abaixo-assinados, culminando na realização da dragagem e retificação de 18 km do Rio Capivari pelo DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamento) (Figura 3), afastando-o da atual SC-431 e criando um único rio “retilíneo”, originado da junção do Capivari Mirym e do próprio Rio Capivari. Ou seja, para onde a natureza havia desenhado dois lentos e sinuosos rios, agora existe um único: fundo, retilíneo e veloz.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES



Figura 3. Imagem do Rio Capivari retificado e dragado no município de Gravatal. Fonte: Exterckoter (2002).

O projeto não foi executado por completo. Faltaram 4 km, o projeto era retificar até a BR-101, nas proximidades da Termelétrica Jorge Lacerda em Capivari de Baixo. Isso só não ocorreu dado ao interesse da Termelétrica e do lavador de carvão da Companhia Siderúrgica Nacional - que se encontrava nas proximidades desta última - em não alterar a parte final do Rio Capivari, já que ali estavam seus pontos de captação de água. A obra iniciou-se por volta de 1968 e ficou pronta em 1970. Como consequência, ocorreu uma intensa drenagem das várzeas, valorizando muito a área, que passou a ser intensamente explorada com a bovinocultura. Com a dragagem o leito do rio ficou cerca de 3,5 metros abaixo do nível anterior, de maneira que hoje as enchentes dificilmente alcançam o antigo leito. Tanto que, quem estiver viajando entre as cidades de Tubarão e Gravatal, nas proximidades desta última, olhando a sua direita, verá nitidamente as marcas do leito do antigo Rio Capivari e não verá qualquer indício de onde ele encontra-se atualmente. Exterckoter (2002) ainda ressalta que com a retificação do Rio Capivari e drenagem das várzeas de Gravatal houve, em muitos casos, a necessidade de “queimar camadas de 1 m ou mais de solo”. Essa afirmação pode ser explicada pela existência no local de áreas com solo turfoso (Organossolos), os quais ao serem drenados passam por um processo de subsidência, que provoca inicialmente um violento rebaixamento do perfil do solo. Em sequência, não reidratam superficialmente, ficando vulneráveis a combustões severas. Todas estas ações conduziram a uma rápida mineralização do solo, que acaba descaracterizando-o como solo de origem orgânica (EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA, 1999). Tudo isso, levou a uma mudança radical e permanente daquele ecossistema.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

b) A mineração de areia: Ao subir as planícies do Vale do Rio Capivari passando pelas áreas anteriormente alagadiças de Gravatal, encontram-se áreas planas originadas pela deposição de solo vindo das encostas. Neste local predomina o solo classificado como Cambissolo. Este solo, na região, apresenta em média um horizonte A com 1 a 2 m de profundidade e na sequência, normalmente, uma grande camada de areia.

Segundo Exterckoter (2002), o fato de existir areia no subsolo despertou o interesse da construção civil. Por volta de 1968, iniciou-se a exploração deste minério na localidade de Pouso Alto, Gravatal. Evidentemente, a exploração de areia para diferentes fins já ocorria desde o início da colonização na região. No entanto, a data de 1968 foi um marco por iniciar a exploração com “motor chupão”. Paralelo a isto, houve a dragagem e retificação do Rio Capivari em Gravatal, o que dificultou a exploração de areia no trecho dragado. Isto, por sua vez, forçou sua migração para os trechos não dragados de Gravatal, bem como, para onde era o antigo leito do Rio Capivari.

Contudo, este tipo de mineração teve seu grande êxito a partir de 1979 com a migração para Armazém, transformando o município no principal polo de mineração de areia não apenas do Vale do Rio Capivari, mas da Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão. Isso só foi possível em virtude das características do Rio Capivari em Armazém, que permitiam facilidades de acesso e grande quantidade de areia de ótima qualidade para a construção civil. No final dos anos 80, existiam 11 balsas com “motor chupão” explorando intensamente areia no município. Com isso, o leito do rio foi alargando. Esse alargamento foi intensificado pela ocorrência de cheias, que encontrou na combinação com as margens desprotegidas e a maior velocidade adquirida pela água ao longo do leito retificado, a receita perfeita para degradação ambiental.

Num segundo momento e, especialmente, em decorrência de sua velocidade, o rio começou a rebaixar o leito, deixando as margens ainda mais expostas e interferindo no lençol freático, bem como, em todo o ecossistema da região, secando lagoas que eram berçários naturais de peixes e muitas das áreas de banhado que ainda restavam. Neste momento, a situação já era muito grave, visto que, o nível do rio havia baixado de tal maneira que se encontrava em contato com a camada de areia do subsolo, bastando qualquer alteração na vazão do rio para que esta areia fosse levada pela correnteza, retirando o apoio da camada de solo superficial e provocando a queda da mesma (Figura 4). Como consequência, no rio que anteriormente tinha margens bem demarcadas e que se limitavam a 20-25 m, hoje existem locais nos quais as margens



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

ultrapassam os 70 metros. Por esse motivo os proprietários de áreas ribeirinhas foram os primeiros a reclamarem da situação, já que passaram a anualmente perder grande quantidade de terra, justamente nos locais considerados os mais nobres: as várzeas.

Em virtude de tal descontentamento, no ano de 1989 foi criada uma lei municipal em Armazém proibindo a extração de areia. Mais tarde, voltou a ser permitida sem "motor chupão". No entanto, o que mais preocupa é que o uso de "motor chupão" foi retomado recentemente, no município de São Martinho, justamente na região mais preservada do rio. Aparentemente o processo de degradação gerado no trecho final do Rio Capivari, em Armazém e Gravatal, não é suficiente para alertar as autoridades quanto aos impactos deste tipo de exploração. Além do mais, até então, nenhuma medida de recuperação foi adotada, e nenhuma empresa foi responsabilizada pelos danos ambientais.



Figura 4. Características do processo de erosão e assoreamento ao longo das margens do Rio Capivari no município de Armazém.

Fonte: Exterckoter (2002).

Atualmente, no trecho Armazém/Gravatal, o Rio Capivari encontra-se desprovido de suas condições naturais, praticamente sem mata ciliar, com assoreamento, degradação das margens e com uma grande velocidade da água no leito do rio. As enchentes, que antes atingiam toda a área, agora atingem com muita violência o trecho final do Rio Capivari, onde ocorre a junção da parte drenada e da não drenada. A fauna e flora do local sofreram mudanças com a alteração do ecossistema e não se sabe até que ponto essas mudanças são



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

irreversíveis, já que não existe nenhum estudo sobre o assunto. No entanto, para a população do restante do vale, este processo significou a redução no número de enchentes e no tempo de alagamento. Isto, segundo Exterckoter (2002), faz com que a maioria da população do vale não demonstre preocupação com os impactos ambientais presentes.

A CONJUNTURA SOCIOECONÔMICA NOS DIAS ATUAIS

Como visto anteriormente, o crescimento do Vale do Rio Capivari foi baseado na pequena propriedade, inicialmente de subsistência, e depois também mercantil. Conforme Goulart Filho (2002), esse foi o padrão hegemônico no Estado no período de 1880 a 1945 e ditava o ritmo de grande parte da economia catarinense. O predomínio de pequenas propriedades é característica marcante em Santa Catarina até os dias atuais. Situação esta que também notabiliza a região, fato que pode ser comprovado através de dados do censo agropecuário presentes no Quadro 1.

Número de estabelecimentos						
≤10 ha	10 a 20 ha	20 a 50 ha	50 a 100 ha	100 a 500 ha	≥ 500 ha	sem declaração
1.070	516	771	285	78	2	0

Quadro 1. Número de estabelecimentos por grupo de área total no Vale do Rio Capivari. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo Agropecuário 1995 – 1996.

Analisando o Quadro 1 e transformando os números totais em porcentagem, chama a atenção o fato de 86,6% das propriedades rurais da região possuírem área inferior a 50 hectares, o que demonstra que este vale é um dos redutos da agricultura familiar do estado. A concentração de terras é pequena, porém também pode ser observada, sendo um indicativo de que o êxodo rural é uma força presente. A importância do setor rural pode ser mais bem representada ao analisar a distribuição da população, por situação de domicílio (Quadro 2). Esses dados demonstram o predomínio da população rural e, conseqüentemente, acenam para a importância do setor primário dentre as atividades econômicas desenvolvidas.



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

Municípios	População (2000)					Área Municipal (Km ²)
	Homem	Mulher	Urbana	Rural	Total	
Armazém	3.924	3.829	4.884	2.869	7.753	138,4
Gravatal	5.286	5.349	4.443	6.192	10.635	194
São Bonifácio	1.551	1.457	685	2.323	3.178	451,8
São Martinho	1.660	1.549	1.231	1978	3.008	235,7
Total	12.421	12.184	11.243	13.362	24.574	1.020

Quadro 2. Distribuição da população nos municípios pertencentes ao Vale do Rio Capivari. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo Demográfico 2010.

Mesmo com o predomínio da população rural, Buss (2006) chama a atenção para a tendência de migração da população rural dos municípios do vale para a área urbana dos mesmos e, principalmente, para outros centros urbanos. Outro fator interessante é o número total de habitantes por município, sendo que, quanto mais perto da foz do Rio Capivari maior é a população total e urbana (Armazém e Gravatal). O inverso é observado ao se analisar os municípios mais próximos à nascente do Rio Capivari (São Bonifácio e São Martinho), onde a população é significativamente menor e predominantemente rural. Contribui para este cenário o processo de desenvolvimento desencadeado neste território. Como o trecho final do Rio Capivari tem maior proximidade com os principais centros econômicos da região (Braço do Norte e Tubarão) sofre maior influência destes. Nestes centros existe uma maior oferta de emprego permitindo que as pessoas residam em um município e trabalhem em outro. Além disso, existem características particulares de cada município que ajudam a compreender melhor este cenário, como se vê na sequência. Já, a distribuição da população por gênero é semelhante em todo o vale, havendo um leve predomínio dos homens. Por outro lado, ao se incluir na análise o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) dos municípios que formam o Vale do Rio Capivari, algumas diferenças ficam mais evidentes, conforme apresenta o Quadro 3.

Municípios	Educação	Longevidade	Renda	IDH Municipal	IDH SC	IDH Brasil
------------	----------	-------------	-------	---------------	--------	------------



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

São Bonifácio	0,864	0,837	0,654	0,785	0,822	0,757
São Martinho	0,879	0,834	0,736	0,816	0,822	0,757
Armazém	0,852	0,833	0,700	0,795	0,822	0,757
Gravatal	0,877	0,834	0,684	0,798	0,822	0,757

Quadro 3. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal no Vale do Rio Capivari no ano de 2000. Fonte: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.

Todos os municípios apresentam um IDH maior que o brasileiro, porém inferior ao catarinense, sendo a renda é o fator de maior impacto para esse resultado. São Bonifácio aparece com o menor IDH entre os municípios do vale, especialmente devido ao peso do fator renda, enquanto São Martinho apresenta o melhor desempenho. Contudo, se incorporarmos na análise os índices de pobreza e desigualdade dos municípios brasileiros divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2003, percebemos que a incidência da mesma é de 11,7%, 13,3%, 16% e 17,8%, respectivamente, nos municípios de São Bonifácio, São Martinho, Armazém e Gravatal. Ou seja, São Bonifácio apresenta a menor taxa de pobreza, mesmo tendo o menor IDH do vale. Este resultado mostra que, embora a renda neste município não seja tão elevada, ocorre uma melhor distribuição das riquezas. Lembrando que esse é um município essencialmente agrícola. Por outro lado, os municípios com maior população total e urbana (Armazém e Gavatal) apresentam, também, maior taxa de pobreza, apontando para a presença de maior desigualdade social.

Ao analisar separadamente os setores produtivos de cada município, observa-se que em São Bonifácio a agropecuária contribuiu com 48,3%, a indústria com 7,9% e os serviços com 43,8%, para o PIB municipal; em São Martinho a agropecuária contribuiu com 47,5%, a indústria com 9,2% e os serviços com 43,3% com o PIB municipal; em Armazém a agropecuária contribuiu com 29,2%, a indústria com 24,8% e os serviços com 46% com o PIB municipal; e em Gravatal a agropecuária contribuiu com 17,5%, a indústria com 18,8% e os serviços com 63,7% com o PIB municipal (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010).

Esses números refletem algumas particularidades de cada município. São Bonifácio e São Martinho, embora municípios essencialmente agrícolas, têm se destacado também pelo crescimento do setor de serviços. Este é impulsionado pelo surgimento do turismo rural que levou à proliferação de queijarias e de estabelecimentos de processamento de produtos defumados e doces, dando um novo ânimo para a economia desses municípios e possibilitando novas alternativas de renda para os agricultores. Mais recentemente, com a beatificação da Santa Albertina também vem crescendo o turismo religioso. Embora a



EXPRESSÕES GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

localidade de São Luiz, onde se encontra o santuário, pertença ao município de Imaruí, o principal acesso se dá pelo vale, tanto que, o governo do estado está finalizando a obra de pavimentação entre São Martinho e a comunidade de São Luiz. Ou seja, o principal fluxo deste turismo religioso passará pelos municípios do vale, dinamizando ainda mais esse território.

Em Armazém, o setor de serviços, embora importante, não está ligado ao turismo. A agricultura também tem um papel fundamental, assim como o setor industrial, o qual é considerado o mais importante do vale. Enquanto isto, Gravatal tem sua economia alicerçada no setor de serviços. Em função dessa atividade, Gravatal desenvolveu uma infraestrutura complexa de hotéis que exploram suas águas termais. Embora este setor econômico seja o mais importante na geração de emprego, o mesmo também é responsável pela concentração de renda, já que um pequeno número de empresários detém o controle do setor. A importância de cada setor produtivo para os municípios do Vale do Rio Capivari pode ser mais bem exemplificado no Quadro 4.

Municípios	Principais atividades econômicas
São Bonifácio	Cultura de fumo, milho, mandioca, cana de açúcar (produção de melaço e alimentação animal) e olericultura; Gado leiteiro (rebanho bovino com 9.654 animais); Indústria de madeira e de laticínios; Turismo rural.
São Martinho	Cultura do milho, da cana de açúcar (produção de melaço/alimentação animal), do fumo e da mandioca; Gado de leite (rebanho bovino com 7.772 animais) e destaque para o crescimento do plantel de suínos que saiu de 10.886 para 75.014 animais, um aumento de 589,1% de 2003 para 2007; Turismo rural.
Armazém	Cultura do milho, do fumo, do feijão e da cana de açúcar (alimentação animal); Gado de leite (rebanho bovino com 9.017 animais) e destaque para rebanho suíno que passou de 10.203, para 55.710 animais, aumento de 446,0%, de 2003 a 2007; Indústria moveleira, facção (produtos jeans), frigoríficos e laticínio.
Gravatal	Cultura de arroz, milho, feijão e fumo; Gado leiteiro e de corte (rebanho bovino com 15.758 animais); Turismo (termas).

Quadro 4. Principais atividades econômicas desenvolvidas nos municípios do Vale do Rio Capivari. Fonte: Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (2010).

Analisando o Quadro 4, percebe-se o grande crescimento no plantel de suínos em São Martinho e Armazém. Este crescimento é decorrente do investimento de grandes empresas do setor de carnes que trabalham no

**EXPRESSÕES****GEOGRÁFICAS****REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC****www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES**

sistema de integração. O interesse destas empresas é devido às características socioculturais desses municípios, onde ocorre o predomínio de uma estrutura fundiária de pequenas propriedades familiares.

Por fim, ao se analisar a infraestrutura do vale, destaca-se a presença de vias de comunicação pavimentadas, sistema de transporte coletivo interligando todo o vale e cooperativas de eletrificação que são reconhecidas pelo excelente serviço prestado, inclusive com PCHs (Pequenas Centrais Hidrelétricas) próprias. Além disso, a população conta com sistema de saúde público (Hospital e Postos de saúde), que atende as principais emergências nos municípios de São Bonifácio, São Martinho e Armazém, sendo que, os casos de maior gravidade e especificidade são destinados a Tubarão e a Florianópolis. Já Gravatal, não tem hospital, muito em função de beneficiar da proximidade de Tubarão e Braço do Norte que contam com boa estrutura. Da mesma forma, todos os municípios contam com ensino básico e médio gratuito.

Contudo, o maior gargalo em termos de infraestrutura está no sistema de abastecimento de água e principalmente, na coleta e tratamento de dejetos. O sistema de abastecimento de água deixa a desejar. Em São Bonifácio atende a 25,4%, em São Martinho atende a 29,1%, em Armazém atende a 45,3 %, e em Gravatal atende a 52,9% dos domicílios (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2000). Estes números reduzidos são explicados pela relação entre a população rural e urbana. As redes de abastecimento atendem apenas as áreas urbanas, logo, o atendimento é maior onde tem mais população urbana. Enquanto isto, os domicílios rurais recebem água através de poço ou nascente. Contudo, o maior problema em infraestrutura está na captação e tratamento de esgoto que, até o momento, é inexistente, reduzindo-se à presença ainda muito limitada de fossas sépticas.

Portanto, o Vale do Rio Capivari ainda carece de investimentos em infraestrutura, principalmente as ligadas ao saneamento básico. A forte presença do setor primário continua sendo uma característica marcante, assim como, o crescimento do turismo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

O Vale do Rio Capivari foi um dos redutos da colonização alemã espontânea do estado de Santa Catarina. Ao longo do último século, este vale passou por significativas transformações, que provocaram mudanças nas dinâmicas sociais, econômicas e ambientais. O uso da terra foi fortemente alterado pelo sistema de heranças, pelas novas tecnologias agrícolas e pela inserção em cadeias produtivas. As famílias diminuíram de tamanho e o êxodo rural também passou a integrar o cenário da região. Contudo, ainda vislumbra-se o predomínio da população rural e a importância do setor primário, percebe-se que o turismo vem ganhando força e contribuindo como uma nova alternativa de renda para a área urbana e, também, para o setor rural. Neste sentido, esta região tende a se dinamizar ainda mais, embora demande políticas públicas e investimentos que valorizem as características socioculturais que marcam este território. Por fim, vale ressaltar que este trabalho procurou colaborar com a discussão sobre formação e a dinâmica socioespacial no Vale do Rio Capivari, região está ainda carente de estudos que contribuam para o resgate e para a preservação de sua história.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BUSS, A. **São Bonifácio – SC: Aspectos de sua história**. Florianópolis, 2006.

COLLAÇO, P. T. **Planta da medição e demarcação dos terrenos de Manoel Teixeira Nunes**. Tubarão, 1922. 1 mapa. Escala 1:5.000.

COMITÊ DA BACIA DO RIO TUBARÃO E COMPLEXO LAGUNAR. Secretaria de Estado do Desenvolvimento e Meio Ambiente. **Plano Integrado de Recursos Hídricos da Bacia do Rio Tubarão e Complexo Lagunar**. Florianópolis, 2002.

DALL'ALBA, J. L. **O vale do Braço do Norte**. Edição do autor. Orleans: SC, 1973.

EMMENDOERFER, B. C. **Armazém e sua história**. Editora Dehon: Tubarão – SC, 1986.

CENTRO DE SOCIOECONOMIA E PLANEJAMENTO AGRÍCOLA. **Síntese Anual da Agricultura de Santa Catarina 2009-2010**. Florianópolis: Epagri/Cepa. 2010.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. Centro Nacional de Pesquisa de Solos (Rio de Janeiro, RJ). **Sistema Brasileiro de Classificação de Solos**. Brasília: Embrapa Produção e Informação, 1999.

EXTERCKOTER, R. K. **Rio Capivari: da história de sua degradação às possibilidades de sua recuperação**. Florianópolis, UFSC, 2002.

GOULART FILHO, A. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis, Cidade Futura, 2002.

HELLMANN, J. **Colonização, cultura e tradição de Vargem do Cedro: 1880-2010**. Blumenau: Gráfica Nova Letra, 2010.



EXPRESSÕES

GEOGRÁFICAS

REVISTA ELETRÔNICA DOS ESTUDANTES DE GEOGRAFIA DA UFSC

www.geograficas.cfh.ufsc.br ISSN 1980-4148 - Web Qualis/CAPES

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Agropecuário**, 1995-1996. Disponível em < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 30 abr. 2012.

_____. **Censo Agropecuário**, 2006. Disponível em < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 04 abr. 2014.

_____. **Censo demográfico**, 2000. Disponível em < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 05 mai. 2012.

_____. **Censo demográfico**, 2010. Disponível em < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 04 abr. 2014.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO – BRASIL. **Atlas do desenvolvimento Humano no Brasil**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/atlas/>>. Acesso em: 12 jul. 2012.

RICKEN, T. D. **Rio Fortuna: resgatando as origens, cultivando valores, alicerçando o futuro**. Rio Fortuna: Editora Coan, 2008.

SEBRAE. **Santa Catarina em Números**. Florianópolis: Sebrae-SC, 2010.

TENFEN, R. J. **Rio Fortuna: nossa terra, nossa gente**. Florianópolis: Recorde, 1997.

URBAN, G. Interpretation of inter-cultural contact: the Shokleng and Brazilian national society 1914-1916. **Ethnohistory**, v. 32, n. 3, p. 224-244, 1985.

WAIBEL, L. **Capítulos de Geografia Tropical e do Brasil**. Rio de Janeiro, IBGE, 1979.

ZANIN, P. R. A contribuição das áreas de colonização germânica ao abastecimento alimentar de Florianópolis-SC. **Revista Geográfica de América Central**. Costa Rica Número Especial EGAL, p. 1-17, 2011.

Recebido em Julho de 2015

Aceito para publicação em Agosto de 2015