XXIII
ENCONTRO INTERNACIONAL
HUMBOLDT
"La cuestión China"

ANAIS

ISSN: 2236-109X

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021
MODALIDAD VIRTUAL
Canal: Centro de Estudios Alexander von Humboldt
Universidade Federal de Santa Catarina
Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais – Labeur / UFSC

Coordinador General
Prof. Dr. Edson de Morais Machado

Co-Coordinador
Prof. Dr. Zeno Soares Crocetti

Comité Organizador
Lic. Ana Laura Berardi
Prof. Alan Rebottaro
Prof. Dr. José Messías Bastos
Me. Joao Victor Moré Ramos
Prof. Dr. Isa de Oliveira Rocha

Comité de Apoyo Local
Dr. Carlos José Espindola
Ma. Elisa Gomes Prestes
Dra. Giselli Ventura de Jesus
Me. Lucas Chaves Miquilini
Me. Mariana de Barros Zeferino
Fernando Soares de Jesus
Ícaro Gustavo Corrêa
João Vitor Sandri
Karine Domingos
Matheus Ayres Wessler
Otávio Cascaes Montanha
Yuri Lima Perotto

Comité Académico
Lic. Juan Roberto Benítez
Prof. Omar Horacio Gejo
Dr. Alfredo César Dachary
Dra. Stella Maris Arnaiz Burne
Dr. Adriano Rovira Pinto

XXIII ENCONTRO INTERNACIONAL HUMBOLDT
"La cuestión China"

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021

MODALIDAD VIRTUAL

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal de Santa Catarina
Biblicoteca Universitária

A532 Anais do XXIII Encontro Internacional Humboltdt / vários autores; .
. organizado por Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais / Universidade Federal de
. Santa Catarina– UFSC: Florianópolis, SC, 2021.
Arquivo digital; 245 p;

Inclui bibliografia e índice.
ISSN: 2236-109X

1. Geografia Econômica. 2. Geopolítica. 3. Geografia agrária. 4. Geografia da Saúde. 5. Geografia Física. UFSC; Un

CDD 910
CDU 91

2021-234

Arquivo disponível em: https://encontrohumboldt.ufsc.br/anais-evento/

XXIII ENCONTRO INTERNACIONAL HUMBOLDT
"La cuestión China"

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021

MODALIDAD VIRTUAL

APRESENTAÇÃO

O presente Anais reúne a coletânea de artigos apresentados e discutidos durante o XXIII Encontro Internacional Humbold - "La cuestión China", ocorrido em setembro de 2021, de forma virtual através do canal Centro de Estudos Alexander Von Humboldt<https://www.youtube.com/channel/UCyfxfhPdmoy3nWbFYs4E_nQ>.

O evento contou com a organização do Centro Von Humboldt, do Instituto Ignácio Rangel-IIR, da Universidade Federal de Santa Catarina- UFSC, Universidade do Estado de Santa Catarina- UDESC, Unirvesidade Federal de Intergração da América Latina- Unila.

As apresentações dos artigos puderam promover o debate nesse momento, em que, devido ao isolamento social promovido pela pandemia mundial- COVID19, trouxeram novos comportamentos sociais, e, sobretudo, uma nova dinâmica comportamental frente a crise na economia mundial. Sua temática e o direcionamento dos eixos dos trabalhos e mesas discutidos no mesmo tem como base o fato de que as análises e discussões no âmbito da Geografia apontam que os efeitos da crise capitalista, que se iniciou em 2008, têm recaído tanto nas nações do centro do sistema como na periferia. Na periferia do sistema, sobretudo na América Latina, há avanços e retrocessos, com lideranças políticas que em determinados momentos visam reduzir a herança neoliberal e, em outros momentos, se aproximam de suas políticas com medidas institucionais que vem promovendo o crescimento da desigualdade e da exclusão social. Em todo esse processo uma nova liderança mundial vai se desenvolvendo, a China.

O presente Anais está dividido em cinco Grupos de Trabalhos-GT. Os cinco Grupos de Trabalhos foram divididos na seguintes temáticas:

1º GT- **A QUESTÃO CHINA: IMPERIALISMO E GEOPOLÍTICA - LA CUESTIÓN CHINA: IMPERIALISMO Y GEOPOLÍTICA.**
2º GT-**GEOGRAFIA ECONÔMICA E AGRÁRIA- GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y AGRARIA**
3º GT- **GEOGRAFIA URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL- GEOGRAFÍA URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL**
4º GT- **EDUCAÇÃO PÓS-PANDEMIA, SAÚDE E TURISMO- EDUCACIÓN POS-PANDEMIA, SALUD Y TURISMO**
5º GT- **GEOGRAFIA FÍSICA -NATURALEZA Y SOCIOAMBIENTE EN GEOGRAFÍA**.

Destacamos que os artigos foram elaborados por pesquisadores de diferentes níveis (professores, graduandos, pós-graduandos, técnicos, etc.) de diversas regiões do Brasil e da América Latina.

Desejamos a todos uma boa leitura, estendendo nossos agradecimentos a todos que participaram do evento, seja como ouvinte, palestrante ou apresentador de trabalho, bem como de sua organização.

Comissão Organizadora.
Florianópolis, setembro de 2021.

SUMÁRIO

RESUMOS EXPANDIDOS:

1-GT: A QUESTÃO CHINA: IMPERIALISMO E GEOPOLÍTICA - LA CUESTIÓN CHINA: IMPERIALISMO Y GEOPOLÍTICA

GUERRA COMERCIAL OU IDEOLÓGICA? A OFENSIVA DOS ESTADOS UNIDOS CONTRA A CHINA: O CASO DA TECNOLOGIA 5G 8
Elisa Gomes Prestes

CONTEXTO GEOGRÁFICO-ECONÓMICO DE LA INFLUENCIA CHINA EN AMÉRICA CENTRAL 12
Enrique Montiel Hernández

CHINA Y ASIA CENTRAL: UNA RELACIÓN ECONÓMICA Y GEOPOLÍTICA 16
Javier Fernando Luchetti

NOTAS SOBRE A GEOPOLÍTICA DA TRANSIÇÃO CAPITALISMO-IMPERIALISMO AO SOCIALISMO NO INÍCIO DO SÉCULO XXI 22
João Victor Moré Ramos

A CHINA É, OU NÃO, IMPERIALISTA? 28
Valdeir de Oliveira Prestes; Carlos José Espíndola

O REINO (DES) UNIDO: POSSÍVEL SECESSÃO PÓS BREXIT 34
Dante Severo Giudice; André Lucas Palma Barbosa; Cíntia Silva de Jesus

2- GT: GEOGRAFIA ECONÔMICA E AGRÁRIA- GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y AGRARIA

CIRCUITO ESPACIAL PRODUTIVO E OS CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO DA KLABIN S/A NO PARANÁ 38
Izábia Coutinho da Silva; Zeno Soares Crocetti

GEOPOLÍTICA DA OCEANIA: COLONIALISMO FRANCÊS. 60
Mariana de Oliveira Santana; Michele Paiva Pereira

3- GT: GEOGRAFIA URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL- GEOGRAFÍA URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL

VULNERABILIDAD Y MOVILIDAD URBANA EL CASO DE LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES 47
Solange Paula Redondo; Ana María Liberali

5- GT: GEOGRAFIA FÍSICA -NATURALEZA Y SOCIOAMBIENTE EN GEOGRAFÍA

A RELAÇÃO SOCIEDADE-NATUREZA: ALGUMAS QUESTÕES METODOLÓGICAS 50
Kesia Rodrigues dos Santos; Antônio Carlos Vitte; Danilo Cardoso Ferreira

GEOGRAFIA FRACTAL 56
Rodrigo Elias Cardoso; Carlos Aberto Póvoa

ANÁLISE DAS ÁREAS DE DISPERSÃO DA FAUNA SILVESTRE EM MEIOS URBANOS DE BRASÍLIA- DF 62
Sara Limeira de Santa Epifânio; Amanda Santa Rosa; Camila Barreiros Barbieri; Ruth Elias M. Kede

ARTIGOS COMPLETOS

1-GT: A QUESTÃO CHINA: IMPERIALISMO E GEOPOLÍTICA - LA CUESTIÓN CHINA: IMPERIALISMO Y GEOPOLÍTICA

GEOPOLÍTICA DAS NAVEGAÇÕES E DOS PORTOS: DO COMÉRCIO INTERMEDIÁRIO DO SÉCULO XV A LIDERANÇA CHINESA NAS NAVEGAÇÕES E NA NOVA ROTA COMERCIAL NO ÁRTICO 69
Edson de Morais Machado

2- GT: GEOGRAFIA ECONÔMICA E AGRÁRIA- GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y AGRARIA

MUNICÍPIO DE SÃO BONIFÁCIO (SC): DA PEQUENA PRODUÇÃO MERCANTIL AO TURISMO 94
Bruno Cerino dos Santos; Isa de Oliveira Rocha

A MODERNIZAÇÃO DA AGRICULTURA E AS TRANSFORMAÇÕES NA CADEIA DO LEITE: O CASO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE – RS 106
Camila Oliveira Baptista; Luiz Fernando Mazzini Fontoura

O COMPLEXO DE SUAPE E SEUS EFEITOS SOBRE A ECONOMIA DE DOIS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO 119
Lucas Chaves Miquilini; José Messias Bastos

TECNOLOGIA E AUTOMAÇÃO COMERCIAL: O CASO DO SETOR SUPERMERCADISTA DA FACHADA ATLÂNTICA DE SANTA CATARINA, BRASIL 129
Fernando Soares de Jesus; Edson de Morais Machado

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE A DUALIDADE BÁSICA DA ECONOMIA MEXICANA 139
João Vitor Sandri Coelho; José Messias Bastos

PRODUÇÃO CIENTÍFICA CHINESA SOBRE AS ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO PORTUÁRIAS: UMA ANÁLISE DO ESTADO DA ARTE NA PLATAFORMA *SCOPUS* 157
Julia Silva

ASPECTOS GEOHISTÓRICOS E ECONÔMICOS DE ALFENAS EM FINS DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX. 170
Rafaela do Rosário Davi

3- GT: GEOGRAFIA URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL- GEOGRAFÍA URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL

AS RELAÇÕES ENTRE URBANIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO NO RIO GRANDE/RS NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX 183
Andrea Maio Ortigara

UMA ANÁLISE SOBRE A INFLUÊNCIA DO METRÔ NA DINÂMICA ESPACIAL DO BAIRRO DE COELHO NETO (RIO DE JANEIRO/RJ)..... 195
Leandro Barroso Urbano; Ulisses da Silva Fernandes

“COÑOCER `PARA PLANEAR”: O PRIMEIRO CONGRESSO ARGENTINO DE URBANISMO (1935), UMA APROXIMAÇÃO. 201
Joel Outtes

HABITAÇÃO SOCIAL NO MUNICÍPIO DE ORLEANS (SC)..... 219
Otávio Cascaes Montanha; Giselli Ventura de Jesus

4-GT: EDUCAÇÃO PÓS-PANDEMIA, SAÚDE E TURISMO- EDUCACIÓN POS-PANDEMIA, SALUD Y TURISMO

POSSIBILIDADES DA GAMIFICAÇÃO POR UMA EDUCAÇÃO AMBIENTAL ENGAJADORA 232
Eduardo Sebastião de Macedo

LA ENFERMEDAD DE ALZHEIMER EN MÉXICO: UNA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA..... 238
Ricardo Guerra Díaz

XXIII
ENCONTRO INTERNACIONAL
HUMBOLDT
"La cuestión China"

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021

MODALIDAD VIRTUAL

RESUMOS

1-GT: A QUESTÃO CHINA: IMPERIALISMO E GEOPOLÍTICA - LA CUESTIÓN CHINA: IMPERIALISMO Y GEOPOLÍTICA

GUERRA COMERCIAL OU IDEOLÓGICA? A OFENSIVA DOS ESTADOS UNIDOS CONTRA A CHINA: O CASO DA TECNOLOGIA 5G

Elisa Gomes Prestes
Universidade Federal de Santa Catarina
Florianópolis, Brasil
elisagomesprestes@gmail.com

EIXO TEMÁTICO
1)A questão China: Imperialismo e Geopolítica - La Cuestión China: Imperialismo y Geopolítica

PALAVRAS-CHAVE
Estados Unidos; China; Desenvolvimento tecnológico; 5G.

RESUMO

A gestão do ex-presidente Donald Trump dos Estados Unidos (janeiro 2017-janeiro 2021) foi marcada por uma considerável retórica anti-China no ensejo de recuperar um dinamismo industrial que há muito fora transnacionalizado para o Sudeste Asiático. Ao proclamar frases polêmicas como "China is neither an ally or a friend, they want to beat us and own our country" (A China não é aliada nem amiga, eles querem nos vencer e possuir nosso país), o governo republicano deu o tom da crescente beligerância estadunidense frente à ascensão econômica chinesa.[1] Não tratava-se apenas de "recuperar os empregos perdidos dos americanos", e sim a ação de enfrentar diretamente o peso geopolítico da República Popular da China, cujo anseio de dar um salto adiante em seu desenvolvimento tecnológico vem sendo anunciado de forma desinibida em discursos oficiais.

Neste ínterim, um dos embates mais noticiados pela mídia internacional tem sido a inserção de diversos produtores chineses do setor de telecomunicações na chamada "entity list" (Lista de Entidades) por parte do Escritório de Indústria e Segurança do Departamento de Comércio ("Bureau of Industry and Security") dos Estados Unidos, lista que contém as empresas impedidas de comercializar produtos em território estadunidense. Assim, as chinesas Huawei, ZTE (Zhongxing Telecommunications Equipment Corporation), Xiaomi, SMIC (Semiconductor Manufacturing International Corp.), dentre outras produtoras de tecnologia de ponta, ficam impedidas de vender seus produtos nos Estados Unidos, bem

[1] Em campanha presidencial em 2016, Donald Trump proclamou: "We can't continue to allow China to rape our country and that's what they're doing. It's the greatest theft in the history of the world" (Não podemos continuar a permitir que a China estupre nosso país e é isso que eles estão fazendo. É o maior roubo da história do mundo). No mesmo ano, em outra ocasião, afirmou: "The single biggest weapon used against us and to destroy our companies is devaluation of currencies, and the greatest ever at that is China. Very smart, they are like grand chess masters. And we are like checkers players. But bad ones" (A maior arma usada contra nós e para destruir nossas empresas é a desvalorização das moedas, e quem mais faz isso é a China. Muito espertos, eles são como grandes mestres do xadrez. E nós somos como jogadores de damas. Mas ruins) (STRACQUALURSI, 2017).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

como adquirir componentes como chips e processadores ou negociar com companhias americanas sem autorização governamental, sendo a medida válida tanto para a companhia em si quanto para suas subsidiárias – o que torna praticamente impossível a realização de negócios da fabricante chinesa no país norte-americano.

Como justificativa, o Escritório de Indústria e Segurança do Departamento de Comércio dos Estados Unidos declarou oficialmente que "emprega todas as ferramentas à sua disposição para garantir que a tecnologia americana não caia nas mãos de pessoas implicadas em abusos de direitos humanos", em que "impedir que as exportações para partes cúmplices de violações de direitos humanos e abusos continua sendo uma das principais prioridades deste governo". Como premissa ideológica, defenderam que "as tecnologias americanas são criadas em um ambiente de independência e liberdade, sendo papel do escritório garantir que nossa tecnologia não seja usada para minar a liberdade, incluindo liberdades religiosas em todo o mundo" (BUREAU OF INDUSTRY AND SECURITY, 2020).

É importante ressaltar que tais medidas restritivas não foram exclusivas à ex-administração de Donald Trump; em abril deste ano, o governo recém-formado de Joe Biden adicionou sete entidades chinesas do setor de supercomputação na mesma lista por "conduzir atividades que são contrárias aos interesses da segurança nacional ou da política externa dos Estados Unidos". No início deste mês (julho), outras vinte entidades chinesas do setor de inteligência artificial e segurança foram somadas (ZHOU, 2021). Ao que tudo indica, a "linha dura" iniciada por Trump será mantida por Biden. Ao alegar questões de "defesa e segurança nacional" e "denúncias de espionagem e cyberhacking", os Estados Unidos sentenciam que os tempos de amistosidade do ex-presidente Barack Obama acabaram. Mais do que nunca, *America comes first*.

Um dos determinantes que explicam os conflitos comerciais crescentes entre Estados Unidos e China é o desenvolvimento e implementação da novíssima tecnologia 5G em âmbito mundial. Por mais pioneiros que os Estados Unidos sejam no setor de telecomunicações – tendo sido responsáveis pela popularização do 4G[2]–, os americanos estão significativamente atrasados frente aos chineses. Tendo lançado a comercialização do 5G em solo nacional no ano de 2019, a China vem reunindo nos últimos anos uma quantidade colossal de recursos, pesquisa e infraestrutura para desenvolver 5G o mais rápido possível.[3]

Em entrevista recente (ALLEVEN, 2021), uma consultoria estadunidense especializada em gestão estratégica na indústria de telecomunicações declarou que, de fato, a China lançou-se à frente na corrida pela construção de infraestrutura 5G para a indústria, rodovias e aeroportos, tornando-se pioneira em seu desenvolvimento. Além disso, afirmam

[2] Retrospectivamente, a primeira rede celular comercialmente automatizada (geração 1G) foi lançada no Japão pela Nippon Telegraph and Telephone (NTT) em 1979, inicialmente na área metropolitana de Tóquio. Em cinco anos, a rede NTT foi expandida para cobrir toda a população do Japão e se tornou a primeira rede 1G nacional. Já a rede celular 2G (comercial) foi lançada de forma pioneira na Finlândia pela empresa Radiolinja em 1991. A primeira rede 3G pré-comercial foi lançada pela NTT DoCoMo no Japão em 1998 e o primeiro lançamento comercial do 3G também foi pela NTT DoCoMo no Japão em 2001. E, por último, o sistema 4G foi originalmente concebido pela DARPA, a Agência de Projetos de Pesquisa Avançada de Defesa dos EUA. Contudo, em 2009 a empresa sueca de telecomunicações Telia Sonera (agora Telia Company AB) tornou-se a primeira no mundo a lançar 4G para uso comercial, transportado por dispositivos da Ericsson (em Estocolmo) e Huawei (em Oslo).

[3] O lançamento de serviços de telefonia móvel 5G para a população na China ocorreu em 1 de novembro de 2019 pelas operadoras China Mobile, China Unicom e China Telecom com o custo de 128,00 CNY mensais (o equivalente a R$98,00)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

que as ambições chinesas com o 5G não devem ser subestimadas: a ofensiva do país asiático demonstra seu compromisso em ganhar vantagem com as indústrias do futuro.[4]

A coordenação e implementação de 5G na China está sendo feita essencialmente por estatais das telecomunicações (China Mobile, China Unicom e China Telecom) e campeãs nacionais como a Huawei, ZTE e Datang Telecom Group, guiadas pelo horizonte do planejamento a longo prazo do governo do Partido Comunista da China. Isso vem facilitando a coordenação e entendimento mútuo entre as partes envolvidas, visto que seus objetivos, ainda que alicerçados pela competição de mercado, são eminentemente objetivos de Estado. Quer dizer: as metas de desenvolvimento tecnológico destas empresas se confundem com os diversos planos de médio e longo prazo de desenvolvimento do governo chinês, sendo este responsável por pavimentar e facilitar o caminho para os produtores envolvidos.

Já os Estados Unidos vêm perdendo tempo entre disputas privadas entre suas três gigantes das telecomunicações (AT&T, Verizon e T-Mobile) e desentendimentos com a Comissão Federal de Comunicações dos Estados Unidos (Federal Communications Commission, sigla FCC) e o congresso americano (que aprova as leis e orçamentos para o setor).[5] Ao mesmo tempo, estas partes não conseguem implementar uma harmonização de leis e burocracia exigidas formalmente pela União Internacional de Telecomunicações (UIT). Em vez de aderir à tradição de planejamento multilateral incremental em cooperação com a UIT, os Estados Unidos atuam unilateralmente com o objetivo de concluir com rapidez suas realocações e leilões do espectro de 5G doméstico, muito antes que a UIT conclua seu trabalho e as nações possam prosseguir planejando gradualmente suas infraestruturas nacionais. O resultado é um processo de desenvolvimento de 5G fragmentado, incapaz de encontrar um norte comum para a nação norte-americana e o resto do mundo.[6]

A retórica dominante entre o governo estadunidense é que a China é vista como o seu principal rival político e econômico atual, sendo uma ameaça capaz de causar um declínio na influência global dos "ideais" americanos. Um ex-funcionário de alto escalão do presidente George W. Bush afirmou que: "A China é o único país que está desafiando os Estados Unidos pela supremacia global. Executando seu plano estratégico 'Made in China 2025', a China pretende eventualmente dominar tecnologias avançadas: robótica, Inteligência Artificial, aviação, telecomunicações, etc. Esse planejamento econômico amplo e intervenção ativa não têm equivalente nos Estados Unidos, mais descentralizados e orientados para o mercado, mas nem mesmo está claro se os Estados Unidos têm uma resposta estratégica".

[4] Segundo BRAKE; BRUER (2021), o temor dos Estados Unidos é que a China tenha uma vantagem inicial no desenvolvimento de tecnologias emergentes que dependem das redes 5G, pois a partir de seu domínio uma nova série de tecnologias associadas (novas trajetórias tecnológicas) poderão desenvolver-se. Ainda, afirmam que nos próximos cinco anos o "território global do 5G e de seus aplicativos" serão determinados e que "as apostas para os Estados Unidos não poderiam ser maiores".

[5] De acordo com BARROS (2021), a Verizon dominou o último leilão de espectro 5G da Comissão Federal de Comunicações dos Estados Unidos, oferecendo US$ 45 bilhões por 3.511 licenças. A AT&T veio em segundo lugar, oferecendo US$ 23 bilhões por 1.621 licenças. E a T-Mobile enviou a terceira maior oferta, US$ 9 bilhões, por 142 licenças.

[6] Os Estados Unidos têm pressa: Ajit Pai, ex-presidente da Comissão Federal de Comunicações dos Estados Unidos até o mandato de Donald Trump, afirma que assegurar a liderança dos Estados Unidos em 5G é uma prioridade nacional, visto que países em todo o mundo estão disputando a liderança global em 5G. Em suas palavras, quem definir o ritmo globalmente se tornará o pioneiro no desenvolvimento do ecossistema 5G e atrairá os empregos, o crescimento e os benefícios para o consumidor que são decorrentes deste processo. O objetivo do governo estadunidense é que suas empresas liderem em 5G assim como fizeram com o 4G (FRIEDEN, 2020).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Complementarmente, o ex-diretor em exercício da CIA sob o presidente Obama: "A China é o concorrente mais formidável que enfrentamos em nossa história. E nós, os EUA, não descobrimos uma abordagem estratégica para lidar com isso" (BRAKE, 2018).

Realizada esta introdução, este trabalho tem como objetivo caracterizar o processo de desenvolvimento tecnológico de 5G dos Estados Unidos, dando ênfase em sua guerra ideológica frente à China – seja por intermédio de sanções comerciais, pressão externa em países parceiros para não aderirem à tecnologia chinesa e a difusão da retórica "anti-China" por meio de *papers* científicos, discursos governamentais e reportagens midiáticas. Para tal, buscamos analisar publicações acadêmicas recentes dos Estados Unidos na área de telecomunicações e 5G, *papers* de instituições estadunidenses da área de telecomunicações e diversas reportagens dos grandes veículos de mídia do país norte-americano sobre a temática.

REFERÊNCIAS

ACTING Under Secretary Hull Describes to an International Religious Freedom Panel Recent BIS Actions to Prevent Human Rights Abuses and Religious Repression in Xinjiang, China. Bureau of Industry and Security, Washington, 22, jul, 2020. Disponível em: <https://www.bis.doc.gov/index.php/all-articles/2-uncategorized/1701-acting-under-secretary-hull-describes-to-an-international-religious-freedom-panel-recent-bis-actions-to-prevent-human-rights-abuses-and-religious-repression-in-xinjiang-china>. Acesso em: 21/07/2021.

ALLEVEN, M. U.S., China race to 5G rages on. Fierce Wireless, 2021. Disponível em: <https://www.fiercewireless.com/5g/race-to-5g-alive-and-well-for-u-s-china>. Acesso em: 18/06/2021.

BARROS, M. Tecnologia 5G: empresas de comunicação dos EUA investem US$ 81 bilhões em ondas de rádio. Olhar Digital, fev, 2021. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/2021/02/25/pro/empresas-de-comunicacao-dos-eua-investem-em-tecnologia-5g/>. Acesso em: 23/07/2021.

BARTHOLOMEW, C. China and 5G. Issues in Science and Technology 36, no. 2, 2020.

BRAKE, D. Economic Competitiveness and National Security Dynamics in the Race for 5G between the United States and China. The 46th Research Conference on Communication, Information and Internet Policy, 2018.

BRAKE, D.; BRUER, A. The great 5G race: is China really beating the United States?. Information Technology & Innovation Foundation, 2020. Disponível em: <https://itif.org/publications/2020/11/30/great-5g-race-china-really-beating-united-states>. Acesso em: 22/06/2021.

FRIEDEN, R. The evolving 5G case study in United States unilateral spectrum planning and policy. Telecommunications Policy, Volume 44, Issue 9, 2020.

STRACQUALURSI, V. 10 times Trump attacked China and its trade relations with the US. ABC NEWS, Nova Iorque, 2017. Disponível em: https://abcnews.go.com/Politics/10-times-trump-attacked-china-trade-relations-us/story?id=46572567. Acesso em: 21/07/2021.

ZHOU, C. US sanctions on China will continue but Beijing 'unlikely to escalate' amid decoupling fears. South China Morning Post, jul, 2021. Disponível em: https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3140815/us-sanctions-china-will-continue-beijing-unlikely-escalate. Acesso em: 21/07/2021.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

CONTEXTO GEOGRÁFICO-ECONÓMICO DE LA INFLUENCIA CHINA EN AMÉRICA CENTRAL

Enrique Montiel Hernández
Posgrado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.
eq.montielhz@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: 1)A Questão China: Imperialismo e Geopolítica - La Cuestión China: Imperialismo y Geopolítica

PALAVRAS-CHAVE:

RESUMEN

INTRODUCCIÓN

Es innegable que en las décadas recientes el mundo ha experimentado una rápida y creciente incursión de la política y la economía chinas en el mundo, que no sólo se ha encontrado constreñida al resurgimiento de la ruta de la seda y los planes de conexión de China con Europa a través del continente y de los océanos Índico y Ártico, sino que se ha extendido, durante los últimos años, hacia América Latina en la búsqueda por la obtención de energía y materias primas. En este orden de ideas, los países de la región han encontrado en la República Popular China un gran mercado para la venta de petróleo, minerales y productos agrícolas, así como una fuente importante de inversión de capital y préstamos gubernamentales (Urcuyo, 2014a).

Esta investigación aborda de manera general las relaciones comerciales entre China y los países de América Central, así como la profundización de los intereses político-económicos chinos en el istmo centroamericano y su posición geográfica, que han involucrado el cese de las relaciones diplomáticas centroamericanas con Taiwán.

La entrada china en América Central

Pese a que la relación con América Latina no ha sido tan importante para China como su posición en Asia o en Europa, se ha dado una importante profundización en las relaciones políticas y económicas entre China y la región, particularmente, América Central. Este vínculo se basa en la comercialización de bienes manufacturados chinos hacia los países centroamericanos, así como la exportación de materias primas hacia China, lo que en términos económicos puede suponerse como un intercambio entre trabajo y renta del suelo. Desde una perspectiva geográfico política, la estrategia de inserción china en América Central cobre relevancia, pues se trata de un punto de inflexión de la disputa diplomática con Taiwán que había obtenido reconocimiento entre los países de la región (Cornejo y Navarro, 2010).

La estrategia de entrada china en América Latina no es un proceso aislado ni espontáneo, sino que se inserta en el contexto del crecimiento y expansión económicos constantes de China a partir de las reformas de Deng Xiaoping, (León de la Rosa, 2016),

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

donde la República Popular China ha conseguido construir relaciones de dependencia económica con países de regiones en subdesarrollo, mediante la inversión en infraestructura. Entre los países que reconocían a la R. P. China y mantenían relaciones diplomáticas, el vínculo comercial simplemente se reforzó con el creciente protagonismo chino en el comercio internacional, mientras que entre los países que no la reconocían, y por el contrario, podían reconocer a Taiwán, como el caso de los países centroamericanos, la estrategia de China continental ha significado tener mayor presencia política y económica mediante la firma de acuerdos comerciales que le permitan a los países exportar sus materias primas a Asia, teniendo menor dependencia del mercado estadounidense, generando así una relación estrecha que pasa de un tema económico a un reconocimiento político, que le permite a China hacer préstamos de capital a los gobiernos centroamericanos e incluso auspiciar obras de infraestructura pública.

América Central como una posición estratégica

La expansión geográfica de la influencia económica y política china ha tenido una menor penetración entre los países de tres regiones particulares del mundo: Oceanía, el Golfo de Guinea y América Central. Esta falta de dinamismo puede explicarse a través de varias perspectivas; una de ellas, responde a que, aparentemente, no hay recursos vitales para la industria china en estas regiones, asimismo, son en las que se encuentran los veintidós países con los que hasta 2015 Taiwán mantenía relaciones diplomáticas. Sin embargo, estos factores no han impedido la incursión de la economía y la política china en estas regiones, pues contrario a lo que puede parecer y, alejados del corazón de la Nueva Ruta de la Seda, el gobierno chino lleva a cabo importantes inversiones en estas regiones en una intensa búsqueda por acotar el campo de movimiento diplomático de Taiwán y afianzar su peso económico global acaparando áreas de aparente abandono estadounidense.

Hasta 2015, seis de los siete países de América Central mantenían relaciones diplomáticas con Taiwán, sólo Costa Rica finalizó sus relaciones con la isla en 2007 para formalizarlas con la R. P. China. Sin embargo, esta situación política no ha limitado la entrada del gobierno chino en la región, prueba de ello son las inversiones millonarias en infraestructura para Belice, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, las giras de trabajo de Xi Jinping a América Latina y la extensión de créditos a los gobiernos centroamericanos. Así, a pesar de la ambigua situación de reconocimiento taiwanés, entre 2004 y 2011, todos los países de América Central, excepto Belice, firmaron tratados de libre comercio con China (León de la Rosa, *op. cit.*). El reconocimiento diplomático de China se ha extendido en los últimos años, pues entre 2017 y 2018, El Salvador y Panamá establecieron oficialmente relaciones diplomáticas con Beijing, desconociendo a Taiwán (Granados y Rodríguez, 2020).

América Central no sólo es parte del expansionismo chino de las últimas décadas, sino que representa la entrada de China a una posición geográfica estratégica, pues le permite acercarse a Estados Unidos, crear una zona de influencia comercial fuerte en torno al Caribe y América del Sur, así como, le abre las puertas para un mayor control del comercio mundial a través del istmo centroamericano, articulando un eje conectado a la Nueva Ruta de la Seda a través de Asia y Europa, que le permita al comercio chino circunnavegar el planeta. En este orden de ideas, los proyectos más importantes son el financiamiento al gobierno de Panamá para el ensanchamiento y dragado del canal, y al mismo tiempo, una doble jugada, que resulta con el que es quizás el proyecto chino más importante en América Central: la construcción

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

del Canal de Nicaragua, que ha sido otorgada a empresas chinas para conectar el Pacífico y el Atlántico a través del Río San Juan y el Lago Nicaragua o Cocibolca (León de la Rosa, *op. cit*.). Paradójicamente, China no posee relaciones diplomáticas con Nicaragua, a pesar de su importante relación comercial. En este sentido, la construcción del canal, aún en proyecto, parece darle un peso importante a China en la política nicaragüense, a donde se destinarán entre 40 y 80 mil millones de dólares para la modernización de la infraestructura de telefonía y comunicaciones (Granados y Rodríguez, 2020).

Una visión centroamericana a futuro

Bonilla y Milet (2015) reconocen que las prioridades e intereses de los países de América Central cambian en gran medida respecto a los de otros países de América Latina, e incluso, son diferentes a un nivel regional, debido a las dinámicas económicas, políticas, sociales y ambientales que enfrentan los países centroamericanos en una región de alta vulnerabilidad. Históricamente, América Central ha dependido de la cooperación de Estados y actores internacionales. En este orden de ideas, es necesario incluir en la discusión el papel que en años recientes ha tenido China a través de los estímulos de inversión para el mejoramiento de la infraestructura pública, así como el apoyo a programas sociales en países como Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua.

El comercio chino en la región centroamericana ha ido en constante aumento a través del intercambio de materias primas y productos manufacturados, que ha significado la principal vía para el fortalecimiento de las relaciones diplomáticas entre China y los países de América Central. En este sentido, se reconoce la profundización no sólo de las relaciones comerciales, sino también políticas, a través de la firma de tratados de libre comercio que han significado el debilitamiento de la diplomacia de Taiwán en la región.

Así, el reto principal de China en América Central parece ser, alcanzar una mayor inserción tanto económica como política en la región, que le permita constituirse como la mayor potencia comercial en América Latina y el principal socio económico (*ibid.*). Ha habido un aumento en el intercambio comercial que, sin duda, se intensificará en los próximos años; en este orden de ideas, la cooperación e inversión chinas en mega proyectos en América Central es fundamental para tener un mayor posicionamiento, no sólo a escala regional, sino global. Destacan las inversiones chinas en energía, infraestructura y programas sociales, que le han abierto las puertas a la política china de expansión comercial y territorial, así como la búsqueda por un control más férreo del comercio, haciéndole competencia directa a Estados Unidos en una región que había mantenido bajo su poder desde el siglo XIX.

Correo electrónico: eq.montielhz@gmail.com

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARZOLA, E. J. y BARONI, P. A. *El acercamiento de China a América del Sur. Profundización del neoextractivismo e incremento de resistencias socioambientales*. Revista Colombia Internacional, 2018, n°93, p. 119-145.

BONILLA, A. y MILET, P. *China en América Latina y el Caribe: escenarios estratégicos y subregionales*. San José, Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – Banco de Desarrollo de América Latina, 2015, 373 p.

CORNEJO, R. y NAVARRO, A. *China y América Latina: recursos, mercados y poder global*. Revista Nueva Sociedad, 2010, n°228, p. 79-99.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

DAZA, H. *Las relaciones comerciales entre China y América Latina*. Caracas, Venezuela: Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura, 2016, vol. XXII, n°2, p. 63-80.

GRANADOS, U. y RODRÍGUEZ, X. A. *Avance de China en Centroamérica: oportunidades y obstáculos*. Revista Red China y América Latina: enfoques multidisciplinarios, 2020, n°14, p. 4-28.

LEÓN DE LA ROSA, R. I. *América Central, entre la República Popular China y Taiwán*. Ciudad de Guatemala, Guatemala: Colección Cátedra de Coyuntura Internacional, 2016, n°6, p. 23-58.

SEVARES, J. *El ascenso de China: oportunidades y retos para América Latina*. Revista Nueva Sociedad, 2011, n°235, p. 35-49.

URCUYO, C. *La estrategia China en Centroamérica*. Houston, Estados Unidos: Rice University's Baker Institute for Public Policy, 2014a, 5 p.

URCUYO, C. *Relaciones de China con Centroamérica: comprendiendo los intereses estratégicos y económicos de la región.* Ciudad de Guatemala, Guatemala: Instituto Centroamericano de Estudios Políticos, 2014b, 16 p.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

CHINA Y ASIA CENTRAL: UNA RELACIÓN ECONÓMICA Y GEOPOLÍTICA

Javier Fernando Luchetti
Universidad Nacional del Centro
de la Provincia de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Humanas
Tandil
Argentina

EIXO TEMÁTICO: 1)A Questão China: Imperialismo e Geopolítica - La Cuestión China: Imperialismo y Geopolítica
PALAVRAS-CHAVE:

RESUMEN

Para empezar, cabe aclarar, que se le conoce como la vieja Ruta de la Seda al encuentro entre los griegos y los chinos en el siglo IV Antes de Cristo, y que consistía en una red de rutas que favorecían el comercio conectando China con Asia Central, Siria, Turquía y Europa. Gracias a las conquistas militares de Alejandro Magno que construyó un imperio desde Grecia hasta el norte de India, la Ruta de la Seda significó la conexión entre el mundo del extremo oriente y la zona del Mar Mediterráneo.

Varios siglos después, re significando esa ruta, en el año 2013, el presidente de la República Popular China, Xi Xinping, realizó un anunció que marcaba la agenda de las relaciones económicas internacionales tanto en Asia, como en África: el proyecto de la creación de una "Nueva Franja económica de la ruta de la Seda" y la "Ruta marítima de la Seda del siglo XXI". Si bien al principio eran dos iniciativas independientes, las mismas se fusionaron en el 2015, para convertirse en "La Iniciativa de la Franja y la Ruta" o BRI (en inglés, Belt and Road Initiative): "La iniciativa contempla la construcción de seis importantes corredores de cooperación económica y varios puntos de articulación marítima clave a lo largo de Eurasia, principalmente a través de infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y de energía. En tierra, el plan es construir un nuevo puente terrestre euroasiático y desarrollar los corredores económicos de: China-Mongolia-Rusia; China-Asia Central-Asia Occidental; China-península de Indochina; China-Paquistán; y Bangladesh-China-India-Myanmar. En los mares, la iniciativa se centrará en la construcción de importantes puertos marítimos en toda Asia, Europa y África para garantizar un sistema de transporte efectivo" (Simonov, Eugene & Withanage, Hemantha. (2020). **Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta.** Ámsterdam. Friends of the Earth Asia Pacific, p. 4, recuperado de https://www.foei.org/wp-content/uploads/2020/10/foe-belt-and-road-briefing-ES-WEB.pdf consultado 20/7/2021).

El proyecto comprende la construcción de oleoductos, gasoductos, centrales eléctricas e instalaciones marítimas, tanto para la ruta marítima como para la terrestre. En el primer aspecto se prevé una ruta a través del Mar de China Meridional y el Océano Índico y por otro lado a través del Océano Pacífico Sur, conectando Oceanía, África y Europa. El financiamiento para infraestructura lo realiza el gobierno chino para promover el comercio

global. Sin embargo, para la construcción de esa infraestructura se deben utilizar a las empresas estatales chinas financiadas por el gobierno chino a largo plazo aunque no sean rentables en algún tramo, lo que denota la importancia política, geopolítica y económica que se otorga a esta iniciativa: "hay que recordar que el presidente Xi creó en 2014 un fondo dotado inicialmente con 40.000 millones de dólares para poner en marcha las infraestructuras necesarias para hacer realidad esa mayor y más rápida conectividad de China con el resto del mundo. A ese Fondo contribuyó al principio La Administración Estatal para el Intercambio Extranjero (65%), el Banco de Importación-Exportación de China (15%), la Corporación de Inversión China (15%) y el Banco Chino de Desarrollo (5%)" (Alonso, Antonio. (2017). Los intereses de China en Asia Central, belt and road. Madrid. **Revista UNISCI,** número 45, octubre, pp. 71-72, recuperado de https://www.redalyc.org/pdf/767/76754084004.pdf consultado 20/7/2021).

La búsqueda de nuevos mercados para sus productos a través de las empresas estatales y no estatales, y las inversiones en otros continentes o inclusive en el asiático, muestra el creciente rol internacional de China. Son varios los motivos por los cuales nace esta iniciativa, incluyendo la propia dinámica del desarrollo económico chino que financia sus inversiones en el extranjero a través de por ejemplo, el Banco de Exportaciones-Importaciones (Eximbank), o el Banco de Desarrollo de China: "1. La pretensión clara de convertirse en una superpotencia mundial que remodela el orden mundial y la dirección de su desarrollo futuro (muchos críticos la presentan como "otro Plan Marshall"); 2. Exportar la capacidad industrial excedente de China; 3. Un mecanismo de facilitación del comercio que mejora el papel de China en los principales mercados y convierte al yuan en una moneda mundial; 4. Una iniciativa de ordenamiento territorial y desarrollo de infraestructura para impulsar la economía de las regiones occidentales y nororientales pobres de China, potenciando así su papel en la cooperación internacional y reduciendo por lo tanto las desigualdades entre las provincias; 5. Interpretación "ambiental": al igual que los países occidentales en el pasado, la sociedad china ya no tolera más destrucción ambiental y necesita deshacerse de las "tecnologías sucias" e importar recursos naturales; 6. Un paso importante para empoderar al liderazgo actual de China en su intento por consolidar un control autoritario absoluto a nivel nacional. Parte del "sueño chino" y la nueva Constitución. Resurgimiento de la ruta de la seda de la dinastía Tang; 7. La respuesta estratégica de China al llamado "giro de Estados Unidos hacia Asia" y la emergente asociación transpacífica [encarnada en el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP)] –diseñada para forjar la esfera de influencia de China en determinadas áreas geográficas, incluida su presencia militar" (Simonov, Eugene & Withanage, Hemantha, Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta, op. cit., p. 8).

Esta iniciativa no está exenta de críticas como por ejemplo: la deuda externa que genera, la apropiación de energéticos (gas, petróleo), el impacto ambiental de esa explotación y de la construcción de infraestructura, la afectación de los derechos de las etnias, la dependencia en materia de seguridad que se puede generar por parte de los países con respecto a China, la explotación de la mano de obra, la dependencia financiera, y la disminución de la autonomía de los gobiernos. Los chinos pretenden obtener productos agrícolas, minerales y energéticos, a cambio de bienes de consumo, inversiones en infraestructura y bienes de capital.

Siglos después, China junto con otros países crea en el 2001, la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS), una organización internacional intergubernamental

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

permanente para garantizar la seguridad y la estabilidad y beneficiar el comercio, formada por la República de Kazajstán, la República Popular de China, la República de Kirguistán, la Federación Rusa, la República de Tayikistán y República de Uzbekistán. Posteriormente se sumaron India y Pakistán. Mientras Rusia incrementaba su posición militar, China aumentaba su influencia por métodos económicos y diplomáticos. Los objetivos de la OCS son los siguientes: "fortalecer la confianza mutua y la vecindad entre los estados miembros; promover su cooperación efectiva en política, comercio, economía, investigación, tecnología y cultura, así como en educación, energía, transporte, turismo, protección ambiental y otras áreas; realizar esfuerzos conjuntos para mantener y garantizar la paz, la seguridad y la estabilidad en la región; y avanzar hacia el establecimiento de un nuevo orden político y económico internacional democrático, justo y racional (http://eng.sectsco.org/about_sco/ consultado 20/7/2021).

En la actualidad, la República Popular China pretende una mayor conexión con Europa, a través de corredores marítimos y terrestres buscando una mayor preponderancia en el continente euroasiático, encontrándose en el medio, la zona de Asia Central, importante para el abastecimiento de recursos (energéticos principalmente) que China necesita y, también para mantener una mayor vigilancia en una zona caracterizada por el terrorismo y el extremismo religioso. De ahí que el análisis de este trabajo se centra en los cinco países que conforman Asia Central: Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán y su vinculación económica y geopolítica con la iniciativa china. Esto a pesar que Rusia, aún mantiene fuertes lazos con estos países.

Estos países que lograron la independencia de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), se convirtieron en repúblicas autoritarias bajo predominio al menos en la primera parte, de dirigentes del Partido Comunista. Sin embargo, esta región olvidada durante su período dentro de la URSS, ha adquirido importancia a partir de las necesidades mundiales de energéticos y de la importancia que le ha dado a la región, la iniciativa china de la Ruta de la Seda. También Estados Unidos, la Unión Europea, Japón y Turquía, han prestado más atención a la zona por motivos étnicos, políticos y económicos.

Pero China es quien ha estado trabajando desde hace décadas para acercarse a los gobiernos de la zona. En el caso de la relación entre China y Kazajistán, hay proyectos de construcción de ferrocarriles, terminales logísticas y otras obras. Con Kirguistán hay planes para aumentar la capacidad de transporte por carreteras, impulsar el ferrocarril y, continuar con el refinamiento de petróleo en la refinería Zhongda, que es manejada por la Empresa Petrolera Zhongda China, propiedad del grupo estatal Industria Química y Carbonífera de Shanxi, a través de la filial Compañía de Energía de Asia Central.

La relación con Tayikistán, está marcada por la cooperación en la parte económica y de seguridad, puesto que China ha construido puestos de control en la zona fronteriza con Afganistán, participando también de ejercicios militares conjuntos, construyendo los chinos (China National Petroleum Corporation) parte de un gasoducto que comunicará Turkmenistán, Uzbekistán, Tayikistán y Kirguistán. Turkmenistán tiene una relación de dependencia con China, en cuanto su principal exportación es el gas que se va incrementando con el correr de los años. Y por último Uzbekistán ha obtenido la construcción de ferrocarriles con capitales chinos, al mismo tiempo que se han firmado acuerdos comerciales, económicos, de inversión en infraestructura y de cooperación financiera, de ahí la presencia de empresas chinas en el país.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

El acceso a los recursos petrolíferos y gasíferos del Mar Caspio ha sido uno de los motivos para que China fijara sus ojos en una zona que mantenía controversias entre los países ribereños, Azerbaiyán, Irán, Kazajstán, Rusia y Turkmenistán sobre el estatus jurídico del citado mar hasta el 2018, cuando los países firmaron un acuerdo que sintéticamente mencionaba lo siguiente: "Mantiene el mar como una zona compartida entre los cinco países, 15 millas de aguas territoriales para cada país. Se adiciona una zona pesquera de diez millas, en la que cada Estado tiene derechos exclusivos para la pesca. Divide los fondos y recursos submarinos. No permite la presencia militar de países ajenos a la región del Caspio. Establece reglas de navegación, pesca, investigación científica y construcción de oleoductos. Los proyectos marinos deben tener en cuenta el impacto ambiental" (https://www.telesurtv.net/news/mar-caspio-estatus-acuerdo-cinco-paises-20180812-0015.html consultado 20/7/2021).

La estabilidad política en torno al Mar Caspio y sus recursos energéticos, es una fuente de valor importante para China. En cuanto a las reservas de petróleo y gas, Kazajistán posee importantes reservas, mientras que Turkmenistán y Uzbekistán tienen reservas de gas también, aunque en todos los casos no tienen tanta importancia como la que pueden tener países cercanos como Irán, o lejanos como Venezuela. Si bien una parte importante de las exportaciones se dirige a Rusia, actualmente el peso de China en la región como importador es mayor, puesto que se han construido un oleoducto desde Kazajistán, un gasoducto desde Turkmenistán, otro desde Kazajistán, todos dirigidos hacia China.

En el valle de Fergana compartido por tres países, Uzbekistán oriental, Tayikistán septentrional y, Kirguistán meridional, también se encuentran intereses chinos, ya sea por el petróleo, la producción agrícola (por ejemplo algodón), por el tránsito de mercancías y por las industrias que se dividen entre los tres países. La dificultad de la zona reside en la inestabilidad política entre esos países debido a los conflictos de las etnias que viven en un país que no es el suyo, a lo que se suma el Islam que es la religión predominante. Si bien algunos favorecen la expansión y conformación de un estado islámico por métodos no violentos en sus discursos en las mezquitas, otros profesan el islamismo radical que favorece el terrorismo. Eso es conocido por China, por lo que su presencia en la zona también pretende estabilizar, o si no queda otra opción combatir al islamismo radical y, también el tráfico de drogas, cubriendo su flanco occidental, la región de Xinjiang, donde viven los uigures musulmanes.

También se encuentra presente la cuestión del agua, recurso de vital importancia para la población y la economía china de la región occidental, al mismo tiempo que para las ex repúblicas soviéticas. En la época de la URSS, el agua se distribuía equitativamente al estar todo centralizado, pero como es un bien escaso en la región, después de la desintegración soviética, los gobiernos han tenido conflictos diplomáticos, sobre ese recurso distribuido desigualmente entre los países y que se usa para hidroelectricidad, irrigación de campos y consumo humano: "En el territorio de Kirguistán y Tayikistán hay muchas reservas de aguas, mientras que en Uzbekistán, Turkmenistán y Kazajistán la situación es alarmante: en Kazajistán, el 40% de los recursos acuáticos proviene del extranjero; en Uzbekistán, el 77%, y en Turkmenistán, más del 90%" (Países postsoviéticos, en el umbral de una guerra en Asia Central. (2017). **Sputnik News**, recuperado de https://mundo.sputniknews.com/20170519/asia-paises-guerra-agua-1069288380.html consultado 20/7/2021). Pero también China está interesada en ese recurso. Esto ya le ha planteado problemas, por eso se le hace imprescindible un acuerdo con el resto de los países

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

de la zona: "En los últimos años, China ha desarrollado sus regiones noroccidentales. La economía de la región autónoma de Uigur de Sinkiang cada vez necesita más recursos acuáticos del río Irtysh —que corre entre Rusia, China y Kazajistán— y el río Ilí —entre China y Kazajistán—, mientras que el nivel de agua de estos ríos va disminuyendo" (ibídem).

Las dificultades que se pueden presentar al proyecto económico y geopolítico chino, no provienen tanto de las amenazas o represalias de sus competidores, Estados Unidos y la Unión Europea, sino de la propia situación política de la zona. Si bien hay una relativa estabilidad producto de gobernantes autoritarios que tratan de manejar con puño de hierro sus países, no hay que olvidarse la amenaza del islamismo radical. Esto qué significa: es casi imposible proteger los miles de kilómetros de oleoductos, gasoductos, caminos, etcétera. Los chinos piensan que su presencia es fundamental, no solo para evitar conflictos religiosos, sino también para frenar una presencia norteamericana fuerte, al mismo tiempo que les permite tener estabilidad en su propio país, en la zona limítrofe, y alcanzar el desarrollo económico de esa zona sin amenazas externas.

Asimismo, al ser un espacio estratégico natural para la conexión con Europa, la posibilidad de inestabilidad política por los separatismos, el terrorismo, el tráfico de drogas, el crimen organizado y la piratería, hacen de Asia Central una zona de alto valor geoestratégico ante Estados Unidos, India y Rusia, aunque éste último sea aliado de China en el grupo BRICS (Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica), pero que a veces se comporta como un competidor en una zona que tradicionalmente ha tenido la presencia rusa, especialmente en la época de la URSS.

Para concluir, se puede decir, que China tiene los siguientes objetivos en Asia Central: salvaguardar su seguridad económica y militar en la zona; avanzar con la protección de oleoductos y gasoductos por posibles ataques terroristas o separatistas para garantizar el abastecimiento de petróleo y gas; vigilar y controlar mejor su frontera occidental; asegurar un mercado para sus productos manufacturados y para las inversiones en infraestructura; penetrar en la zona para evitar la injerencia de Estados Unidos y de la Unión Europea; mostrar que ejerce un poder "blando" (soft power) en el escenario internacional en contraposición con los estadounidenses.

REFERÊNCIAS

Alonso, Antonio. (2017). Los intereses de China en Asia Central, belt and road. Madrid, **Revista UNISCI**, número 45, octubre, pp. 67-84, recuperado de https://www.redalyc.org/pdf/767/76754084004.pdf

http://eng.sectsco.org/about_sco/

https://www.telesurtv.net/news/mar-caspio-estatus-acuerdo-cinco-paises-20180812-0015.html

Lascurain Fernández, Mauricio (2017). El papel geoestratégico de Asia Central. México, **Foro Internacional**, Vol. LVII, 2 (228) Abril-Junio, pp. 389-421, recuperado de https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2431/2375

Ordoqui, Ramiro. (2019). La Ruta de la Seda en Asia Central, cientos de años después. En, Staiano, María, Bogado Bordazar, Laura y, Caubet, Matías. (Compiladores). **China: una nueva estrategia geopolítica global (la iniciativa la franja y la ruta)**. La Plata. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, pp. 35-44, recuperado de https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/05/libroRutaDeLaSeda2019notas1.pdf

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Países postsoviéticos, en el umbral de una guerra en Asia Central. (2017). **Sputnik News**, recuperado de https://mundo.sputniknews.com/20170519/asia-paises-guerra-agua-1069288380.html

Rubbi, Lautaro, Mercado Gutiérrez, Lucas. (2019. El ascenso de China en Asia Central y su relación con Rusia. Un análisis desde las iniciativas multilaterales (2013-2018). Buenos Aires. **Colección**, Vol. 30, No 2, mayo-octubre, pp. 219-254, recuperado de https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/COLEC/article/view/1841/2069

Simonov, Eugene & Withanage, Hemantha. (2020). **Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta**. Ámsterdam. Friends of the Earth Asia Pacific, pp. 1-28, recuperado de https://www.foei.org/wp-content/uploads/2020/10/foe-belt-and-road-briefing-ES-WEB.pdf

Eduardo Tzili-Apango, Eduardo, Palacios-Cabrera, Eduardo. (2018). El multilateralismo reactivo en el Asia Central ante China y Rusia. México. **Foro Internacional**, (FI) 233, LVIII, (3), pp. 459-492, recuperado de https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/view/2463/2482

Javier Fernando Luchetti. E-mail: javiferluche@yahoo.com.ar

NOTAS SOBRE A GEOPOLÍTICA DA TRANSIÇÃO CAPITALISMO-IMPERIALISMO AO SOCIALISMO NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

João Victor Moré Ramos
Doutorando do PPGGeo da Universidade Federal de Santa Catarina,
Florianópolis, Brasil
jaumbgood@gmail.com

EIXO TEMÁTICO- 1) A questão China: Imperialismo e Geopolítica - La Cuestión China: Imperialismo y Geopolítica

PALAVRAS-CHAVE: transição; imperialismo; geopolítica; socialismo

RESUMO

Mais que uma questão ideológica, a não subordinação da periferia às diretrizes impostas pelo consenso de Washington, fez com que se ampliassem os desafios da *Grande Política* no século XXI. Segundo as palavras de Moniz Bandeira (2013) inaugurou-se no cenário mundial uma espécie de Segunda Guerra Fria com a queda de um dos alicerces do campo socialista aberto com a vitoriosa Revolução de Outubro no Ocidente (LOSURDO, 2004a) e o surgimento da China - tributária do marxismo-leninismo da III Internacional - como polo gravitacional das lutas anti-imperialistas e nova liderança global (MAMIGONIAN, 2018).

De certo modo, isso pode ser observado no conflito de interesses e nas tensões promovidas pela "reestruturação do capitalismo" no mundo, quando se acelerou o emprego de novas tecnologias em serviços e produção de bens imateriais, condicionando o processo de industrialização sob um invólucro "pós-industrial" (MAGRI, 2014), ou como "se convencionou chamar" pelos críticos mais atentos "de ciranda financeira sabiamente organizada nas condições da inflação" (RANGEL, 1986, p.16). Basta lembrar que no ano que antecedeu a crise mundial de 2008 as operações totais com "derivativos e quejandos chegaram a 600 trilhões de dólares, correspondendo dez vezes mais a soma do Produto Interno Bruto Mundial, de aproximadamente US$ 54,3 trilhões" (NEVES, 2009, p.367).

Essa garantia de manter altas taxas de lucros "virtuais" se deu através da desregulação do mercado internacional via acumulação predominantemente financeira das grandezas macroeconômicas (consumo, investimento e emprego) pelas economias centrais (CHESNAIS, 2001), mas que acabou encontrando obstáculos na primeira década do século XXI pela rebeldia de nações periféricas latino-americanas, asiáticas e africanas, cada qual a suas peculiaridades, que adotaram políticas econômicas anticíclicas de interesse nacional-popular (MAMIGONIAN, 2006), isto é, controle cambial e tarifário, programas sociais, investimentos em infra-estrutura, nacionalizações, etc. além de iniciativas estratégicas na consolidação de blocos econômicos e geopolíticos regionais – IBAS, BRICS, UNASUL, este último que ao derrotar a ALCA e fortalecer o MERCOSUL (MAMIGONIAN, 2009) buscaram elevar suas áreas de influência no comércio exterior a um alto grau de planejamento, com acordos "bilaterais, planificados e de Estado" (RANGEL, 1987, p. A-20).

Em resposta as iniciativas dos países subdesenvolvidos e a crise mundial de 2008, a reação agressiva dos EUA mostrou-se alternativa as políticas do "*reaganomics"* que teve algum êxito durante

os governos R. Reagan (1981-1989) quando articulou as "pirâmides keynesianas" ancoradas no "programa de armamentos" (RANGEL, 1990, p. B-2).

Inspirada na Escola de Chicago, voltou-se em cena as ideias de reaquecimento da economia pelo lado da oferta (supply side) às custas de uma intensificação da contraofensiva neoliberal que teve seu início na década de 1980, quando os EUA tratou de bloquear o desenvolvimento das economias periféricas mais dinâmicas do século XX, que foram o Brasil e a União Soviética chegando a desenvolver suas respectivas "produções industriais aos ritmos de 26 e 37 vezes" entre 1938 e 1988 (RANGEL, 1991, p.2).

Como se sabe, foi na década de 1980 que a pauta da agenda neoconservadora americana consolidou no "mercado mundial de ideias" uma ampla difusão de manuais de administração que enalteciam receitas neoliberais e teses da "globalização" forjadas pelas universidades de Yale, Chicago e Harvard (MAMIGONIAN, 2018), e "marxismos" serializados em escala industrial pela CIA sem pretensões a ortodoxia como maneira de "atender a uma conspicuíssima demanda", tanto de governos como também de "pequenas potências" (RANGEL, 1978, p.79-80).

Eis que conceitos como crise e economia perderam suas significações passando a ser utilizadas como palavras de ordem, uma ideia-força para impor e para fazer com que se aceitassem "medidas e restrições que as pessoas" não teriam "motivo algum para aceitar". O substantivo C*rise,* por exemplo, passou a significar, segundo os manuais de administração, simplesmente que "você deve obedecer" (AGAMBEN, 2012) enquanto que no vocábulo econômico passou a imperar as receitas neoliberais do Consenso de Washington propaladas pelo FMI como o combate à inflação "condicionando o povo a aceitar a medicina deflacionária drástica" seguida de arrocho salarial após uma onda programada de hiperinflação (ANDERSON, 1995, p.19).

Via de regra, forjou-se em um só golpe uma agenda macroeconômica com as respectivas normativas institucionais ancoradas na pratica da "boa política", da "boa burocracia", da "boa democracia" (anglo-saxã), reiterando o papel de um "Judiciário Independente" garantidor dos direitos de "propriedade privada" e propriedade intelectual, bem como a governança empresarial "transparente e orientada para o mercado" sob a égide financeira de um "banco central independente" (CHANG, 2004, p.12).

Segundo Chang (2004), foi assim que as economias centrais passaram a amestrar os países da periferia e bloquear seu desenvolvimento "chutando a mesma escada" em que se utilizaram para promover seus respectivos *catching-up* como também assinalou Hollanda Filho (1998) em "Livre Comércio versus Protecionismo: uma antiga controvérsia e suas novas feições". Afinal, o imperialismo americano havia compreendido que para "controlar o capitalismo do Terceiro Mundo" era preciso tirar "vantagens da crise da dívida de um país para reorganizar as suas relações sociais internas de produção de maneira a favorecer a penetração de seu próprio capital", e por outro lado, "favorecer Wall Street" por meio da fuga de capitais (GOWAN, 2003, p.75). Assim, diante da agressiva rivalidade monopolista imposta pela aceleração de encontrar novos mercados altamente lucrativos para suas empresas nacionais, prevaleceu nas economias centrais práticas de liberalização da economia (desmonte do Estado de Bem-estar social) complementadas com protecionismo (em setores estratégicos), enquanto que na periferia do sistema, - com exceção do sudeste asiático - a forte pressão pela liberalização do comércio em uma fantasiosa "economia globalizada" operando como "mecanismo *ad hoc* de subserviência "aos interesses dos EUA" (GOWAN, 2003, p.77) impediu a utilização de medidas institucionais de cunho "protecionista", a lei "antidumping", as reservas de mercado, etc. (HOLLANDA FILHO, 1998; CHANG, 2004) capazes de freiar a destruição da indústria nacional pela via de importações predatórias (MAMIGONIAN, 2001a).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Em outros termos, enquanto as privatizações das economias centrais (EUA, Alemanha, França, etc.) nas décadas de 1980 e 1990 privilegiavam o reinvestimento de seus capitais privados em suas próprias empresas monopolistas, como foi o caso das empresas francesas de aviação (Air Bus e a Air France), nas economias periféricas, como a brasileira, as privatizações foram reduzidas a simples negociatas com capitais estrangeiros, seguidas de inúmeras lavagens de dinheiro em paraísos fiscais configurando uma brutal desnacionalização e desindustrialização da economia nas décadas seguintes (MAMIGONIAN, 1999; 2018; FORTES, 2002; RIBEIRO JUNIOR, 2011; CORRÊA, 2010).

Com efeito, outro elemento importante que merece ser destacado foi que, com a queda do World Trade Center em 2001 nos EUA, o imperialismo norte-americano novamente reacendeu sua maquinaria de guerra com fins estratégicos em matéria de "guerra preventiva" (BARBER, 2005). Aliás, foi daí que houve uma intensificação da proteção de fontes energéticas e de matérias-primas na Ásia, América Latina, África e Oriente Médio, mediante a multiplicação da renda dos investimentos militares em suas corporações armamentistas (MONIZ BANDEIRA, 2013), bem como o aumento da sua área de influência geopolítica sustentada pelo terrorismo de Estado praticado initerruptamente com as invasões militares no Afeganistão (2001-2014), no Iraque (2003-2011), na Líbia (2011), na Síria (2014), etc. (MAMIGONIAN, 2001b, p. A-3). Somadas a essa, outro ponto fundamental da alquimia americana para sustentar os gastos militares com as guerras programadas em nome da "democracia" e do medo, e assim manter em coesão e unidade a sociedade civil americana foi o aperfeiçoamento do colonialismo servindo-se das heranças da *White Supremacy*, - aquela democracia restrita aos proprietários de escravos do sul dos EUA que forjou uma aristocracia racial no século XIX e serviu de imitação pelo nazismo e o Terceiro Reich na criação de um Estado Racial na primeira metade do século XX (democracia dos senhores) – para impor ao mundo nesse início de século XXI, a Supremacia Americana - uma espécie de hierarquização natural dos povos e nações consagradas por uma vontade divina, similares à monarquia absolutista do *Ancien* Regime (LOSURDO, 2006; 2018).

Isso se observa claramente nas políticas estadunidenses do "*regime change*", que articulam doutrinas, agências de inteligência, *think thanks*, especialistas e profissionais da mídia moderna com potenciais revolucionários na guerra de desinformação e descrédito das instituições de Estado utilizando-se da estratégia de enaltecer as contradições domesticas e os problemas internos dos países que se oponham ao seus interesses, afim de derrubar governos sem utilização a da força, isto é, sem golpes militares (MONIZ BANDEIRA, 2013).

Em "Confissões de um Assassino Econômico", John Perkins relata em caráter autobiográfico sua participação nas ações realizadas pela Agencia Central de Inteligência norte-americana (CIA) na América Latina que levaram a morte o presidente equatoriano Jaime Roldós Aguilera em maio de 1981, e o general panamenho Omar Torrijos em julho de 1981 (PERKINS, 2008). Na mesma direção, Moniz Bandeira chama atenção para as mudanças estratégicas com métodos subversivos adotados pelos EUA, o "full spectrum dominance", nas variadas "revoluções coloridas" que "incendiaram" a eurásia na passagem do século XX para o século XXI (MONIZ BANDEIRA, 2013) recém aportadas na América Latina com os "golpes brancos" no Paraguai, Honduras e Brasil, e as tentativas fracassadas na Bolívia e Venezuela (SERAFINI, 2016). Ora, como forma de assegurar o desenvolvimento do *Project for the New American Century* dos neo-conservadores americanos posto em prática desde os governos de George W. Bush, a saída encontrada foi o aumento do monitoramento das comunicações de governantes tanto rivais quanto de base aliada pelo sistema de espionagem econômica operado pela rede integrada de segurança nacional: a National Security Agency (NSA), a United States Agency for International Development (USAID), a National Endowment for Democracy (NED); ONG's como a Open Society Foundation (OSF) do bilionário George Soros, a Freedom House e a International Republican Institute (IRI) controladas pelo senador John McCain, entre outras entidades americanas;

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

bem como alguns especialistas da Joint Military Attache School (JMAS) operada pela Defence Intelligence Agency (DIA) (MONIZ BANDEIRA, 2015).

É diante dessas ultimas mudanças da estratégia americana já em marcha no século XXI que o filósofo D. Losurdo (2013a) chamou atenção a tese de G. Debord em "A sociedade do espetáculo", ao sugerir a hipótese de que passou a imperar no mundo um novo estágio de controle da classe dominante "global" reformulada ainda nos anos 1980 pelos intelectuais orgânicos do imperialismo estadunidense conforme já assinalamos (RAMOS e BASTOS, 2018) em "A geopolítica da mídia no Brasil e no Mundo".

Corroborando a tese do filósofo francês, observa-se hoje que as transformações significativas abertas pelo monopólio da imprensa permitiram "*presentar lo inexistente como una realidad y afirmar como inexistentes los hechos reales y manifestos*" (LUKÁCS, 1959, p.652). É que não basta justificar o surgimento do "fundamentalismo" como base econômica, a menos que se queria eximir-se da responsabilidade de compreender "a transição da sociedade do espetáculo para o espetáculo como técnica de guerra" manifestada em escala planetária desde 1989 (LOSURDO, 2013a).

Quando Marx analisou o desenvolvimento do capitalismo no século XIX, escreveu que as ideias (*Gedanken*) da classe dominante são as ideias dominantes de cada época, isto é, "a classe que é a força material dominante da sociedade, é ao mesmo tempo, sua força espiritual dominante" (MARX, 1986, p.72). Assim, na atual quadra histórica da "globalização", segundo o filósofo, é possível identificar que a classe dominante não detém somente o monopólio das ideias, mas também o monopólio das emoções. Com um aparato tecnológico e psicológico mais sofisticado, o aparelho militar do imperialismo estadunidense ficou mais forte não só no domínio militar clássico, mas também no plano multi-midiático, já que "as armas midiáticas" podem provocar "a opinião pública a ser favorável ao início de uma guerra" (LOSURDO, 2013b). É daí que pode se extrair as lições da tese do espetáculo, pois esse "não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens", que materializada e objetivada em uma concepção de mundo, sua totalidade "é ao mesmo tempo o resultado e o projeto do modo de produção existente" (DEBORD, 1997, p.14). Ainda aqui, o espetáculo em sua forma integrada, ao confundir-se com toda a realidade ao irradia-la, combinou "a incessante renovação tecnológica, a fusão econômico-estatal, o segredo generalizado, a mentira sem contestação e o presente perpétuo", detendo todos "os meios para falsificar o conjunto da produção tanto quanto da percepção" onde os desígnios da razão mercantil em sua experiência prática desbloqueada acabaram demonstrando que "o devir-mundo da falsificação era também o devir falsificação do mundo" (DEBORD, 1997, p.173-175).

Ora, na mesma direção, ao eleger o meio técnico-científico-informacional como lugar privilegiado da globalização, o geógrafo Milton Santos atenta para os níveis de desterritorialização do Estado Nacional sublinhando a consolidação do pensamento único como operação de subalternização da intelectualidade periférica. Para ele, a expansão territorial garantida pelo comando das atividades hegemônicas do capital financeiro internacional (ciência, tecnologia e informação), isto é, aquelas atividades "que têm relações mais longínquas e participam do comércio internacional, fazendo com que determinados lugares se tornem mundiais" (SANTOS, 2013, p.41) redefiniu a dimensão das fronteiras, agora mediadas pela informação e pela mídia "que conduz, não raro, à doutorização da linguagem, necessária para ampliar seu crédito, e à falsidade do discurso, destinado a ensombrecer o entendimento" (SANTOS, 2013, p.21).

Em face do que foi dito acima, neste artigo buscamos explorar por meio da análise documental e contextual, os desdobramentos da montagem da maquinaria de guerra do imperialismo estadunidense, e, na sequência, analisar suas recentes implicações em curso nas últimas décadas, dado o contínuo

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

deslocamento do eixo mais dinâmico da economia mundial para o sudeste asiático, bem como a presença crescente da China na disputa pela dianteira da liderança global.

E-mail – jaumbgood@gmail.com

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Giorgio. "Deus não morreu. Ele tornou-se Dinheiro". Entrevista com Giorgio Agamben. **Instituto Humanitas UNISINOS**. 2012. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/noticias/512966-giorgio-agamben>. Acesso em: 20 ago. 2020.

ANDERSON, P. Balanço do Neoliberalismo. *In*: SADER, E. & GENTILI, P. (orgs.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23.

BARBER, B. R. **O império do medo –** guerra, terrorismo e democracia. Trad. Renato Bittencourt. Rio de Janeiro: Record, 2005.

CHESNAIS, Fr. Mundialização: o capital financeiro no comando. Tradução de Ruy Braga. **Revista Outubro**, São Paulo, n.5, 2001, p.7-28.

CHANG, H-J. **Chutando a Escada: A estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica.** trad. Luiz Antônio Oliveira de Araujo. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

CORRÊA, D. S. Geografia das Fusões e Aquisições de Empresas no Brasil. **Cadernos Geográficos**. v.20. Florianópolis: Imprensa Universitária, UFSC/CFH/GCN, 2010.

CORRÊA, G. Dreyfus, o maior erro judiciário da história. **Revista de Estudos & Informações** – Justiça Militar do Estado de Minas Gerais, nº 45, outubro de 2020.

DEBORD, G**. A sociedade do espetáculo**. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

FORTES, L. **Cayman: o dossiê do medo**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

GOWAN, P. **A roleta global**. Trad. Regina Bhering. Rio de Janeiro: Record, 2003.

HOLLANDA FILHO, S. B. de. Livre Comércio versus Protecionismo: uma antiga controvérsia e suas novas feições. **Estudos Econômicos**. Instituto de Pesquisas Econômicas, São Paulo, v. 28, n. 1, 1998, p. 33-75.

LOSURDO, D. **Um mundo sem guerras: a ideia de paz das promessas do passado às tragédias do presente**. Trad. de Ivan Esperança Rocha. São Paulo: Editora Unesp, 2018b.

LOSURDO, D. **Produção das emoções é novo estágio do controle da classe dominante,** 2013b. Entrevista realizada por João Novaes e Rodolfo Machado. Disponível em: <https://operamundi.uol.com.br/politica-e-economia/31615/losurdo-producao-das-emocoes-e-novo-estagio-do-controle-da-classe-dominante>. Acesso em: 23 mar. 2018.

LOSURDO, D. **A indústria da mentira, parte da maquina de guerra do imperialismo**, 2013a. Disponível em: http://www.voltairenet.org/article180543.html Acesso em: 10. de ago. 2018.

LOSURDO, D. **Contra-história do liberalismo**. Trad. Giovani Semeraro. Aparecida, SP: Ideias & Letras, 2006.

LOSURDO, D. **Fuga da História?** A revolução russa e a revolução chinesa vistas de hoje. Rio de Janeiro: Revan, 2004a.

LOSURDO, D. Para uma crítica da categoria de totalitarismo. **Crítica Marxista**, n. 17, Campinas, 2003, p.51-79.

LUKÁCS, G. **EL Assalto a La Razón: la trayectoria del irracionalismo desde Schelling hasta Hitler**. Fondo de Cultura Económica: México, Buenos Aires, 1959.

MAGRI, L. **O alfaiate de Ulm**: uma possível história do Partido Comunista Italiano. trad. Silvia de Bernardinis. São Paulo: Boitempo, 2014.
MAMIGONIAN, A. O mundo no final do século XX e inicio do século XXI. **Boletim Paulista de Geografia**, n.100, (Edição Comemorativa), 2018, p.173-205.
MAMIGONIAN, A. A Nascente União das Nações Sul-Americanas (UNASUL): suas perspectivas. *In*: Encuentro de Geógrafos de América Latina, 12, 2009, Montevidéu. **Anais**... Montevideu: EGAL, 2009, v.1, p.182-192.
MAMIGONIAN, A. Qual o futuro da América Latina? *In*: Amalia Inés Geraiges de Lemos, María Laura Silveira, Mônica Arroyo (org.). **Questões territoriais na América Latina**. Buenos Aires, Ed. Clacso, 2006.
MAMIGONIAN, A. Gerações e fascinações. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 81, nº26.558, 19 dez 2001b, Opinião A-3.
MAMIGONIAN, A**. Capitalismo e Socialismo em fins do século XX. Ciência Geográfica, Bauru-São Paulo, v. 7, n. 18, 2001a, p.04-09.**
MAMIGONIAN, A. Neodarwinismo social e múltiplas tensões no capitalismo em crise. **Revista ADUSP,** n.18. São Paulo: Edusp, 1999.
MARX, K.; ENGELS, F. **A ideologia alemã** (Feuerbach) 5º Edição. São Paulo: Hucitec, 1986.
MONIZ BANDEIRA, L. A. **EUA promovem desestabilização na América Latina**, 2015. Disponível em: http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/Moniz-Bandeira-EUA-promovem-desestabilizacao-na-America-Latina-/4/33088 Acesso em: 05 de ago. 2019.
MONIZ BANDEIRA, L. A. **A segunda guerra fria: geopolítica e dimensão estratégica dos Estados Unidos** – Das rebeliões na Eurásia à África do Norte e ao Oriente Médio. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.
NEVES, L. de A. A política brasileira e o Projeto Nacional. **Anais de Geografia Econômica e Social: Brasil Questões Nacionais e Regionais**. Grupo de Pesquisa/CNPq Formação Sócio-Espacial: Mundo, Brasil e Regiões. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: Impressão no Departamento de Geociências, abril de 2009, n.3, p.365-389.
PERKINS, J. **A história secreta do império americano: assassinos econômicos, chacais e a verdade sobre a corrupção global**. São Paulo: Cultrix, 2008.
RANGEL, I. As crises gerais. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 71, nº22.913, 27 dez 1991, Dinheiro, p.2.
RANGEL, I. Reaganomics. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 70, nº22.527, 06 dez 1990, Opinião Econômica, p.B-2.
RANGEL, I. O futuro da dívida externa. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 67, nº21.170, 20 mar 1987, Opinião Econômica, p.A-20.
RANGEL, I. Dualidade e escravismo colonial. **Encontros com a Civilização Brasileira**, Rio de Janeiro, 1(3): 79-92, set. de 1978.
RANGEL, I. **Recursos Ociosos na economia nacional**. Textos Brasileiros de Economia - 7. Rio de Janeiro: ISEB, 1960.
RIBEIRO JUNIOR, A. **A Privataria Tucana**. São Paulo: Geração Editorial, 2011.
SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio-técnico-cientifico informacional.** 5ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.
SERAFINI, M. **Em menos de uma década, três golpes na América Latina.** 2016. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br/noticia/280729-1>. Acesso em: 01 ago. 2019.

A CHINA É, OU NÃO, IMPERIALISTA?

Valdeir de Oliveira Prestes
Estudante de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Fronteira Sul;
Laranjeiras do Sul - Brasil;
e-mail: valdeir.prestes@estudante.uffs.edu.br
Carlos José Espindola
Professor da Universidade Federal de Santa Catarina;
Florianópolis - Brasil;
e-mail: carlos.espindola@ufsc.br

EIXO TEMÁTICO: 1) A questão China: Imperialismo e Geopolítica
PALAVRAS-CHAVE: China. Imperialismo. Geopolítica. Economia.

RESUMO

INTRODUÇÃO

A grande primeira obra sobre imperialismo emerge precisamente na Inglaterra pelas mãos de J. A. Hobson. Seguramente, *Imperialism: a Study*, publicado originalmente em 1902. O argumento central é que os interesses econômicos de negócios dos monopólios coorporativos, especialmente nas grandes economias, impulsionavam o imperialismo. O autor destaca ainda que o reinvestimento, foi central para viabilidade e vitalidade do capitalismo, buscando lugares mais lucrativos. Para Hobson (1902, p. 04) desvendou que as grandes forças na Grã-Bretanha impulsionaram o comércio de exportação, principalmente às corporações têxteis e, consequentemente, afirmaram domínio político sobre vastas porções da África e da Ásia, e sobre numerosas ilhas no Pacífico e em outros lugares.

Em 1910, bebendo das fontes marxista, o austríaco Rudolf Hilferding lançou o seu livro *Financial Capital*. Nele, Hilferding analisa, à luz das mudanças ocorridas nas economias capitalistas, a nova frente do capital nas formas fictícias devalorizaçãodo capital – lei do valor – no estágio do desenvolvimento da economia capitalista. Segundo o autor as características mais comuns do 'moderno' capitalismo são os processos de concentração que 'eliminam a livre concorrência' por meio da formação de cartéis e trustes; e, trazem o capital bancário e o capital industrial a uma relação ainda mais íntima. Essa combinação assume a forma de capital financeiro, sua expressão mais suprema e abstrata (HILFERDING, 1985). Ainda segundo o autor, existe um vínculo direto entre o desenvolvimento do capital financeiro e o imperialismo

O conceito imperialismo fez parte também, da análise de Karl Kautski (1913) e o Vladimir Ilitch Lenin (1916). Para Bugiato (2017) contemporâneos, ambos vivenciaram na passagem do século XIX para o XX o fenômeno do imperialismo, a eclosão da Primeira Guerra Mundial e a Revolução Russa, de modo que formularam teorias para entender a realidade das relações internacionais da época e poder atuar sobre ela. Segundo Fontes (2010) a visão de Kautsky estão expressas em O Imperialismo (KAUTSKY, 2002) e O imperialismo e a guerra, ambos de 1914. Kautsky analisa a expansão capitalista de um ponto de vista estritamente econômico, considerando existir uma permanente escassez de terras e de bens

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

agrários para o capital industrial. O imperialismo, para ele, resultaria do impulso industrial a ocupar terras. Por essa razão, aborda o imperialismo como uma forma política, recoberta eventualmente de cunho militar, que poderia ser transitório.

Já para Lênin cinco traços explicam o imperialismo: 1) a concentração da produção e do capital levada a um grau tão elevado de desenvolvimento que criou os monopólios, os quais desempenham um papel decisivo na vida econômica; 2) a fusão do capital bancário com o capital industrial e a criação, baseada nesse "capital financeiro" da oligarquia financeira; 3) a exportação de capitais, diferentemente da exportação de mercadorias, adquire uma importância particularmente grande; 4) a formação de associações internacionais monopolistas de capitalistas, que partilham o mundo entre si, e 5) o termo da partilha territorial do mundo entre as potências capitalistas mais importantes (LÊNIN, 1987).

Rosa Luxemburgo, em 1913, foi presente também no debate sobre imperialismo, com a interpretação Económica do Imperialismo, via expansão ampliada da acumulação do capital. Luxemburgo, parte do princípio que é pela reprodução do capital social, no sentido literal da palavra, isto é, simplesmente reprodução nova, repetição, renovação do processo de produção. Escrevendo que o colonialismo é sempre visto como agressão e saque dos povos subjugados pelas forças do imperialismo agressivo (LUXEMBURG, 1984, p. 11).

Além desse debate clássico, emergiu no século XXI, em decorrência do possível conflito geoeconômico entre Estados Unidos e China, "novos" referenciais teóricos-políticos-econômicos para compreensão do núcleo dessa mudança estrutural no funcionamento da economia mundial, também na geopolítica regional e global. Ou seja, emergem a reflexão sobre o "novo" imperialismo nos estudos marxistas contemporâneos, em sequência, surgindo as teses de "O império do capital" de Ellen Meiksins Wood, no período de 2003, e de "O novo imperialismo" por David Harvey, 2003. Harvey (2014) A partir da ideia do materialismo histórico-geográfico. Considera: as teorias clássicas sobre o imperialismo inadequadas para a compreensão do imperialismo contemporâneo. Segundo ele vivenciamos a terceira – em transição para a quarta – fase do imperialismo. Já em o Império do Capital, Wood destaca que a principal característica do imperialismo capitalista, que define sua especificidade, é a predominância da utilização de imperativos econômicos (e não dos extra-econômicos) pelos países imperialistas para dominar e explorar os países da periferia.

A partir desta resumida revisão sobre o conceito de imperialismo e atual emersão da China na geoeconomia mundial, esse texto tem como objetivo geral verificar se a China é ou não é uma nação imperialista. A conclusão é que o poder da China na economia mundial, apesar de pesar nas novas relações não caminha no sentido do imperialismo das potências capitalistas ocidentais neoliberais. Nesse sentido, desenvolve estratégias diferentes dessas agressões pela dominação política armada, mesmo que contraditória, complexa, rompendo com os velhos modelos de acumulação e as mudanças na sua economia levou a um melhor padrão de vida para seu povo[7]. Enfim, difere-sedo "militarismo keynesiano americano"[8].

[7]Em termos de renda *per capita*, passou de US$ 307 em 1980, para exatos US$ 10.483,38 em 2020 (IMF, 2021).
[8] Harry MAGDOFF é contundente: "Com uma tarefa desta magnitude, não deve causar espanto o fato de os Estados Unidos hoje possuírem a maior máquina de guerra em tempos de paz, capaz de cobrir a maior parte do globo, em escala muito maior do que qualquer outra nação em toda a história passada. Imperialismo necessariamente envolve o militarismo. De fato, eles são irmãos gêmeos que se alimentaram um do outro no passado, assim como hoje." Cf. Harry MAGDOFF "Militarism and Imperialism" The American Economic Review Vol. 60, No.2 (1970) p. 240.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

METODOLOGIA

Esse texto foi elaborado a partir de uma revisão bibliográfica dos escritos de HOBSON (1858/1940), HILFERDIG (1910/1985), KAUSTSKI (1854/1938), LUXEMBURG (1912/1985), LÊNIN (1917/1985), das clássicas teorias do conceito imperialismo em sua relação com o Caso da China na atualidade. Além dos textos, a saber, "O império do capital" de Ellen Meiksins Wood (2003), e "O novo imperialismo" por David Harvey (2003).Além da revisão bibliográfica, combinado com os dados quantitativos coletados junto ao International *Monetary Fund – IMF* e Ministry *Of Commerce People's Republic Of China*. Ademais, buscou-se ainda correlação com outras referências sobre a importância da China, em seu papel, no sistema econômico e no cenário geopolítico mundial.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Vis-à-vis do sistema econômico internacional, a participação transporta as últimas duas décadas, testemunharam uma mudança no centro de gravidade econômico global para o leste e o sul. O chamado fenômeno de mudança de riqueza foi impulsionado por um desempenho econômico forte e sustentado e melhores meios de subsistência nas economias emergentes, especialmente na China e na Índia (KERNGROACH, 2019). Mudanças essas para Harvey (2003), é também o surgimento de certas práticas imperialistas em tais regiões.

Por este ângulo, na arena internacional movimenta-se em dois tipos principais de investimento estrangeiro direto (IED), esta, uma das variáveis da balança de pagamentos: investimento *greenfield* e fusões e aquisições internacionais (M & As). Na crise financeira mundial de 2008 pelas diferenças na incerteza nas políticas econômicas bilaterais e as taxas de crescimento do PIB, estas variáveis, estão positivamente correlacionadas com as fusões e aquisições transfronteiriças, o que indica que a existência de tais diferenças desempenha um importante papel de motivar as empresas chinesas a se globalizar (Fengchun Li, Ting Liang, Hailian Zhang, 2021).

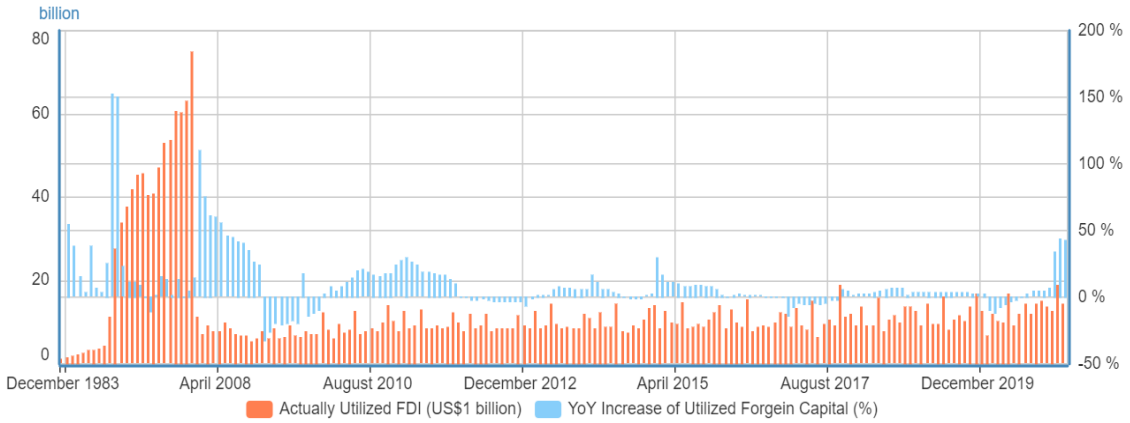
Como representado na figura 1, partindo do ano 1983 a *posteriori*, com a abertura do Deng Xioping com um controle mais flexível por parte do Estado em função de necessidade de modernização das forças de produção e as relações de produção, envolve uma forte utilização de Investimento Direto Externo (IDE) na China. Observando que os anos 1990 a 2017, ocorreu uma entrada massiva de investimento estrangeiro, ao mesmo tempo, as taxas de variação homóloga da utilização do capital decrescem. No entanto, observa-se uma tendência de desconcentração regional a partir de 1990. Na continuidade de dezembro do ano 2007 alçou-se à em US$ 74.7 bilhão do FDI realmente utilizado, já a utilização do capital estrangeiro na taxa variação, em janeiro de 2008, aumentou em 109, 8%. Fato este, que não ocorria desde meados do ano de 1980, onde o empírico demonstra um passo defensivo em resposta à crise financeira global ocorrida entre 2007 e 2008, injetada uma formação na reestruturação interna chinesa, essencialmente, devido ao controle das contas de entradas e saídas de capital por parte do partido chinês (PCC).

No fechamento do ano de 2019, nas relações comerciais com resto do mundo, causando elevados superávit de US$ 421,51 bilhões, com aumento de 20,1% na conta-corrente e na conta de capital do balanço de pagamentos. Além do mais, seu crescimento em 0,5% na exportação, revela seu perfil de exportadora de capital em relação ao Produto Interno

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Bruto (*MOFCOM, 2021)*. Assim a taxa de cobertura[9] indica-nos em que 1,20% das exportações pagam as suas importações. Nos últimos cinco anos, a China tem sistematicamente absorvido um volume de investimento direto estrangeiro superior a US$ 100 bilhões anuais– US$ 14.1 bilhões em abril de 2021, sendo utilizado 40% –, reflexo de seu poder de atração como mercado, como base de produção para o mundo e elos de conexões nas distintas fases do processo histórico analisado.

Figura 1 – Absorção mensal de Investimento Estrangeiro Direto (em US$ bilhões) dos anos 1983 (dezembro) a 2019 (dezembro)



Fonte: Ministry *Of Commerce People's Republic of China - MOFCOM*, 2021.

Diante do escopo da análise, se coloco como “privilegiada” em uma posição política e econômica, com isso, posiciona-se em xeque todo o funcionamento da lógica americana neoliberal, no xadrez geopolítico mundiale o desafio à hegemonia de o dólar e o imperialismo dos EUA. Renascendo em uma categoria como problemas subjacentes, isto é, "nova potência não imperial", ou melhor, "não imperialista", para ater-nos a um marco marxista. Cujo no seu histórico diverge dos países imperialistas, como os Estados Unidos e a Grã-Bretanha:

> First and most importantly, China was never a participant in the inglorious transatlantic slave trade. Second, there has been no tradition of Chinese colonialism, genocide and occupation in Africa. Third, China embraced the African liberation process with diplomatic, political, material and military support. (CAMPBELL, 2008, p. 100).

No mais, a emergência de novas teorias para explicar o fenômeno chinês é inegável. Isto é, a disputa de narrativas explicativas sobre o desempenho econômico do país ainda foi marcada pelos velhos dispositivos ortodoxos e heterodoxos (JABBOUR; DANTAS; ESPÍNDOLA, 2020). O desenvolvimento exponencial da China não é consequência de um projeto de conquista imperial maquiavélico armado. A rápida ascensão da China é uma prova de que as sociedades pobres podem ascender além da exploração colonial. É difícil superar esse hiato e, principalmente, derrubar a escada e saltando da prisão da renda média.

CONCLUSÕES

[9] $\text{Taxa de cobertura} = \frac{\text{Exportações}}{\text{Importações}} * 100\ \%$

Vale assim acrescentar que no discurso do ministro-conselheiro da embaixada da China, Qu Yuhui (junho, 2021), rejeitou essa definição de imperialista, argumentando "Quando um país é poderoso, existe a tendência de classificar esse país como imperialista, mas quais são os critérios que definem um país imperialista? Não é o poder que certo país dispõe, é como ele vai usar esse poder". Um país imperialista usa seu poderio militar para se expandir para fora de seu território nacional. Na área econômica, busca determinar as regras. Na diplomacia, tem tendências unilaterais. Na religião e cultura, impõe como universal e pura.

Outro sim, transportada por uma herança antiga, a China hoje, é um processo único, incomparável, de construção nacional tomando elementos díspares, irreproduzível, com horizonte socialista, porém, inserida numa realidade e numa economia global capitalista. No mais, existe um paradoxo gigantesco, em razão deperder de vista a processualidade histórica da China, como experiência única firmando sua autonomia nacional. De acordo com uma outra nova formação de sociabilidade que não se resume, ao que existe em Ocidente, sem todos os seus contornos. Todavia, a inter-relação dos fenômenos é um objeto distante em todo sentido, muitos de nossos conceitos ocidentais e periféricos ficam curtos para compreender esse universo que é o mundo chinês.

REFERÊNCIAS

BUGIATO, Caio. Kautsky e Lenin: imperialismo, paz e guerra nas relações internacionais. *Revista Novos Rumos.* 2017. [Link]

CAMPBELL, Horace. **China in Africa: challenging US global hegemony.** Third World Quarterly, Vol. 29, No. 1, 2008, pp 89 – 105. [Link]

Fengchun Lia, Ting Liang b, Hailian Zhang. **Does economic policy uncertainty affect cross-border M&As? —A data analysis based on Chinese multinational enterprises**. International Review of Financial Analysis 73 (2021) 101631. [Link]

FONTES, Virgínia O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história. - 2. ed. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010.

HARVEY, David. **O Novo Imperialismo**. 8. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

HILFERDING, Rudolf. **Finance capital: a study of the latest phase of capitalist development**. London & New York: Routledge, 2007.

HIFERDING, Rudolf. **O capital financeiro.** São Paulo: Nova Cultural, 1985[1910]. 348 p. (Os economistas). Tradução de Reinaldo Mestrinel; Tradução da introdução: Wanda Nogueira Caldeira Brant. Introdução de Tom Bottomore.

HOBSON, John A. **Imperialism: a study**. New York: James Pott & Company, 1902.

IMF - International *Monetary Fund*. **Database**. 2021. [Link]

_____. **Relatório Anual do FMI - Nosso mundo conectado**.2019. [Link]

_____. *World Economic Outlook*. Abril, 2021. [Link]

JABBOUR, Elias Marco Khalil; DANTAS, Alexis Toribio; ESPÍNDOLA, Carlos José; VELLOZO, Júlio. **A (NOVA) ECONOMIA DO PROJETAMENTO: O CONCEITO E SUAS NOVAS DETERMINAÇÕES NA CHINA DE HOJE.**Geosul, Florianopolis, v. 35, n.77, p. 17- 48, dez. 2020. [Link]

KERGROACH, S. **National innovation policies for technology upgrading through GVCs: A cross-country comparison**. Technol. Forecast. Soc. Change 2019, 145, 258–272. [Link]

LENIN, Vladimir I. **O imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo: Global, 1987.

LUXEMBURG, Rosa. **Acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo**. 3. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1984.

MAGDOFF, Harry. Militarism and imperialism. *The American Economic Review*, v. 60, n. 2, 1970.

MOFCOM - Ministry *Of Commerce People's Republic of China. **Montly Absorption of Foreign Direct Investment**. 2021. [*Link *]*

WOOD, Ellen Meiksins. O Império do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

O REINO (DES) UNIDO: POSSÍVEL SECESSÃO PÓS BREXIT

Dante Severo Giudice
Prof. Dr. do Curso de Geografia – UCSAL
Líder do GEPOGEO
dasegu@gmail.com
dante.giudice@pro.ucsal.br
André Lucas Palma Barbosa
Graduando em Geografia – UCSAL
Membro do GEPOGEO/UCSAL
andre.barbosa@ucsal.edu.br
Cíntia Silva de Jesus
Granduanda em Geografia - UCSAL
Membro do GEPOGEO/UCSAL
cintia.jesus@ucsal.edu.br

RESUMO

INTRODUÇÃO

Este trabalho faz parte da pesquisa em andamento, sobre a possibilidade de desintegração do Reino Unido, após a consolidação do Brexit (junção das palavras inglesas "*Britain*" (Bretanha) e "*Exit*" (saída)). O plesbicito foi aprovado com margem mínima da vitória pelo sair da União Europeia. Em muitas regiões houve praticamente empate técnico, e em Londres, Escócia e Irlanda do Norte, venceu o voto pela permanência. Sobretudo na Escócia e secundariamente na Irlanda do Norte, houve uma declarada insatisfação pela saída. A Escócia inclusive ameaçava com um referendo pela independência do Reino Unido, e a Irlanda do Norte se achava traída e ameaçava romper o acordo de 1998, sentindo-se prejudicada por ter de fechar as fronteiras com a República da Irlanda, dificultando a circulação e comunicação entre os dois países.

Considerações Gerais

A grande maioria dos eleitores a favor do Brexit, afirmavam se preocupar com a 'invasão' de imigrantes e refugiados de países fora da Europa e que na visão deles, recebiam benefícios que deveriam ser dos britânicos. Esta linha de pensamento vinha sobretudo dos rincões interioranos da Inglaterra, prejudicados desde o início as crise econômica de 2008.
Por outro lado, comercialmente, as pequenas empresas estavam frustradas com as taxas da União Européia – UE, parte da população considerava que com a saída do bloco, seriam criados mais empregos, e em geral se tinha a sensação de que o Reino Unido estava pagando mais à UE do que recendo de volta em benefícios.
Segundo Vitti (2021),

> Após Cameron renunciar como primeiro-ministro, quem assumiu o cargo foi Theresa May, que ficou responsável por fazer a negociação com a União

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

> Europeia sobre a saída do Reino Unido do bloco. Em 29 de março de 2017, ela enviou à UE a notificação de retirada do Artigo 50.2 do Parlamento Europeu. O artigo diz: "um Estado-Membro que decida retirar-se (do bloco) notificará o Conselho Europeu da sua intenção (...) a União negocia e conclui um acordo com esse Estado, estabelecendo as disposições para a sua retirada, tendo em conta o quadro das suas futuras relações com a União". A decisão entre Reino Unido e UE foi adiada várias vezes, sendo a última para 31 de janeiro de 2020, quando finalmente o Reino Unido deixou o bloco.

Vale ressaltar que os eleitores britânicos, num afã xenófobo, não avaliaram as dificuldades econômicas que o Brexit imporia, e comoraram quando o Tribunal de Justiça Europeu decidiu que o Reino Unido poderia revogar unilateralmente seu pedido de Brexit, em 10/09/2018.

Manobras políticas, apoiadas pelos conservadores, com o slogan "let's get brexit done", promoveram uma nova eleição, e assim se conseguiu a maioria necessária para aprovação do Brexit que foi consolidada em 31.12.2020, cumprindo o Projeto de 'Lei de Retirada', e aprovado pelo Parlamento Britânico em 09.01.21, marcando o fim de uma crise de três anos e meio.

A consolidação do Brexit trouxe muitas complicações para o Reino Unido, aflorando conflitos entre os países membros. Assim, a Irlanda do Norte foi a primeira a levantar o problema causado pela separação, pois o país divide com a República da Irlanda a mesma ilha, e apesar de serem países diferentes, a fronteira entre elas, sempre foi aberta, de livre aceso, o que se tornou improvável com a consolidação do Brexit. Isto foi contornado com um artifício no plano de Johnson que evitou uma fronteira aduaneira entre os países irlandeses, mas não garante futuros problemas, já que foi motivo de conflito por 30 anos. Existe, no entanto a possibilidade de união entre elas, bem como da volta de atuação de grupos dissidentes, que venham estimular campanhas terroristas que estavam adormecidas.

Por seu lado, na Escócia também começam a aflorar os sentimentos nacionalistas, devido a insatisfação e as incertezas sobre um novo acordo comercial com a União Européia. Apesar de pertencer ao Reino Unido desde 1707, a pretensão/desejo de voltar a ser um estado autônomo, existe pontualmente dentro de alguns partidos políticos, pois muitas vezes, os interesses de todo Reino Unido, entram em conflito com os interesses específicos dos escoceses. Nos muitos referendos em que se rejeitou a separação, tinha como justificativa o risco da Escócia ficar de fora da UE, exatamente o que o Brexit veio a causar. Atualmente, a primeira ministra da Escócia – Nicole Sturgeon – líder do partido pró-independência, vem preparando/ameaçando realizar um novo plebiscito sobre a separação, uma vez que à partir de março de 2021, os simpatizantes à favor da independência, começou a crescer, sobretudo pelo descontentamento na condução do combate à pandemia, por Londres.

Na verdade o voto a favor deixar a União Européia, não teve grande margem de vantagem, inclusive tendo sido derrotado na Irlanda do Norte e Escócia, e em algumas regiões da própria Inglaterra, inclusive em Londres, e praticamente empate técnico no País de Gales, um forte reduto ultraconservador. (Gráfico 1)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

OS VOTOS NAS 12 REGIÕES

Escócia	Sair: 38%	Ficar: 62%
Londres	Sair: 40,1%	Ficar: 59,9%
Irlanda do Norte	Sair: 44,3%	Ficar: 55,7%
Sudeste	Sair: 51,8%	Ficar: 48,2%
País de Gales	Sair: 52,5%	Ficar: 47,5%
Sudoeste	Sair: 52,6%	Ficar: 47,4%
Noroeste	Sair: 53,7%	Ficar: 46,3%
Leste	Sair: 56,5%	Ficar: 43,5%
Yorkshire e Humber	Sair: 57,7%	Ficar: 42,3%
Nordeste	Sair: 58%	Ficar: 42%
Midlands Orientais	Sair: 58,5%	Ficar: 41,5%
Midlands Ocidentais	Sair: 59,3%	Ficar: 40,7%

Fonte: Zero Hora (2016)

Outros fatores diversos estão inseridos nesta ruptura conturbada do Reino Unido com a União Europeia, novos investimentos para a recomposição de serviços que antes eram compartilhados pelo continente estão prestes a começar, um deles corresponde aos investimentos necessários para a criação do seu próprio Sistema de Navegação por Satélite, através do Brexit não é mais possível utilizar o Galileo, sistema utilizado pelos integrantes da União Europeia, esta privação afeta diretamente ações governamentais que iriam necessitar da utilização deste sistema, como podemos ver em Lasisi, L. S. ., & Chris, C. R (2021):

> United Kingdom's Brexit from the European Union implies restricted access to the European Global Navigation Satellite System (GNSS) System - Galileo; with no access to the secured and encrypted signal used for defense and government purposes, which is restricted to European Union (EU) members.

No ano de 2021 o governo de Boris Johnson já aumentou em 10% os orçamentos da agencia espacial britânica, alcançando assim a marca de 556 milhões de libra, tais reformas estão diretamente relacionados com a possível aquisição de 45% da OneWeb, uma operadora de satélites que possui como premissa principal o fornecimento de internet global através de satélites.

Considerações finais

A concretização do Brexit é marcada pela crescente onda xenofóbica que assola a Europa, grande parte dela ligada a chegada ao poder de partidos da ultradireita neoliberal. A recente onda de refugiados vindo do Oriente Médio, devido aos conflitos geopolíticos, foi o mote encontrado pelo Reino Unido para rechaçar também a migração de europeus vindos de países mais pobres do continente, inclusive de países membros da própria União Européia. Entretanto não era esperado por Londres, tamanho descontentamento entre seus membros, e a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

eclosão de tantos problemas, que hoje aparecem como ameaça ao denominado Reino Unida que nasceu em 1707, com a união entre os reinos da Inglaterra e da Escócia, agregando a Irlanda em 1800. Com a independência do "Estado Livre Irlandês" em 1922, a Irlanda do Norte permaneceu sob jurisdição do Reino Unido. Dentre as muitas ameaças trazidas pelo Brexit, está a possibilidade da Irlanda do Norte se unir a Irlanda, e a Escócia se tornar independente. A concretização destas possibilidades trarão grandes problemas econômicos e geopolíticos, dentre eles a questão do petróleo e gás, que neste cenário passaria a ser controlado pela Escócia, mas também precisa ser avaliado o compartilhamento da moeda e dívida, uma constituição, e fronteiras (que seria mais uma fronteira terrestre a ser regulamentada). Em relação a Irlanda do Norte, pesa sobretudo a questão relacionada ao alinhamento com as normas da União Europeia, devido a fronteira "aberta" com a República da Irlanda. Enfim, muito a ajustar para que não ocorra uma possível secessão que traria consequências imprevisíveis para o continente, depois de décadas de trabalho para que se constituísse a maior integração de países em todo o mundo.

REFERÊNCIA:

HOLF, Natali Laise Zamboni. et al. Brexit - União Europeia: A Imigração Como Uma Questão De Segurança Internacional. **Revista de Estudos Internacionais** (REI), ISSN 2236-4811, Vol. 8 (3), 2017.

Ligero, B. Contrária ao Brexit, Escócia deve pedir independência do Reino Unido. In: https://jovempan.com.br/noticias/mundo/contraria-ao-brexit-escocia-deve-pedir-independencia-do-reino-unido.html. Acessado em 22.06.2021.

NUNES, Rayanne Vieira Galvão. **A crise migratória europeia e o Reino Unido**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Relações Internacionais) – Programa de Graduação em Relações Internacionais da Universidade Estadual da Paraíba.

ODILLA, Fernanda. Reino Unido decide deixar União Europeia. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 24 jun. 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2016/06/1785097-com-metade-da-apuracao-saida-da-ue-leva-vantagem-em-plebiscito-britanico.shtml>. Acesso em 13 dez. 2017.

SOUZA, Ana Mariana Oliveira de; OBREGON, Marcelo Fernando Quiroga. Análise da formação da União Europeia e Brexit: as possíveis consequências da saída do Reino Unido do sistema de integração europeu**. Derecho y Cambio Social**. Peru, nº 50, 2017. Disponível em: <https://www.derechoycambiosocial.com/revista050/INDICE_POR.htm>. Acesso em: 1 fev. 2018.

Trevizan, K. Como a 'Brexit' afetaria a economia? Veja 15 perguntas e respostas. In: https://g1.globo.com/economia/2016/06/como-brexit-afetaria-economia-veja-perguntas-e-respostas.html. Acessado em 24.06.2021.

Valor Econômico. Escócia pede oficialmente novo plebiscito para deixar o Reino Unido. Disponível em: <http://www.valor.com.br/internacional/4922262/escocia-pede-oficialmente-novo-plebiscito-para-deixar-o-reino-unido>. Acesso em: 02 jan. 2018.

Vitti, R. https://www.e-dublin.com.br/guia-sobre-o-brexit-entenda-a-saída-do-reino-unido-da-união-europeia. Acessado em 20.06.2021.

Lasisi, L. S. ., & Chris, C. R. . (2021). A Study of a Low-Cost Navigation Augmentation System: The United Kingdom's Immediate Answer to the Galileo Brexit Conundrum. Recent Developments in Engineering Research Vol. 11, 41–59. https://doi.org/10.9734/bpi/rder/v11/6732D

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

2- GT: GEOGRAFIA ECONÔMICA E AGRÁRIA- GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y AGRARIA

CIRCUITO ESPACIAL PRODUTIVO E OS CÍRCULOS DE COOPERAÇÃO DA KLABIN S/A NO PARANÁ

Izábia Coutinho da Silva
Estudante de Geografia pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
Foz do Iguaçu - Brasil
e-mail: izabiacoutinho@hotmail.com
Zeno Soares Crocetti
Professor Orientador de Iniciação Científica - PIBIC pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA)
Foz do Iguaçu - Brasil
e-mail: geocrocetti@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: 2) Geografia Econômica e Agrária

PALAVRAS - CHAVE: circuito espacial produtivo e os círculos de cooperação; papel e celulose; Paraná e uso do território.

RESUMO

O setor de papel e celulose vem se expandindo no território brasileiro expressivamente a partir das condições edafoclimáticas consideráveis e um amplo investimento em desenvolvimento florestal. Sendo assim, o presente trabalho buscou caracterizar o uso do território pelo Circuito Espacial Produtivo e os Círculos de Cooperação da Klabin S/A no Paraná, que consiste em uma empresa organizada em quatro unidades de negócios: florestal, celulose, papel e conversão. Hoje, a Klabin lidera o ranking na produção e exportação de papéis para embalagem e embalagem de papel no Brasil. Todo esse avanço foi viável devido ao desenvolvimento da silvicultura no país, que cresceu conjuntamente à eucaliptocultura.

INTRODUÇÃO

A partir do sentido do conceito de lugar, que é uma das categorias de análise geográfica fundamental para o estudo dos fenômenos econômicos dentro da teoria dos circuitos espaciais de produção (CEP), porque além da base imaterial (comunicação e troca de informações) os circuitos necessitam de uma base material (meios de transportes e movimentação de mercadorias).

Partindo dessa perspectiva, a noção da teoria dos circuitos espaciais de produção (CEP), foca na centralidade da circulação, nas etapas da produção, na condição espacial e na atividade produtiva dominante, ou seja, a discussão está a cerca da espacialidade da produção – distribuição – troca – consumo em uma escala global nos permitindo uma compreensão da

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

atual divisão territorial e social do trabalho onde dentro dos CEP, são abordados diversos círculos de cooperação onde por sua vez, tratam da comunicação, consubstanciada na transferência de capitais, ordens, informações (fluxos imateriais), garantindo os níveis de organização necessários para articular os lugares e agentes dispersos geograficamente (CASTILLO E FREDERICO, 2010).

A teoria do CEP, deve ser analisada em conjunto com a percepção de círculos de cooperação no espaço, no qual os mesmos conectam-se às diversas etapas, da produção que estão espacialmente separadas, unindo os variados agentes e lugares envolvidos na composição do circuito espacial produtivo. Essa conexão, é por meio dos fluxos imateriais, ou seja, capitais, ordens e informações. Esse círculo nos permite uma visão mais evidente da divisão territorial do trabalho.

Com a expansão desses circuitos pelo espaço geográfico, a partir do período da globalização e difusão das técnicas, surge o caráter de especializações produtivas regionais, onde lugares/regiões se especializam, de acordo com o conjunto de condições favoráveis à produção. No entanto, os ditos fluxos imateriais e materiais aumentam e se tornam mais complexos e distantes do local de produção e consumo. Gerando uma complexidade na distribuição espacial das atividades econômicas e a articulação das etapas distintas em lugares diferentes.

De acordo com Castillo e Frederico, não dá pra caracterizar os circuitos espaciais e os círculos de cooperação em circuitos regionais de produção, embora exista a especialização regional, pois o próprio não incorpora toda a complexidade envolvida que há no CEP, em que existe uma relação dialética entre o lugar e o mundo.

Sendo assim, o circuito espacial de produção descreve as diversas etapas em que um produto percorre, desde a extração da matéria prima até a chegada no consumo final. Nesse sentido, para interpretar o circuito espacial de produção da celulose – CEPC, é necessário analisar todo o processo de produção-distribuição-troca-consumo. Desde a produção das mudas de eucalipto, até a rota final da celulose. No entanto, é possível compreender o circuito espacial produtivo e o círculo de cooperação, o uso do território e o desdobramento dos fluxos materiais e imateriais da Klabin S/A sobre o estado do Paraná e suas influências no mundo afora.

Em virtude do crescimento do setor do papel e celulose no território Brasileiro, algumas empresas vieram ganhando um certo destaque no cenário nacional. A Klabin S/A, empresa desenvolvida por um imigrante lituânio, o Maurício Freeman Klabin, teve o início das suas atividades em 1889 no estado de São Paulo – SP, e a empresa tinha foco em tipografia e importação de artigos de escritório. No entanto, em 1902 deu início às atividades com a produção de papel, arrendando a Fábrica de Papel Paulista de Vila do Salto de Itú. Por volta de 1924 a Companhia Fabricadora de Papel – CFP (Klabin), se destacava entre as três maiores fábricas do setor de papel no Brasil.

Com a implementação de políticas econômicas, a fim de desenvolver as indústrias brasileiras, o governo de Getúlio Vargas (1932-1945) abrandou os incentivos fiscais para a implantação de indústrias papeleiras. Logo, a Klabin S/A se apropriou e veio a se desenvolver rapidamente, adquirindo novas plantas e diversificando suas atividades.

Com o governo de Juscelino Kubitschek (1955 – 1960), voltado ao desenvolvimento logístico, a Klabin diversificou as suas atividades, iniciando as atividades no setor de papelão ondulado, que atualmente é uma das maiores especializações da empresa.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Com as políticas industriais, difundidas no segundo mandato do governo Lula, como: Política de Desenvolvimento Produtivo − PDP (2008-2010), que visava no investimento, na inovação, na competitividade das empresas e na ampliação das exportações, tinha como objetivo beneficiar o mercado do papel e celulose.

Atualmente a Klabin conta com 24 unidades no Brasil e 1 na Argentina. E lidera o ranking de produção e exportação de papéis para embalagens e produção nacional de cartões para embalagens, papel ondulados e sacos industriais. Além de ser a primeira indústria do segmento de papel e celulose a oferecer celulose de fibra curta (eucalipto), longa (pinus) e *fluff* (matéria-prima usada na fabricação de fraldas e absorventes que era apenas importada no país).

Entretanto, o foco deste trabalho é nas plantas adquiridas no estado do Paraná, como: Monte Alegre (1934); Ortigueira (2016) e Rio Negro (2016). Além da Unidade de Logística, em Paranaguá – PR (2016). Em que o Paraná, dentro dos Estados da Região Sudeste, representa expressivamente na produção florestal principalmente na região dos Campos Gerais.

OBJETIVOS

O presente trabalho busca analisar o Circuito Espacial Produtivo e o Círculos de Cooperação Klabin S/A, a partir da interpretação da atividade produtiva no território do estado do Paraná. Além da identificação dos agentes, estruturas logísticas e produtivas envolvidas nesse processo.

METODOLOGIA

O fundamento teórico-metodológico se deu por meio de leituras bases para entender a proposta metodológica dos Circuito Espacial Produtivo e os Círculos de Cooperação de (CASTILLO E FREDERICO, 2010)e a evolução da Silvicultura no território brasileiro de (ANTONNAGELO; BACHA, 1998).

Os dados referentes a Klabin S/A, foram obtidos nos veículos de comunicação da empresa.

Quanto aos dados da exportação Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) que demonstram gráficos interativos sobre os principais aspectos das estatísticas de comércio relacionados ao eixo florestal.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

De acordo com IBGE (1984:66), “silvicultura é a cultura de essências florestais e extração de produtos dessas essências (madeira, lenha, amêndoas, ceras, gomas etc.)”(ANTONNAGELO; BACHA, 1998). Sendo assim, uma das espécies mais utilizadas para o manejo da Silvicultura no Brasil é o *Eucalyptus* e o *Pinus*.

Com a Lei de Incentivos Fiscais ao Reflorestamento, de 1966, que foi o marco inicial do crescimento da área de plantio florestal no Brasil e a consolidação da *eucaliptocultura*, proveniente do Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), desenvolvida pelo Governo Federal, da década de 70. Devido ao seu rápido crescimento, grande potencial de adaptação ecológica e econômica, adquirido através da diversificação da utilização da madeira, o plantio de *eucalipto* tem sido preferencialmente utilizado.

A produção de fibra curta (*eucalipto*) em território nacional, no ano de 2019 corresponde a 65.261.149 m³ e fibra longa (*pinus*) 13.264.440 m³. E no estado do Paraná,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

respectivamente 5.406.346 m³ e 6.516.744 m³. Ocupando 7º lugar no ranking de estado Brasileiro com maior produção de madeira em tora para papel e celulose. (IBGE - Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura, 2021).

A produção de eucalipto é maior no território brasileiro, pois ela é destinada à produção de celulose, já o pinus é para a indústria moveleira. E sendo assim, partindo da lógica da ABRAF (2013), a grande centralização de plantios florestais nas regiões Sul e Sudeste do país se dá, logisticamente, por conta da localização das indústrias de celulose e papel, painéis de madeira industrializada, siderurgia a carvão vegetal e madeira mecanicamente processada.

A exportação de Papel e Celulose, dos municípios que participam do CEPC da Klabin S/A e que contêm unidade, corresponde a exportação em % e a sua segmentação: Monte Alegre: 34% -papel para embalagem-; Ortigueira: 100% -celulose fibra loga, curta e fluffy- e Rio Negro: 24% -papelão ondulado-. Contendo também 3 bases florestais no estado do Paraná. (ano de referência 2021)

De acordo com (CASTILLO E FREDERICO, 2010), a teoria do CEP, deve ser analisada em conjunto com a percepção de círculos de cooperação no espaço, no qual os mesmos conectam-se às diversas etapas, da produção que estão espacialmente separadas, unindo os variados agentes e lugares envolvidos na composição do circuito espacial produtivo. Essa conexão é por meio dos fluxos imateriais, ou seja, capitais, ordens e informações.

> A construção da Unidade de Logística de Papel e Celulose da Klabin, em Paranaguá (PR), foi planejada para a eficiência logística do Projeto Puma, nova fábrica de celulose da Klabin na cidade de Ortigueira (PR). A Klabin já possui uma operação logística terceirizada em Paranaguá e passou a ter, também, uma operação logística própria que permite o escoamento de volumes maiores de sua produção. Inaugurada em 2016, o armazém tem capacidade de movimentar 1,5 milhão de toneladas de celulose por ano. (Centro de documentação e Memória Klabin, 2021).

A partir do projeto Puma (Ortigueira) a Klabin S/A inovou a ser a única empresa do mercado a oferecer celulose de Fibra curta (eucalipto), fibra longa (pinus) e fluffy. A implementação da Unidade de Logística de Papel e Celulose da Klabin, que é administrada pela Rumo, concessionária de ferrovias, que atualmente detém uma grande parte, da malha ferroviária brasileira, a Klabin adquiriu 306 vagões e sete locomotiva, com capacitação de 900 mil toneladas diariamente à Paranaguá por ferrovia.

> Quanto ao aspecto logístico, é importante que as fábricas, sobretudo as não integradas, estejam perto de estruturas capazes de realizar o escoamento da produção com os menores custos possíveis, como ferrovias, hidrovias e portos. Quanto mais interiorizadas, maior o desafio de escoamento da produção a custos competitivos, sobretudo no que diz respeito às indústrias de mercado. (BIAZUS; HORA; LEITE, 2010).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

CONCLUSÕES

Buscamos no presente trabalho analisar o uso do território do paraná pelo Circuito Espacial Produtivo e o Círculos de Cooperação de Celulose da Klabin/SA, a qual tem um caráter excepcional em atender as demandas do mercado externo, além de atender o mercado moveleiro e a construção civil, no mercado nacional com a comercialização de madeira em tora.

Compreender os Circuito Espacial Produtivo e os Círculos de Cooperação da Klabin/SA, nos permite perceber que existe uma alta demanda do mercado global por esses tipos de produtos e que a cooperativa se preocupa com a integração da base material e a imaterial do processo, possibilitando uma grande competitividade às operações.

Portanto, os incentivos fiscais destinados à produção florestal, só potencializou mais o desenvolvimento florestal da Klabin/SA no estado do Paraná.

REFERÊNCIAS

ABRAF. **Anuário estatístico ABRAF 2013 ano base 2012**. Brasília: 2013. Disponível em: http://www.bibliotecaflorestal.ufv.br/handle/123456789/3910 . Acesso em: 25 de maio de 2021.

ANTONNGELO, A; BACHA, Carlos José Caetano. **As fases da silvicultura no Brasil**. Revista Brasileira de Economia, Rio de Janeiro, v. 52, n. ja/mar. 1998, p. 207-238, 1998.

BIAZUS, A.; HORA, A. B.; LEITE, B. G. P. **Panorama de mercado: celulose.** In: BNDES Setorial 32. Rio de Janeiro: BNDES, 2010. p. 311-370. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1763/2/BS%2032%20Panorama%20de%20mercado%20celulose_P.pdf . Acesso em: 03 mai. 2021.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. **Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo**. Sociedade & Natureza, Uberlândia, n. 22, p. 461- 474, 2010. Disponível em:http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadenatureza/article/view/11336 . Acesso em: 22 setembro. 2020.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA KLABIN. **Memória Klabin**. Disponível em: https://klabin.com.br/nossa-essencia/memoria-klabin/. Acesso em: 24 nov. 2020

FÁBRICA da KLABIN faz crescer transporte ferroviário no Paraná. 2016. Agência Porto Consultoria. Disponível em: http://agenciaporto.com/fabrica-da-klabin-faz-crescer-transporte-ferroviario-no-parana/. Acesso em: 01 jul. 2021

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produção da extração vegetal e silvicultura. 2019.** Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pevs/quadros/brasil/2019>. Acesso em: 16 jun. 2021.

GEOPOLITICA DA OCEANIA: COLONIALISMO FRANCÊS

Msc. Mariana de Oliveira Santana
maryolivier95@gmail.com
Pesquisadora do GEPOGEO
Grupo de Estudo e Pesquisa em Geografia Política e Geopolítica
Msc. Michele Paiva Pereira
pmichele765@gmail.com
Pesquisadora do GEPOGEO
Grupo de Estudo e Pesquisa em Geografia Política e Geopolítica
Profª do IFBA – Campus Salvador
Curso de Geografia
Prof. Dr.Dante Severo Giudice
dasegu@gmail.com
Líder do GEPOGEO

EIXO TEMÁTICO:2) Geografia Econômica e Agrária
PALAVRAS-CHAVE:

RESUMO

INTRODUÇÃO

A Geopolítica da Oceania sempre esteve ligada historicamente aos países colonizadores europeus num primeiro momento, quando chegaram para se apropriar do território, visando estabelecer pontos estratégicos de defesa, como também explorar economicamente. As duas guerras inseriram no contexto, novos dominadores, como Japão, Austrália, Nova Zelândia, e EUA.

O nosso foco neste estudo, ainda em fase de elaboração, é o colonialismo francês no continente que se consolidou, e permanece até a atividade, graças ao artifício de se denominar de "territórios ultramarinos" ou "coletividade de ultramar", as eternas colônias, dando um "pseudo status" de França de Ultramar, quando na verdade há interesses econômicos envolvidos de longas datas e recentemente conferiu maior autonomia, com um presidente e representação diplomática no âmbito do Pacífico. Entretanto, apesar de ter uma assembleia local e o governo, as possessões não estão em livre associação com França, como acontece com colônias de outros países no continente.

Utilizamos para elaboração do nosso trabalho, pesquisa bibliográfica em publicações e sites, trabalho que tem como objetivo entender as relações geopolíticas na Oceania, envolvendo as possessões francesas, que tem grande importância econômica para o país, inclusive tendo importância estratégica, pois ali foram realizados os testes nucleares, por cerca de 40 anos.

Geopolítica da Oceania

Os povos ibéricos foram os primeiros a chegar no continente e partilharam a posse de amplas áreas do Pacífico entre si. Muitas dessas possessões foram sistematicamente

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

atacadas por corsários e piratas holandeses e ingleses, contribuindo para que nos séculos seguintes, a influência espanhola e portuguesa fosse gradativamente reduzida.

A chegada dos britânicos na Oceania verificou-se especialmente ao longo do século XIX, no momento em que a França fixava sua presença notadamente na Polinésia. Na segunda metade do século XIX, a competição imperialista na região se acirrou com o aumento da influência de potências "emergentes" daquela época - Japão, Alemanha e Estados Unidos, que passaram a reivindicar a posse sobre arquipélagos e ilhas da região.

A história mais recente da Oceania pode ser caracterizada por uma série de retiradas sucessivas de algumas potências imperialistas que ali mantinham seus interesses. Assim, a Espanha perdeu seus últimos remanescentes coloniais em 1898, logo após sua derrota para os EUA durante a guerra hispano-americana. A Alemanha, que havia conseguido expressivo aumento de sua influência na região após 1880, perdeu todas as suas possessões coloniais após ter sido derrotada na Primeira Guerra Mundial (1914/1919). Essas possessões acabaram ficando nas mãos do Japão, da Grã-Bretanha, da Austrália e da Nova Zelândia. Devido sua derrota na Segunda Guerra Mundial, o Japão viu também desaparecer seu império "oceânico".

A vitória americana no teatro de guerra do Pacífico tornou os EUA a potência dominante de toda a região, fato que se cristalizou quando a marinha norte-americana instalou uma densa rede de bases militares, não só nos arquipélagos conquistados no final do século XIX, como também em inúmeras ilhas tomadas aos japoneses em 1945. O ponto estratégico vital do dispositivo de segurança dos EUA no Pacífico foi e continua sendo o Havaí, onde está situada sua principal base aeronaval. Durante a Guerra Fria a marinha americana reinou de forma absoluta nas águas da Oceania.

Fora o domínio quase total dos EUA, vale destacar as posições mantidas ainda hoje pela França na região. Uma delas é o arquipélago da Nova Caledônia, onde os nativos locais, conhecidos como ‘canacas’ tentam há décadas conquistar sua independência. A outra é a região da Polinésia Francesa, mais especificamente o atol de Mururoa, local aonde os franceses chegaram a realizar numerosas experiências atômicas submarinas, fato que causou enorme repúdio por parte da comunidade internacional.

Os dois principais países do continente, Austrália e Nova Zelândia, tem visões estratégicas. Contudo, a evolução geopolítica neozelandesa foi diferente em relação a seu grande vizinho, talvez desde o momento em que recusou a se associar à Comunidade de Estados que deu origem à Austrália em 1901. Embora tenha participado ativamente das duas guerras mundiais ao lado da Grã-Bretanha e, durante a Guerra Fria ter se associado aos EUA e Austrália num pacto político-militar que objetivava impedir a expansão do socialismo na região da Oceania, os neozelandeses têm idéias próprias sobre o papel que deve ser desempenhado pelo país no contexto político regional.

No que se refere à Austrália, as percepções geopolíticas em relação às ameaças que pairavam sobre o país modificaram-se bastante em pouco mais de um século. Assim, de 1890 a 1914, as preocupações geopolíticas da Austrália estavam ligadas à expansão naval alemã e o império colonial que os germânicos tentavam consolidar ao norte do território australiano. De certa forma, foi essa ameaça que acelerou, em 1901, a formação da Comunidade dos Estados Australianos. Após o final da Primeira Guerra, a ameaça maior passou a ser o expansionismo do Japão e sua política imperialista que já vinha sendo desenvolvida desde a segunda metade do século XIX, mas que se acelerou no período entre as duas guerras mundiais. A derrota nipônica em 1945 fez essa ameaça desaparecer.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Com o advento da Guerra Fria, a nova ameaça passou a ser a progressiva expansão de regimes comunistas em vários países asiáticos. Em face dessa ameaça a Austrália, que em outras épocas sempre esteve alinhada à Grã-Bretanha, alargou essa aliança incorporando-se aos esquemas políticos-militares capitaneados pelos EUA. É dentro deste contexto que se deve entender a participação da Austrália, juntamente com a Nova Zelândia no pacto ANZUS, que entrou em vigor no início dos anos 50. Durante as décadas de 1960 e 1970, a Austrália apoiou a intervenção norte-americana no Vietnã, enviando inclusive para o conflito um contingente simbólico de soldados.

Na atualidade, a postura da Austrália e Nova Zelândia com relação ao seu papel no contexto regional, estreitamento dos laços econômicos com os países do leste e sudeste asiáticos, abrindo uma nova perspectiva em suas relações internacionais, enfraqueceu o poder dos países colonizadores no continente.

Considerações Gerais

A colonização europeia chegou a Polinésia Francesa em 1521, com o português Fernão de Magalhães. Muitos outros exploradores de diversos países estiveram na Polinésia, mas somente após mais de dois séculos (1768), o francês Louis Antoine de Bougouville, reclama a sua posse para a França. Entretanto vários exploradores de nacionalidades diversas estiveram no arquipélago, mas nenhum conseguiu se estabelecer. Entre 1743 e 1880, a família taitiana Pomare, se beneficia habilmente da presença de europeus para ampliar seu poder.

A economia Após anos de persuasão, os membros da família real do Taiti aceitaram, em 1842, o protetorado francês. Até que, o último soberano taitiano, Pomare V, cedeu integralmente o seu reino à França, em 29 de Junho de 1880, passando este a ter o estatuto de "Assentamentos franceses da Oceania", nome usado até 1958.

Na Nova Caledônia, cuja ocupação é muito antiga e vinda da Ásia, os europeus chegaram no século XVIII, quando o inglês James Cook, em 1774, aportou na ilha. Outros navegadores franceses podem ter estado na região, entretanto a descoberta oficial é atribuída ao explorador francês Jules Dumont d'Urville em 1827, que foi o primeiro a localizá-las com precisão num mapa. A ilha é finalmente proclamada colônia francesa em 1853, por Febvrier-Despointes. No final do século XIX e início do século XX diversas tentativas de colonização fracassaram.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a Nova Caledônia se tornou base importante na guerra contra o Japão, e viveu o restante do século, muitas tensões, sobretudo devido as lutas pela independência.

A economia das colônias francesas está concentrada no setor de serviços. Na Polinésia, o setor de serviços domina com um percentual de 68% do total, a indústria e a agricultura detêm os restantes 32%. O turismo é a principal fonte de entrada de divisas, com percentual de 20% do PIB. A Polinésia é grande produtora e exportadora de pérolas. Na Nova Caledônia, o setor de serviços representa cerca de 40%, a agricultura com 32% e, por fim, a indústria com 28%. A Nova Caledónia depende substancialmente da procura mundial de níquel, o terceiro produtor mundial, e do turismo, vindo principalmente da França, Japão e Austrália que já se projeta como importante fonte de recursos.

As duas principais colônias francesas têm características diferenciadas, e os movimentos separatistas são mais fortes na Nova Caledônia. Compartilham a mesma moeda

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

mas têm posições diferentes com relação a Paris, uma vez que esta última tem posição de maior autonomia.

Considerações Finais

As questões geopolíticas na Oceania envolvendo as colônias francesas tem características próprias. Num contexto geopolítico que tem hoje os dois principais países do continente como protagonistas (Austrália e Nova Zelândia), e assumem uma postura de maior integração com o leste e sudeste da Ásia, muito mais próximos geograficamente, enquanto os países europeus perderam muita importância no continente, pois as ainda colônias e os pequenos países a eles ainda ligados, não apresentam destaque no cenário geopolítico do continente. Entretanto, do ponto de vista estratégico para a França, estas colônias tem importância (não mais do ponto de vista político/bélico), pois além dos recursos econômicos que elas possuem (níquel na Nova Caledônia, e pérolas na Polinésia Francesa), existem os recursos naturais, de incontestável beleza cênica, sobretudo na Polinésia, são fundamentais no incentivo ao turismo, que se torna uma das principais atividades econômicas destas colônias.

Por outro lado, os movimentos existentes de independência, mais fortes na Nova Caledônia, não logram êxito, mesmo porque estes territórios são soberanos em várias áreas, embora em tudo o que se refere à Defesa, Educação e Negócios Estratégicos continuem a depender de Paris. Assim, à parte das disputas entre os nativos e os brancos europeus, ninguém quer perder as benesses sócio-políticas-econômicas, de ser parte de uma potência mundial, ter facilidades de circular pelo mundo como cidadão da Comunidade Europeia. Avaliamos que há uma "simbiose" boa para todos, já que os franceses tem uma parte nos trópicos, ainda que a mais de 16.000 km de distância, onde podem fugir para o "paraíso" sempre que o inverno ficar mais rigoroso ou que o "estesse" europeu atingir níveis muito altos.

REFERÊNCIAS:

Borges, R.T. A Doutrina Menezes: uma introdução à Geopolítica da Ásia do Pacífico para uma urgente reflexão em benefício da política externa brasileira no século XXI. In: R. Esc Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 455 – 481, jul./dez. 2014.

Clezio, J.G.M. de le. Raga: Uma viagem à Oceania, o continente invisível. São Paulo: Editora Record, 2010.

Devalle, S.B.C. Bastones em el Pacifico actual: Kanary (Nueva Caledonia). In: Estudios de Asia y Africa. Vol. 24, No. 2 (79), maio - agosto de 1989. Publicado por: El Colegio de Mexico.

Organisation du référendum. Les services de l'État em Nouvelle Calédonie. Disponível em www.nouvellecaledonie.gouv.fr Acesso em: 18 julho. 2021.

Polynesia (em inglês). Disponível em: < http://www.britishmuseum.org/explore/cultures/oceania/polynesia.aspx >. Acesso em: 22 jul. 2021.

Ramos, C. da Silva; Handmer, J. Geopolítica no pacífico sudoeste e os conflitos recentes nas ilhas Salomão. In: GEOGRAFIA, Rio Claro, v. 31, n. 1, p. 5-28, jan./abr. 2006.

Résultats définitifs: référendum du 4 octobre 2020. Disponível em www.nouvellecaledonie.gouv.fr Acesso em: 8 julho. 2021.

Soriano, E. O filho do chefe: Estado Colonial e produção da hereditariedade política na Nova Caledônia. In: REVISTA NEP-UFPR (Núcleo de Estudos Paranaenses), Curitiba, v.3, n.4, p. 30-46, dezembro 2017.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

3- GT: GEOGRAFIA URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL- GEOGRAFÍA URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL

VULNERABILIDAD Y MOVILIDAD URBANA

EL CASO DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Solange Paula Redondo
redondosolange@gmail.com
Ana María Liberali
amliberali@gmail.com
Centro Humboldt
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires - Argentina

III- EIXO TEMÁTICO: geografia urbana e desigualdade social- geografía urbana y desigualdad social

PALAVRAS-CHAVE:

RESUMO

INTRODUÇÃO

Entendemos por vulnerabilidad la capacidad disminuida de una persona o grupo de personas para hacer frente a situaciones de peligro o amenazantes.

Las situaciones amenazantes pueden ser de origen físico, accidentes, pérdida de empleo, salud y/o hechos delictivos.

La pobreza es generadora de diferentes tipos de vulnerabilidad, como lo son la económica, la social y la ambiental.

La vulnerabilidad económica está referida a la educación y a las oportunidades laborales; la social al género y a la discapacidad; y la ambiental a la salud, y en el momento en que nos toca vivir a las posibilidades de contraer COVID 19.

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, las situaciones amenazantes de origen físico están fundamentalmente relacionadas con inundaciones. Este fenómeno, que por las cuestiones climáticas imperantes en el área pueden ocasionarse en cualquier momento, por presentarse precipitaciones de alrededor de mil milímetros a lo largo de un año, suelen tener mayor frecuencia en otoño y primavera. Desde ya que esta situación, si bien no hay casi zonas exentas, repercute más negativamente en las calles del conurbano que no cuentan con pavimentación. En estos casos, la movilidad se torna absolutamente nula, ya que ni siquiera una ambulancia podría transitar en caso de una emergencia. Dicha vulnerabilidad,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

sin llegar a una condición de catástrofe, es generada por intensas lluvias torrenciales de verano como así también las prolongadas lluvias y neblinas del invierno, para quienes deban desplazarse por carreteras suburbanas tanto en automóviles como, peor aún, en motos o bicicletas.

La vulnerabilidad física, junto con el mal estado de la infraestructura ferrovial, han sido las principales causas de los accidentes registrados en las últimas décadas, al margen de otras situaciones referidas a errores humanos.

La pérdida de empleo, un hecho que, salvo cortos períodos, pasó a ser una constante desde mediados de la década de 1970, debido a la desindustrialización del país, ha tenido, como consecuencia, el desarrollo de tareas terciarias formales e informales, que han generado la necesidad de mayores desplazamientos con el fin de sostener la fuente de ingresos en un proceso de pauperización permanente.

En situación de pobreza, las limitaciones de desplazamiento, impiden la concurrencia a centros educativos en días de intensas lluvias o, peor aún, de inundaciones, así como la concurrencia a lugares de trabajo. Y respecto de esto último, en muchas ocasiones, se pierden oportunidades laborales por el hecho de no poder cumplir con el requisito de la "buena presencia", cuando el hábitat no cuenta con las condiciones mínimas como para lucir una vestimenta adecuada.

Todas estas condiciones se hacen mucho más complejas si analizamos determinados sectores poblacionales como las mujeres y las personas que sufren algún tipo de discapacidad. En el caso de las mujeres- madres residentes en las periferias del conurbano bonaerense, experimentan múltiples vulnerabilidades, ya que las deficiencias en la infraestructura urbana, como por ejemplo la ausencia de pavimento en varios barrios de las periferias, hacen que los días de lluvia sea imposible transitar por las calles. Esta situación constituye uno de los obstáculos para acceder a oportunidades laborales e incluso a servicios educativos y sanitarios, que presentan una distribución geográfica muy desigual, obligando a la población a recorrer distancias considerables a pie para acceder a servicios de transporte que les permitan llevar a cabo las actividades demandadas.

Las mujeres madres insertas en contextos de pobreza desarrollan patrones de movilidad muy acotados, generalmente vinculados con las tareas de cuidado de sus hijos y otros miembros dependientes del hogar, dicha movilidad muchas veces se limita a sus propios barrios, lo que contribuye a profundizar las vulnerabilidades y dificultan la satisfacción de necesidades básicas. Frente a las situaciones mencionadas, este sector poblacional encuentra serias dificultades para superar las situaciones de pobreza en las que están insertas, ya que si bien el Estado Nacional ha desarrollado en los últimos años programas sociales como la Asignación Universal por Hijo, que es una prestación monetaria cuyas beneficiarias son en su mayoría mujeres madres, dichas contribuciones lejos están de solucionar las situaciones de pobreza estructural que experimentan ellas y sus familias. Cabe aclarar que para acceder a esta prestación, deben garantizarse tanto la escolaridad de los niños como el cumplimento de los planes de vacunación del calendario obligatorio, por lo tanto resultan condiciones necesarias para ser beneficiario de la misma. Pero si pensamos en los déficits de infraestructura urbana y las dificultades de movilidad urbana claramente esto se transforma en un obstáculo más que profundiza las vulnerabilidades experimentadas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

Entre las áreas del conurbano y el Centro de la Ciudad de Buenos Aires, donde, históricamente se han presentado mayores puestos de trabajo del sector terciario, el tiempo de viaje suelen ser mayores a una hora reloj, lo que, considerando que diariamente se realiza en dos oportunidades, multiplicándolo por los días hábiles y por una importante cantidad de años, lógicamente, debemos considerar que la salud, sea física o mental, necesariamente, se ve alterada. Y mucho más, si se piensa, que por coincidir la mayor parte de las actividades con las horas pico, se produce hacinamiento en el transporte público y embotellamientos en los vehículos particulares. Además debemos mencionar que en muchos casos los costos económicos que implica llevar a cabo la movilidad son muy elevados, debido a que las grandes distancias a recorrer implican la combinación de dos o más modos de transporte, cuya inversión económica representa el equivalente a dos o tres jornadas laborales.

A todo esto se debe tener en cuenta, que los hechos delictivos son frecuentes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, con diferentes niveles de violencia, desde simples hurtos hasta asaltos a mano armada. Este es otro caso de mayor vulnerabilidad de género ya que existe un mayor riesgo para las mujeres, tanto de ser víctimas de un atraco como de un delito sexual.

En el presente momento de pandemia, todas estas vulnerabilidades se han agravado sobremanera, debido a que las políticas sanitarias entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su conurbano, perteneciente administrativamente a la provincia de Buenos Aires no han coincidido por cuestiones políticas.

Mientras tanto el Gobierno Nacional como la provincia de Buenos Aires llevaron a cabo restricciones mayores, con la interrupción de gran parte de las actividades, entre ellas la presencialidad en los centros educativos, el Gobierno de la Ciudad, habilitó mayor cantidad de comercios y servicios, obligando, sin la protección de vacunas necesaria, ni con las condiciones de transporte adecuadas, a cumplir con las tareas laborales y educativas.

Este hecho, aunque se ha puesto en tela de juicio, afectó considerablemente a la población quien contrajo COVID 19, simplemente por viajar en condiciones ajenas a las recomendaciones divulgadas a partir de los organismos de salud, llevando al límite la disponibilidad de camas de terapia intensiva en toda la Región.

Estos tiempos nos han mostrado, que, a partir de los intereses políticos y económicos de un sector de la población no será posible en un mediano plazo poder modificar la vulnerabilidad que sufren las mayorías.

La pandemia, como toda situación de crisis, lejos de mejorar los espíritus, ha mostrado con mayor crueldad las desigualdades, y ha desnudado las almas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt - 2021

5- GT: GEOGRAFIA FÍSICA -NATURALEZA Y SOCIOAMBIENTE EN GEOGRAFÍA

A RELAÇÃO SOCIEDADE-NATUREZA: ALGUMAS QUESTÕES METODOLÓGICAS

Kesia Rodrigues dos Santos
Docente da Universidade Estadual de Goiás e da Rede Municipal de Educação de Anápolis-GO;
e-mail: k2r3s4@gmail.com
Antônio Carlos Vitte
Pesquisador CNPq. Docente do Programa de Pós-graduação em Geografia (Instituto de Geociências) da Universidade Estadual de Campinas;
e-mail: vitte@uol.com.br
Danilo Cardoso Ferreira
Estudante do Programa de Pós-Graduação em Geografia (Instituto de Geociências) da Universidade Estadual de Campinas;
e-mail: prof.daniloueg@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: 5) Geografia Física -Naturaleza y socioambiente en Geografía
PALAVRAS-CHAVE: Geografia Física; Sociedade; Natureza; Teoria; Metodologia.

RESUMO
O espaço é um produto de uma complexidade de entrecruzamentos de múltiplos vetores, e o entendimento disso só é capaz através de uma abordagem híbrida suficiente do ponto de vista teórico-metodológico para a observação dos movimentos, dos significados e formas do/no mundo. Assim, essa comunicação tem como objetivo colocar algumas questões metodológicas para tensionar a relação sociedade-natureza na ciência geográfica. Por fim, ressalta-se uma geografia que possua uma visão processual, histórica da relação espaço-tempo sobre os distintos temas e seus significados.

INTRODUÇÃO

A abordagem da questão ambiental nas Ciências Sociais envolve a necessidade de considerar tanto as influências exercidas pela sociedade sobre a natureza quanto às exercidas pela natureza sobre a sociedade. Os impasses analíticos gerados pela abordagem desta relação consistem, portanto, em tentar estabelecer um sistema de coordenadas conceituais que correlacione duas ordens de conhecimento distintas. Essa realidade desafia com maior evidência a ciência geográfica, uma vez que a relação entre a sociedade e a natureza é uma questão central em seus debates. O mundo em transformação nos apresenta desafios, como afirma Vitte (2011):

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> Mudanças estruturais no sistema Terra-Mundo (nessa fase do capitalismo), obrigam-nos a repensar nossas matrizes conceituais e metodológicas. Uma nova relação espaço-temporal se impõe, natureza e sociedade interligadas. Torna-se quase impossível distinguir geografia física e humana (VITTE, 2011, p.13).

Nesse sentido, a ciência geográfica, segundo Vitte (2011), vê-se diante de questões difíceis de tratar, sejam elas físicas ou humanas. Se há um problema teórico, há também um problema de método e metodológico, isso para abordar eventos e processos, que em si desconhecem se são naturais ou humanos. Os processos ao se tornarem objetos de estudo muitas vezes são classificados em físico ou humanos, mas em sua essência, na realidade essa separação não existe, ou pelo menos não é evidente. Um exemplo que ilustra bem essa não separação são as inundações urbanas, também conhecidas como enchentes por alguns pesquisadores. Sobre as enchentes e sua abordagem no campo científico, Mateddi (1999) afirma que

> [...] a importância da abordagem deste tema justifica-se também através da consideração das consequências epistemológicas e metodológicas. Como todos os problemas ambientais, também o problema das enchentes se estabelece nos pontos de intercessão entre sociedade-natureza, e sua análise envolve a consideração de fatores naturais e sociais. A abordagem de objetos de análise multidimensionais permanece sendo um grande desafio ao conhecimento científico, na medida em que requer a integração de categorias de pensamento e de conhecimento distintas. Por um lado, não se pode recorrer à tradição sociológica clássica e suas versões modificadas do século XX, porque elas fornecem poucos subsídios, e, por outro lado, a crescente fragmentação e especialização do campo das Ciências Naturais também inibem o desenvolvimento de uma avaliação sistemática dos problemas ambientais. Em nosso ponto de vista, o que efetivamente se estabelece na abordagem de problemas ambientais nas Ciências Sociais é o reconhecimento da complexidade, entendida aqui como aumento das possibilidades de relações, combinações, e conexões entre os elementos a serem analisados, problematizando, assim, e conexões entre os elementos a serem analisados, problematizando, assim, as correspondências unívocas e lineares da construção do objeto nas Ciências Sociais (MATTEDI, 1999, p. 8).

Conforme explicitado pela autora, muitos temas dentro da Ciência Geográfica navegam entre as Ciências Sociais e as Ciências Naturais. O que é uma riqueza em termos teórico-epistemológicos, é também um desafio metodológico. Sobre as demandas do trabalho científico, Moraes (2005) afirma que:

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> [...] o trabalho científico requer uma atuação de cunho epistemológica, não apenas no momento inicial de circunscrever o campo de pesquisa, de desenhar um objetivo teórico para a investigação, de definir uma meta a que se quer chegar com aquela labuta empírica. (...) Acompanhamento epistemológico (...) uma localização filosófica dos fenômenos e relações que buscamos na investigação empírica (MORAES, 2005, p. 46).

"Uma segunda tarefa seria a reflexão diretamente metodológica. Saímos do questionamento sobre o que trabalhamos e passamos para a abordagem do como trabalhamos" (MORAES, 2005, p. 46). Refletir sobre a ciência geográfica e como foi sua postura diante da relação sociedade-natureza é importante, bem como verificar se os métodos utilizados por essa ciência têm dado conta dessa tarefa.

Moraes (2005) segue dizendo que "há uma grande diversidade de métodos nas ciências contemporâneas, cada um trazendo formas próprias de abordar a realidade, com visões distintas acerca da natureza, acerca da sociedade e acerca da relação sociedade-natureza" (MORAES, 2005, p. 47). O autor ressalta ainda que não há apenas um método na ciência, e é preciso entender as possibilidades de cada um no que se refere à temática ambiental.

Segundo Moraes (2005, p. 96) "discutem-se bastante as barreiras disciplinares, mas as barreiras metodológicas acabam sendo muitas vezes rígidas, cristalizando verdadeiros 'feudos' temáticos". Por isso é fundamental motivar um debate Inter metodológico no estudo da temática ambiental nas Ciências Sociais (MORAES, 2005). Essa cristalização metodológica é algo a ser superado e uma análise profunda sobre esse tema é um caminho a ser percorrido. No entanto, não se almeja percorrer esse caminho na íntegra, pelo nesse momento, mas pretende-se indicar algumas possibilidades de reflexões sobre esse tema.

OBJETIVOS

Dessa forma, o objetivo dessa contribuição é discutir algumas possibilidades metodológicas nas análises de interface entre natureza e sociedade.

METODOLOGIA

A pesquisa bibliográfica foi a metodologia utilizada para empreender a discussão aqui proposta, o diálogo entre vários autores possibilita uma visão de como esse tema tem sido tratado na atualidade, bem como alguns apontamentos de caminhos que podem ser seguidos em pesquisas futuras. A escolha do método de análise define a forma como o pesquisador vai olhar o seu objeto. Para realizar uma análise das áreas de inundação, é necessário perceber o objeto como um fenômeno que possui elementos constitutivos que são integrados. Na ciência geográfica essas questões ganham forma e;

> A geografia vê-se diante de questões difíceis de tratar (físico ou humanas). Se há um problema teórico, há também um problema de método e metodológico, isso para abordar eventos e processos, que em

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> si desconhecem se são naturais ou humanos. (...) Não é possível um estudo Geografia Física sem considerar a percepção ambiental dos moradores, assim como sua inserção e posição no modo capitalista de produção da vida e sobrevivência cotidiana (VITTE, 2011, p.16).

Especificamente, a geografia física, na atualidade, tem apresentado duas abordagens principais. Segundo Nunes *et al*. (2006): uma de caráter neopositivista e outra com base no materialismo histórico-dialético. Na primeira abordagem, destaca-se o método sistêmico e suas derivações. Já na segunda, propõe-se entender a geografia física sob o prisma da dialética. A perspectiva teórica que se tem destacado nas análises do meio físico, na Geografia, com mais ênfase na Geografia Física, é a abordagem sistêmica.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Cabe ressaltar que ambas relacionam o homem à questão da natureza. A primeira entende o homem como ser antrópico (dissociado da natureza e com tendência à destruição dela) e a segunda como ser social. Isso denota que o método sistêmico e suas derivações priorizam fatores naturais enquanto o materialismo histórico-dialético enfatiza fatores sociais, incluindo aqui o político e o econômico. Essa priorização de apenas um desses fatores prejudica a análise e não possibilita alcançar os objetivos traçados pelas pesquisas.

Mas essa separação realizada entre as áreas físicas e humanas necessitam ser superadas. Houve avanços no trato dessa relação sociedade-natureza nas ciências, mas Custódio (2002) considera que

> Apesar do avanço na consideração das "ambiências naturais sociais", seu tratamento metodológico tem sido demasiadamente naturalizante, o que compromete sua compreensão sociopolítica. O tema é recente entre cientistas sociais, e o interesse tem sido justamente o de desnaturalizá-lo. (...) nessa perspectiva, a caracterização dos aspectos físico-naturais – relevo, clima, rios, solo, vegetação. – Em um estudo sobre a problemática ambiental urbana, visa entender a incorporação e a modificação realizada pelas sociedades humanas. Processo em essência contraditório e deflagrador de "situações" (CUSTODIO, 2002, p. 17).

Da mesma forma que houve mudanças na abordagem do meio ambiente nas ciências sociais, também houve na geografia física. Pensando também nesses estudos ambientais, Guerra e Marçal (2006) afirmam que "a abordagem ambiental, nos estudos geomorfológicos, abrange a compreensão das relações do homem com a natureza, dando-lhe suporte técnico importante para se trabalhar a questão ambiental dentro de uma ótica integradora".

Neste trabalho não se objetiva avançar em discussões metodológicas no sentido de mudanças estruturais, mas sim rever a forma como esses métodos podem ser aplicados à realidade posta. Para compreender a ocorrência de inundações, a análise integrada dos elementos da natureza é necessária, como propõe o Método Sistêmico. Todavia,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

também existe uma sociedade envolvida e um contexto econômico que precisam ser considerados, pois eles influenciam tanto nas ocorrências quanto nas consequências das inundações. Essa análise da produção e valorização do espaço urbano tem base "marxista" e, consequentemente, utiliza como método de análise o Materialismo Histórico e Dialético. Optar por um desses métodos seria ceder a uma análise parcial do fenômeno. Então qual é a solução? É preciso considerar que o sistema terra-mundo em sua configuração atual demanda novas interpretações, nesse contexto pode-se refletir sobre uma "geografia híbrida", que exige uma "imaginação geográfica", como aponta Vitte (2011).

É importante perceber que "o uso de determinada técnica não define as diretrizes interpretativas de uma pesquisa e muito menos o perfil ideológico do pesquisador" (MORAES e COSTA, 1993, p. 29). Dessa forma, faz-se necessário adequar as técnicas às demandas do trabalho e seguir o direcionamento metodológico de acordo com o como se olha para o objeto. É possível, por exemplo, fazer uma análise clinográfica de uma bacia e analisar a ocupação das áreas de maiores declividades por uma população espacialmente segregada.

Em seu trabalho Santos (2008, p.2) optou por aplicar "um método para a análise das questões naturais e outro para as análises de problemas sociais, uma vez que demandam formas diferentes de abordagem, que nos permitiu estudar o relacionamento dos aspectos socioeconômicos com os socioambientais". O que parece ser uma opção a esse desafio.

Analisar as questões socioambientais aliando perspectivas da geografia física e da geografia humana, do método Sistêmico e do "marxismo", é fundamental para a uma compreensão que rompa com um mundo percebido de maneira partida e cindida. Deve ser destacado que "além da lógica dialética e da postura materialista, o marxismo trabalha com a análise histórica, isto é, para ele qualquer fenômeno só pode ser explicado quando é apreendido em sua gênese e em seu desenvolvimento" (MORAES e COSTA, 1993, p. 50). Para as pesquisas que analisam a natureza em sua interação com a sociedade, isto é muito importante; pois o espaço que se tem na atualidade é resultado de uma produção histórica. Mas é fato que não se pode abandonar a análise de fenômenos "naturais" numa visão sistêmica. Segundo Cunha e Mendes (2005), a proposta de integração dos dados físicos se norteia pelos pressupostos da Teoria Geral dos Sistemas, objetivando compreender os vínculos de dependência entre os diversos fatores ambientais.

CONCLUSÕES

É preciso cuidado com as análises que se dizem holísticas no campo ambiental, e, se impõe a necessidade de ter cautela nas análises para que essas não priorizem alguns elementos em detrimento de outros, também importantes. Não cabe a esse trabalho definir que trabalhar de forma integrada seja o melhor caminho, esse é apenas um indicativo dado por pesquisas que estão avançando nessa perspectiva. É importante ressaltar que cada objeto dará o tom para a pesquisa e antes de tudo o pesquisador precisa entender a complexidade de seu objeto e buscar a melhor forma de análise, sem preconceitos metodológicos.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

REFERÊNCIAS

CUNHA, C.M.L. dae MENDES, I. A. **Proposta de Análise Integrada dos Elementos Físicos da Paisagem: uma abordagem geomorfológica**. Rio Claro: Estudos Geográficos, jan-jun. 2005, 3(1): 111-120. Disponível em: www.rc.unesp.br/igce/grad/geografia/revista.htm Acesso em: 30/07/2008.

CUSTODIO, V. **A Persistência das Inundações na Grande São Paulo.** Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH USP, 2002.

MATTEDI, Marcos A. **As enchentes como tragédias anunciadas: impactos da problemática ambiental nas situações de emergência em Santa Catarina**., 1999. Tese de Doutorado em Geografia - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UNICAMP, Campinas.

MORAES, A. C. R. M. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. 4. ed. São Paulo: ANNABLUME, 2005.

MORAES. A. C. R.; COSTA. W. M. **A valorização do espaço.** 3a. ed. São Paulo: Hucitec. 1993.

NUNES, J. O. R. et al. **A influência dos métodos científicos na Geografia Física**. Terra Livre: Presidente Prudente. Ano 22, v.2, n. 27. p. 119-130. Jul-Dez/2006

SANTOS, J.A. **CIDADE E NATUREZA: relações entre a produção do espaço urbano, a degradação ambiental e os movimentos sociais em Bauru-SP**. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, 2008.

VITTE, A.C**. Por uma Geografia híbrida: ensaios sobre os mundos as naturezas e as culturas.** 1ª ed. Curitiba, PR: CRV, 2011.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

GEOGRAFIA FRACTAL

Rodrigo Elias Cardoso
Estudante do curso de graduação da Universidade Federal do Triângulo Mineiro;
Uberaba – Minas Gerais, Brasil;
E-mail: rodrigoeliascardoso@gmail.com[1]
Carlos Alberto Póvoa
Professor Orientador da Universidade Federal do Triângulo Mineiro;
Uberaba – Minas Gerais, Brasil;
E-mail: carlpovoa@gmail.com[2]

EIXO TEMÁTICO: 5)Geografia Física -Naturaleza y socioambiente en Geografía
PALAVRAS-CHAVE: Geografiologia. Geometria Fractal. Geografia do Caos. Nova Ciência.

RESUMO

INTRODUÇÃO

Um matemático chamado Benoît Mandelbrot (1997), enquanto trabalhava na IBM, ao tentar resolver problemas aparentemente desconexos, percebeu que todos os seus trabalhos estavam inter-relacionados. Essas similaridades conjuntas ligavam: erros na transmissão de mensagens, turbulência, formações e estruturas de galáxias, flutuações da bolsa de valores e até o nível do rio Nilo (SANCHES; CYRINO, 2007). Similitudes estruturais, que podiam ser representadas graficamente por formas geométricas irregulares, formaram a condição que fez Benoît propor uma nova geometria: a Geometria Fractal.

O termo Fractal foi cunhado também por Mandelbrot, o qual fundamentou sua etimologia do latim, do adjetivo *fractus*, cujo verbo *frangere* significa "fragmentar" ou "quebrar". Foi ele ainda quem encetou as pesquisas sobre essas formas com fenômenos e estruturas encontradas na natureza em seu livro *La Geometría Fractal de la Naturaleza* (PAULA; SOUZA, 2017; MENDELBROT, 1997).

Outro pesquisador que teve uma visão panorâmica de sua ciência foi o geógrafo Alexandre Von Humboldt (1846), em seu livro *Cosmos: essai d'une description physique du monde*, demonstrou uma mente habituada a universalidade do conhecimento, moldada por estudos muito especiais com domínios próprios, os quais tendiam a observar a ciência da natureza, nas mais vasta acepção da palavra.

Ele contemplou a natureza como um todo; uma grande unidade regida por forças múltiplas que se combinam e se harmonizam, e que mesmo parecendo análogas, dirigem-se ao mesmo objetivo: à harmonia universal (SOUZA, 2016).

Somando a forma de pensar destes dois cientistas: por meio da universalidade geográfica de Humboldt e da simetria complexa da Geometria Fractal de Mandelbrot,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

cria-se uma interdisciplinaridade ainda pouco trabalhada, mas com potenciais inimagináveis.

Como pontuou CAPRA (1999), a necessidade de uma crescente interdisciplinaridade tem sido bastante discutida nos meios acadêmicos, qual se apresenta necessária para a compreensão dos fenômenos físicos, humanos e sociais que ao mesmo tempo contempla uma dissipação do reducionismo cientifico e a consolidação de uma nova forma de pensamento interdisciplinar, fundamentada na integração de várias áreas do conhecimento.

E com a junção interdisciplinar da Geografia com a Geometria Fractal o resultado é de tamanha grandeza para as duas ciências, que Azevedo e Christofoletti chegaram a afirmar que com essa "nova perspectiva, as concepções mecanicistas cedem espaço a uma concepção holística" (AZEVEDO; CHRISTOFOLETTI, 2007, p.30). É forçoso lembrar que a interdisciplinaridade entre a Geografia e a Geometria vem de seus primórdios, onde etimologicamente referenciadas à Terra: uma grafa e outra a mede.
Concomitante a isso, a geografia tradicional sempre fez e ainda faz uso das bases geométricas euclidianas para muitos dos seus estudos matemáticos, contrariando sua plenitude somente pela falta da instrumentalização dessa nova geometria fractal, que ainda se relacionam de modo simplista.

PAULA e SOUZA (2017, p.136) ressaltam que o mundo natural parece aleatório, caótico, mas que na realidade existe todo um esquema desde as pétalas de uma flor, até um curso sinuoso de um rio; uma geometria do mundo que nos rodeia, podendo ser mensurada, atualmente apenas por meio dos estudos dos Fractais.

Assim, a Geometria Fractal que é o estudo das propriedades e comportamentos das formas complexas, oferecendo um novo método para analisar e descrever objetos e formas naturais, extrapolando as conjunturas limitadoras da geometria clássica; se somada com seus preceitos e bases à Geografia, ciência que estuda o espaço, suas paisagens e sua natureza, criar-se-ia princípios para desenvolver novos estudos e propor solícitos e vanguardeiros conhecimentos. Condição que força a criação de novos conceitos e bases epistemológicas para uma nova ciência, uma geografia não euclidiana, etimologicamente fundamentada por meio de uma nova palavra-valise: Geografia Fractal, que por estar moldada às propriedades complexas dessa nova geometria observará o mundo por meio de um prisma inovador.

OBJETIVOS

Objetivo Geral: Propor uma unificação entre a Geografia e a Geometria Fractal criando uma nova ferramenta de análise geográfica.
Objetivos Específicos: Observar os conhecimentos geográficos com base nas premissas fractais; compreender a Geometria Fractal por meio da Geografia; Vislumbrar: mapas, climas, cidades, hidrologia dentre outros parâmetros geográficos com o prisma fractal.

METODOLOGIA

Considera-se coletar e comparar: informações de dados bibliográficos nacionais e internacionais, imagens de satélite e de sondas espaciais, amostragem de

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

informações de campo e análises laboratoriais para medir a correlação entre a Geometria Fractal e a Geografia.

Ajuíza-se, ainda, fazer por meio dos métodos quantitativos e qualitativos, o processo do uso de ambas as ciências na construção teórico-metodológica, e ao mesmo tempo epistemológica, de uma teoria do conhecimento para a Geografia Fractal.

As considerações serão redigidas por meio dos métodos indutivo-dedutivos em um contexto estatístico e, subsequentemente, de forma côngrua ao contexto, postular

axiomas que contribuam para outras ponderações e avaliações sobre a relevância e profundidade do assunto.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

As complexidades contínuas que vão surgindo conforme vão se criando novas tecnologias tornam as velhas técnicas obsoletas, forçando o surgimento de novas ciências para uma melhor apreciação dos fatos hodiernos. Para examinar tais condições seria de suma importância descobrir como apreciar as imagens abaixo. De qual forma: como cálculos matemáticos ou como apreciações geográficas?

Figura 1 Ilhas

Figura 2 Vulcão

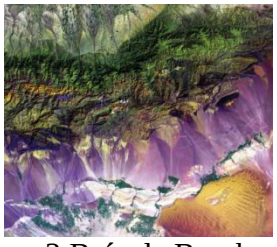


Figura 3 Baía de Bombetoka (Madagascar)

Obviamente que estas figuras devem ser mensuradas com ambas as considerações. Elas fazem parte do livro *Earth as Art* da NASA (et al, 2012), com fotos reais do planeta Terra, todas dignas de serem expostas ao lado de obra de arte de artistas renomados. Mas para perceber o que de especial tem nelas, torna-se necessário um mergulho no mundo dos Fractais e só depois observá-las em toda sua completude com olhos de geógrafo renovado.

Mandelbrot (1997, p15) comentou que *"ni las nubes son esféricas, ni las montañas cónicas, ni las costas circulares, ni la corteza es suave, ni tampoco el rayo es rectilíneo"* no princípio de seu argumento sobre as fractais. Isso porque de um modo geral, muitas formas naturais são tão irregulares e fragmentadas que, em comparação com a geometria comum, a natureza não só apresenta um alto grau de complexidade, como também, permeia amplitudes de visibilidades e níveis de observações completamente diferentes, onde os números de escalas e o comprimento das várias formas naturais são, para todos os efeitos práticos, infinito. Com essa descoberta, o caos

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

e a irregularidade do mundo, tido até então como anormal, passa a ser algo a ser compreendido e celebrado pela ciência (MANDELBROT, 1997).

Para melhor compreensão, tomemos, por exemplo, os brócolis, as samambaias, as nuvens, as ondas, as árvores e as ramificações fluviais, que ao serem observadas com atenção, percebe-se que a complexidade encontrada nelas repete-se em uma escala menor dentro de sua própria estrutura.

A isso se denomina autossimilaridade, onde cada feitio existente dentro da estrutura contém um conglomerado de formações similares menores, que novamente sobrepujam outro número de imediatas formas diminutas idênticas e assim sucessivamente ao infinito. Essa é à base do estruturalismo fractal, princípio que se revela à Geografia por meio deste tratado.

Tão evidente mostra-se esta condição, que ao se voltar as Figuras (1), (2) e (3) pode-se naturalmente fazer associações com as imagens da Figura (4) abaixo.

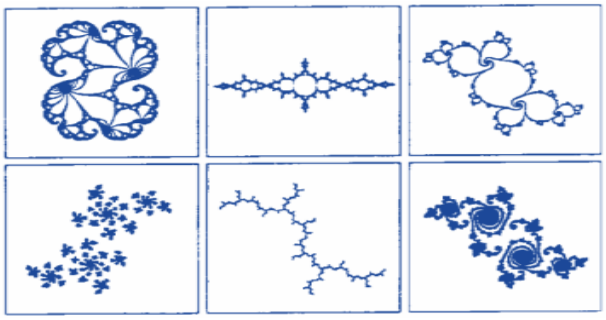


Figura 4 Conjuntos de Júlia (extraídos de CAPRA, 2000, p.124).

Apresenta complexo sistema de padrões geométricos que compõe a estrutura espacial de muitos sistemas naturais como: os litorais muito recortados, meandros fluviais, dobraduras de rochas em orogenia, Formas de deslocamento de massas de ar, Furacões, erosões e meteorizações, desenvolvimento de estruturas biogeográficas, ravinas, dentre outras observâncias geográficas.

Os primeiros geógrafos a desenvolverem artigos sobre fractais na geografia foram os geógrafos Ilmo. Sr. Antonio Christofoletti (1995) expondo seu uso na geomorfologia e pedologia, e seu filho Sr. Anderson L.H. Christofoletti (1995, 2003, 2004), contrapondo e dissertando sobre o clima e ciclos chuvosos. Seu filho Anderson experimentou comentar que "[...] a Geometria Fractal também deve ser aplicada à Geografia, pois, esta se preocupa com a disposição e o arranjo das estruturas espaciais". (CHRISTOFOLETTI, 2003, P.165). Outros autores também vislumbraram a fractal em seus tratados: a VIGNANDI (2009) defende a geografia econômica com preceitos fractais; CARNEIRO e CARNEIRO (2013) falam sobre a relação fractal e a geografia urbana junto as suas correlações com a violência, PALMA (2014) também disserta sobre os estudos urbanos, mas com características estruturais, CANETTIERI (2015) trata sobre as periferias fractais de Belo Horizonte, NASCIMENTO e VENTORINI (2016) comentam sobre a Metodologia Fractal no Mapeamento Digital, AZEVEDO e

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

MARQUES (2004) forjaram as bases para as propriedades fractais na representação cartográfica.

Análises biogeográficas estão sendo realizadas em conjunto a uma pesquisa geomorfológica microscópica com preceitos petrográficos, que já mostram resultados satisfatórios das propostas deste artigo junto as bases fractais.

CONCLUSÕES

Através da análise bibliográfica foi suscitada a necessidade de mais amplo desenvolvimento do conhecimento dos Fractais na Geografia. Foi verificada ainda, que a correlação existente entre ambas é mais ampla que se acreditava e em franca expansão no campo das ideias.

Vislumbrou-se visceral o uso dos fractais na geografia, condição que indubitavelmente ampliará o campo dos conhecimentos, sapiência que extrapolará os conceitos geográficos, evoluindo-os, e suscitando novas disciplinas. Com ela, pesquisadores tratarão sobre o assunto, não mais de forma isolada e sem inter-relação, no entanto de forma interdisciplinar.

Todos esses fatos mostram o limiar de uma nova ciência: a Geografia Fractal.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Thiago Salomão de; **CHRISTOFOLETTI**, Anderson L. H. Fractais em Geografia: conceitos e perspectivas. In: Climatologia e Estudos da Paisagem. Rio Claro - Vol.2 - n.2 - julho/dezembro/2007, p. 30.

AZEVEDO Thiago S. de, **MARQUES** Mara L. As propriedades fractais da representação cartográfica de linhas: um estudo de caso para o litoral do Estado de São Paulo Brasil. GEOUSP 17 de junho de 2004. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123870.

CAPRA, F. O ponto de mutação. São Paulo: Cultrix, 1999.

_____ – A Teia da Vida: Uma nova compreensão científica dos sistemas vivos – Trad. de Newton R. Eichemberg; 9ª ed., São Paulo: Cultrix, 2000.

CANETTIERI, Thiago. Uma nova segregação metropolitana: as periferias fractais – evidências encontradas na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais v. 17 n. 2: maio-agosto de 2015. DOI: https://doi.org/10.22296/2317-1529.2015v17n2p25

CARNEIRO, J. G. V.; **CARNEIRO**, M. C. V. S. Cidades Fractais: As Fronteiras Urbanas e suas correlações com a violência Urbana. Estudo de caso da cidade de Rio Claro/SP. In: Revista Geonorte, V. 4, N. 12, P. 1445-1461, 10 Jul. 2013.

CHRISTOFOLETTI, A. Concepções Analíticas e Teóricas em Geomorfologia relacionadas ao Uso da Abordagem Fractal – Resumos VI Simpósio Nacional de Geografia Física Aplicada, 1995, p. 123.

CHRISTOFOLETTI, A.L.H. Técnicas de Análise Fractal Aplicadas ao Estudo da Precipitação: exemplos da Estação Chuvosa de Rio Claro – Resumes V Encuentro de Geografos de America Latina, Havana, 1995, p. 106.

_____ - Análise Fractal dos Períodos Secos e Chuvosos de 1983 a 1985 no Estado de São Paulo – Anais do X Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada - UERJ, Rio de Janeiro: 2003. pp.116.

CHRISTOFOLETTI, A. &**CHRISTOFOLETTI**, A.L.H. – O Uso das Fractais e Multifractais na Análise Geográfica – Lisboa: IICT/Garcia de Orta, Série de Geografia, 16 (1-2), 1998, 1-48.

MANDELBROT, Benoit B. La Geometría Fractal de la Naturaleza, 1." edición Ed. Metatemas 49 (Traducción de Josep Llosa) coleção Libros para pensar la ciência. Octubre 1997.

NASA, FRIEDL, Lawrence; **YUEN**, Karen. Earth as Art United States of America. Ed. NASA - National Aeronautics and Space Administration. 2012. 166p.

NASCIMENTO, Nayane Lopes; **VENTORINI**, Silvia Elena. Metodologia Fractal e Mapeamento Digital: Estudo das alterações morfológicas de cidades ao longo de um período de tempo. 4ª Jornada Científica Da Geografia UNIFAL. Alfenas–MG 30 de maio a 02 de junho de 2016.

PALMA, N. Estudos urbanos e geometria fractal. In: Revista de Morfologia Urbana, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 15–24, 2017. DOI: 10.47235/rmu.v2i1.29.

HUMBOLDT, Alexandre Von. Cosmos: essai d'une description physique du monde. (Traduction de M. H. Faye). Primière partie (Vol. 1). Milan: Charles Turati, 1846. 436p.

PAULA, Clayton Eugenio Santos de; **SOUZA**, Tatiana Miguel Rodrigues de. Uma abordagem da geometria fractal para o ensino médio. C.Q.D.– Revista Eletrônica Paulista de Matemática, Bauru, v. 10, p. 135-148, dez. 2017. Edição Ermac. Disponível em: <<http://www.fc.unesp.br/#!/departamentos/matematica/revista-cqd/>> Acesso data: 05 de agosto de 2021.

SANCHES, Tânia Borreiro; **CYRINO**, Márcia Cristina De Costa Trindade. O Professor PDE e os desafios da Escola Pública Paranaense: Produção Didático-Pedagógica In: Cadernos PDE Volume II. Londrina. 2007 pp. 13.

SOUZA, Marquessuel Dantas de. O Cosmos de Alexander Von Humboldt. In: Geographia Meridionalis - revista eletrônica do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pelotas. Outubro de 2016 - ISSN 2446-9165. Disponível em: <<http://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Geographis/index>>. Acesso data: 12 de agosto de 2021.

VENTURA, Dalia. O que são os fractais, padrões matemáticos infinitos apelidados de 'impressão digital de Deus' In: BBC News Mundo. 4 dezembro 2019. Disponível em:<< https://www.bbc.com/portuguese/geral-50656301>> . Acesso data: 13 de agosto de 2021.

VIGNANDI, Rafaella Stradiotto. Introdução a nova geografia econômica Universidade de Maringá. 2009, pp.47. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&so

urce=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjT1N7XtrHyAhW_rJUCHTlFBx0QFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fnpd.uem.br%2Feventos%2Fassets%2Fuploads%2Ffiles%2Fevt%2F38%2FMinicursos%2FAula%2520NEG.pdf&usg=AOvVaw3W-WfLTY1tVA2bTejjc9hC

ANÁLISE DAS ÁREAS DE DISPERSÃO DA FAUNA SILVESTRE EM MEIOS URBANOS DE BRASÍLIA- DF

Sara Limeira de Santana Epifânio
Estudante do curso de Graduação na Universidade de Brasília (UnB), Brasília (DF), Brasil. sara.limeira@unb.br
Ananda Santa Rosa [1]-
Pós graduação na Universidade de Brasília (UnB), Brasília (DF), Brasil. anandasrandrade@gmail.com
Camila Barreiros Barbieri –
Universidade de Brasília (UnB), Brasília (DF), Brasil. cbbarbi@hotmail.com
Ruth Elias de Paula Laranja[1] -
Professora da Universidade de Brasília (UnB), Brasília (DF), Brasil. laranja.ruth@unb.br
Eixo Temático: Geografía Física -Naturaleza y socioambiente en Geografía

EIXO TEMÁTICO: 5)Geografia Física -Naturaleza y socioambiente en Geografía
PALAVRAS-CHAVE: Desmatamento, Dispersão e Fauna Silvestre.

RESUMO

INTRODUÇÃO

Com o intenso processo de urbanização houve o aumento de desmatamento para construção de novas zonas residenciais. Neste processo, as cidades acabam se expandindo e concentrando uma alta densidade populacional que consequentemente necessitam alterar o uso da terra com a intencionalidade de criar as áreas de construções industriais ou manter a transfiguração da terra para as atividades de pecuária tradicionais e agrícolas(COELHO, 2015; SOUZA et al., 2013). Todas essas ações antrópicas provocam fortes modificações nos recursos naturais, também possuindo a finalidade de atender as demandas por alimentações, mobilidades e o consumo(BRANCO, 2015). Com esse avanço nas áreas urbanas, as áreas remanescentes de vegetação nativas ficam expostas a riscos de mortalidades colocando também as populações da fauna local no extremo contexto vulnerável, porque aumentam os casos de atropelamentos, de domesticação, produz também a redução de áreas dos habitats e crescem os casos de maus tratos que podem de se maneira gradual ou eficaz (SHAH, 2016; VALE et al., 2019).

A grande maioria das expansões agrícolas, principalmente a de soja do DF, tem se tornado uma das principais ações que tem motivado a redução do bioma(JACOB, 2017), essa atuação proporciona a migração das espécies para buscarem abrigo, refúgio e alimentação (NUNES et al., 2020). Sendo assim, adentram as residências e comércios

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

provocando alterações. Esses acontecimentos promovem a reflexão sobre as intervenções ambientais que a sociedade humana fez e está fazendo desde o seu surgimento e a influência delas na biodiversidade, na atmosfera e nos recursos minerais e hídricos. A paisagem imposta através de todas essas ações antrópicas deixa evidente os processos de fragmentação, sendo de um lado a presença da natureza e de outro as áreas verdes. Esta percepção é significativa, porque demonstra o interesse que tem sido cada vez mais árido e degradativo(COELHO, 2015).

O homem ao longo da historicidade tem utilizado os animais de diferentes maneiras, evidenciando e refletindo em atitude de respeito, admiração e afeto. Contudo algumas atitudes ligadas ao domínio, à exploração, ao medo, e a aversão aos animais silvestres tem gerado conflitos entre as populações humanas, meio ambiente e a vida selvagem (MENDONÇA et al., 2011). Os impactos sobre o bioma Cerrado baseiam-se em desmatamentos, empobrecimento genético, degradação dos solos, introdução de espécies exóticas, com processos de contaminação física e química da água e da biota, sistemas de irrigação, exploração mineral, retificação de canais, urbanização e construção de estradas (LUZ, 2012).

O fogo neste bioma é um distúrbio comum durante a estação seca, podendo ocorrer de maneira natural ou ter origem antrópica. Se tornou regular principalmente, em áreas de pastagens e de Unidades de Conservação com a finalidade de limpeza do solo e para o processo de renovação, consequentemente, representa um grande impacto no ecossistema. O efeito deste sobre a fauna tem grandes fatores que podem ser diretos ou indiretos. De maneira direta está relacionado com as ações dos animais frente ao fogo como a mortalidade, ferimentos, intoxicação por fumaça, fuga e movimentos. Já na indireta constituem refúgio e alimentação. A passagem do fogo contribui para ocorrência de mortalidade, provoca também ferimentos e leva os animais à fuga e com isso pode proporcionar processos de emigração para outros locais em busca de refúgio (BENDELL,1974; WRIGHT; BAILEY, 1982; PYNE, 1984; CHANDLER et al., 1983; LYON et al., 2000 apud KOPROSKI et., 2006; CUNHA; SILVA; SPAZIANI; 2015).

Os processos de desmatamento, queimadas e expansão urbana no Cerrado, têm contribuído para um maior aparecimento de espécies silvestres nos centros urbanos, visto que, possibilita e estabelece os animais como seres vulneráveis porque, perdem seus espaços habitáveis e as áreas verdes. Para entender essa questão, a pesquisa possui como objetivo sistematizar e avaliar a ocorrência dos animais silvestres nos centros urbanos do Distrito Federal no período de 2018 a 2020. Especificamente busca averiguar os meses de maior frequência do surgimento das espécies, objetivando a relacionar com os eventos naturais pluviométricos e correlacionar também com as ações de degradação na região que, principalmente, tem sido instaurada pelo fogo.

METODOLOGIA

A pesquisa foi delimitada para ser analisada entre os anos de 2018, 2019 e 2020. O trabalho tem uma metodologia com característica descritiva e quantitativa visando uma melhor averiguação da problemática de dispersão dos animais selvagens nos centros urbanos, nas cidades, sendo estendidas até as regiões como é o caso do Distrito Federal, este tem lidado com esta temática cada dia mais, porque tem se estabelecido de

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

maneira confluente na realidade dos brasilienses. Para o levantamento de dados foram resgatadas as informações pela Polícia Ambiental do Distrito Federal. Para análise da pesquisa foi utilizada a estatística de correlação de Pearson que tem por objetivo medir o grau de correlação entre duas variáveis. Esta pode ser denominada de negativa ou positiva e está configurada conforme a medição da escala métrica que vai de 1 a -1. Este teste foi utilizado para medir se há correlação entre os registros da frequência dos animais silvestres juntamente com a variável do fogo ativo ou pela variável de precipitação da região do Distrito Federal. Esse método também ajudará na análise para saber se há influência dos devidos distúrbios no processo de dispersão que está se tornando uma enorme problemática instaurada na região. Os dados capturados para essa correlação foram retirados no site do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) com o uso da variável de precipitação, e no site do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) com a variável de fogos ativos sendo contabilizados por mês nos seus devidos anos delimitados na pesquisa. E por fim, foi utilizado o teste do p- valor estatístico para a averiguação da probabilidade das hipóteses a fim de saber se é refutável ou não o teste.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

O evento do fogo e a frequência das espécies silvestres foram correlacionadas negativamente, pois durante os três anos consecutivos se tornou propositivo o valor próximo a -0,1, ou seja, à medida que a frequência dos animais aumentam nas áreas urbanas há um declínio na perturbação do fogo. Foi estabelecido um pico localizado no mês de junho do ano de 2018, e este surge atingindo um valor próximo a 300 casos de registros de fogo e as espécies se mantêm inversamente baixas com valor de 100 casos.Vale lembrar que muitos desses casos representam os deslocamentos das espécies que costumam explorar os locais, ou se deslocam na fuga de uma presa ou seguem em busca de alimentos dentro das áreas urbanizadas. Foi observado um maior pico de aparecimento de fogo no ano de 2019, superando visivelmente todos os demais anos, incluindo o ano de 2020, que não demonstrou grande relevância de fogo. Esse problema, de incêndio, está relacionado com as ações antrópicas que têm sido utilizadas para os manejos e limpezas de áreas de grande extensão, que são utilizados por serem métodos bastante acessíveis e baratos que proporcionam um processo de alta lucratividade principalmente para os agricultores de soja da região.

Já o nível da correlação da precipitação e da frequência dos animais foi de 0,4, ou seja, é uma relação positiva moderada, que conforme a ocorrência de chuva surge na região se torna maior a frequência dos animais, pois o período mais alto do aparecimento das espécies foi no ano de 2018 entre os meses de janeiro a maio, porque, os registros passaram dos 200 casos registrados. Durante o percorrer do ano os registros se mantiveram ainda bastante altos e no ano de 2019 as frequências reduziram um pouco, mas se for notado o ano de 2020 deixou as espécies mais frequentes do que no ano anterior, principalmente no mês de janeiro, onde houve um pico relevante que chegou a quase 150 casos de registros de animais resgatados no DF. As espécies selvagens costumam utilizar o período úmido para se acasalar e procriar. Neste período também a quantidade de comida se torna mais dispersa, mas pelas últimas atuações humanas com

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

os desmatamentos têm sido propostas a redução nos ecossistemas naturais que corriqueiramente, deixa um maior quantitativo habitacional para as espécies humanas proporcionando diminuição de alimento para as espécies.

A frequência da espécie que mais tem se destacado tanto no topo da cadeia alimentar como no ranking da pesquisa foram as cobras, estas podem aparecer em qualquer espaço, pois é uma espécie pequena e altamente perigosa que quando é percebida em algum local costuma a causar alvoroço, principalmente para a espécie humana, e além disso causa distúrbios no corpo humano como sensação de pânico, medo e insegurança. Seu aparecimento é frequente durante todos os três anos. Outros animais de características bastante comuns no DF têm sido os macacos, pois é uma espécie muito inteligente que tem se adaptado de maneira bem rápida na cidade. Estes podem ser encontrados em sua grande maioria nas unidades de conservação, localizam-se próximos a trilhas onde possui movimentação humana, por ser um animal que causa menor nível de alvoroço acabam sendo mimados através de ganhos alimentícios cedidos na maioria das vezes pelos visitantes. Neste ano de 2018 é perceptível a frequência quase que constante de iguanas, porém no mês de junho proporcionou um decaimento bastante considerável na sua frequência, pois no início do inverno esta espécie tende a sofrer muito, porque são animais que param de se alimentar e de se locomover neste período, por ser um animal adaptativo conforme a temperatura no ambiente quando submetido a locais muito frios seus costumes são altamente ruins para a própria espécie.

No ano de 2019 as espécies de tatu, porco, jacaré, teiú, tamanduá e as demais espécies se mantiveram com frequência baixa se comparada com o ano anterior, pois são espécies bastantes representativas do bioma cerrado, que por serem consideravelmente pequenas e com ausência de mecanismos saltatórios ou pelagem adaptada para ambiente com presença de fogo sofrem no período dos incêndios que na maioria das vezes, acabam saindo machucados ou levados a óbitos que consequentemente reduzem seus quantitativos genéticos, podendo ser levados a casos de níveis de extinções. A raposa é um exemplo de espécie considerada extinta. Se notada, esta não teve frequência no ano de 2018, mas neste ano o animal se fez presente. Sua presença pode ajudar no processo de destruição de áreas de pecuárias extensivas e foi verificada em maior quantidade no mês de agosto. A espécie é um bom indicador para os processos de dispersão de sementes, podendo contribuir ainda mais para a biodiversidade do bioma. Este ano pode ser considerado como o que se teve um maior aparecimento de casos de incêndios e queimadas, possibilitando a percepção de que não houve deslocamento animal com tanta frequência, pois este resultado tem se tornado o inverso do que normalmente é correlacionado quando se menciona o aparecimento do fogo no ecossistema.

No ano de 2020, as espécies se comportaram de maneira negativa linearmente, pois as frequências dos animais diminuíram na região mesmo tendo se mostrado mais frequentes durante a primeira parte do ano. Dentro do ranking dos animais o tatu é considerado como um animal endêmico da região do cerrado, este apareceu com maior frequência no mês de janeiro e decaiu no mês de fevereiro, ou seja, esta espécie é uma das demais que se mostram perigosas para a saúde humana, pois quando adentra a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

cidade pode contribuir para os processos de disseminação de patologias, porque, possui a possibilidade de transmitir a doença de lepra, podendo ser visto que, este é o único animal que contrai essa patologia e sua contaminação pode ser estabelecida através do consumo de sua carne ou em sua caça.

Os casos de extermínios de espécies silvestres podem advir de diversos fatores que podem ser desde eventos naturalizados ou pelas ações humanizadas provocadas no meio que se estendem de maneira gradual ou impiedosa. O avanço das áreas urbanas tem favorecido a diminuição ou redução das áreas verdes, logo, neste aspecto perspectivo é comum encontrar pequenos fragmentos de restos de cerrado localizados próximos das áreas habitacionais, pois Brasília tem se expandido demograficamente ocasionando o crescido e avanço em áreas de vasta diversidade de recursos naturais.

CONCLUSÃO

Todavia, a pesquisa deixa claro que apesar de haver certa redução de frequência selvagem em alguns períodos dos respectivos anos, ainda sim são frequentes estes encontros com a espécie humana. Essa convergência pode ocasionar a dispersão de problemáticas para a população brasiliense a cada ano. É de extrema relevância a obtenção de programas e estratégias para o devido manejo de presença nativa das espécies em locais verdes, porque, são indicadores de que ainda restam biodiversidade e presença de ciclos ecológicos no bioma e na região. Espaços de unidades de conservação e áreas verdes são importantes para os animais silvestres e também para a espécie humana, porque, ambos necessitam e só sobrevivem se possuírem recursos naturais.

REFERÊNCIAS

BRANCO, A. M. Modelo de Gestão da fauna silvestre nativa vitimada para as Secretarias de Saúde, Meio Ambiente e Segurança Urbana: Prefeitura de São Paulo. Tese (Doutorado em Ciências)- Universidade de São Paulo, Faculdade de Saúde Pública, São Paulo, 2015.

COELHO, L. L. Dispersão, Fragmentação e Paisagem. Relações entre dinâmicas naturais e urbanas no vetor oeste da Região Metropolitana de São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2015.

CUNHA, C. L., SILVA, J. I., SPAZIANI, L. Ecologia do fogo. Curso de gestão ambiental. Núcleo Interdisciplinar de Pesquisa. 2015.

JACOB, P. P. Avaliação da fragmentação da paisagem natural de cerrado decorrente do espraiamento urbano de Brasília - DF. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento sustentável) - Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

KOPROSKI , L.; MANGINI , P. R.; PACHALY , J. R.; BATISTA , A. C.; SOARES , R. V. Impactos do fogo sobre serpentes (Squamata) no Parque Nacional de Ilha Grande (PR/MS), Brasil. Arq. Ciênc. Vet. Zool. Unipar, Umuarama, v. 9, n. 2, p. 129-133, 2006.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

LUZ, M. J. D. Educação ambiental através da geografia: a degradação do Cerrado brasileiro. 2012. 46 f., il. Monografia (Licenciatura em Geografia) - Universidade de Brasília, Universidade Aberta do Brasil, Goiás-GO, 2012.

MENDONÇA, L. E. T., SOUTO, C. M., ANDRELINO, L. L., SOUTO, W. M. S., VIEIRA, W. L. S., ALVES, R. R. N. Conflitos entre pessoas e animais silvestres no Semiárido paraibano e suas implicações para conservação. Sitientibus série Ciências Biológicas v.11, n. 2, p.185-199. 2011. Doi:http://dx.doi.org/10.13102/scb107

NUNES, B. R. A., MESQUITA, D. B., MESQUITA, T. M. S. Mastofauna encaminhada ao centro de triagem de animais silvestres (CETAS) deCatalão, Goiás. ENCICLOPÉDIA BIOSFERA, Centro Científico Conhecer – Jandaia-GO,v.17 n.33, p. 286- 296. 2020. Doi: 10.18677/EnciBio_2020C26

SHAH, S. Pandemic: tracking contagions, from cholera to Ebola and beyond. New York: Sarah Crichton Books, 2016.

SOUZA, A. S., MELO, J. A. B., FRANCISCO, P. R. M. Estudo das consequências da expansão imobiliária sobre unidade de conservação ambiental: Um caso do Parque Estadual do Poeta. v. 12, n. 4,2013.

VALE, C. A., PREZOTO, F. Fauna Urbana:Quem vive aqui?. Ces Revista, Juiz de Fora, v. 33, n. 2. p. 119- 146. 2019. setem/ out. 2019.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

XXIII
ENCONTRO INTERNACIONAL
HUMBOLDT
"La cuestión China"

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021

MODALIDAD VIRTUAL

TRABALHOS COMPLETOS

1-GT: A QUESTÃO CHINA: IMPERIALISMO E GEOPOLÍTICA - LA CUESTIÓN CHINA: IMPERIALISMO Y GEOPOLÍTICA

GEOPOLÍTICA DAS NAVEGAÇÕES E DOS PORTOS: DO COMÉRCIO INTERMEDIÁRIO DO SÉCULO XV A LIDERANÇA CHINESA NAS NAVEGAÇÕES E NA NOVA ROTA COMERCIAL NO ÁRTICO

Edson de Morais Machado
Professor da Universidade Estadual de Maringá (UEM)
Florianópolis, Brasil;
E-mail: edsonmachado1988@hotmail.com

EIXO TEMÁTICO: 1) A questão China: Imperialismo e Geopolítica.

PALAVRAS CHAVES: Portos; Navegação; Comércio internacional; Geopolítica.

INTRODUÇÃO

Os portos são fenômenos eminentemente geográficos, na qual, apesar de ocuparem um lugar estratégico no comércio internacional, ficam à mercê da navegação, pois é essa que promove as transformações nos portos, e não ao contrário (MAMIGONIAN, 2013). Inicialmente, a posição geográfica privilegiada de um porto, na foz de um rio, no encontro das navegações marítimas e fluviais, junto a vocação marítima de seu povo, proporcionaram grandes feitos, levando prosperidade à suas nações e a conquista de imensos territórios ultra marinhos que permitiram o monopólio de linhas de navegação, dando o status de intermediarias para todo um rico sistema de trocas. Todavia, a passagem do capitalismo comercial para o capitalismo industrial, pôs fim a tal combinação, ao mesmo tempo em que o comercio internacional era alavancado e a divisão internacional e territorial do trabalho se ampliava. Realidade que exigiu profundo aperfeiçoamento nos sistemas de transportes, destacando-se as do setor marítimo, pois se consolidam como o principal meio de transporte do comércio internacional.

Pioneiros nas grandes expedições marítimas, Portugal e Espanha se lançaram ao mar, tornando os portos de Lisboa e Sevilha os mais movimentados dos séculos XV e XVI, dominando os mares e dividindo as poses além mar entre as duas coroas (Tratado de Tordesilhas em 1494). Entretanto, as combinações que permitiram tais feitos se desfizeram, introduzindo novos competidores na geopolítica das grandes expedições (Holanda, França, Inglaterra, etc.). Com uma precoce sua vocação marítima, a Holanda se torna a principal potência marítima do planeta ao longo do séc. XVII, herdando de Portugal e Espanha grande parte dos monopólios comerciais por eles

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

conquistados. Posteriormente, com a evolução do capitalismo mercantil para o capitalismo industrial, os desdobramentos da Primeira Revolução Industrial (locomotivas e navios a vapor) e Segunda Revolução Industrial (navios a Diesel, navios frigoríficos, etc.) atingiram direta e radicalmente os sistemas de transporte.

Cabe lembrar que é a primeira Revolução Industrial que da origem aos Ciclos Longos da economia mundial, ou Ciclos de Kondratieff. A dinâmica de tal ciclo demonstra que a economia capitalista é regida por ciclos de alto crescimento (fase ascendente) e de baixo crescimento (fase recessiva), cada uma com um período médio de 25 anos.

Após uma primeira fase de rápido crescimento, a taxa de lucro das novas invenções/inovações diminuem, iniciando a fase recessiva e obrigando novos investimentos para alcançar a busca pela lucratividade perdida. Até então, tal lucratividade perdida foi recuperada lançando as invenções do ciclo anterior ao setor de transporte, que ficaram atrasados em relação ao ciclo anterior, permitindo nova onda de alto crescimento econômico, mantendo o país sede sob liderança mundial (SCHUMPETER, 1939). Assim ocorreu na Inglaterra, que lançou no setor de transportes as invenções/inovações da Primeira Revolução industrial ao setor de transportes, e que deu origem ao 2º Ciclo Longo, e, posteriormente, no 4º Ciclo Longo, nos Estados Unidos, que lançou em um segundo momento no setor de transportes as invenções/inovações da Segunda Revolução Industrial.

A teoria dos Ciclos ainda fornece bases para o entendimento da Terceira Revolução Industrial, em andamento, e que começou a moldar o século XXI, tirando o predomínio dos norte-americanos e desbancando os portos europeus mais movimentados (Rotterdãn, Le Havre, Hamburgo, etc.) ao criar na Ásia a maior, mais competitiva e movimentada fachada portuária atual. Essa, abrange um percurso que vai desde Singapura até os portos coreanos e japoneses, passando por Hong-Kong, Busan, Ningbo, Qingdao, Shenzhen e Shangai. Entretanto, singularmente, a fase depressiva do quarto Ciclo Longo se prolonga, retardando a Terceira Revolução Industrial.

Na busca pela lucratividade perdida, redução de custos, competitividade, ganhos em escalas, etc., que os portos e a navegação tornaram-se novamente palco de intensas modificações, se tornando vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas. Capultou-se, por exemplo, o oceano Pacífico com as mais movimentadas linhas de navegação comercial, com mais de 60% do total. Fato impossível de se imaginar até recentemente, quando o Atlântico reinou absoluto por mais de quinhentos anos. Toda esta conjuntura está ajudando a criar um novo mapa do mundo no século XXI, onde, auxiliados pela perda de velocidade das economias centrais, China, Japão e os tigres asiáticos se tornaram a “fabrica do mundo”, fazendo aumentar o volume de negócios e do trafego portuário dessa região. Como resultado, surgiram diversas companhias de navegação asiáticas, como APL, Hyundai, Hanjin, Evergreen, etc., além de gigantescas fabricas de contêineres, portêineres, guindastes, pontes rolantes, etc., como a ZPMC (Shangai Zhenhua Heavy Industries Co., Ltd). Sob liderança chinesa, novas rotas são incentivadas, levando a maciços investimentos para tornar viável a rota do Ártico (percurso Ásia-Europa), até então utilizadas por petroleiros e mineraleiros russos, com navios quebra-gelo..

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Diante desses fatores, temos aqui, como objetivo, investigar o desenvolvimento do capitalismo comercial a partir do século XV, sob liderança portuguesa e espanhola, passando pelo predomínio holandês no século XVII e da Inglaterra ao longo dos séculos XVIII e XIX, sob a óptica da geopolítica. Buscamos destacar a importância dos monopólios das linhas de navegação que garantiram o status de intermediárias a estas nações e as profundas modificações no cenário geopolítico mundial a partir do desenvolvimento do capitalismo industrial, criando novas combinações e dando origem aos Ciclos Longos. Investigaremos como os Ciclos Longos e seus desdobramentos moldaram o século XIX e XX, bem como começa a moldar o século XXI.

Tal investigação tem como referencial teórico o conceito de "combinações" definida por CHOLLEY (1964), baseada na perspectiva de um enfoque multidisciplinar que não se desliga de sua trajetória histórica nem de sua trajetória espacial; o Materialismo Histórico elaborado por Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895), que destaca que o importante é descobrir as leis dos fenômenos de cuja investigação se ocupa, captar detalhadamente as articulações dos problemas em estudo, analisar as evoluções, rastrear as conexões sobre os fenômenos que os envolvem; e a teoria dos Ciclos Longos proposta por Nikolai Kondratieff (1892–1938) e analisada e divulgada por J. Schumpeter (1939).

1. A riqueza dos monopólios das linhas de navegação e a importância do status de intermediárias.

As grandes expedições marítimas do século XIV e XV foram as responsáveis por estabelecer alguma forma de integração entre todos os continentes, alterando profundamente toda a geopolítica mundial graças a navegação que passa a ser de escala global. Sob liderança portuguesa, seguida dos Espanhóis, Franceses, Holandeses e, mais tarde, Ingleses, a Europa se consolidou como centro do sistema, onde o capitalismo comercial, seguido do capitalismo manufatureiro e, posteriormente, do capitalismo industrial (Sec.XVIII e XIX), engendrado nesta conjuntura, deu origem as relações comerciais centro-periferia, mundializando a economia. Segundo Mamigonian (2013), neste processo, a Europa provocou o fim das civilizações independentes uma das outras, com seus conflitos apenas regionalizados e a implantação de uma nova realidade, desde então mundial, no qual a Europa passou a comandar e reduzir os outros continentes a periferias subalternas.

Herdeiro direto de grandes invenções asiáticas, como bússola e astrolábio, por sua posição estratégica na península Ibérica, Portugal, em geral, tem seu pioneirismo na navegação e no comércio marítimo subestimado. Muito antes dos Grandes Descobrimentos já havia se lançado ao mar conquistando Ceuta (1405), ultrapassando o Bojador (1434), chegando à Serra Leoa (1460), construindo o castelo da Mina (1482), conquistando a vitória sobre o cabo das Tormentas (1488) e se estabelecendo em Goa (1511) (GODINHO, 1990). Seu projeto marítimo se deve em grande medida a sua precoce vocação para o mar, pois espremido entre grandes montanhas e o oceano, não possui condições propícias ao desenvolvimento da agricultura, criação ou caça em larga escala, despertando a necessidade premente e compelindo o português a procurar a subsistência alhures. Entretanto, assim como os espanhóis, embora tendo conquistado

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

territórios continentais e fundado vilas na Ásia, África e América, acabaram por ficar pelo meio do caminho no jogo geopolítico da navegação mundial.

A posição privilegiada destas nações que atingiram seu auge no período dos Grandes Descobrimentos e foi conquistada através de monopólios de rotas marítimas entre as metrópoles e suas colônias (portugueses, espanhóis, holandês, etc.). Assim, a prosperidade e a riqueza com que estes países tiveram nos séculos XV e XVI, achavam-se de tal modo na dependência dos lucros provenientes dos fretes e da revenda de mercadorias das respectivas áreas de atividade mercantil que rapidamente entraram em decadência quando perderam a posição privilegiada de intermediarias. Assim como ocorreu anteriormente com os genoveses e venezianos.

Os portos, ponto de chegada ou partida das rotas marítimas, ao longo de toda a história da humanidade, deram origem a importantes cidades portuárias de intensa atividade mercantil. Cidades como Londres, Rottterdam e Nova Iorque, situadas às margens de rios, no ponto de encontro das navegações marítimas e fluviais, beneficiaram-se, mais do que quaisquer outras, do movimento mercantil nascido em consequência da situação vantajosa por elas ocupadas (CAMINHA, 1980). Gigantescos entrepostos comerciais, tornaram-se as responsáveis por escoar toda a produção do interior que descia pelo caminho natural dos rios até encontrar o centro de distribuição na foz, recebendo ainda as importações para posteriormente redistribuí-las. Destaca-se que quanto maior a escala da hinterlândia (área de influência do porto) em sua face terrestre, mais dinâmico e movimentado este é. Por exemplo, na Europa, o porto de Rotterdam, localizada na Foz do rio Reno e do rio Escalda, dá acesso a vias interiores fluviais permitindo a navegação até bem o interior do continente, passando por zonas industrializadas da Bélgica, Alemanha e França, abastecendo de matéria-prima importantes zonas como a do Ruhr, continua até hoje atendendo as mais importantes rotas marítimas mundiais. Na América do Norte, a cidade portuária de Nova Iorque, por sua posição estratégica, logo se transformou em um dos centros comerciais mais importantes do mundo desde os tempos coloniais, beneficiando-se da foz do rio Hudson, seu porto serviu desde cedo a uma rica área que se beneficiou precocemente da abertura do canal Eriê já no ano de 1818. Tal canal permitiu a comunição com toda a imensa região dos Grandes Lagos, se tornando o porto mais movimentado do mundo ainda na virada do século XIX para XX.

Situação diferente ocorreu com os portos de Lisboa e Sevilha, os mais movimentados dos séculos XV e XVI, onde, possuindo uma hinterlândia terrestre restrita, pois o rio Tejo e Guadalquivir não são navegáveis além dessas cidades, nem havendo o interior de Portugal ou da Espanha importantes regiões produtoras ou consumidoras, acabaram por se configurar como portos de segunda importância ou de escala para os navios que se dirigiam a outras regiões da Europa. Nesta conjuntura, a Holanda vai ganhando força, embarcando em Lisboa mercadorias asiáticas e redistribuindo para mercados maiores no norte da Europa pelos portos de Amsterdam e Rotterdam. A decadência do porto de Lisboa se agrava com o fim do monopólio da navegação portuguesa entre o oriente e a Europa, conquista do Império Colonial português nas Índias, onde os navios holandeses passam a navegar diretamente entre a Ásia e os portos setentrionais da Europa. Destaca-se ainda a perda de autonomia

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

portuguesa em função da União Dinástica Ibérica (1580-1640), ficando o país sob controle da monarquia espanhola, limitando suas ações.

Assim como Portugal, a Holanda precocemente sentiu a necessidade de se lançar ao mar, pois suas terras pouco agricultáveis não podiam suprir se quer a alimentação de um oitavo de sua população (CAMINHA, 1980). Logo que se viram livres das invasões normandas, os navios holandeses passaram a atender as necessidades comerciais dos países próximos, passando a importar dos países do Báltico, da Alemanha e da França grande parte dos alimentos que careciam a população holandesa, que até então era baseada basicamente em frutos do mar. Em troca, ofereciam o arenque seco (pequenos peixes gordurosos desidratados encontrados nas águas temperadas e rasas do Atlântico Norte, do Mar Báltico e do Pacífico Norte), que era distribuído por mercadores holandeses nas embocaduras dos rios Vístula, Sena, Reno, Mosa e Escalda. Ainda, diversos mercadores chegavam até a Grã-Bretanha, adquirindo a lã para as indústrias têxteis existentes em diversas cidades dos Países Baixos, estabelecendo importante sistema de trocas. Destaca-se que tanto para a Holanda, a exemplo de Veneza, a pesca junto a indústria manufatureira (tinturaria de tecidos, fabricação de ferramentas, equipamentos náuticos, armas, etc.) e o comércio de peixe salgado e seco, foi o ponto de partida de seu comércio marítimo. Aliás, já nos século XVI, a Holanda, extremamente favorecida por sua posição geográfica intermediária entre o Báltico, a França, o Mediterrâneo e a foz dos rios alemães, rapidamente dominaram quase todo o tráfego comercial da Europa, desbancando Portugal, Espanha, Veneza e as Cidades Hanseáticas. Seus mercadores se lançavam ao mar, indo buscar lã em Chipre, seda em Nápoles, madeira para construção naval na Noruega, linho e outros gêneros alimentícios na Prússia, Polônia e até na Rússia. Segundo Mello (2002, p. 103), para a Europa Atlântica, no litoral da Península Ibérica, os holandeses levavam o trigo e as madeiras do Báltico e o pescado do Mar do Norte, adquirindo, em troca, o vinho, o sal e, em Lisboa, as especiarias do Oriente. Aliás, as próprias Cidades Hanseáticas, ou a Liga Hanseática (em alemão, die Hanse), destaca que até a primeira Revolução Industrial, o que mais importava era a posição de intermediária e os monopólios das linhas comerciais de navegação. A Liga Hanseática foi uma aliança de cidades mercantis alemãs ou de sua influência que formaram e mantiveram um monopólio comercial do século XII ao XVII sobre quase todo norte da Europa e Báltico, quando as novas rotas começam a ser utilizadas e monopolizadas por Portugal e Espanha (rotas para as Índias, América, etc.), sendo posteriormente utilizadas pelos holandeses, tornando obsoletas toda a combinação que trouxe riqueza e prosperidade a estas cidades[10].

Diante do avanço comercial dos holandeses, sob pretexto religiosos de conter o protestantismo nos Países Baixos (então inseridos no contexto das Dezessete Províncias, sob domínio do rei espanhol Felipe II), diversas medidas restritivas foram tomadas pela Espanha contra a Holanda e outras nações do Norte europeu (Flamengos, Zelandeses,

[10] A Liga chegou a abranger cerca de 100 cidades, exportava do norte da Europa peixe seco, trigo, madeira, ferro, cobre, sal, lã e peles, e importava tecidos, vinho, sal e especiarias. Abrangia o eixo Novgorod-Reval-Lübeck-Hamburgo-Bruges-Londres, estando ligada às esferas comerciais de Veneza e de Genova, no sul da Europa.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

por exemplo), buscando quase que aniquilar sua navegação e desenvolvendo forte rivalidade. Tal realidade resultou no início da Guerra dos Oitenta Anos (1568-1648), com a proibição da atracação de navios holandeses em todos os portos espanhóis, o que incluiu os portos dos Países Baixos do Sul (região da atual Bélgica), assim como Portugal e suas colônias, impossibilitando todo o sistema de trocas holandês baseado no aprovisionamento de especiarias e produtos coloniais. Desta forma, diversas combinações (CHOLLEY, 1964) foram se devolvendo para tornar a Holanda a principal potência marítima ao longo do século XVII, sendo: 1) a forte perseguição religiosa em favor do catolicismo levou a Holanda a romper com o Sacro Império, declarando independência em 1579, formando dois anos depois a União de Utrecht (República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos: Frísia, Gronigen, Güeldres, Holanda, Overijssel, Utrecht e Zelândia), fortalecendo sua autonomia política; 2) o embargo econômico imposto pela Espanha à Holanda incentivou grandes expedições ao Oceano Ártico na busca de rotas alternativas às Índias, o que acabou não se concretizando, mas deu bases para o envio de navios em 1596 à Indonésia e em 1598 para o Japão (ARBLASTER, 2005, p. 134); 2) em 1598, diversas expedições holandesas passaram a viajar para o Caribe e a América do Sul a fim de conseguirem sal, madeira, tabaco, açúcar, prata e outros produtos, indo comprá-los nos próprios domínios da Coroa Ibérica, mas longe dos grandes centros para não chamar a atenção, se inserindo ainda no comércio escravocrata na África Ocidental (ISRAEL, 1995, p. 325); 3) a criação, em 1602, da Companhia das Índias Orientais (Vereenigde Oost-Indische Compagnie), de iniciativas e capitais públicos e privados, para o enfrentamento face ao império português do controle dos mercados na Índia, Malaca, Indonésia e Japão, obtendo com os príncipes locais, em troca de produtos mais baratos que os vendidos pelos portugueses, as reduções dos direitos alfandegários e a concessão ao longo da costa para instalar depósitos, representações, etc., (CAMINHA, 1980, p. 72).

Segundo Keegan (1995, p. 336), os holandeses conseguiram sustentar a resistência frente ao poderio espanhol por tanto tempo por dois motivos, sendo: a) graças ao acesso ao mar; b) o controle das rotas fluviais que subiam para a Europa central, possibilitando o desenvolvimento de uma nação mercantil que logo se igualaria em riqueza a Veneza; e essa riqueza permitiu construir as fortalezas que asseguraram sua independência. Já em 1609, os holandeses estabeleceram acordos regulares com os japoneses permanecendo no país até 1641. Em 1619 a cidade de Jacarta, na Indonésia, tornou-se capital da colônia da Companhia das Índias Orientais, sendo rebatizada com o nome de Batavia. Em 1624, fundou-se em Taiwan o Forte Zelândia, importante entreposto entre a Indonésia e o Japão. (ARBLASTER, 2005, p. 136). Posteriormente novos empórios foram criados na costa do Malabar, em Sumatra e Amboina, sendo feito alianças com príncipes de Bengala e fortificado o território do Rei de Johor (Java), pois possuía baía abrigada (CAMINHA, 1980, p. 72).

O avanço holandês foi tal que, já nos meados do século XVII, haviam se apoderado de toda a Ilha de Java, Malaca, costa de Malabar, Cochin, Cananor e Ceilão, estendendo suas conquistas até o arquipélago de Sunda e dominando quase todo o tráfego exercido pelos árabes, hindus e chineses. Assim, segundo Caminha (1980, p. 75), no ano de 1666, o comércio marítimo internacional atingiu o volume de dois

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

milhões de toneladas, dos quais 900 mil cabiam à Holanda, 500 mil à Grã Bretanha, 250 mil a Hamburgo, Dinamarca, Suécia e Dantizig e 250 mil ao decadente comércio português, espanhol e italiano. Amsterdã reinava absoluto como o porto mais movimentado do mundo e a Holanda, a herdeira direta de todo o comércio marítimo das cidades Hanseáticas, de Portugal e da Espanha, como a principal potência marítima-militar. Entretanto, a situação instável dos nascentes estados europeus do Norte, livre do julgo do Saco Império, e que buscavam sua autonomia política, levaram a uma série de desavenças entre os Países Baixos, enfraquecendo suas marinhas de guerra e mercante. Em 1651, a Inglaterra, que já havia reunido fatores suficientes para se tornar uma importante nação mercante, como veremos mais adiante, impõe o "Ato de Navegação", buscando obter o monopólio do transporte marítimo para a América, África e Ásia, impondo às demais nações a utilização dessas rotas marítima apenas para transportar seus próprios produtos. A importação de produtos coloniais passa somente a ser autorizada quando realizadas por navios ingleses, ou seja, desbancando o importante sistema de trocas que os Países Baixos, haviam desenvolvido, levando a diversos conflitos que se estenderam da segunda metade do século XVII ao XVIII, entre os Países Baixos (as Sete Províncias Unidas) e a Inglaterra.

A concentração excessiva no status de intermediária, baseada em forte dependência às rotas marítimas, onde os alimentos, as vestimentas, o material para a confecção das manufaturas, a madeira e cânhamo, matéria-prima para a sua construção naval, eram todos importados por mar, levaram a ruína diversos mercadores, industriais e, consequentemente, as finanças do estado. Destaca-se que nos períodos de guerra quase todo o tráfego marítimo comercial foi interrompido, sendo no total quatro grande guerras, conhecidas como Guerras Anglo-Holandesas: a primeira entre 1652 e 1654; a segunda entre 1665 e 1667; a terceira entre 1672 e 1674 e a quarta entre 1781 e 1784. Na terceira guerra, os Países Baixos tiveram que enfrentar o poderio combinado anglo-francês, não sendo decisiva, mas permitiu aos ingleses perceberem que a batalha contra a Holanda, no mar, já não era mais necessária, retirando-se dos conflitos direto e afastando-se da França, então unida e com fortes investimentos em seu exército e sua marinha. Esta passa a fazer frente à holandesa, e sua proximidade na face terrestre, obrigou a Holanda a consagrar suas riquezas e atenção em defesa de seu próprio território, abrindo espaço cada vez maior para a hegemonia inglesa sobre o mar. Assim, diante da perca de seu poderio, no findar do século XVIII e início do XIX, com a Revolução Francesa (1789-1799) e as Guerras Napoleônicas (1793-1815), a França reduziu os Países Baixos a uma nação satélite, anexando o país ao território francês em 1810. No desenrolar dessa trajetória, os ingleses se apossaram de várias colônias holandesas, como o Ceilão (atual Sri Lanka), a Colônia do Cabo (atual África do Sul), a cidade de Malaca, além de várias feitorias na Índia. Entretanto, a Holanda ainda permaneceu sob posse da feitoria de Deshima, no Japão, até 1860, da Indonésia, Java e Sumatra até 1949, do Suriname, que se tornou autônoma em 1954 e independente 1975 e das Antilhas Holandesas, até hoje sob influência dos Países Baixos.

Assim como a Holanda, a Inglaterra aos poucos vai expandindo sua navegação comercial a partir do século XVI, influenciada diretamente pelo Rei Henrique VIII (1509-1547) e seu sucessor, estabelecendo um eficiente sistema de troca. Importantes

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

corporações de navegações foram se formando, tal como a Corporação *Trinity House*, reconhecida no próprio governo de Henrique VIII como fraternidade dos marinheiros do rio Tâmisa. Outro fato que demonstra a importância da navegação marítima comercial para a Inglaterra já neste período é a vitória da "Invencível Armada" no Canal da Mancha. Essa, considerada a maior frota de guerra até então formada, composta por 130 navios, tinha como objetivo invadir o território inglês no ano de 1588, a mando do rei espanhol Filipe II. Foi derrotada muito mais pelas dezenas de navios mercantes ingleses que foram artilhados para fazer frente a invasão, do que o poderio dos poucos navios da Royal Navy (Marinha Mercante Britânica, criada por Henrique VIII quase meio século antes). Com uma geografia singular (estreita e irregular), as Ilhas Britânicas logo impuseram os homens ao mar, sempre que não precisaram se unir para defender seu território, pois: a) sua costa enormemente recortada fornece abrigo a inúmeros portos, pequenos e grandes; b) por ser estreita, nenhum ponto na Inglaterra se situa a mais de 70 milhas da costa (112,654 km); c) Londres, a capital inglesa, está sobre o mar, diferente do que ocorre com Paris, no interior, e Madri.

Enquanto os conflitos armados e a defesa de seu território minavam as finanças e o poder da marinha mercante e de guerra da Holanda, a Inglaterra comercialmente. Beneficiada por sua posição geográfica, separada por mar do continente, com uma marinha capaz de fazer frente as mais poderosas armadas, manteve as guerras fora de seu território, conservando seu povo em prosperidade e suas finanças. Segundo Mamigonian (2013, p. 39), a Inglaterra não liderou as grandes navegações, limitando-se no século XVI apenas à pirataria, mas acabou por conseguir reunir fatores favoráveis para se tornar a "Senhora dos Mares" nos séculos seguintes. Nos cem primeiros anos de expansão marítima, os dirigentes ingleses nem sempre perceberam com evidência que a prosperidade crescente da ilha não dependia mais de riquezas de seu solo, mas da chegada de produtos do além-mar. Dessa forma, durante o reinado de Jaime I (1603-1625), a Royal Navy foi descurada, e os holandeses dominaram sem empecilhos as rotas dos oceanos (CAMINHA, 1980). Entretanto, diversas combinações (CHOLLEY, 1964), foram se concretizando para tornar a Inglaterra a principal potência marítima ao longo do século XIX e início do século XX. Estes fatores segundo Mamigonian (2013, p. 39) são: 1) fortalecimento de sua autonomia política rompendo com a Igreja Católica e expropriando suas terras, deixando dezenas de milhares de camponeses sem terra, obrigados ao trabalho assalariado; 2) promoção da revolução Puritana (1640) que financiou a construção naval e alavancou as companhias de navegação, se tornando as maiores da Europa; 3) partiu para a criação de um império colonial, garantindo mercado e fornecimento de matérias-primas para as suas manufaturas (sul dos EUA até a Guerra de Secessão, p.ex).

Aliando comércio marítimo e forte investimentos em marinha de guerra, a frota mercante inglesa partiu de 1.320 navios em 1666 para 5.730 em 1760. Em 1788, o comércio marítimo inglês já possuía 13.827 navios e 18.877 em 1801. O fluxo comercial em 1781, na importação, era de 318 milhões de francos, em 1792 evoluiu para 491 milhões, em 1799 atingiu 748 milhões, enquanto que a exportação manufatureira foi de 190 milhões de francos em 1781 para 622 milhões em 1792 e 849 milhões em 1799. Assim, nesta conjuntura, segundo Mamigonian (2013, p. 40), para

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

conquistar mais mercados, os proprietários das manufaturas têxteis da Inglaterra precisaram promover a 1ª Revolução Industrial, pois os tecidos de algodão produzidos na Índia eram melhores e mais baratos que os tecidos manufaturados ingleses. A Maquina a vapor, os teares mecanizados foram conquistando o mundo e Liverpool, porto do Lancashire industrial (Manchester, etc.), foi se tornando um dos maiores do mundo, como também Londres se tornou o maior e mais movimentado.

2. A era Industrial e a Revolução do comércio marítimo e do setor portuário

O advento da era Industrial torna a Inglaterra a "oficina do mundo", onde a tecnologia propiciada pela Primeira Revolução Industrial garantiu superlucros, oligopolização e cartelização e criou um novo mapa do mundo no âmbito econômico, político, naval e portuário. O capitalismo comercial vai aos poucos sendo substituído pelo capitalismo industrial. A importância dos monopólios das linhas de navegação e do comércio intermediário passa a ser substituída pela capacidade de produção de manufaturas e na conquista de mercados para seus produtos, bem como, diante de novos concorrentes (Alemanha, Japão, etc.), a necessidade da obtenção do menor custo possível da matéria-prima. Dessa forma procederam os ingleses, adquirindo em seu vasto sistema colonial as matérias primas necessárias, impondo, em troca, a compra de seus produtos manufaturados. Os navios ingleses se espalham pelo mundo, adquirindo hortícolas dos Países Baixos, cereais da Rússia e EUA, gado da Argentina e Austrália, etc. (WAIBEL, 1955). Todo este esquema era retirado das colônias inglesas por suas companhias comerciais que dominavam os portos de Nova Iorque, cedida pela Holanda à Inglaterra pelo tratado de Breda no ano de 1667, Boston (EUA), Munbai (Ásia) conquistado em 1668, São Petersburgo (Rússia) fundado em 1703, Gibratar conquistado em 1704, Alexandria em 1801, Singapura em 1819, Hong Kong em 1841, além de privilégio nos portos da América Latina na qual incentivou a independência desses países ou garantiu vantagens como a imposição a Portugal de abrir os portos brasileiros em 1808, onde a Inglaterra obteve taxas alfandegárias menores do que os próprios navios portugueses[11]. A Inglaterra ainda se especializou em atender as deficiências de transportes em regiões subdesenvolvidas no mundo todo, fomentando com isto sua indústria de base, construindo em quase todos os continentes ferrovias e companhias de navegação a vapor exploradas sob forma de concessão, como veremos mais adiante.

A era Industrial da origem aos Ciclos Longos da economia mundial, ou Ciclos de Kondratieff, com períodos de mais ou menos 50 anos cada e dividido em duas fases, a primeira de rápido crescimento (fase A) e a segunda fase de baixo crescimento (fase B), que ocorre em virtude do esgotamento do uso das invenções revolucionárias ligadas a cada revolução industrial[12]. Como dito, a Inglaterra precisou promover a 1ª Revolução Industrial, dando origem a fase expansiva do primeiro ciclo longo (1790-1815) que

[11] Segundo Delgado de Carvalho, em O Brasil Meridional (2016, pg. 49 e 50), a partir de 1808, as mercadorias nos portos brasileiros passam a ser tributadas a uma taxa de 24% do seu valor quando elas eram de proveniência estrangeira, de 16% quando vinham em embarcações portuguesas e de 15% quando vinham da Inglaterra.

[12] Cada ciclo econômico longo nasce com uma revolução industrial, amadurece, se materializa e posteriormente se esgota, a taxa de lucro cai, e há necessidade de uma nova revolução tecnológica.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

catapultam os portos ingleses como os mais movimentados (Liverpool, Londres, etc.), estendendo seu domínio sobre todos os continentes. Na fase recessiva do primeiro Ciclo Longo, a Inglaterra começa a perder fôlego, sendo recuperado na nova fase expansiva do segundo Kondratieff, alcançada através de uma revolução nos transportes com o uso da máquina a vapor nas ferrovias e navios, sobretudo de 1848 a 1873. Os portos e a navegação, que ficaram atrasados no ciclo anterior, passam a ser o principal foco de investimento. Os navios de madeira à vela vão sendo substituídos pelos de ferro doce (1822-1850) e depois pelo aço estrutural, permitindo o uso da propulsão mecânica, inicialmente com rodas laterais e, pós 1843, com hélices. Assim, embora os primeiros navios a vapor tenham surgidos no início do século XVIII, começam a ter predominância a partir de meados do XIX, mantendo a Inglaterra como a "senhora dos mares".

O desenvolvimento da máquina a vapor aplicadas ao setor de transporte permitiu o desenvolvimento das ferrovias ligando importantes áreas indústrias aos centros de produção, de fornecimento e consumo dos produtos industrializados. A eficiência, a rapidez e a maior capacidade de carga das ferrovias, permitiram um aumento extraordinários na taxa de lucro, possibilitando o nascimento de um novo ciclo longo. O uso das vagonetas no transporte do carvão nas minas para abastecer as máquinas a vapor das fábricas têxteis foi a fonte de inspiração das locomotivas (1824) que ligaram Manchester industrial à Liverpool portuária (MAMIGONIAN, 2013, p.18).

O forte esquema baseado no monopólio de matérias-primas tropicais (algodão, borracha, etc.) trouxe ainda mais riqueza e prosperidade para a Inglaterra. Hegemônica nos mares, e sem verdadeiras ameaças, acaba por se concentrar excessivamente na sua expansão colonial. No desenrolar deste processo construiu em todo mundo ferrovias que ligavam o interior dos continentes aos portos no litoral, seja na América do Sul (Brasil, Argentina), na Ásia (China) ou na África (África do Sul, Sudão, Quênia, Uganda). Estas interferências promoveram profundas modificações (criação, destruição e reestruturações) na organização do espaço e na ordem geopolítica mundial nos seus mais amplos aspectos. Cabe lembrar que a Inglaterra passa a impor o fim da mão de obra escrava (proíbe o tráfico no Atlântico Norte em 1807 e em 1845 impõe a proibição do tráfego negreiro internacional pela lei Bill Aberdeen, por exemplo), obrigando o assalariamento dos como forma de ampliar mercado consumidor (Inglaterra em 1833, França em 1848, Estados Unidos em 1863, etc.). Por outro lado, os navios à vela, predominante até então, costumeiramente ficavam ao largo, a certa distância da costa, onde embarcações menores faziam a ligação à terra firme, mantendo a força braçal como a principal responsável por toda a movimentação portuária. Com o fim do trabalho escravo, os custos das atividades portuárias cresceram vertiginosamente (estivadores), obrigando portos do mundo inteiro a uma rápida modernização através da compra de equipamentos poupadores de mão de obra, como guindastes, pontes rolantes, etc.

Na segunda metade do século XIX, novas combinações passam a se concretizar. A segunda Revolução Industrial faz nascer a fase expansiva do terceiro Kondratieff (1896-1921), desenvolvendo setores como a eletricidade (aplicada à energia, motores, transportes), a química (novas matérias-primas sintéticas) e os

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

motores de explosão, que revolucionaram os transportes e tornaram o petróleo economicamente estratégico (Estados Unidos e Rússia eram seus maiores produtores). A metalurgia se constituiu como papel fundamental da nova onda de invenções, com aço e novos metais (níquel, alumínio, etc.) sendo intensamente utilizados em navios, trens, pontes, construções e veículo automotores (VISENTINI, 2010, p. 99). A Revolução Industrial, que tornou obsoletos os navios a vela, permitiu que os novos estados europeus unificados, como a Alemanha, a Itália, a França e mais tarde o Japão e a Rússia, fomentassem sua indústria de base criando navios a vapores, construindo navios de guerra de aço que fariam frente ao poderio naval inglês. A partir de então o aço se torna estratégico, ou seja, os Estados que mais produziam aço passaram a dispor das maiores frotas de guerra e mercante, impossibilitando o surgimento de novas potencias navais sem indústria de base. Por outro lado, tal conjuntura ampliou, com maior ânsia, o colonialismo, motivado pela procura de fontes de matéria-prima e de mercados consumidores capazes de absorverem os excessos da produção manufatureira. Num segundo momento, as novas tecnologias da Segunda Revolução Industrial atingem direta e radicalmente os sistemas de comunicação e transportes (1920-1948), permitindo a retomada revolucionária de novos investimento e o nascimento de um novo ciclo. Em escalas planetárias se desenvolvem redes com telefones, telégrafos sem fio, cabos submarinos, redes ferroviárias (transcontinentais na América do Norte, transandina, transiberiana e transeuropeias), canais interoceânicos (Panamá, Suez), além da rodoviarização em todo o mundo.

A Inglaterra, excessivamente concentrada em seus monopólios coloniais (4/5 dos viveres e das matérias-primas que consumia, excetuando carvão e metade do consumo de ferro, eram oriundos de suas colônias), começa a perder fôlego na fase depressiva do 2º Kondratieff (1873-1896). A hegemonia inglesa passa a ser contestada, obrigando a partilha da África entre a Inglaterra, a França, a Alemanha, etc. (Conferência de Berlin, 1884/85). Destaca-se que, a princípio, a preponderância industrial e naval da Inglaterra foi tão grande que pôde exercer largamente sua hegemonia através apenas do comércio. Esse "imperialismo do livre comércio" cedeu lugar nas décadas finais do século XIX ao imperialismo puro e simples, quando outros países da área cultural europeia (Alemanha, França, EUA, Rússia) entraram em liça pela partilha do globo e dos seus recursos minerais e energéticos. Assim, embora com fôlego reduzido, a Inglaterra, ao findar o século XIX, ainda era a principal potência naval comercial, dispondo em 1870 de 1.202.000 toneladas de navios a vapor, ao passo que os Estados Unidos possuíam 192.000 e a França 154.000.

A Guerra da Criméia (1853/54) colocou em evidência a importância de uma marinha de guerra nos moldes industriais (navios de aço), onde a política expansionista da Rússia, comandada pelo Czar Nicolau I, buscou ampliar sua influência na península dos Bálcãs, região entre o mar Negro e Mediterrâneo. Reino Unido e França se unem para enfrentar a Rússia, temendo a perda estratégica dos estreitos de Bósforo e Dardanelos, o que impediria a comunicação com a Índia. Derrotada, a Rússia acabou por devolver o sul da Bessarábia e a embocadura do rio Danúbio, renunciando a qualquer pretensão sobre os Bálcãs, sendo proibida de manter bases ou forças navais no mar Negro, minando sua expansão marítima comercial. Entretanto, uma nova corrida

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

para a conquista dos mares estava iniciada. Após a guerra, a França iniciou a construção de navios de aço, extremamente poderosos, como a Rússia também buscou recuperar seu poder naval em face de sua derrota, conquistando na Conferência de Londres (1875) o direito de livre trânsito nos estreitos de Bósforo e Dardanelos. Itália, Estados Unidos, Alemanha e Japão passam a investir grandiosas somas na construção de navios de aço. Neste período, desenvolve-se a couraça de aço forjado (1860), o torpedo (1867), os canhões de carga pela culatra (1880), novas pólvoras e explosivos, etc. A superioridade bélica dessas novas armas e dos navios de aço facilitou o domínio da África e sua divisão entre as principais potências europeias (Inglaterra, França, Alemanha, Bélgica, Itália), além da criação de empórios e zonas de influência na China, estabelecer-se na Indochina e dividir entre si os arquipélagos da Oceania (CAMINHA, 1980, p.227).

Na busca por manter sua hegemonia e recuperar parte da lucratividade perdida, diante da elevada dívida externa, a Inglaterra força o Egito a venda do Canal de Suez (1882), garantindo livre acesso a Ásia. O canal, construído entre 1859 e 1869, pertenceu inicialmente ao Egito e a França, mas caiu sob domínio inglês após adquirir a parte egípcia em 1882, diminuindo o domínio francês naquela região, fato consolidado após o Acordo de Sykes-Picot (1916). A abertura do canal de Suez possibilitou pontos de distribuição de carvão para os motores a vapores estrategicamente posicionados a curtas distancias, tornando viáveis trajetos longos, a países afastados como Índia, China e Austrália, dando verdadeiro impulso a navegação a vapor. Assim, em 1890, 46% da frota mundial eram de navios a propulsão mecânica, e em 1900 era o dobro dos navios a vela.

A Alemanha, que até a metade do século XVIII, formada por dezenas de diferentes Estados, muito dos quais não possuindo acesso ao mar, dizimados por consecutivas guerras, acabou por não participar da investidas marinhas. Tendo perdido o comércio marítimo das cidades hanseáticas para os holandeses, a participação alemã nos empreendimentos oceânicos foi quase que insignificante até as últimas décadas do século XIX e início do XX. Entretanto, sua unificação como nação ao longo do século XIX (em 1871 os vários Estados Germânicos se unem, tornado-se um império), permitiu uma rápida industrialização, mais moderna que a inglesa e com menores custos, ganhando o mundo. A necessidade de ampliar mercado e de desenvolver marinha mercante e de guerra para fazer frente a outras potências europeias, teve duas grandes consequências: a) levou a maciços investimentos com fortes subvenções do Governo Imperial na marinha mercante e de guerra germânica, liderados por Bismark a partir de 1885, desenvolvendo uma moderna indústria metalúrgica, beneficiada pela descoberta de jazidas de minério de ferro no subsolo alemão; b) inseriu o país no colonialismo, com territórios na África que chegaram a ser quatro vezes superior a nação alemã (Sudoeste Africano Alemão, Togolândia, Camarões Alemãs e Tanganica).

Esta realidade só se tornou possível perante as múltiplas determinações que se concretizaram em virtude de sua unificação, onde a geografia moderna desempenha um importante papel capaz de facilitar um projeto político que levou à unificação territorial e à consolidação do modo de produção capitalista, possibilitando forte intervenção estatal que restaurou a atividade comercial e propiciou o nascimento da atividade industrial, do sentimento militar e do patriotismo. Segundo Caminha (1980, p. 123), a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

produção de ferro alemã não superava 1.563.000 toneladas em 1871, mas foi aumentando rapidamente para 10 milhões em 1904 e 17 milhões em 1912. Desse modo, até 1880 a Alemanha ocupava o quarto lugar no comércio internacional, mas em 1914 já atingira a vice-liderança, atrás apenas de Inglaterra, onde ¾ do total do comércio exterior alemão provinha de via marítimo, cuja escala era em Rotterdam e Antuérpia. Hamburgo, na embocadura do rio Elba, se tornou uma das principais cidades alemãs, ficando até hoje atrás apenas de Berlin. Nas vésperas da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a frota mercante alemã era a segunda maior, sendo responsável por 10,8% da frota mercante mundial (face 5,2% em 1874-1875).

O Japão era quase que unicamente agrícola até a unificação Meiji (1868). Sua terra estéril, aliada a natureza montanhosa das ilhas e as baixas temperaturas (ilha de Yeso, por exemplo), disponibiliza aproximadamente apenas 15% a 20% de terras agricultáveis, sendo utilizadas praticamente para o cultivo de arroz e cevada. A complementação da base alimentar japonesa vem, portanto, do mar, despertando, assim como a Holanda, Portugal, Inglaterra, etc., uma precoce vocação marítima. Entretanto, a extinção dos inúmeros clãs governamentais e a mudança completa de todas as instituições políticas, sociais e econômicas com a restauração Meijii colocaram fim ao isolamento comercial japonês. A vocação marítima japonesa, utilizada até então para a navegação costeira, passa a ser incentivada pelo governo através da criação de linhas de navegação imperiais, que tinham como finalidade a conquista de novos mercados consumidores e/ou fornecedores de matérias-primas, agilizando seu processo de industrialização. A esfera de atividade pesqueira japonesa, por exemplo, se expande ocupando até hoje um terço das áreas de pesca do mundo, cobrindo o estreito de Bering, a Austrália, a nova Zelândia e o Oceano Indico. Em 1894 o Japão conquista o absoluto controle do mar Amarelo derrotando a China, conquista a ilha de Formosa (Taiwan) em 1985 e a hegemonia na Coréia. Com forte incentivos governamentais à construção naval, Osaka, Kioto, Yokoama, Nagasaki, Wakudate, se transformaram em cidades portuárias e de indústrias navais de importância mundial. Ao se aproximar da Segunda Guerra Mundial, o Japão possuía a terceira Marinha Mercante do Mundo, só ultrapassada pela Inglaterra e Estados Unidos. Embora tendo auto-suficiência em carvão mineral, cobre, ferro sulfuroso, enxofre, etc., o Japão precisou procurar outras fontes permanentes de matérias-primas na China, na Rússia e nos Estados Unidos. Entretanto, tais relações eram instáveis ou desfavoráveis, levando o Japão a invadir a Mandchúria em 1931 (ferro e carvão), a Indochina em 1940, a conquista das Índias Orientais Holandesas (rica em petróleo e borracha) e, já na conjuntura da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), as Filipinas e a Malásia. Todas elas perdidas no pós-guerra.

Os Estados Unidos até o fim de seu período colonial era formado basicamente por fazendeiros. O solo pouco fértil e as barreiras geográficas que impediam o acesso além das Treze Colônias, logo empreenderam os homens ao mar, facilitados pela natureza que proporcionava magníficos portos e angras, com abundância de peixes, vendidos até na Europa. Boston, deste cedo, se torna uma importante cidade portuária, empregando pescadores, marinheiros, construtores de navios e mercadores, assim como Massachusetts, Pensilvânia, etc.. A construção naval era facilitada pelas ricas florestas litorâneas. A exportação de peixe seco foi aliada a outros produtos coloniais como

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

fumo, açúcar, algodão, lã, madeiras comuns, madeiras de tinturas, peles, cereais e carne defumada destinada principalmente as Índias Ocidentais, a Inglaterra e a Espanha, importando desses produtos de manufaturas, melaço, etc. O "Ato de Navegação", imposto por Cromwell em 1660, levou a proibição da exportação desses produtos pelos navios da colônia, sendo somente realizada, a partir de então, por navios ingleses. Posteriormente, em 1666, a proibição de manufaturas e as leis protecionistas em favor dos cereais ingleses, tiveram duas grandes consequências: a) levou a Nova Inglaterra e Nova Iorque a fabricarem objetos manufaturados, dando primeiro impulso a sua produção industrial; b) estimulou a construção naval americana, criando corsários para fazer frente aos navios ingleses, primeiramente, depois contra os franceses e os norte-africanos (Bei de Tripoli) no Mediterrâneo, com vistas à inserção nos negócios coloniais.

As sucessivas guerras europeias e a retaliação inglesa em face da ameaça americana acabaram por minar seus projetos marítimos, somente recuperado com o fim da Guerra de Corso, onde a marinha mercante americana se aperfeiçoou, criando os navios a vela *Clippers*, os mais velozes até então, chegando a navegar mais de 420 milhas em 24 horas (CAMINHA, 1980 p.150). Entretanto, as novas combinações do segundo Kondratieff, onde as inovações tecnológicas da Primeira Revolução Industrial atingiram radicalmente o setor de transporte, criando os navios à vapor e as ferrovias, responsável por manter a Inglaterra como "Senhora dos Mares", impossibilitou a concorrência americana frente aos navios de aço ingleses, muito mais velozes, com maior capacidade de carga e poderosos belicamente. Ainda, a marcha para o Oeste americano passou a absorver grande parte das atenções. A Segunda Revolução Industrial, originando o terceiro Ciclo Longo, junto a Primeira Guerra Mundial, acabaram por possibilitar à marinha mercante americana novas oportunidades. Diante da ameaça da interrupção das rotas marítimas em virtude da guerra, o governo lança o *Emergency Fleet Corporation*, resultando em 1917 de mais três milhões de toneladas a marinha mercante americana. Ao findar a Primeira Guerra Mundial, o país havia passado de pouco mais de 4,5 milhões de toneladas em 1914, para 14.547.000 em 1920, alcançando a segunda posição, atrás apenas da Inglaterra. Assim sendo, ao findar a Segunda Guerra Mundial, a marinha mercante inglesa havia sido ultrapassada pela norte americana, embora a Inglaterra tenha se recuperado logo depois, facilitada pela retirada de grande parte dos navios mercante americanos de circulação logo após a guerra, ao passo que os ingleses mantiveram em plena atividade seus estaleiros.

É na conjuntura da Segunda Revolução Industrial que os navios de aço, movidos primeiramente a vapor, já obsoletos, passam a ser movidos a diesel, permitindo incrível aumento da capacidade de carga dos navios, com tonelagens cada vez maiores (saltaram de 20 mil toneladas antes da 2ª guerra mundial para 100 a 200 mil toneladas após a guerra), tornando propicio a integração transcontinental da mineração de ferro, bauxita, carvão, etc. tendo o Brasil e Austrália como os mais importantes exportadores no pós-guerra. A eletricidade propicia o desenvolvimento dos navios frigoríficos, alterando profundamente a produção e distribuição de carnes e derivados e frutas tropicais, permitindo a Europa se alimentar de carneiros abatidos na Austrália, bois do Canadá, da Argentina, dos Estados Unidos e do Brasil. Ao mesmo tempo em que as

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

frutas tropicais chegavam às zonas temperadas da Europa, produtos perecíveis a altas temperaturas também passaram a ser importadas pelas áreas tropicais. Neste meio, os países necessitaram de mudanças radicais em suas infraestruturas de transportes, com agravante no setor portuário, cada vez mais complexo e de alto custo de capital[13].

Segundo Mamigonian (2013), os portos mundiais que mais dinamicamente reagiram às mudanças econômico-sociais deste período foram as da fachada marítima europeia, mesmo após grave "problema portuário" causado pelas instalações portuárias seriamente danificadas durante a guerra, ao mesmo tempo em que os navios não paravam de aumentar de dimensão, causando nós de estrangulamento. Ou seja, a ocorrência das duas Grandes Guerras acabou por impor a reconstrução e modernizações dos principais portos europeus, auxiliados pelos volumosos recursos financeiros para a reconstrução do pós-guerra, propiciando a renovação da frota mercante e de guerra (Grécia, Holanda, Noruega, etc.).

Regiões condenadas a permanecer fora da órbita marítimo-comercial, por não estar nas rotas das grandes linhas de navegação, por não possuir acesso ao mar, etc., puderam finalmente expandir seus mercados através da execução de obras de engenharia consideradas antes impossível. O canal da Mancha pode finalmente oferecer portos aptos a receber navios de grande dimensão à França, os portos belgas e holandeses recuperaram suas posições de prestígio, auxiliados por um eficiente sistema de dragagens e um complexo sistema de comportas, canais e diques, tornando possível seus portos receberem navios de quaisquer dimensão. Assim, a Europa recupera a liderança mundial na navegação marítima, mantendo-se como a principal fachada portuária até as ultimas décadas, quando perde para os portos asiáticos. Mantém, porém, posições entre os dez portos mais movimentados do mundo.

Se levarmos em conta as ideias de André Cholley (1964), é necessário lembrar que, como consequência da conjuntura dos Ciclos, os diferentes regimes de comércio influenciam diretamente para ampliar ou reduzir o volume de trocas internacionais. Por exemplo, os regimes de livre-comércio, predominantes a partir da metade do século XIX, foram substituídos por considerável protecionismo na conjuntura depressiva de 1920-1948 (entre as duas Grandes Guerras) na Europa (Inglaterra, Alemanha, França, etc.), nos Estados Unidos, e em outras regiões, incluindo os países periféricos, onde as substituições de importação de aceleraram (Brasil, Argentina, México, Chile, etc.). Posteriormente, a euforia do pós-guerra propiciou condições para a criação de instituições como a de Bretton Woods (1944-1971) e o Plano Marshall (1947), onde se testemunhou uma progressiva liberalização comercial internacional que cresceu a uma taxa de 7,3% entre 1948 e 1971. Impulsionados pelas trocas comerciais, as economias nacionais cresceram com características diferentes, seja altamente exportadora de

[13] As principais mudanças impostas ao modal marítimo, a partir de então, foram: a) construção de cais para que os navios atraquem paralelo à costa; b) ampliação no comprimento dos berços de atracação para receber navios com dimensão cada vez maior; c) aumento do calado do canal de acesso; d) reorganização interna dos portos (necessária à expansão de suas áreas ocupadas visando atender às demandas de movimentação e armazenagem de cargas através da construção de grandes armazéns); e) aquisição de equipamentos para a movimentação das cargas poupadores de mão de obra (guindastes, esteiras rolantes, etc.)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

matéria-prima, como a maioria dos países periféricos (Venezuela com o petróleo, Brasil, embora tendo seu edifício industrial completo nos anos 80, é predominantemente exportador de commodities minerais e agrícolas, etc.), ou intensamente importadoras, como Estados Unidos (o maior importador líquido ao longo do pós-guerra) e Japão (substancialmente carente em recursos energéticos, mas altamente exportador de produtos industrializados).

Se em um primeiro momento o fator industrial preponderou sobre os demais, tornando as nações que lideraram a Segunda Revolução Industrial, providas de ferro e carvão e, consequentemente, de indústria de base, em grandes potências marítimas, o grande crescimento do comércio internacional ao longo da fase expansiva do quarto Ciclo Longo (1948-1971), aliado a difusão das novas tecnologias, tornou viável a inserção de novos competidores. Países com antigas vocações marítimas, mas que perderam fôlego diante da hegemonia dos navios a aço, puderam adaptar-se e reconquistar vultosa participação no comércio marítimo, seja adquirindo navios no exterior ou criando indústrias navais próprias. A grande disponibilidade de navios de aço no pós-guerra, junto a facilidade de aquisição de unidades novas em países que incentivaram a sua indústria naval (alguns, como parte de sua política de substituição de importação), aliou-se a simplicidade relativa da construção e da manutenção dos novos navios comerciais, que passaram a proporcionar por um longo período lucros com baixa manutenção. Por exemplo, neste ínterim, a Grécia adquiriu 107 navios dos Estados Unidos, a Holanda adquiriu 84 navios e recebeu mais 51 como indenização, a Noruega recebeu 42 cargueiros como indenização e comprou mais 102 navios na América (CAMINHA, 1980, pg. 222). Por outro lado, os novos instrumentos de navegação, como radar, etc., possibilitaram que aquelas nações sem grandes tradições marítimas pudessem se inserir nos negócios marítimos, exigindo em contrapartida, pessoal técnico, como eletricistas, cartógrafos, etc.

Passada a liderança norte americana, na fase expansiva de 1948 a 1973, Mamigonian (2013, p. 63), assinala que os países que mais cresceram no centro do sistema capitalista foram o Japão, a Alemanha, a França e a Itália, com seus “milagres” econômicos, e não os EUA e a Inglaterra. Tal processo foi o resultado da eclosão atrasada da Segunda Revolução Industrial (1896-1920) nestes países, o que já havia ocorrido muito antes nos Estados Unidos, onde a cartelização iniciada nos anos de 1930 garantiram superlucros, baixa inovação tecnológica e marcha lenta econômica. Assim, no pós-guerra, o Japão e a Alemanha foram capturando o comércio externo norte-americano, em rápida perda de competitividade (Baran e Sweezy, 1966). Nesta conjuntura, na década de 1960, novas combinações passam a ser formar, onde a busca por uma incessante redução dos custos, consequência da perda da lucratividade com o esgotamento da Segunda Revolução Industrial, dá início a revolução dos contentores, provocando uma verdadeira reviravolta nas dimensões e na capacidade de carga dos navios, impondo profundas adaptações aos portos para movimentá-los. O uso em massa de contentores pode ser considerado uma revolução para o setor pois provocou grandes modificações que tornaram a expedição marítima mais barata graças a sua incrível capacidade intermodal (terrestre, marítima, ferroviária, etc.), possibilitando uma mudança gigantesca na configuração da economia mundial e um aprofundamento da

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

divisão internacional do trabalho. Centros de produção que estavam instalados a séculos em áreas tradicionalmente portuárias simplesmente desapareceram, indo se instalar em regiões que possibilitasse a redução de custos.

Pouco tempo depois, a crise do Petróleo aberta no ano de 1973 dá início a atual e singular fase depressiva do quarto ciclo de Kondratieff. Diferente do que aconteceu nos ciclos anteriores, singularmente, o comércio e a movimentação financeira internacional foram artificialmente alavancados e a possibilidade de ganhos com debêntures inibiu a destruição criadora[14]. Ou seja, ao invés dos capitais disponíveis serem utilizados maciçamente em inovações tecnológicas radicais que suplantariam aquelas presentes nas fábricas, os capitais foram direcionados para especulação (ações, câmbio, títulos da dívida pública, etc.). Os bancos centrais, com os mecanismos da desregulamentação financeira e dos avanços tecnológicos na área da telemática, impuseram aos países do mundo todo o retardamento das inovações radicais, passando a administrar os ciclos de Kondratieff.

Diante do retardamento de um novo ciclo o foco continuou na busca incessante da redução dos custos e no aprofundamento da divisão internacional do trabalho, como forma de ampliar mercado para as indústrias dos países centrais. Com esses objetivos, pós 1973, no mundo todo, as economias centrais impuseram a abertura de mercados nacionais das nações menos desenvolvidas. Os portos e a navegação passam a desempenhar papel cada vez mais importante, se tornando agentes centrais nas relações comerciais, intensificando as rotas marítimas vertiginosamente. Conforme Xavier e Corrêa (2013), o movimento e a velocidade, nesta nova sociedade, são impostos para a conquista de ganhos de produtividade e competitividade e convertem os sistemas de transporte em vetores logísticos fundamentais para as atividades mais modernas. Assim, os portos e a navegações tornaram-se novamente palco de intensas modificações, respondendo atualmente pela movimentação de 95% dos manufaturados produzidos no mundo todo. Entre as grandes modificações e aperfeiçoamentos no setor marítimo está o aumento no porte e na capacidade de carga dos navios (saltando de 15 mil toneladas, na primeira metade do século passado, para mais de 400 mil toneladas), a especialização em determinado tipo de carga (graneis sólidos e líquidos), o uso em larga escala dos contêineres, obrigando a fabricação de navios especializados, denominados de porta-contêineres, que podem atingir 400 metros de comprimento e suportar até 19.000 unidades, e fortes alterações nas estruturas física e tecnológica portuária (instalação de transtêiners no cais, aprofundamento dos canais de acesso, sistemas informatizados de armazenamento, recebimento, despacho, etc.). Ainda, as operações intermodais, com a criação de redes de logística e o surgimento de portos concentradores de contêineres e de transbordo (hub-port); o surgimento de economias de escalas; a redução da mão de obra ocupada no carregamento, descarregamento e na segurança; a redução das perdas e

[14] Mamigonian (2013) destaca que diferentemente do período 1920-1948, a política econômica norte-americana iniciada pelo governo Reagan (1980-1988), conseguiu retardar a crise financeira para 2008, apostando na brutal financeirização de toda a vida econômica, fazendo o PIB do centro do sistema crescer a 2% ao ano apenas, mas o comércio internacional foi estimulado a 5% ou 6% ao ano. O giro financeiro passou a viajar nas nuvens, a 10% ou 12% ao ano, adiando a crise financeira e também o inicio da fase expansiva do novo ciclo longo de Kondrat ieff (MAMIGONIAN, 2013, p. 66).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

do tempo dos navios atracados nos portos, consequência da maior agilidade operacional; a constituição de grandes empresas multinacionais de navegação (ESPÍNDOLA, 2014).

Para Mamigonian (2013, p. 65), a revolução dos transportes marítimos está ajudando a criar um novo mapa do mundo no século XXI, entretanto, este mapa, em elaboração, depende de vários outros fatores (combinações), tal como a consolidação do modelo econômico japonês baseado em exportações, que deu origem ao toyotismo e que passou a ser imitado pelos países asiáticos, incluindo a China. Buscando recuperar sua competitividade, os Estados Unidos também introduz o toytotismo em suas indústrias estranguladas, reaplicando o *just-in-time*; isto é, a logística, criado por Henry Ford no início do Séc. XX, e realiza uma abertura planificada às importações asiáticas com o objetivo de manter o dólar como moeda dominante do comércio internacional e baratear os custos de produção da força de trabalho (RANGEL, 1983). Ao estimular, seletivamente, o comércio internacional, os EUA acabaram ajudando, sem querer, o crescimento Chinês e dos tigres asiáticos (MAMIGONIAN, 2013). A redução da velocidade das economias centrais permitiu a expansão da economia do oriente que, com a perda de competitividade imposta pelos EUA ao Japão no processo de valorização do Iene, passa a ter como liderança a China, tornando seus portos e as navegações hegemônicas em escala planetária. O barateamento do frete marítimo com uso em larga escala dos contêineres, junto ao período depressivo pós 1973, obrigaram as multinacionais norte-americanas, europeias e japonesas a instalarem suas filiais nos países asiáticos, que trataram de copiar, por conta própria, os automóveis, eletrodomésticos, computadores, aviões, etc. (MAMIGONIAN, 1982), tornando a China e a fachada asiática a "fabrica do mundo". Assim, aumentou-se o tráfego entre os portos europeus e americanos, ao mesmo tempo em que os portos asiáticos são alavancados como os mais movimentados. Atualmente, a Ásia abriga a maior fachada portuária, pois abrangem um percurso que vai desde Singapura até os portos coreanos e japoneses, passando por Hong-Kong, Shenzhen e Shangai. Nela situam-se os maiores portos do mundo (Shangai, Singapura, Shenzhen, Hong Kong, Busan, Ningbo, Qingdao), sobressaindo-se aos tradicionais portos europeus (Le Havre, Roterdã, Hamburgo, Antuérpia).

O crescimento da fachada asiática tem provocado uma crescente demanda por contentores e navios, fazendo aumentar o volume de negócios dos portos regionais e de seu tráfego marítimo. Como resultado, surgiram diversas companhias de navegação asiáticas, como APL, Hyundai, Hanjin, Evergreen, etc., além de gigantescas fábricas de contêineres, portêineres, guindastes, pontes rolantes, etc., como a ZPMC (Shangai Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd), a maior do mundo atualmente. Na China, o estaleiro Tianjin e o estaleiro Waigaoqiao são os maiores e mais importantes do planeta, tendo este último surgido em 1999, possui hoje 14.379 empregados que produzem 11% da frota mundial de navios graneleiros (minério, soja, etc.) e 8% dos navios petroleiros. O estaleiro Waigaoqiao produz navios graneleiros para as principais armadoras mundiais, como Cosco (China), Cardiff e Angelicoussis (Crécia), NYK (Japão) e Foresmost (EUA), petroleiros para Cadiff (Grécia), Ocean Tanker (Singapura) e OSG (EUA), porta-contêineres de até 16 mil TEUs (os maiores do mundo em circulação)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

para a CMA CGM (França), etc., além de plataformas para exploração de petróleo para a estatal chinesa CNOOC (OLIVEIRA, 2015, pg. 48).

Os grandes investimentos no setor portuário asiático, altamente modernizado, aliado a um custo de mão de obra reduzido, possibilitam que os portos de Shangai, Singapura, Hong Kong e outros portos asiáticos, consigam movimentar cada contêiner a um preço médio de US$ 75, em face de US$ 110 nos modernos portos europeus e norte americanos (Roterdã, Hamburgo, Los Angeles, Long Beach, Antuérpia, etc.)[15]. Destaca-se que a China sempre teve importância relevante na economia mundial, bem como na cultura, ciência e tecnologia, ao longo dos cinco mil anos de sua civilização. O atual porto de Qinhuangdao, antigo Jieshi, já existe a mais de 2 mil anos, bem como o Grande Canal foi construído entre 589 a 618 a.C, ligando Hangzhou (no rio Yangtzé) até Pequim, se estendendo por com 1.800 km e em operação até hoje, destacando desde o início a importância da navegação fluvial e a engenharia naval chinesa. Na realidade, destaca Oliveira (2014, p. 36), as grandes criações chinesas que impulsionaram a navegação marítima surgiram no início do primeiro milênio, entre os séculos 1º e 3º d.C., para serem adotados no Ocidente, particularmente na Europa, cerca de mil anos depois. Assim foi com: a) o leme, desenvolvido no século 1º a.C e implantado em maior escala no primeiro século 1º d.C na China e no 2º século d.C no Ocidente; b) as velas e mastros múltiplos desenvolvida entre o fim do 2º e início do 3º século d.C, permitindo aos navios carregar até 700 pessoas e 200 toneladas de carga, chegando a fazer a ligação com Síria e navegar até a Austrália, sendo adotada pelos europeus somente após o século 13 d.C.; c) a bússola, utilizada bem antes do século 3º a.C na orientação de caravanas no deserto, sendo adotada na China na navegação a partir do ano de 850, e na Europa somente a partir do século 13 d.C.; d) os mapas e as cartas náuticas, desenvolvidos pelos chineses para fins militares desde o século 2º a.C, mas sendo publicado técnicas de elaboração no ano de 110 (Tradado do Novo Cálculo), por Zhang Heng, sendo adotado pelo Ocidente somente 1.200 anos depois; (OLIVEIRA, 2014, pg. 37 e 38). Assim sendo, já no ano de 618 a 907 d.C, segundo Mamigonian (2013), durante a dinastia Tang, a China realizava exportações de seda, cerâmica, chá, papel, etc. e importava cavalos do interior da Ásia, artesanatos de Bizâncio (taças de vidro, etc.), ouro e especiarias da Indonésia, etc. Realizava excursões marítimas ao Japão, Indonésia, Sudeste Asiático, onde criou Malaca como entreposto comercial de especiarias, até alcançar Calicut, na Índia. Obscurecida pelo domínio mongol (907-1368 d.C), voltou-se novamente ao comércio exterior na dinastia Ming (1368-1644), desenvolvendo imensa marinha imperial. Esta, entre 1405 a 1407, possuindo 62 navios e 27.800 tripulantes, alcançou o Camboja, Java, Ceilão e Calicut, maior entreposto comercial do Índico na época. A subida dos mandarins ao poder em 1424 levou a um isolamento da China e o desligamento de sua política de expansão marítima, levando seus conhecimentos astronômicos, náuticos e cartográficos à Itália e à Portugal (MAMIGONIAN, 2013, pg. 29 e 30).

[15] Segundo a ANTAQ (2011), o custo médio nos principais terminais portuários brasileiro é de US$ 250,00.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Os portos chineses hoje, com mais de 60% no ranking dos dez portos mais movimentados, já demonstram, há muito tempo, a vocação para o comércio marítimo chinês. O atual porto de Xangai (antigo Shen ou Hu), à margem do rio Yangtzé, ficando entre a primeira e segunda posição em movimentação nos últimos anos, data do 5º século d.C., tendo se tornado porto oficial na dinastia mongol Yuan em 1297 e autorizado a receber embarcações estrangeiras em 1684. Ganhou destaque a partir de 1839 após os ingleses invadirem e controlarem o porto com apoio dos EUA, Alemanha, Rússia, Áustria, Holanda e França, na conjuntura das Guerras do Ópio (1839 e 1860), com o objetivo de assegurar a entrada da droga em território chinês. Aliás, foi o ópio a única moeda de troca capaz de entrar no mercado fechado da China, graças, todavia, do uso de inacreditável violência. Grande produtora de chá, sedas e porcelanas, com autos valores nos mercados europeus, e com uma dimensão continental de terras férteis capazes de alimentar seu povo (aproximadamente 200 milhões de habitantes neste período), a China nada precisava importar, exceto o ópio após imposição do vício pelas companhias de navegação europeias (Cia. Britânica das Índias Orientais e outras) e que dizimou milhares de chineses, obrigando a proibição do uso da droga pelo imperador em 1729. Nesta conjuntura, os países europeus se uniram para a dominação do mercado chinês, sob liderança do governo inglês, através da invasão de importantes portos, ocasionado às duas Guerras do Ópio (1839 – 1860), levando a China à derrota e a ceder não apenas Xangai, mas também os portos de Cantão, Amoy, Ningbo e Fuzhou, além de pagar 21 milhões de dólares de indenização (OLIVEIRA, 2014, p. 18).

O porto de Singapura, que disputa com Xangai a liderança mundial em movimentação de carga geral e contêineres, também surgiu na conjuntura das Guerras do Ópio, sendo criado pela Cia. de Navegação Britânica tornou-se extremamente estratégico por sua privilegiada posição geográfica. Situado ao sul da península da Malásia é um *hub-port* que concentra cargas e redistribui para outros navios, movimenta cerca de 140 mil navios por ano, quatro vezes mais que o porto de Roterdã. Atualmente é responsável por metade do suprimento anual de óleo cru para navegação, ou bunker, com cerca de 25 milhões de toneladas, e 20% do tráfego mundial de contêineres (25 milhões de TEU's). Suas linhas regulares ligam mais de 600 portos, em 123 países (PORTOGENTE, 2019). Já o porto de Ningbo, também cedido a Inglaterra na conjuntura das Guerras do Ópio, movimenta atualmente mais de 744 milhões de toneladas. Demonstra através de registros de mais de 7 mil anos, ter o dobro da idade de Biblos (no Libano, mar mediterrâneo), considerado o mais antigo do Ocidente (OLIVEIRA, 2014, p. 41). Igualmente o porto de Hong Kong, sobre domínio inglês até 1997, teve origem na distribuição de ópio. Atualmente movimenta mais de 269 milhões de toneladas e é altamente modernizado, com altos edifícios de até dez andares que lhe garante grande capacidade de armazenamento de contêineres.

Os oceanos Índico e Pacífico, diante do aumento do tráfego, estão ganhando cada vez mais relevância estratégica. Tornaram-se área de conflitos e disputas entre os países da região, influenciado pelas grandes potências econômicas atuais, onde novas conjunturas geopolíticas passam a figurar com grandes intervenções chinesas. Destaca-se entre eles: a) conflitos de cunho ideológico, econômico, político, etc., na região do Oriente Médio, onde está o importante Canal de Suez e as mais importantes rotas

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

petrolíferas que se dirigem tanto ao Pacífico como ao Atlântico, tendo forte influência norte americana, principalmente a partir do atentado terrorista de 11 de Setembro de 2001; b) a crescente influência americana na Índia; c) disputas territoriais no leste asiático entre Filipinas, Vietnã, Brunei, Malásia, China e Taiwan pelo controle do Mar do Sul da China, que concentra o principal fluxo marítimo comercial atual e que buscam garantir a exploração de pesca e de outros recursos na zona econômica exclusiva de cada país, além da possibilidade exploração de hidrocarbonetos, como petróleo; c) combate ao terrorismo e a pirataria internacional.

Tudo isto tem gerado diversas consequências, como a ampliação do número de bases militares e unidades de inteligência estrangeiras na região, como dos EUA, Itália, Japão, França, etc., e da China, que construiu, por exemplo, ilhas artificiais com bases militares aéreas e navais, com hangares, sistemas de radar de alta frequência e refúgios anti-mísseis, etc., nos arquipélagos de Paracel, no Mar da China Meridional e Spratly, no Mar do Sul da China (BBC, 2017). Ainda, esta conjuntura tem levado a China a buscar alternativas que garantam soberania comercial e energética.

A popularização e o barateamento dos navios de aço tiveram como resultado o retorno da pirataria, fato quase que extinto ao longo século XVIII quando os navios a vapor passaram a ser hegemônicos, pois eram muito superiores belicamente que os navios de madeira piratas. A extrema pobreza da Somália junto a sua proximidade ao Canal de Suez, fazendo com que o Golfo de Aden, onde o Chifre da África chega próximo à Península Arábica, seja passagem quase obrigatória para os grandes navios que ligam Europa e Ásia, facilita ataques piratas vindos desse país. Como retaliação, navios de combate chinês e embarcações de apoio com combatentes de operações especiais, passaram a ser enviados para auxiliar nas patrulhas antipirataria na costa da Somália, retornando pela primeira vez operações militares chinesas no oceano Índico desde o século XVI. Através da necessidade de patrulhar a região do Canal de Suez, a China expandiu seu domínio militar, criando em 2017 a primeira base fora de seu território, no pequeno país Djibuti, cuja posição, fazendo fronteira a sudeste com a Somália, controla o acesso ao Mar Vermelho pelo sul, formando um "gargalo" de tráfego marítimo. Antiga colônia da França, Djibuti, por sua posição, também sedia bases militares dos EUA, da França, da Itália e do Japão, que buscam salvaguardar o fluxo marítimo comercial de suas nações. O avanço chinês possibilita experiência em missões transoceânicas e situações de combate real, etc. Realidade estratégica, face a importância do fluxo do comércio marítimo chinês para o desenvolvimento de sua economia, baseada na exportação de produtos industrializados, mas também grande importadora de petróleo (especialmente da Rússia, do Oriente Médio, da Angola, do Sudão, etc.), grãos, minério de ferro, entre outros.

Com o objetivo de garantir sua soberania comercial e energética, a China vem desenvolvendo o chamado "Colar de Pérolas" ao longo de suas principais rotas petroleiras e de navegação comercial na região do Oceano Índico, criando corredores comerciais com bases aéreas e navais, portos comerciais, *"hub-ports"*, corredores energéticos, centros de inteligência etc. que se estendem desde o Mar Vermelho e do Golfo Pérsico até o Mar do Sul da China. Tem-se o objetivo de garantir o fluxo comercial ao longo das penínsulas Arábica, Indochina, Chifre da África e da região do

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Mar do Sul da China (Península Indostânica), com destaque para o Estreito de Malaca, onde está o porto de Singapura, responsável por 80% do petróleo importado pela China. Mais precisamente, segundo Figueiredo (2018), através do Colar, o importante porto de Hong Kong é ligado às ilhas do Mar do Sul da China no primeiro trecho. De lá, segue para o Camboja, Tailândia, Mianmar, Bangladesh, contorna a Índia via o Sri Lanka e as ilhas Maldivas, seguindo para o Paquistão e de lá para a África. No golfo de Aden o Colar entra em "bifurcação", com portos chineses no Sudão, no Djibuti e no Quênia.

Considerando, além dos problemas de instabilidade políticas e econômicas a pouco citadas, as futuras imposições políticas e mesmo físicas (profundidade e dimensão dos navios, cada vez maiores) que o Canal do Panamá e de Suez podem ocasionar, bem como incessante busca por redução de custos, a China investe cada vez mais na tentativa de tornar viável economicamente o uso de rotas marítimas comerciais no Ártico. A ligação do Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico via Ártico já foi buscada por diferentes nações ao longo da história, como Portugal por volta de 1500, a França em 1524 e 1535, a Holanda em 1596, a Inglaterra em quatro ocasiões entre 1817 e 1845, a Noruega em 1903, entre outras, seja pelo norte do Canadá ou pelo norte da Rússia. Motivadas em um primeiro momento para fugir dos monopólios das linhas de navegação, e posteriormente alcançar uma rota mais curta entre a Europa e a Ásia, todas estas expedições foram impedidas pelas grossas camadas de gelo. Entretanto, incentivaram a exploração de recursos no Oceano Ártico, como caça a baleia e peles de animais[16].

Atualmente a mudança climática global, com o aumento da temperatura, tem levado o gelo marinho do Ártico a restringir-se em área cada vez mais reduzida, apresentando extensão 49% menor no verão de 2012 do que a média 1979-2000 (NSIDC, 2012; NASA, 2014). A consequência é a existência de áreas livres de gelo durante o verão, possibilitando a navegação. Destaca-se que o uso do Ártico vai além de questões geopolíticas e físicas (opção para maior calado que nos estreitos e canais atuais), são também econômicas, pois reduziria de quarenta para vinte e dois dias a viagem entre China e a Noruega e quase que pela metade a viagem entre Yokohama (Japão) e Rotterdam (Holanda). Esta rota é atualmente realizada pelo Canal de Suez, percorrendo 20.750 km, ao invés de 12.000 km pelo norte da Rússia. Entretanto, ainda são muitas as dificuldades para tornar a rota economicamente viável durante todo o ano e estabelecer apoio logístico na região, como portos de escalas e a disponibilidade de navios quebra-gelo (atualmente oferecida pela companhia russa Murmansk Shipping Company).

A Rússia, enormemente banhada pelo Ártico, desde 2011 vem investindo nos portos de Murmansk, próximo a Europa, e de Petropavlovsk, na península de Kamchatka, Extremo Oriente. Busca moderniza-los e torna-los aptos a oferecer apoio aos navios, além da construção de dez centros de emergência com serviços de meteorologia e salvamento na região (THE ARCTIC INSTITUTE, 2012). Por outro

[16] Destaca-se a importância da expedição russa em 1725, que descobriu o estreito entre a Rússia e a América do Norte, recebendo o nome do capitão da expedição (Estreito de Bering), levando a colonização russa na consta do Alasca.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

lado, estrategicamente, a China vem estreitando relações comerciais com a Islândia, considerado território estratégico para as navegações no Ártico, pois está posicionado entre os mercados da Ásia Oriental e os da Europa e América, e onde está situado o porto de águas profundas Vopnafjörður, com profundidade de até 70 metros, o que lhe permite se tornar um importante *hub-port*, assim como Singapura é para a Ásia. . Dessa proximidade podemos citar, por exemplo, o fato de que, em 2013, a Islândia tenha se tornado o primeiro país europeu a assinar um acordo de livre comércio com a China.

Conclusão

Os portos são fenômenos que por sua complexidade envolvem múltiplas determinações. Conforme Adam Smith (1983), tendo a sociedade atingido certo grau de desenvolvimento com a divisão social do trabalho, eram as vias navegáveis dos rios, mares e oceanos que permitiam a extensão de forma mais vantajosa e ágil de tal divisão, ou seja, do mercado de trocas. Assim, não é de se estranhar que foi ao longo dos grandes mares e rios navegáveis que se desenvolveram as principais e mais prósperas civilizações, levando, posteriormente, desenvolvimento a regiões mais interiores, como no caso do Egito, ao longo do rio Nilo, da Holanda através dos rios Reno e Mosa, de Bengala através do rio Ganges, etc. Posteriormente, os avanços na arte da navegação de longo curso propiciaram a ampliação cada vez maior da divisão do trabalho. As nações voltadas para o mar e com necessidades específicas despertaram uma precoce vocação marítima (incapacidade de alimentos e matérias prima em seu território, características físicas do relevo, clima, etc.), conseguindo atingir elevado grau de desenvolvimento através de intenso comércio marítimo. Esse comércio foi se expandindo cada vez mais através da costa da África, Mar Mediterrâneo, Mar Báltico, Mar do Norte, Oceano Índico, etc.

Gênova, Veneza, as Cidades Hanseáticas, Portugal, Espanha, Holanda, entre outras, se beneficiaram da posição geográfica de seu território, que na foz de um rio, no ponto de encontro das navegações marítimas e fluviais ou em penínsulas, souberam muito bem estabelecer um importante sistema de trocas garantido pela conquista de monopólios de linhas de navegação de longo curso, impondo o país sede o status de intermediário obrigatório para as trocas comerciais. Assim, a prosperidade e riqueza com que estas cidades e países conquistaram ao longo dos séculos achavam-se de tal modo na dependência dos lucros provenientes dos fretes e da revenda de mercadorias que rapidamente entraram em decadência quando perderam a posição privilegiada de intermediárias. Em posição estratégica Portugal, Espanha e Holanda, respectivamente, foram construindo entrepostos comerciais na África, América e Ásia, edificando fortalezas e mantendo restrito o acesso ao mar como forma de controle das linhas de navegação. Por outro lado, também era restrito as principais vias de acesso das rotas fluviais que subiam para regiões mais interiores de suas colônias e mesmo da Europa. Essa estratégia foi muito bem utilizada pela Holanda em território europeu, onde seu principal porto, Hotterdam, na foz do rio Reno e Escalda, impunha passagem obrigatória para a vias interiores fluviais, atendendo até hoje as mais importantes rotas marítimas mundiais. Situação diferente ocorreu com os portos Portugueses, de Lisboa e Sevilha.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Diante de tal realidade, constata-se que quanto maior a escala de influência da hinterlândia portuária em sua face terrestre, mais importante, dinâmico e movimento é seu respectivo porto. Se em um primeiro momento o mero status de intermediário foi o suficiente para garantir dividendos e tornar os portos portugueses e espanhóis os mais movimentados do mundo ao longo dos séculos XVI e XVII, posteriormente, os avanços na navegação com o aumento da capacidade bélica dos navios, a inserção de novos competidores nas grandes navegações (Holanda, França, Inglaterra, etc.) e as Revoluções Industriais, impuseram novas combinações. Tornou-se necessário a ampliação cada vez maior de mercados consumidores e fornecedores de matéria-prima, garantindo a Inglaterra, primeiramente, depois os EUA, Alemanha e Japão, superlucros, oligopolização e cartelização, criando um novo mapa do mundo no âmbito econômico, político, naval e portuário. Atualmente o grande destaque é a China que já abriga os portos mais movimentados do mundo, desbancando os tradicionais portos europeus.

Referências:

ARBLASTER, Paul. A history of Low Countries. New York: Palgrave Macmillan, 2005.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. História Marítima. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

BARAN, P; SWEEZY, P. O capitalismo monopolista. Rio de Janeiro: Zahar, 1966.

CARVALHO, Carlos Miguel Delgado de. O Brasil Meridional: Estudos econômico sobre os estados do sul: São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul; Tradução Ana Gallotti Mamigonian. Florianópolis: IIR: GCN CFH UFSC, 2016.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. In: Boletim Geográfico ano XXII, n 179 mar/abr CNG/IBGE, 1964.

ESPINDOLA, Carlos José; Desempenho Exportador Brasileiro e o transporte de cargas nos Portos e Terminais de Uso Privativo. Cadernos Geográficos, n. 32, 2014.

FIGUEIREDO, Filipe. "O que está por trás da expansão marítima da China?". In. Gazeta do Povo. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/filipe-figueiredo/2018/09/13/expansao-maritima-da-china/. Acesso em 20 de novembro de 2018.

GODINHO, V.M. Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séc. XIII – XVIII. Lisboa: Difel, 1990.

ISRAEL, Jonathan I. The Dutch Republic: Its Rise, Greatness and Fall, 1477-1806. New York: Oxford University Press, 1995.

KEEGAN, John. Uma história da guerra. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

MARX. Karl. Formações econômicas pré-capitalistas. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

MAMIGONIAN, Armen. Tecnologia e desenvolvimento desigual no centro do sistema capitalista. In. Revista de Ciências Humanas, v. 1, n.2, 1982, p.38-48.

MAMIGONIAN, Armen. A organização dos principais portos em movimentação no Brasil e no Mundo. Relatório Científico para o CNPQ. Processo n°: 480954/2010-0. Período: 2010 – 2013.

MAGNUSSON, Thomas; et al. «Hansan». Vad varje svensk bör veta (em sueco). Estocolmo: Albert Bonniers Förlag e Publisher Produktion AB. 2004. 654 páginas

MELLO, Evaldo Cabral. Um imenso Portugal: história e historiografia. São Paulo: Ed. 34, 2002.

NASA. Earth Observatory. SeaIce . 2014. Disponível em <http://earthobservatory.nasa.gov/Features/SeaIce/>. Acesso em: 12 de mar. 2018.

NSIDC. Arctic sea ice extent settles at record seasonal minimum. 2012. Disponível em http://nsidc. org/arcticseaicenews/2012/09/. Acesso em: 12 de mar. 2018.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. Dois temas para Dilma: China e Portos. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

SMITH, Adam. A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

PORTOGENTE. Porto de Singapura. [S.I] [2016]. Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/73179-porto-de-cingapura> Acesso em: 12 jan. 2019.

RANGEL, Ignácio. A recuperação americana. In: Folha de São Paulo, Caderno de Economia, 21 de abril, p. 22, 1983.

SCHUMPETER, Josehp A..Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process. New York, Toronto Londres: McGraw-Hill Book Company, 1939.

BBC. As impressionantes ilhas militares construídas pela China em tempo recorde. https://www.bbc.com/portuguese/internacional-42346330. Acesso em 18 dezembro 2017.

VISENTINI, Paulo G. Fagundes. História mundial contemporânea (1776-1991): da independência dos Estados Unidos ao colapso da União Soviética – 2 ed. atualizada. Brasília: FUNAG, 2010.

WAIBEL, L. A lei de Thunen e a sua significação para a geografia agrária. In: Boletim Geográfico, v. 13, n. 126, 1955, p. 273-294.

XAVIER, L. H.; CORRÊA, H. L. Sistemas de Logística Reversa: Criando cadeias de suprimentos sustentáveis. São Paulo: Editora Atlas S. A, 2013.

THE ARCTIC INSTITUTE. Center for Circumpolar Security Studies. The Future of Arctic Shipping. Disponível em http://www.thearcticinstitute.org/2012/10/the-future-of-arctic-shipping. html . Acesso em 20 de dezembro de 2018.

2- GT: GEOGRAFIA ECONÔMICA E AGRÁRIA- GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y AGRARIA

MUNICÍPIO DE SÃO BONIFÁCIO (SC): DA PEQUENA PRODUÇÃO MERCANTIL AO TURISMO

Bruno Cerino dos Santos
Estudante de graduação em Geografia da Universidade do Estado de Santa Catarina
Florianópolis – Brasil
brunocerino25@gmail.com
Isa de Oliveira Rocha
Professora da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC
Florianópolis – Brasil
isa.rocha@udesc.br

EIXO TEMATICO: Geografia Econômica e Agrária
PALAVRAS-CHAVE: São Bonifácio (SC); geografia econômica; análise regional.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho integra a pesquisa em andamento do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LABPLAN) da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), intitulada "*Diagnóstico Socioambiental e proposições de planejamento territorial: Anitápolis, São Bonifácio, Imbuia e Vidal Ramos (Santa Catarina)*", que tem como objetivo realizar o diagnóstico socioambiental regional (municípios de Anitápolis, São Bonifácio, Imbuia e Vidal Ramos) para subsidiar a formulação de políticas públicas de planejamento territorial (na escala local e regional). A pesquisa também visa contribuir aos estudos regionais catarinenses, especialmente em áreas ainda não suficientemente investigadas, como esses municípios periféricos da Região da Grande Florianópolis.

O recorte regional é analisado a partir de uma perspectiva explicativa de totalidade e de inter-relação entre os elementos da natureza e da sociedade.

> A interconexão de elementos do quadro natural (clima, relevo, vegetação etc.) e do humano (populacionais, sociais, econômicos, políticos, culturais etc.) foram determinantes no processo de conquista e colonização do continente americano, no decorrer do qual se impuseram novas combinações geográficas resultantes das múltiplas determinações de cada época histórica e de cada lugar. A formação econômica e social catarinense manifesta de forma exemplar esta afirmação. (PEREIRA e VIEIRA, 2019, p. 19)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Assim, a pesquisa busca a transdisciplinaridade por meio dos estudos a) do quadro natural, através da perspectiva de Geossistema (Sochava), e b) das especificidades da Formação Sócio-Espacial (Santos, 1977), conforme apresenta Mamigonian (1999). Conforme Santos (1977, 87) "As relações entre espaço e formação social [...] se fazem num espaço particular e não num espaço geral, tal como para os modos de produção. Os modos de produção escrevem a História no tempo, as formações sociais escrevem-na no espaço". Para o levantamento da problemática socioambiental *in loco* é aplicado, com adaptações, o "Manual metodológico de estudos ambientais e de reordenamento territorial" do IBGE, de autoria de Magnago et al. (1997) conforme explicado em Rocha et al. (2012).

Para a presente discussão objetivou-se mais especificamente analisar informações e dados socioeconômicos do município São Bonifácio, particularmente da atividade do turismo. Os procedimentos metodológicos consistiram em revisão bibliográfica e documental e levantamento e sistematização de dados estatísticos disponíveis nas plataformas do IBGE e do SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática). A pesquisa, ainda em desenvolvimento, igualmente incorpora os resultados parciais alcançados no exercício de planejamento regional desenvolvido em disciplinas dos cursos de Geografia Bacharelado e de Mestrado/Doutorado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental (PPGPLAN) da UDESC.

CARACTERIZAÇÃO DE SÃO BONIFÁCIO

O processo de colonização do município de São Bonifácio, distante aproximadamente 80 km de Florianópolis (pelas rodovias BR 282 e SC 435) e situado na vertente atlântica do estado de Santa Catarina (Figura 1), tem origem em 1863 quando imigrantes de origem germânica da Westphália se dirigiram para a Colônia Teresópolis (fundada em 1859 no atual município de Águas Mornas), transferindo-se posteriormente para o vale do rio Capivarí (afluente do rio Tubarão), onde se fixaram, fundando em 1864 a Vila de São Bonifácio (emancipado de Palhoça e elevado a município em 1962).

A área de colonização compreendia o território de grupos indígenas Xokleng/Laklaño, que dominavam os vales atlânticos e as encostas da Serra Geral e Serra do Mar em Santa Catarina, quando passam a ser dizimados e expulsos com o processo de ocupação com pequenas propriedades familiares de origem europeia (SANTOS, 1987).

> Nesse processo de colonização ocorreram confrontos diretos com indígenas, habitantes originais das terras, que passaram a ser ocupadas pelos colonos. A disputa entre índios e imigrantes se acirrou com a formação de tropas e expedições de caça aos chamados "bugres", tropas estas constituídas pelos denominados "bugreiros", que fizeram prevalecer, pela

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

violência, os interesses comerciais das companhias colonizadoras. (PEREIRA e VIEIRA, 2019, p. 24)

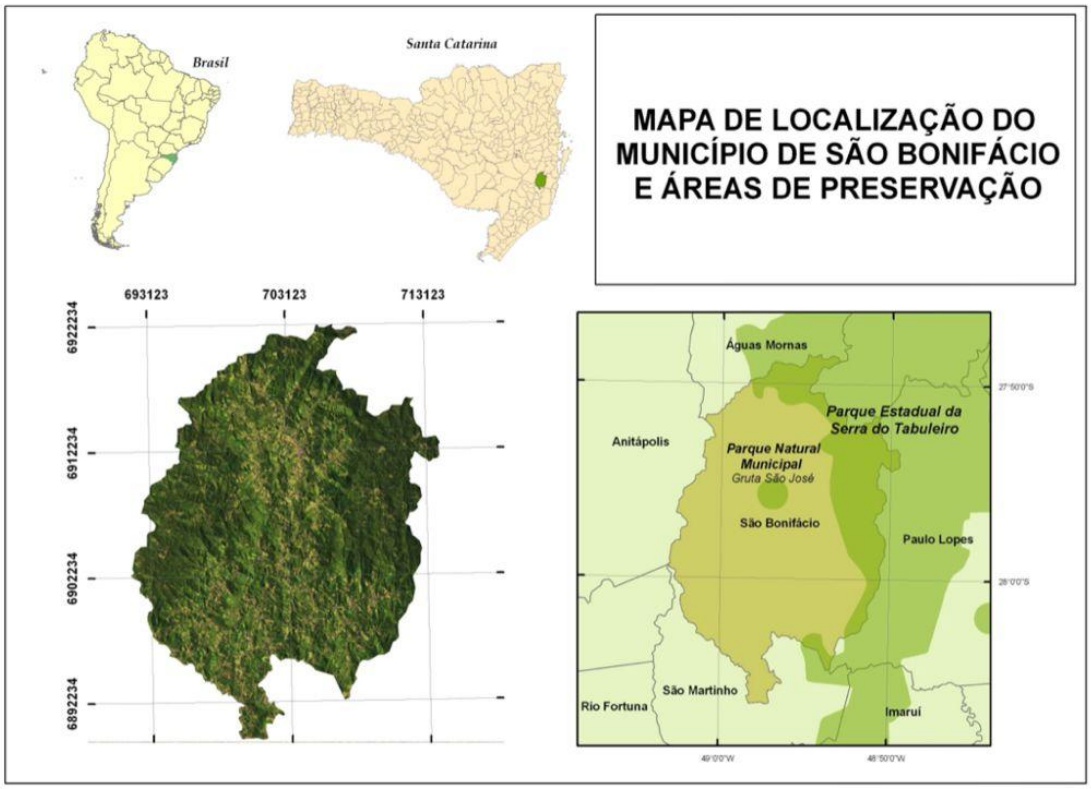


Figura 1 – Mapa de localização de São Bonifácio e áreas de preservação.
Fonte: Extraído de Simões (2010, p. 162). Elaboração: Glauco L. Antunes.

Conforme Klug et al. (2019) "Os primeiros colonos que se instalaram nas margens do rio Capivari eram camponeses que trabalhavam em regime familiar" e a produção agrícola era essencialmente de subsistência. Os núcleos de colonização europeia em Santa Catarina desenvolveram diversificada pequena produção mercantil urbana e rural e "que lembra o povoamento do nordeste dos EUA" estando aí "o fator fundamental para entender o êxito da industrialização" do Sul do Brasil (MAMIGONAN, 2011, p. 85).

> Além da agricultura de subsistência, os colonos também se dedicavam à atividade leiteira (Schaden, 2007), que perdura até os dias de hoje. Em meados do século XX a produção de banha de porco ganha destaque, até o final da década de 1960 esta atividade esteve em franca expansão e formando a base da economia local. Na década de 1950 foi instalado um abatedouro no município, o que possibilitou a exportação do produto para outros estados. (KLUG et al., 2019, p. 112)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Atualmente a área total do município é de 460,364 km^2 (SILVA, 2016), com predominância de solo intemperizado denominado de Argissolo Amarelo, de baixa fertilidade natural, que ocorre comumente na "região das Serras do Leste Catarinense, acompanhando o complexo cristalino do estado" (HEBERLE e ALMEIDA, 2016, p. 146).

O município de São Bonifácio está disposto em relevo bastante acidentado e cerca de 22% do seu território integra o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro; criado em 1975 é a maior unidade de conservação de Santa Catarina, abrangendo nove municípios. O Parque ocupa uma área de 10.151,636 hectares de São Bonifácio, ou seja, aproximadamente 12% da sua área total está no território do município (PERES, 2017).

A Serra do Tabuleiro compreende "um bloco granítico orientado no sentido norte-sul, paralelo ao litoral, com altitudes em torno de 800-900 metros. Três unidades estatigráficas fazem parte da Serra: o Complexo Canguçu, no sul da serra, a Suíte Valsungana, no setor central e a Suíte Intrusiva Tabuleiro, no norte" (VEADO, 2016, p. 27).

O município de São Bonifácio está compreendido no Geossistema Serras do Leste Catarinense, que apresenta as seguintes interações ambientais:

> A complexidade do uso da terra neste geossistema fica bem clara na grande quantidade de interações [...] Os geossistemas e os ecossistemas tropicais são intrincados, pois o relevo acidentado compõe variedades de solos, topoclimas, processos de erosão e de deposição, a densidade da vegetação, os assentamentos humanos, o emaranhado dos fatores ecológicos, os mecanismos de retroalimentação – tudo isso se distribui num labirinto de colinas, serras, vales encaixados, florestas, cidades, povoados, fazendas e o mais que houver, que tornam as regiões tropicais um enorme quebra-cabeça. Esse quadro se aplica perfeitamente ao geossistema Serras do Leste Catarinense. O uso da terra é feito em elementos que se encontram no limite da sua resistência. As agroindústrias dinamizam o geossistema e as propriedades rurais, uma boa parte delas bem aparelhadas, mas esgotam a capacidade dos solos. (VEADO, 2016, p. 28)

A pequena produção da agricultura familiar predominou ao longo do tempo nestas condições de relevo e solo, paralelamente à extração e comércio da madeira (canela, peroba, imbuia etc.), bastante abundante na composição da vegetação florestal primária da Floresta Ombrófila Densa. A atividade madeireira das serrarias locais era bastante expressiva até a década de 1980, quando então o Parque Estadual da Serra do Tabuleiro passou a impor restrições. Inicialmente,

> o setor madeireiro era uma atividade secundária [...] e servia de alternativa para geração de renda. Todavia, as condições exuberantes da floresta nativa aliada à demanda da construção civil dos municípios de Florianópolis e Tubarão estimularam a implantação de várias madeireiras, bem como a venda de 'volue de mato' dos colonos. Com

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> a crise da produção de 'porco-banha, provocada com o surgimento do óleo de soja, o extrativismo da floresta resultou em um reduto de dominação política, econômica e social. (SIMÕES, 2010, p. 169)

Verifica-se assim que nos anos 1980/90 "os colonos estavam se transformando em agricultores familiares ao apostarem no aperfeiçoamento das atividades agrícolas como alternativa econômica, estimulados pela extensão técnica estadual" conforme Simões (2010, p. 170). Ainda segundo o autor, nesta fase são fundados dois laticínios que vão absorver a produção de leite local denominados de Doerner e Latelli; também dessa época é a fábrica de embutidos Frigoserra e os primeiros empreendimentos do turismo rural (Estância Hidromineral Berkenbroeck e Pousada das Hortências). O processo econômico do município vincula-se a uma dependência das cidades litorâneas, sobretudo, do aglomerado urbano da Grande Florianópolis, que foi e continua sendo o grande consumidor dos produtos produzidos localmente. A infraestrutura de acesso, iniciada com os tropeiros que tinham uma relação comercial com os colonos, transportando os produtos para outras localidades, constitui-se principalmente de rodovias federal (BR 282) e estadual (SC 435) pavimentadas com asfalto.

Atualmente em São Bonifácio registram-se cerca de 1.264 estabelecimentos considerados como pequenas propriedades, que ocupam 26.457,52 hectares. As médias propriedades são em número de 79 estabelecimentos, totalizando 8.457,17 hectares e foram identificadas 7 grandes propriedades, somando 3.643,77 hectares. Conforme o INCRA, o módulo fiscal em São Bonifácio equivale a 18 hectares e assim imóveis até 72 hectares (até 4 módulos fiscais) são considerados pequenas propriedades; de 72 ha a 270 ha (4 a 15 módulos fiscais) são médias propriedades e acima situam-se as grandes propriedades. (Tabela 1 e Gráfico 1)

Tabela 1: Estrutura fundiária de São Bonifácio (2018).

Grupos de área (módulos fiscais)	Imóveis	Área (ha)
Mais de 0 a 0,5 MF	351	1.869,2475
Mais de 0,5 a menos de 1 MF	325	4.271,9770
De 1 a 2 MF	357	9.009,2189
Mais de 2 a 3 MF	169	7.542,5366
Mais de 3 a 4 MF	62	3.764,5405
ATÉ 4 MF (PEQUENA PROPRIEDADE)	**1.264**	**26.457,5205**
Mais de 4 a 5 MF	33	2.630,2663
Mais de 5 a 6 MF	22	2.156,5354
Mais de 6 a 10 MF	19	2.543,4695

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Mais de 10 a 15 MF	5	1.126,9000
MAIS DE 4 ATÉ 15 MF (MÉDIA PROPRIEDADE)	**79**	**8.457,1712**
Mais de 15 a 20 MF	4	1.184,3558
Mais de 20 a 50 MF	1	515,1000
Mais de 50 a 100 MF	2	1.944,3208
MAIS DE 15 MF (GRANDE PROPRIEDADE)	**7**	**3.643,7766**
Imóveis rurais inconsistentes excluídos	33	0,0000
Total	**1.383**	**38.558,4683**

Fonte: INCRA. Extraído dos dados da estrutura fundiária por município de Santa Catarina - 2018. Elaboração: Lucia Cecci (bolsista Iniciação Científica).

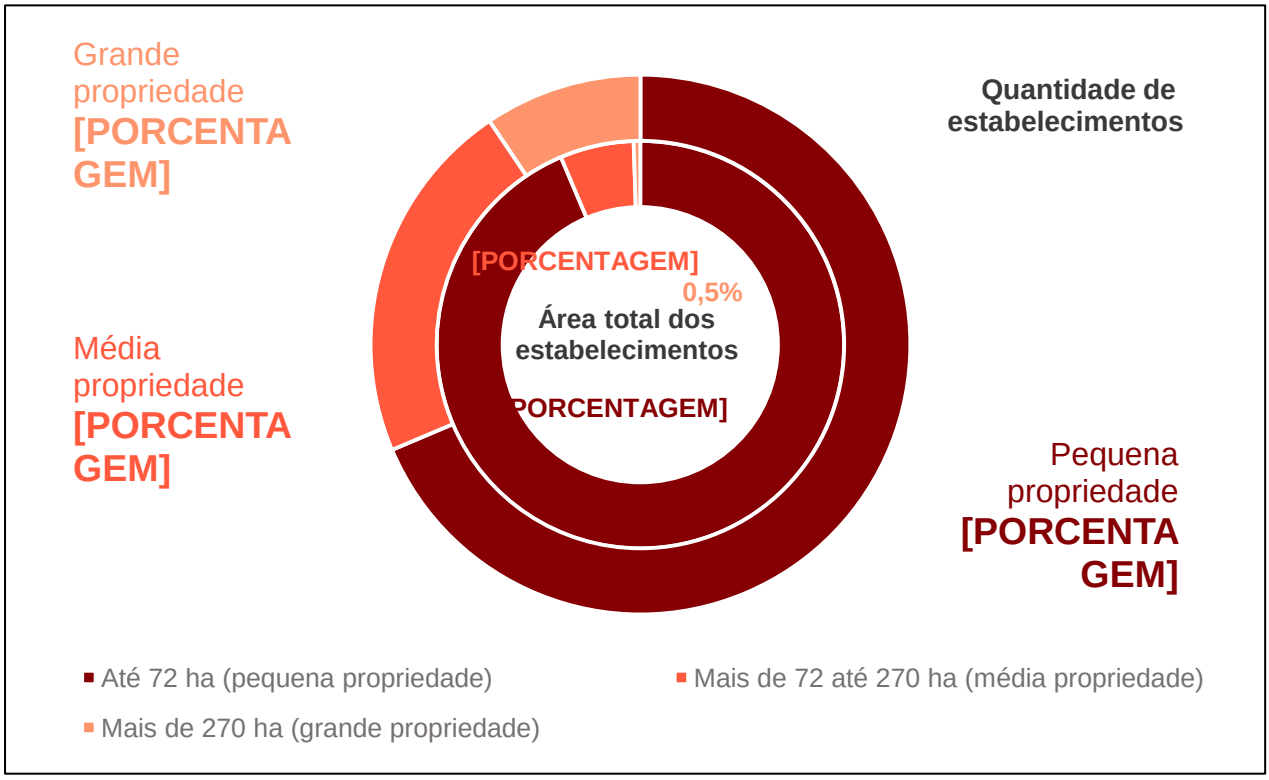


Gráfico 1: Estrutura fundiária de São Bonifácio (2018).
Fonte: INCRA. Extraído dos dados da estrutura fundiária por município de Santa Catarina - 2018. Elaboração: Lucia Cecci (bolsista IC).

Por sua vez, segundo o Censo Agropecuário do IBGE de 2017, cerca de 67% das propriedades rurais (358 estabelecimentos) foram classificadas como de agricultura familiar, ocupando área total de 9.823 hectares, ou seja, 68,4% da área total ocupada pelos estabelecimentos agropecuários. Em 2006, a agricultura familiar correspondia a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

75,7% dos estabelecimentos agropecuários (511 estabelecimentos). Ainda, em 2017 (IBGE) cerca de 78% dos estabelecimentos da agricultura familiar eram liderados por pessoas com faixa etária acima de 45 anos, revelando a não permanência de jovens no campo (Tabela 2).

Tabela 2: Número de estabelecimentos agropecuários de agricultura familiar por classe de idade do produtor (2017).

Classe de idade do produtor	estabelecimentos	Proporção (%)
De 25 a menos de 35 anos	12	3,4
De 35 a menos de 45 anos	66	18,4
De 45 a menos de 55 anos	101	28,2
De 55 a menos de 65 anos	98	27,4
De 65 a menos de 75 anos	67	18,7
De 75 anos e mais	14	3,9
TOTAL	358	-

Fonte: IBGE - Censo Agropecuário 2017. Elaboração: Lucia Cecci (bolsista IC).

Pouco mais da metade dos produtores familiares (55%) informou que recebe algum tipo de orientação técnica e grande parte destes, cerca de 89%, obtêm instrução do governo (14% acusaram receber orientação de empresas integradoras). Dentre as formas que os produtores de agricultura familiar obtêm informações técnicas, destaca-se a participação (48% dos estabelecimentos) em reuniões e seminários técnicos, sendo que 29% diz atualizar-se por meio da televisão. Observa-se que aproximadamente 48,3% deles tem, no máximo, o ensino fundamental incompleto, 31,3% tem o ensino fundamental completo, 13,4% tem o ensino médio completo e apenas 3,9% tem o ensino superior completo. (IBGE, 2017)

A análise dos dados da Produção Agrícola Municipal (PAM) do IBGE mostram que entre os anos de 1995 e 2019 as culturas com as maiores quantidades produzidas em São Bonifácio foram a cana-de-açúcar, o milho, e a mandioca. Em 2019 os gêneros agrícolas com montante financeiro mais significativo foram o milho, o fumo, a cebola, e a mandioca. Na agropecuária ainda se destaca a produção de gado bovino leiteiro que abastece um laticínio local e a criação de suínos para o abatedouro existente desde meados do século XX.

Já, os censos demográficos e estimativa do IBGE revelaram uma dinâmica populacional de diminuição (de 2534 habitantes em 1980 passou para 3008 em 2010 e estima-se 2814 habitantes em 2020). Verifica-se a predominância de população residente de adultos e idosos, enquanto parte significativa de jovens migra para as cidades mais dinâmicas economicamente em busca de renda, emprego, educação etc.

A partir da leitura dos dados disponíveis no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), que demonstram que apesar da base econômica do município ser a agricultura, este setor não tem empregado tanto quanto o setor terciário comercial e terciário de serviços.

A atividade econômica que abre oportunidades atualmente, no município de São Bonifácio, é o incremento do setor turístico de característica ecológica e rural. O

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

turismo histórico e religioso existente é uma importante alternativa econômica local, contribuindo também para a geração de emprego e renda, embora não suficiente para estancar a emigração.

PANORAMA DO TURISMO LOCAL

O PIB de São Bonifácio (2017) é constituído majoritariamente pelo setor terciário, que representa 60,58% do produto interno bruto municipal. A participação do setor industrial contribui com 15,09% do valor total. A atividade agropecuária é o segundo setor de maior importância, compondo 24,33% do PIB (Tabela 3).

Tabela 3: Participação dos setores econômicos no PIB de São Bonifácio (2017).

Setores econômicos	Valor da participação em (%)
Setor primário (agropecuária)	24,33
Setor secundário (indústria)	15,09
Setor terciário (comércio e serviços)	60,58
Total	100

Fonte: IBGE.

Em 2019 foram gerados 24 empregos formais em São Bonifácio e tal número representou um aumento de 5%, quando comparado com 2018; somente os setores secundário e terciário tiveram saldo positivo em 2019. Impulsionado pela indústria de transformação, o setor econômico da indústria liderou a geração de empregos formais, com saldo positivo de 19 empregos com carteira assinada. Depois, vieram os setores de Administração Pública, com 11, e Serviços, que registrou 3 novas vagas. Completam a lista os Serviços industriais de utilidade pública (-3 vagas), o Comércio (-3) e a Agropecuária (-3). A atividade agrícola do município possui menor quantidade de assalariados, já que a estrutura fundiária predominante é familiar e o pessoal ocupado é sazonal. (Tabela 4)

Tabela 4: Número de empregos formais nos setores econômicos no município de São Bonifácio (2018-2019).

Setores econômicos	São Bonifácio		
	2018	2019	Var. (%)
Setor primário (agropecuária)	17 (3,6%)	14 (2,8%)	-17,6
Setor secundário (indústria)	172 (36,3%)	188 (37,8%)	9,3
Setor terciário (comércio e serviços)	285 (60,1%)	296 (59,4%)	3,9
Total	474	498	5,1

Fonte: RAIS - Relação anual de informações sociais.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Elaboração: Lúcia Cecci.

A comparação entre os anos de 2019 e 2018 mostra que 12 atividades tiveram crescimento no número de postos de trabalho formais. Dentre estas, destacam-se a "Fabricação de laticínios" com geração de 14 empregos formais, a "Administração pública em geral" com geração de 11 empregos, e a "Fabricação de esquadrias de madeira e de peças de madeira para instalações industriais e comerciais", com geração de 7 empregos. Portanto, verificam-se poucas oportunidades profissionais para os jovens locais.

O município de São Bonifácio é conhecido por apresentar expressiva beleza cênica das paisagens rurais e da arquitetura de características germânicas. O território do município é cortado por vários rios e riachos e em virtude da declividade acentuada do relevo montanhoso há a presença de muitas cachoeiras que atraem visitantes todos os anos São tantas cachoeiras dentro do município que o mesmo ganhou o título catarinense de "Capital catarinense das cachoeiras", através de lei estadual. Aproximadamente há 63 cachoeiras mapeadas e todas estão inseridas em propriedades rurais. Algumas são utilizadas como referencias pela prefeitura para ilustrar a divulgação e propaganda do município, como é o caso do Recanto da Ilha, Soni, Capivari entre outras. (BRAUNER et al., 2020)

Conforme a secretária de cultura e turismo local, em reportagem de Braumer et al. (2020), há estímulo para incrementar as atividades ligadas ao ecoturismo, que é um dos segmentos turísticos de ascensão no mundo. Além de possibilitar a movimentação da economia local, o ecoturismo contribui para preservar os recursos naturais do município, que como citado anteriormente estão em parte inseridos na unidade de conservação Parque Estadual da Serra do Tabuleiro.

Conforme Farias (2019, p. 589), a pesquisa desenvolvida nas comunidades locais indicou a possibilidade de empreender "o turismo ecocultural, sem igual na região da Grande Florianópolis". O patrimônio histórico-arquitetônico ainda existente, originário dos colonizadores de origem germânica da Wesfália, constitui-se de casas e prédios públicos no centro da cidade e nas propriedades rurais. Registra-se o maior conjunto de casas originais em estilo enxaimel rural de Santa Catarina, somando cerca de 100 edificações segundo o citado autor. Mas, mesmo constituindo-se em potencial atrativo turístico, estas edificações necessitam de políticas públicas de estímulo à conservação, exigindo do poder público municipal e estadual apoio para a sua manutenção.

Verifica-se também, segundo Farias (2019) a possibilidade de incrementar o potencial gastronômico típico local e que os moradores ainda praticam, como por exemplo: o pão de milho; o gemüse, pratos com carne suína, derivados do leite, entre outros. Aliás, muitos produtos são disponibilizados na Casa Colonial São Bonifácio, no centro da cidade, onde cerca de 30 produtores comercializam a sua produção artesanal de acordo com Farias (2019). Dentre as festas municipais locais, a que mais se destaca é a Festa do Pão de Milho, realizada desde 1989.

A partir de intervenções do governo estadual (EPAGRI) e de trabalhos desenvolvidos pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e Universidade do

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Estado de Santa Catarina (UDESC) junto à comunidade local para o desenvolvimento territorial sustentável, o município vai, principalmente, desde o presente século incrementando atividades que fortalecem o turismo agroecológico/ecocultural.

Simões (2010), professor da UDESC que liderou a construção da Marca Territorial de São Bonifácio entre 2005-8, em sua dissertação de mestrado esclarece:

> A Marca Territorial de São Bonifácio expressa um modo particular de vida, no qual são elaborados pães típicos a partir de um milho especial moído em atafona e assados em forno de lenha sobre folhas de uma planta conhecida por caeté. Este pão e tudo o que pode ser consumido com ele, incluindo aí a contemplação da paisagem e do espaço local, possui um significado cultural interétnico específico, constituindo-se em um item característico da sociobiodiversidade catarinense, e da riquíssima sociobiodiversidade brasileira, em geral. (SIMÕES, 2010, p. 195)

Farias (2019) também destaca que há em São Bonifácio infraestrutura básica para atender a demanda da pequena população local que ali reside e também às necessidades de hospedagem e alimentação dos eventuais turistas, como hospital, farmácia, posto de saúde, hotéis, restaurantes, lanchonetes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo é bastante promissor em São Bonifácio pois o município é conhecido por apresentar belezas naturais e patrimônio arquitetônico de características germânicas bastante significativo. Igualmente há em São Bonifácio rica biodiversidade e cenários de beleza cênica que combinam a paisagem rural com relevo acidentado do Geossistema das Serras do Leste Catarinense, com diversas cachoeiras na bacia hidrográfica do rio Capivari que atraem muitos visitantes todos os anos. São tantas cachoeiras dentro do município que o mesmo ganhou o título catarinense de “Capital catarinense das cachoeiras”.

O turismo também pode se beneficiar “da pronunciada identidade cultural herdada de imigrantes da Região da Wesfália [...] e da multifuncionalidade característica da agricultura familiar” (SIMÕES, 2010, p. 162). Por sua vez, as festas que mais se repetem no calendário de eventos do município estão associadas com a questão religiosa e às demandas da localidade, como as festas do hospital, do pão de milho, do bate e volta de motocicleta e do festival de cerveja artesanal.

Dada a contextualização apresentada, o trabalho buscou relacionar o quadro da natureza local e a formação sócio-espacial do município de São Bonifácio, caracterizando o desafio de estancar a estagnação econômica e demográfica por meio da atividade de turismo agroecológico/ecocultural.

Conforme Milton Santos:

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O "valor" de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim, a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional. (SANTOS, 1977, p. 87)

REFERÊNCIAS

BRAUNER, D.; XAVIER, L.; RAMOS, D**.** *Por que São Bonifácio é a Capital Catarinense das Cachoeiras?*
Disponível em: <https://jornalsaobonifacio.wordpress.com/2020/02/06/por-que-sao-bonifacio-e-a-capital-catarinense-das-cachoeiras/#:~:text=Devido%20a%20essa%20grande%20evid%C3%AAncia,%E2%80%9CCapital%20Catarinense%20das%20Cachoeiras%E2%80%9D.> Acessado em: 27 out. 2020.

CIDASC, 2019. Disponível em: https://www.infoagro.sc.gov.br/index.php/safra/producao-animal-2. Situação da base de dados em: 8 dez. 2020.

EPAGRI - Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina. *Síntese anual da agricultura de Santa Catarina2018-2019*. Florianópolis: EPAGRI, v. 1, 2019. Disponível em: http://docweb.epagri.sc.gov.br/website_cepa/publicacoes/Sintese_2018_19.pdf. Acesso em: 25 nov. 2020.

FARIAS, V. F. de. *São Bonifácio – 155 anos*: Natureza, história e cultura. 1. ed. Florianópolis: Ed. Tribo da Ilha, 2019.

HEBERLE, D. A.; ALMEIDA, J. A. Solos. In: SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. *Atlas geográfico de Santa Catarina:* Diversidade da Natureza – Fascículo 2. Isa de Oliveira Rocha (Org.), 2 ed. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2016.

IBGE Cidades. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama. Acessado em julho/2021.

IBGE - Censo Agropecuário 2017

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. Disponível em: http://www.incra.gov.br/media/docs/estatisticas-imoveis-rurais/sc-municipios-2018.pdf. Acesso em: 5 out. 2020.

JORNAL SÃO BONIFÁCIO. Disponível em: http://jornalsaobonifacio.com/
Acesso em: 2020.

KLUG, J; SANTOS, M. P. R. T.; LIMA, A. B. Colonização europeia. In: SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. *Atlas geográfico de Santa Catarina:* População – Fascículo 3. Isa de Oliveira Rocha (Org.), 2 ed. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2019.

MAGNAGO, A., BARRUCHO, R.; AGUIAR, T. C. Uma proposta metodológica de análise socioeconômica para estudos ambientais e de reordenamento territorial. Rio de Janeiro: IBGE, 1997.

MAMIGONIAN, A. Tendências atuais da Geografia. Geosul. Florianópolis: GCN/UFSC, 1999.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

MAMIGONIAN, A. Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011.
PEREIRA, R. M. F. A. Expansão urbana e turismo no litoral de Santa Catarina: o caso das microrregiões de Itajaí e Florianópolis. *Interações*, v. 12, n. 1, p. 101-111, jan./jun. 2011.
PEREIRA, R. M. F. A.; VIEIRA, M. G. E. D. Gênese da formação econômica e social. In: In: SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. *Atlas geográfico de Santa Catarina:* População – Fascículo 3. Isa de Oliveira Rocha (Org.), 2 ed. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2019.
PERES, J. A. *Parque Estadual da Serra do Tabuleiro*: natureza, legislação e conflitos na baixada do Maciambú - Palhoça (1975-2012). Orientador: Eunice Sueli Nodari. 2017. 316 p. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/183619/PHST0604-T.pdf?sequence=-1&isAllowed=y. Acesso em: 23 nov. 2020.
ROCHA, I.O., MARIMON, M.P.C., SANTO, M.A.Dal, VEADO, R.W.Ad-V. Planejamento e Desenvolvimento Regional: Proposição Teórico-Metodológica Aplicada na Região da Grande Florianópolis (SC) In: *Anais I Seminario de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade - SEDRES*, Rio de Janeiro: SEDRES-ANPUR, 2012.
SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. *Boletim Paulista de Geografia*. n. 54. São Paulo: AGB/FFLCH-USP, 1977.
SANTOS, S. C. *Índios e brancos no sul do Brasil; a dramática experiência dos Xokleng*. Porto Alegre: Movimento; Brasília, Mine/Pró-memória, 1987.
SILVA, F. J. Evolução da divisão político-administrativa. In: SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. *Atlas geográfico de Santa Catarina:* Estado e Território – Fascículo 1. Isa de Oliveira Rocha (Org.), 2 ed. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2016.
SIMÕES, M. B. *A construção e os efeitos da Marca Territorial do município de São Bonifácio (SC)*. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental, Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2010.
VEADO, R. W. Ad-V. Geossistemas de Santa Catarina. SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Planejamento. *Atlas geográfico de Santa Catarina:* Diversidade da Natureza – Fascículo 2. Isa de Oliveira Rocha (Org.), 2 ed. Florianópolis: Ed. Da UDESC, 2016.

A MODERNIZAÇÃO DA AGRICULTURA E AS TRANSFORMAÇÕES NA CADEIA DO LEITE: O CASO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE – RS

Camila Oliveira Baptista
Estudante do curso de pós-graduação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul;
Rio Grande, Brasil;
e-mail: camilaobaptista@outlook.com [1]
Luiz Fernando Mazzini Fontoura
Professor da Universidade Federal do Rio Grande do Sul;
Porto Alegre, Brasil;
e-mail: luiz.fontoura@ufrgs.br[2]

EIXO TEMÁTICO: 2) Geografia Econômica e Agrária- Geografía Económica y Agraria

RESUMO
A pesquisa visa analisar a modernização da agricultura e as transformações que acarretam ao longo do tempo a cadeia produtiva do leite e como repercute essas mudanças. O objeto de estudo são os produtores de leite de vaca com ênfase no ano de 2019. O trabalho tem como objetivos analisar as modificações recentes na cadeia do leite através da leitura da modernização da agricultura e das mudanças institucionais como as instruções normativas 76 e 77 que entraram em vigor no primeiro semestre de 2019. Trata-se de um estudo exploratório sobre as transformações recentes na atividade leiteira a partir dos processos de modernização da agricultura e das mudanças institucionais com foco no município do Rio Grande. O trabalho foi realizado por meio de pesquisas de campo e exploratórias para obtenção dos dados necessários, numa abordagem qualitativa. Constatou-se que o município de Rio Grande vem passando por uma diminuição no que tange o número de produtores nessa atividade, mas a produção em litros se mantém relativamente equilibrada. A produção leiteira, com influência das instruções normativas que entraram em vigor em maio de 2019, excluiu uma parcela de produtores nessa atividade, mas em contrapartida proporcionou um padrão de qualidade, trazendo mais segurança para os consumidores. Dessa forma, a partir da incorporação de tecnologia e modernização do processo produtivo ocorrem mudanças no espaço rural e nos sistemas de produção e como resultado emerge novas ruralidades e surgem novas funções no campo a partir do avanço tecnológico, na inovação e na racionalidade empreendedora e da gestão dentro da propriedade.

PALAVRAS-CHAVE: Modernização; Agricultura e Produção de Leite.

INTRODUÇÃO
A produção leiteira tem fundamental importância no Rio Grande do Sul, bem como em

Rio Grande tanto no âmbito econômico quanto social no sistema produtivo, na geração de renda e emprego. As recentes mudanças institucionais na agricultura, com ênfase na cadeia produtiva do leite, como as Instruções Normativas (IN) 76 e 77 de 2019 e outras Normativas anteriores a 51 posteriormente substituída pela IN 62, levaram esse segmento cada vez mais a se especializar, no que diz respeito a uso dos ativos específicos na produção, nível tecnológico, manejo, nas normas e padrões de qualidade e inspeção sanitária.

A atividade leiteira tem um papel importante na sustentabilidade das propriedades agrícolas familiares, tanto no consumo quanto na geração de renda. Sendo uma atividade que é capaz de gerar um rendimento mensal ou quinzenal, relativamente equilibrada aos produtores, quanto pela possibilidade de utilizar terras com baixo a médio índice de produtividade.

Porém, ao longo do tempo a cadeia produtiva do leite vem sofrendo muitas transformações no que tange ao grau de especialização na cadeia, com ênfase, neste trabalho, para os produtores de leite em relação qualidade do produto. O custo de produção é um grande desafio, pois as despesas para atender as exigências do mercado são elevadas. Isso significa que o produtor terá que, cada vez mais, estar adequado com as novas tecnologias e exigências de mercado. A produção do leite segue crescendo nas últimas décadas mesmo que ao mesmo tempo o número de produtores nessa atividade vem em queda. Essa baixa do número de produtores de dá pelo custo de produção e das exigências para a produção da matéria prima, sendo esses fatores responsáveis pela exclusão de pequenos produtores e o aumento do leite está ligado intrinsecamente pela tecnificação e manejo na constância pelos produtores mais tecnificados.

Inegavelmente, atualmente a atividade leiteira abandona a visão retrógrada de atividade secundária dentro das propriedades rurais e assume o posto de atividade principal, demandando inovação por parte dos agricultores além da visão empreendedora para se tornar auto sustentável na atividade, a qual exige demanda diária e cuidados específicos na qualidade do produto, no manejo com os animais e na extração da matéria prima, para aumentar sua efetividade e consequentemente aumentar seu rendimento.

Desde os anos de 1990, segundo Jank, Farina e Galan (1999) com a forte influência das empresas multinacionais, a abertura para o mercado internacional, a implantação do Mercado Comum do Cone Sul – MERCOSUL e a estabilização do plano real, levou dentre os diversos segmentos, a cadeia produtiva do leite, a se reestruturar e incorporar novas tecnologias para atender a demanda e as exigências do mercado. Dessa maneira, ao analisar e estudar a produção do leite é necessário explorar três dimensões: o produto, no caso o leite, a família, mão de obra e sucessão rural e a propriedade como um todo, grau de especialização, disposição geográfica, acesso à informação e tecnologia. Essas transformações vão ocorrendo a partir dos avanços tecnológicos que se materializam no espaço a partir do tempo e do avanço das técnicas.

Diante desse cenário, o objetivo principal dessa pesquisa é analisar as transformações recentes na cadeia produtiva do leite através da ótica modernização da agricultura com foco no município de Rio Grande. A "crise" do setor leiteiro, a partir dos custos de produção e as exigências de mercado, e torna-se evidente a mudança significativa da atividade leiteira, estes fatos levaram muitos produtores mudarem a racionalidade, a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

investir na produção do leite de vaca buscar inovações para atender as demandas e esses efeitos impulsionaram-se do processo de industrialização, da modernização da agricultura, grau de especialização dos setores e atualmente com os avanços tecnológicos para o setor primário. Mas não se pode deixar de lado que muitos produtores foram excluídos dessa atividade por não terem condições de se especializar, investir e arcar com os custos de produção que atualmente a atividade demanda.

Para melhor compreender a cadeia de produção do leite, os agentes que estão intimamente ligados e se adaptando as transformações e a realidade da atividade leiteira com foco em Rio Grande no Sul do Rio Grande do Sul vamos perpassar como conceitos chaves como de agronegócio, cadeia de produção, especificidades dos ativos e modernização da agricultura. Dentro da análise da modernização da agricultura vamos analisar o avanço tecnológico, a importância da racionalidade do produtor em termos de inovação e empreendedorismo dentro da cadeia de produção do leite.

Segundo Diniz (1984) a geografia agrária busca analisar espacialmente as funções e atributos agrícolas e os fenômenos agrários em toda sua complexidade. Sendo que a realidade da agricultura é bastante diversificada, apresentando-se em formas diferentes, de uma região para outra, de uma localidade para outra e até mesmo de uma propriedade a outra. Dessa forma, cabe ainda destacar a importância da agricultura como atividade econômica, que além do aspecto e retorno econômico tem relevância no âmbito social e ambiental no espaço rural e nas relações de produção.

Segundo Santos (2008) os conceitos de forma, função, estrutura e processo são necessários para explicar como o espaço social está estruturado e suas respectivas mudanças ao longo do tempo e podem ser usados como categorias primárias na compreensão da atual organização espacial. A partir desses conceitos chaves de Milton Santos é que vamos analisar a transformação na agricultura e realizar a análise da cadeia de produção do leite em Rio Grande – RS.

A partir de estudos da complexidade da dinâmica da agricultura, Davis e Goldberg da universidade de Harvard dos Estados Unidos da América, lançaram o conceito de *Agribusiness* para atender a nova realidade de agricultura. Segundo Davis e Goldberg o termo *agribusiness* é apontado como "o total das operações que envolvem a manufatura e distribuição de suprimentos agrícolas; operações produtivas, nas fazendas; e armazenamento, processamento e distribuição de commodities agrícolas e produtos feitos a partir dessas." (*apud* MENDONÇA, 2018. p. 26)

A agricultura relacionava-se com todo o tipo de atividade desenvolvidas no meio rural, e a partir do intenso avanço tecnológico segundo Araújo (2009) o conceito de agricultura perdeu o sentido não se tratando mais de propriedade autossuficientes, mas de uma complexa relação entre o antes da porteira, dentro da porteira e após a porteira. No Brasil o termo agronegócio começa a ser adotado em meados 1990 na literatura brasileira, segundo o referido autor, é fundamental compreender o agronegócio dentro de análise sistêmica que engloba os setores a montante e a jusante da produção agropecuária.

Nos anos 50 o Brasil vai deixando de ser um país rural e vai passando para um país urbano-industrial. Nos anos 60 é marcado pela industrialização pesada como aponta alguns autores, período esse em que se instalam com maior representatividade no país

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

as fábricas de insumos agrícolas, maquinários e implementos agrícolas. Com isso a agricultura brasileira estava entrando no processo de industrialização do campo. A pesquisa visa analisar a modernização da agricultura e as transformações que acarretam ao longo do tempo a cadeia produtiva do leite e como repercute essas mudanças. O objeto de estudo são os produtores de leite de vaca com ênfase no ano de 2019. O trabalho tem

como objetivos analisar as modificações recentes na cadeia do leite através da modernização da agricultura e das instruções normativas 76 e 77 que entraram em vigor no primeiro semestre de 2019. Trata-se de um estudo exploratório sobre as transformações recentes na atividade leiteira a partir dos processos de modernização da agricultura com foco no município do Rio Grande. O trabalho foi realizado por meio de pesquisas de campo e exploratórias para obtenção dos dados necessários, numa abordagem qualitativa. Constatou-se que o município de Rio Grande vem passando por uma diminuição no que tange o número de produtores nessa atividade, mas a produção em litros se mantém relativamente equilibrada. A produção leiteira, com influência das instruções normativas que entraram em vigor em maio de 2019, excluiu uma parcela de produtores nessa atividade, mas em contrapartida proporcionou um padrão de qualidade, trazendo mais segurança para os consumidores. Dessa forma, a partir da incorporação de tecnologia e modernização do processo produtivo ocorrem mudanças no espaço rural e nos sistemas de produção e como resultado emerge novas ruralidades e surgem novas funções no campo a partir do avanço tecnológico, na inovação e na racionalidade empreendedora e da gestão dentro da propriedade. No Brasil, por volta dos anos 1960 a agricultura entra em fase de modernização, privilegiando o aumento da produtividade, o uso de insumos agropecuários para aumentar a produtividade e acelerar o processo de produção, com isso tornando a atividade agrária um ramo de negócio, tecnologia e mercado. Com a industrialização do campo teve como consequência mudança nas relações de produção tanto na atividade agrícola quanto na pecuária influenciando e remodelando as estruturas socioeconômicos e políticas no espaço rural. Sendo assim, cabe destacar que a industrialização e a modernização foram os principais agentes que impulsionaram as transformações no espaço rural.

Segundo Silva "as transformações porque passa a agricultura, na sua essência, representam a sua adequação ao sistema capitalista como reflexo das transformações por que passa o próprio capital." (SILVA, 1982, p. 126). O modo hegemônico de produção no campo ocorre de forma desigual no tempo e no espaço. Segundo Silva (1998) atualmente a agricultura brasileira tem uma estrutura complexa e heterogênea e só se pode compreende-la a partir dos vários elementos que constituem esse segmento, a partir das suas dinâmicas interligadas com os setores industriais, processadores de produtos agrícolas e fornecedores de insumos.

A criação do Sistema Nacional de Crédito Rural – SNCR em 1965, fortaleceu e aumentou as cooperativas e empresa agroindustriais que, em conjunto com as empresas multinacionais fortaleceram as práticas do agronegócio. Na década de 1990, segundo Jank, Farina e Galan (1999) a produção de leite, a cadeia de produção do leite passou por mudanças de cunho estrutural a partir da desregulamentação do mercado e a abertura comercial ao exterior e ao Mercado Comum do Cone Sul – MERCOSUL e

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

também por um período de estabilização da economia pós plano real.

Segundo Kupfer e Hasenclever (2013, p. 21) "Cadeia produtiva é um conjunto de etapas consecutivas pelas quais passam e vão sendo transformados e transferidos diversos insumos. Essa definição abrangente permite incorporar diversas formas de cadeias."

Sendo assim, as cadeias produtivas são resultadas da divisão do trabalho e também da interdependência de diversos setores econômicos e seus agentes.

Segundo Batalha (2001) de forma mais simplificada a cadeia de produção agroindustrial (CPA) pode ser fragmentada em três seguimentos a montante e a jusante em três macros seguimentos: comercialização, industrialização e produção de matérias primas. Os mercados entre os segmentos da CPA permitem a relação entre os diversos segmentos da cadeia bem como as etapas que compõe o processo de produção na cadeia, neste caso na cadeia de produção do leite, como os fornecedores de insumos e os agricultores, os agricultores com o laticínio, o laticínio com os distribuidores e por fim os mercados e o consumidor final.

> O ambiente institucional brasileiro, voltado para o setor agropecuário, em especial o do leite, constitui-se nas diretrizes que integram o ambiente organizacional e baseiam-se em planejar e desenvolver ações. Existem as regras gerais e as específicas, as quais favorecem a avaliação das atividades desenvolvidas pelo conjunto de organizações que são responsáveis pela pesquisa, fiscalização e inspeção de produtos de origem vegetal e animal, tanto na esfera federal, como estadual e municipal, bem como pela prestação de assistência técnica e extensão rural voltadas ao suporte das cadeias produtivas dos diversos produtos agroindustriais. O ambiente organizacional das cadeias produtivas envolve instituições públicas e privadas voltadas ao setor financeiro, comercial, educacional e industrial, universidades, institutos de pesquisa, associações, cooperativas e outrasorganizações não governamentais. (MAIA 2008, p. 35)

Ao analisar as cadeias produtivas, é característico envolver vários agentes, instituições e organizações. Segundo Maia (2008) para o caso da cadeia produtiva do leite é possível identificar pelo menos sete segmentos da cadeia considerados principais, segundo o autor eles são: os insumos para os produtores, a produção de matéria prima, a captação da matéria prima, no caso a logística de transporte do produtor para o laticínio, as indústrias que processam o produto, o setor de distribuição dos produtos, os mercados que comercializam o produto final, seja leite ou seus derivados, e por fim o consumo.

Segundo Williamson (1996) apud Casali e Marion Filho (2013) na ECT existem ao menos seis tipos distintos de especificidade de ativos: especificidade de localização, especificidade física do ativo, especificidade de ativo humano, especificidade de ativo dedicado, especificidade de marca e especificidade temporal. No caso da cadeia do leite, a especificidade física do ativo é que nos cabe ressaltar, sendo ela, responsável pela especialização da atividade, a produção leiteira, por exemplo, uma ordenhadeira só tem

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

uma finalidade, tirar leite da vaca, se o produtor por algum motivo abandonar a atividade, se torna um custo irrecuperável, pois esse ativo não assume outra função, dessa forma, como aponta Casali e Marion Filho "quanto maior a especificidade física de um ativo, maior será a dificuldade de recuperar na sua venda o valor investido na aquisição, descontado a depreciação, já que a possibilidade de reemprego cai com o aumento da especificidade." (CASALI e MARION FILHO, 2013, p. 237). A especificidades dos ativos será mais alta quanto menor a chance de utilizar esse ativo em outros usos.

Sendo a especificidades dos ativos, o eixo mais importante no que diz respeito a produções especializadas como a cadeia produtiva do leite, a utilização de tecnologias específicas da atividade, como a utilização de ordenhadeira mecanizada, resfriador por expansão, rebanho, estrutura de galpão, etc. Como aponta Jank, Farina e Galan (1999) é possível identificar e classificar inúmeros tipos de produtores de leite no Brasil, mas é de praxe dividir em dois tipos, em produtores especializados e produtores não especializados. Hoje com essas mudanças, a partir das exigências legais, condições de mercado e sanitárias pode-se dizer que os produtores de leite atualmente podem ser divididos entre mais especializados e menos especializados, variando o grau de especialização, escala, produto e etc.

As transformações ocorridas no espaço rural, a inserção de tecnologias no campo, a modernização da agricultura afetou e afeta até hoje a pequena propriedade, o agricultor familiar. Sendo assim a agricultura familiar se estabelece como uma categoria no campo, atualmente muito expressiva no meio rural. Dessa forma, é imprescindível analisar a propriedades rurais a partir da gestão familiar, da visão empreendedora, a partir das inovações, elementos esses essenciais para sobrevivência do pequeno agricultor no campo com foco na produção de leite. Cabe enfatizar que as transformações na atividade leiteira na atualidade mudam o tipo de visão, que antigamente era uma atividade secundária na propriedade onde era comercializado o excedente para hoje um ramo especializado e tecnificado.

> A mudança de ritmo e racionalidade da produção e dos seus atores sociais transforma também a relação cidade-campo. As decisões tomadas no campo são geradas em centros urbanos maiores, e as cidades que são circundadas por zonas rurais tecnologicamente mais avançadas passam a prestar serviços especializados e respondem imediatamente às transformações que ocorrem no campo. (FONTOURA, PIZZATO, 2009,p. 7)

Segundo Delgado (1985) as necessidades para o capital circular tendem a aumentar, quanto mais modernizada ou capitalista esteja essa agricultura, em razão do aumento da mercantilização em todos os ramos do mercado e a paralela monetarização das relações de intercâmbio. As alterações provocadas pela especialização da produção e da inserção tecnológica está ligada a racionalidade do agricultor, com isso ligada as transformações no espaço. Essa modernização não chega em todos os espaços de forma igual no tempo, se dá em forma de processo, conforme as condições locais.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizado, masa mudança ocorre em diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia,a política, as relações sociais, a paisagem, e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direções próprias –sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras. (SANTOS, 2008, p. 72)

Segundo Fontoura "cada sociedade vai explorar o meio conforme as possibilidades do meio e dela própria, sociedade" (FONTOURA, 2012, p. 262). A integração da agricultura com segmentos em cadeias, como a montante industrias, com insumos e implementos e a jusante industrias para comercialização do produto, colocamao agricultor um papel de administrador, com visão de mercado para poder defender seus interesses e não ser explorado como ocorre em muitos casos.

OBJETIVOS

Diante desse cenário, o objetivo principal dessa pesquisa é analisar as transformações recentes na cadeia produtiva do leite na leitura da modernização da agricultura com foco no município de Rio Grande no Sul do Rio Grande do Sul, Brasil. Essa pesquisa justifica-se pela "crise" do setor leiteiro, a partir dos custos de produção e as exigências de mercado, e torna-se evidente a mudança significativa da atividade leiteira, estes fatos levaram muitos produtores mudarem a racionalidade, a investir na produção do leite de vaca buscar inovações para atender as demandas e esses efeitos impulsionaram-se do processo de industrialização, da modernização da agricultura e atualmente com os avanços tecnológicos para o setor primário. Mas não se pode deixar de lado que muitos produtores foram excluídos dessa atividade por não terem condições de se especializar, investir e arcar com os custos de produção que atualmente essa atividade exige.

METODOLOGIA

A metodologia consiste em analisar os processos históricos e socioeconômicos do município, através de levantamentos de dados secundários do banco de dados do IBGE, uma revisão bibliográfica sobre a atividade leiteira, a modernização da agricultura, o agronegócio e cadeia de produção. O recorte temporal dessa pesquisa começa com a influência da modernização da agricultura, em meados de 1960-1970, mas a análise dos dados por município se dá a partir dos anos 1980, devido ao alcance de dados específicos da produção do leite, porém com ênfase para 2019 que entrou em vigor normativas que inferem na atividade leiteira e o recorte espacial desta pesquisa se limita aos produtores de leite de vaca do município do Rio Grande.

Para este trabalho foram realizadas pesquisas exploratórias com informantes chaves do município com Secretário Adjunto da Secretaria de Município de Desenvolvimento Primário e com os técnicos de extensão rural, da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural – EMATER. Sobre os dados socioeconômicos e de produção, foram utilizados os dados secundários do IBGE, num comparativo dos censos agropecuários de 2006 e 2017, e dados disponíveis da EMATER e Prefeitura Municipal.

Essa pesquisa é uma análise qualitativa dos dados obtidos em campo, permitindo

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

enfatizar as relações entre amostra e objeto de estudo. Segundo Kühn (2017) o tipo de pesquisa de cunho qualitativo refere-se ao aprofundamento da compreensão de determinada variável ou problema, não havendo um modelo único. "A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc." (GERHARDT e SILVEIRA, 2009, p. 31)

Sendo assim trata-se de um estudo exploratório sobre as transformações recentes na cadeia produtiva do leite a partir dos processos de modernização da agricultura com ênfase no caso do município do Rio Grande. A área de estudo é o município do Rio Grande, situado no sul do estado do Rio Grande do Sul. A população rural corresponde a um pouco mais de 3% do total, sendo 7,799 segundo o censo demográfico de 2010. Segundo dados do IBGE a população estimada do município do Rio Grande para 2020 é de 211.965 habitantes. A taxa de urbanização encontra-se em torno de 96,04%, sendo um município com número expressivo de pessoas vivendo na cidade, caracterizando o município como urbano. Rio Grande apresenta uma identidade voltada ao ecossistema costeiro e marinho, sendo que uma das principais características se refere à posição geográfica de caráter costeiro.

Os dados de população com ênfase na população rural do município do Rio Grande para as décadas de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010, demonstram que houve entre 1970 e 1991 uma migração campo-cidade. Segundo os dados demográficos obtidos na FEE (2010), nos anos de 1970 a população rural era de 12592, já em 1980 essa mesma população passou para 8972 e em 1991 a população rural era de 7397 pessoas residentes na área rural. Entre 2000 e 2010 houve um aumento mesmo que pequeno da população do campo de 7336 no ano de 2000 e no ano de 2010 a população rural passou para 7799 habitantes, ainda que o município entre todos os períodos apresentasse um crescimento continuo da população urbana, o aumento da população rural vai em contramão do aspecto geral populacional que é a diminuição da população do campo.

A área territorial de Rio Grande corresponde a 2.709,5 km² (FEE, 2015) e o mesmo está situado a 311 km de distância da capital Porto Alegre. As coordenadas geográficas da sede municipal de Rio Grande são: Latitude 32º01'40" Sul e 52º 05'40" Oeste, com cotas altimétricas de 5 metros acima do nível do mar. Seu aspecto climatológico é de clima temperado com chuvas bem distribuídas ao longo do ano, a precipitação é de aproximadamente 1006 mm. O solo do município é predominantemente arenoso, de baixa a média fertilidade, mal drenados e agregados, com baixa capacidade de expansão e retração dificultando a permanência de água entre as partículas, deixando o solo encharcado e/ou seco. Solos compostos por areias quartzosas, com presença de argila, com lençol freático superficial, acarretando em períodos de maiores índices pluviométricos a ocorrência de lagoas de natureza temporária. Estas características tem uma influência direta sobre a qualidade da produção alimentar.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

De acordo com os dados das Propriedades e Produtores, no ano de 1989 segundo os acervos da Secretaria de Município de Desenvolvimento Primário do Rio Grande - SMDP, tinham 860 produtores de leite neste período. Já no ano de 2009 os dados

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

indicam 146 produtores /propriedades. A queda no número de produtores/propriedades continuava a ascensão, o esvaziamento do campo através da migração campo x cidade, a falta de incentivo e a fragilidade de políticas públicas levou ao número em 2017 de 78 produtores de leite no município do Rio Grande. Em 2019 a produção leiteira no município conta com o número de 52 produtores.

A produção média dos leiteiros do Rio Grande se dá em torno de 150 l/dia com média de 12 vacas em ordenha, falando nesse caso dos pequenos produtores. Já a granja quatro irmãos caracterizada como grande propriedade produz em média 16000 l/dia com

700 vacas em ordenha, em sistema de confinamento *compost barn*[3]. No município existe uma cooperativa denominada Coplerg que atua como captadora de leite, principalmente de microprodutores e vende para outra cooperativa de laticínios na região Sul localizada em São Lourenço do Sul, e mais outras 2 empresas e 1 cooperativa fazem o recolhimento do produto no município, nenhuma delas possui entreposto em Rio Grande. A cidade está situada na extinta maior bacia leiteira do Sul do Rio Grande do Sul, mesmo o município não sendo voltado para atividade agropecuária, pois apenas 4% da população encontra-se no rural e o PIB gerado com essa atividade inferior a 3%, mas voltada para o Porto e para as indústrias.

Ainda assim, Rio Grande conta com uma ampla extensão territorial voltada para a atividade agropecuária, com maior destaque a rizicultura nas áreas alagadas, gado de corte, pequenos agricultores voltados para a produção de hortaliças e os leiteiros foco desta pesquisa. Os estudos do perfil do leiteiro da SMDP indicam que 71% das propriedades têm até 50 hectares, caracterizando assim a presença forte dos produtores familiares no município, somando um total de 1.380 hectares declarados pela pesquisa.

Quanto ao padrão zootécnico do rebanho leiteiro, apresentamos uma genética qualificada de um trabalho individual e assessoria técnica ao longo dos anos. A raça Holandesa corresponde a 77% e a raça Jersey com 23% do rebanho dos pequenos produtores rurais. De acordo com o diagnóstico realizado no município do Rio Grande – RS -, permitiram avaliar o perfil sócio econômico desses produtores e percebeu-se uma concentração da idade entre 41 a 50 anos representando 37,5 %. Os dados indicam que 37,5% de produtores possuem idade acima de 51 anos. Os resultados mostram que somente 25% dos produtores de Rio Grande têm menos de 40 anos de idade. Um fator importante, pois, a questão de sucessão rural é um problema que vem cada vez mais sendo discutido principalmente no âmbito de pequeno produtor, nas dificuldades de se manter e se desenvolver no campo.

Ao analisar os dados da SMDP referente a pesquisa do Perfil do Leiteiro onde foi perguntado por que escolheram a profissão de leiteiros, 36,6% responderam que a escolha seria a tradição da família, muitos pelo gosto da atividade vivenciada e não saberiam fazer outra coisa. Percebeu-se que 63,4% dos produtores que opinaram que também seria uma fonte de renda na propriedade e 21% não tinham um vínculo histórico com o processo que envolve a produção de leite. Ou seja, um negócio que mesmo com as dificuldades, ainda viável do ponto de vista econômico, que em sua maioria perpassa gerações, que faz parte da vida e da história desses produtores rurais.

Sendo assim, além do retorno financeiro mensal para as propriedades, a maioria dos

leiteiros de Rio Grande ultrapassam a questão financeira, entra na questão social de realização pessoal, o gosto pela lida. Tradando-se da atividade leiteira, que é caracterizada por uma atividade árdua, diária, um trabalho intermitente que ocupa um tempo quase exclusivo que muitas vezes impedem de realizar atividades paralelas na propriedade. É

[3] O compost barn é um sistema de instalação que consiste em um grande espaço físico coberto para descanso das vacas, revestido com serragem, sobras de corte de madeira e esterco compostado. O principal objetivo é garantir aos animais conforto e um local seco para ficarem e a compostagem do material da cama.

necessário analisar a complexidade desta atividade, o manejo alimentar e sanitário dos animais, na ordenha e seus preparativos antes e depois do armazenamento, a higienização do material e o ambiente do trabalho. São tarefas em ritmos diferentes e tempos alternados.

Uma das questões chaves para melhor desempenho na atividade, aliado com melhor capacidade de habilidade de desenvolvimento e rentabilidade dentro da produção de leite, é o registro das atividades, provocando controle dos custos e do retorno financeiro e segundo os dados da SMDP 53% do leiteiros entrevistados fazem registro completo, 20% não faz, 18% realizam apenas registro reprodutivo, além de 2 produtores informaram controlar a produção por meio de aplicativos e 1 produtor realiza registro contábil. Esses números apresentam uma resposta otimista da racionalidade empreendedora na atividade do leite, visando o controle dos custos, buscando aumentar a produtividade, melhorar a qualidade do produto e investir na manutenção da atividade.

Os produtores que fizeram parte da pesquisa, em sua maioria, de acordo com o levantamento, 94% utilizam pastagens de espécies exóticas implantadas em suas propriedades, predominando os cultivos de inverno aveia/azevém e na primavera o cultivo do milho/sorgo para silagem ou áreas de pastagens perenes que vem aumentando nos últimos anos como o capim sudão por exemplo. De acordo com os dados, 58% das propriedades dos entrevistados tem até 5 hectares de plantio de pastagens.

Um dado importante do estudo, foi o baixo acesso de linhas de créditos que os produtores utilizam no sistema oficial de custeio e/ou investimentos do PRONAF (Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar) criado em 1996 com o objetivo de promover o desenvolvimento da agricultura familiar. Até fevereiro de 2020, 68,75% não vinham acessando linhas de créditos do governo federal. No passado em torno 90% dos leiteiros segundo dados da EMATER Rio Grande já obtiveram crédito rural tanto de investimento quando custeio para a propriedade. Porém, um dos fatores que tem forte influência na atualidade no cenário do acesso ao crédito rural estar em declínio é a incerteza de uma perspectiva positiva na atividade devido as fortes turbulências no setor e também pelas exigências para contrair o crédito por meio dos agentes financeiros.

Quanto as políticas públicas na qual os programas de incentivos destinados aos agricultores e/ou leiteiros, foram lembradas 3 ações da Prefeitura Municipal. Um dos programas foi a Correção de Solo onde 153 produtores ganharam calcário para correção de solo sobre 4 hectares da propriedade, sendo distribuídos 955 mil kg. Foi um Projeto

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

desenvolvido com a FEPAGRO – Governo do Estado em 2014. Já a doação de adubos atendeu em dois estágios diferenciados. As cheias de 2015 da Laguna dos Patos com a doação de 250 toneladas de adubos tipos varreduras da Empresa Yara Brasil e no segundo momento, com outras empresas participantes, apoio aos pequenos produtores de leite diante da crise do preço de leite em 2016. Já a Patrulha Agrícola, Lei 7805 de 25 de novembro de 2014 da Prefeitura Municipal de Rio Grande, também citada, que tem como objetivo propiciar o fomento para desenvolvimento da zona rural do Município no atendimento aos agricultores familiares, sendo que 25% dos leiteiros utilizam seus serviços de maquinário (trator, preparo de solo, plantio, ensiladeira, retroescavadeira, etc) na propriedade.

Dentro dos entrevistados, 91,1% declararam que recebem algum tipo de Assistência Técnica e o papel predominante da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural – EMATER – Escritório Rio Grande, no quesito de acompanhamento e orientação aos nossos leiteiros de base familiar. Ou seja, 85,3% são assistidos pela a assistência pública mista para a o desenvolvimento das atividades em suas propriedades. Dentro dos produtores entrevistados, 60,6% declararam satisfeitos com a atividade e 39,4% insatisfeitos com o momento atual que passa o setor leiteiro. Os principais problemas detectados nas opções elencadas na entrevista foram, o preço do leite, custo da produção, alimentação, mão de obra, crise COSULATI, sanidade, clima e irrigação.

A atividade leiteira vem ao longo dos anos passando por adequações sanitárias e padrões de qualidade, foi e é necessário do ponto de vista técnico a assistência para fortalecer, adequar e prosperar dentro deste ramo, sendo uma atividade essencial, que proporciona renda mensal para os produtores. Com a modernização, inovação e tecnologia fazendo-se cada vez mais presente nos produtores rurais, sendo esses fatores atrelados com as exigências de mercado e sanitárias acabam por influenciar habilidade e competências, fazendo daquele camponês, pequeno agricultor, um gestor da sua propriedade, um tomador de decisão, buscando empreender, para melhorar a produção e aumentar a produtividade visando a sustentabilidade e o crescimento da sua produção.

Sendo assim, no município do Rio Grande como foi constatado no banco de dados referente ao perfil do leiteiro da SMDP, os produtores de leite aqui analisados, maior parte deles estão satisfeitos com a atividade, possuem afetividade atreladas ao trabalho. Relacionando isto com um maior desempenho dentro das atividades, as reações e relações estabelecidas com o próprio bem-estar e gosto ao realizar o trabalho, tornando a atividade prazerosa e ao mesmo tempo rentável do ponto de vista econômico e sustentabilidade na atividade.

Sucedendo-se a esse bem-estar, a gestão dentro da propriedade, os registros, o controle, aliados com a assistência técnica e acesso a políticas públicas, são fatores necessários para obter melhor rendimento, aumentar a produção, controlar os custos e fazer investimentos. Esses fatores hoje fazem parte das habilidades dos produtores de leite, que hoje buscam inovar, empreender, atender as demandas do mercado e exigências legais, fazendo desse produtor, dessa família, um tomador de decisão, numa racionalidade empreendedora a partir dessa modernização e avanços tecnológicos.

CONCLUSÕES

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Atualmente a importância da atividade leiteira abandona o posto de atividade secundária e retrógrada, na qual eram comercializados os excedentes, hoje assume papel principal dentro da propriedade. Onde o produtor precisa se adaptar as exigências sanitárias e as condições mercadológicas e da cadeia produtiva para comercializar o produto e prosperar dentro do ramo.

O produtor de leite de vaca na atualidade são tomadores de decisão, buscando otimizar a produção com o melhor manejo, melhores condições sanitárias em busca de um melhor preço para o litro do leite. Sendo essas condições atreladas a quantidade de leite entregue fatores principais que refletem no preço do leite, logo na receita do produtor.

Sendo assim, a partir da incorporação da tecnologia e modernização da agricultura no processo produtivo causaram e causam mudanças no espaço rural e como decorrência a emergência de novas ruralidades combinando funções tradicionais no campo com o surgimento de novas funções. As alterações provocadas pela especialização da produção e da inserção tecnológica está ligada a racionalidade do agricultor, com isso ligada as transformações no espaço. Essa modernização não chega em todos os espaços de forma simultânea, se dá em forma de processo, conforme as condições locais e do próprio mercado.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, M. J. **Fundamentos do Agronegócio**. 2 ed. – São Paulo: Atlas 2009.

BATALHA, M. O. **Gestão Agroindustrial**. – 2 ed. – São Paulo: Atlas 2001.

CASALI, M. da S. e MARION FILHO, P. J. Custos de transação e/ou sunk costs na atividade leiteira. In: Custos e Agronegócio on line – v. 9. n. 2 – Abr/Jun – 2013. Disponível em: <http://www.custoseagronegocioonline.com.br/numero2v9/Sunk%20costs%20P.pdf> acesso em: julho de 2019.

DELGADO, G. C. **Capital financeiro e Agricultura no Brasil**. Campinas: Ed. UNICAMP/ Ícone, 1985. (cap. 4)

FONTOURA, L. F. M. A produção social do espaço agrário. In: VERDUM, R., BASSO, L. A. E SURTEGARAY, D. M. A. **Rio Grande do Sul: paisagens e territórios em transformação**. – 2. ed. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2012.

FONTOURA, L.F.M.; PIZZATO, F. Recordações do Pampa – Estudo das transformações da atividade pecuária no Rio Grande do Sul. In: Encuentro de Geografos de América Latina, 12., 2009, Montevideo/Uruguay. **Anais do Observatório Geográfico da América Latina**, 2009.

GERHARDT, T. E. e SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: ED UFRGS, 2009.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Cidades)**. Disponível em: < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/riogrande/panorama> acesso em 30 de agosto de 2020.

IBGE - **Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística (SIDRA).** Produção Agrícola Municipal. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/1612#resultado > acesso em 23 de junho de 2019.

IBGE - **Instituto Brasileiro De Geografia E Estatística (SIDRA).** Produção Pecuária Municipal. Disponível em: < https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/94 >

JANK, M. S., FARINA, E. M. M. Q. e GALAN, V. B. **O abribusiness do leite no Brasil**. São Paulo, 1999.

KÜHN, D. D. **Pesquisa e análise de dados: problematizando o rural e a agricultura numa perspectiva científica**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2017.

KUPFER, D. e HASENCLEVER, L. **Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticos no Brasil.** – 2 ed. – Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MAIA, M. B. R. Atuação de instituições que integram o ambiente organizacional da cadeia produtiva do agronegócio leite no Estado de Rondônia**. Dissertação de Mestrado**. UNIR– Porto Velho: [s.n.], 2008.

MENDONÇA, M. L. **Economia Política do agronegócio**. São Paulo: Ammablume: PPGRI UERJ, 2018.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. – 5. ed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, J. G. da. **A modernização dolorosa: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais do Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar,1982.

SILVA, J. G. da. **A nova dinâmica da agricultura brasileira**. – 2 ed. – Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998.

O COMPLEXO DE SUAPE E SEUS EFEITOS SOBRE A ECONOMIA DE DOIS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO

Lucas Chaves Miquilini
Doutorando em Geografia da Universidade de Santa Catarina;
Florianópolis, Brasil;
e-mail: lucascmiquilini@gmail.com
José Messias Bastos
Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina;
Florianópolis, Brasil;
e-mail: jbastos57@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: 2) Geografia Econômica e Agrária- Geografía Económica y Agraria

RESUMO
Entre as décadas de 1960 e 1970, a ditadura militar durante o período do "milagre econômico" e posteriormente com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), incentiva a criação de um pólo de desenvolvimento no Nordeste por meio de Complexos Industriais, baseando-se nos estudos de François Perroux (1903-1987). Na década de 1970 é criado o Complexo Industrial Portuário de Suape no Estado de Pernambuco, dispondo de condições geográficas naturais que beneficiam suas atividades. Este artigo tem como objetivo analisar os impactos econômicos da construção e do funcionamento das atividades portuárias de Suape nos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses, dissertações e dados de fontes oficiais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do sistema de dados do SEBRAE, DATASEBRAE, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho. A pesquisa realizada concluiu que a instalação do Complexo Industrial e Portuário de Suape no Estado de Pernambuco, tendo sua área construída dividida entre os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca teve impactos significativos no desenvolvimento econômico destes dois territórios.

PALAVRAS-CHAVE: Impacto; Suape; Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca.

INTRODUÇÃO

Até a década de 1930, o desenvolvimento capitalista do país havia ocorrido de modo esporádico, devido às condições de dominância do latifúndio semifeudal e das formas capitalistas inferiores. Tal situação criou obstáculos ao desenvolvimento de formas superiores de capital industrial. O crescimento da indústria capitalista dependia quase que majoritariamente dos ramos da economia orientados para exportação. (LACERDA, 2006).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A crise cafeeira permitiu a ascensão ao poder de camadas nacionalistas do latifúndio do Rio Grande do Sul lideradas por Getúlio Vargas. O Brasil, que havia recebido no fi nal do século XIX mais de 4 milhões de imigrantes europeus, que em sua maioria se instalaram nos Estados do Sul do país, possuía um mercado consumidor cuja necessidade de bens de consumo como roupas, sapatos e alimentos era crescente, o que impulsionou a criação de pequenas unidades fabris para suprir esta demanda e posteriormente o avanço do processo de industrialização. (MAMIGONIAN, 1976).

A partir de 1930 o país deixa de ser basicamente agrário, ocorrendo para somar-se à agricultura e ao comércio, o surgimento de dois novos setores produtivos de grande destaque na renda nacional, a indústria e o Estado. Além disso, duas novas classes começam a ganhar cada vez mais destaque na formação da sociedade pós revolução industrial: a burguesia industrial e o proletariado urbano. (PEREIRA, 1985).

De acordo com Rangel (1960), dadas as condições existentes no interior da economia - certo grau de madureza técnica, abundância de recursos ociosos de capital e mão de obr a - o "câmbio cadente" devia ter e teve o efeito de impulsionar o aparecimento de indústrias e serviços supridores de alguns produtos antes importados. Fortalecia-se assim a classe de empresários capitalistas e se estruturava o proletariado urbano - os quais iriam buscar, pela própria ordem natural das coisas, conquistar certa medida de participação no comando do Estado.

Entre as décadas de 1930 e 1950 o Brasil recebeu grandes incentivos para sua industrialização para a estruturação do parque industrial e a taxação de produtos competitivos, entretanto, este desenvolvimento não ocorreu de modo igualitário em todo o território nacional. O Centro-Sul, e principalmente o Sudeste, concentrou a maioria dos incentivos à industrialização, ficando para o Nordeste ajudas governamentais apenas de cunho assistencialista.

Entre as décadas de 1960 e 1970, a ditadura militar durante o período do "milagre econômico" e posteriormente com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), incentiva a criação de um pólo de desenvolvimento no Nordeste por meio de Complexos Industriais, baseando-se nos estudos de François Perroux (1903-1987). Na década de 1970 é criado o Complexo Industrial Portuário de Suape no Estado de Pernambuco, dispondo de condições geográficas naturais que beneficiam suas atividades.

O Complexo de Suape foi construído de modo que 40% de sua área está localizada no município de Cabo de Santo Agostinho e os outros 60% no município de Ipojuca.

OBJETIVO

Este artigo tem como objetivo analisar os impactos econômicos da construção e do funcionamento das atividades portuárias de Suape nos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

METODOLOGIA

Foram feitas pesquisas de cunho descritivo de acordo com o objetivo apresentado. Segundo Gil (1991) as pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis. A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses, dissertações e dados de fontes oficiais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do sistema de dados do SEBRAE, DATASEBRAE, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Segundo Baer (1996) o Plano de Desenvolvimento Nacional que abrangeu o período de 1975-79 pretendia que as desigualdades regionais, especialmente as do Nordeste, fossem abordadas por um programa de investimentos federais e privados induzidos pelo sistema de incentivos fiscais. Também se enfatizou a criação de vários "pólos de desenvolvimento" para regiões consideradas atrasadas - o pólo petroquímico na Bahia, por exemplo, um pólo de fertilizantes, um complexo de metal e maquinário elétrico, além do fortalecimento dos setores mais tradicionais (têxteis ou calçados).

Para Guimarães Neto (1986) neste sentido, a política global de desenvolvimento é substituída por programas específicos de impacto e pela criação de "pólos", capazes de explorar o potencial de cada região.

Segundo Lima e Simões (2010) várias são as teorias que buscam explicar a dinâmica regional, ou seja, o processo de determinação da renda urbana que é a expressão e a causa do movimento do capital no espaço, como aquelas desenvolvidas por Gunnar Myrdal (1898- 1987), Albert Hirschman (1915-2012), François Perroux (1903-1987), Jacques Boudeville (1919-1975) e Douglass C. North (1920-2015). Estes teóricos procuraram demonstrar que uma vez estabelecidas as vantagens ou desvantagens comparativas dos espaços econômicos, iniciam-se movimentos migratórios do capital, cujos resultados expressar-se-ão em determinada dinâmica regional, isto é, em relativo vigor ou estagnação do processo de acumulação em uma região.

Os primeiros conceitos sobre complexos industriais surgiram na década de 1960, baseando-se em teorias sobre crescimento, desequilíbrio econômico e polarização. Setores integrados, planejamento produtivo, maior concentração na produção de bens intermediários, economias de escala, aglomeração produtiva entre outros atributos, tornaram a teoria dos complexos industriais a ideal para o desenvolvimento econômico que visa a integração nacional. O argumento para o caso brasileiro é de que se deve investir em estruturas industriais robustas em regiões periféricas para que estas possam atingir um nível de maturidade produtiva capaz de competir com o Sudeste. (BARROS e GALVÃO, 2002).

Segundo Perroux (1967) crescimento é desequilíbrio. Desenvolvimento é desequilíbrio. A implantação de um pólo de desenvolvimento provoca uma série de desequilíbrios econômicos e sociais, sendo estes econômicos no sentido de uma análise moderna que estende o seu domínio de aplicação própria. Uma vez implantado, o pólo distribui salários e rendimentos monetários adicionais sem aumentar necessariamente a produção local de bens de consumo; transfere mão-de-obra e as separa das suas unidades de origem, sem necessariamente lhe conferir um novo enquadramento social;

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

concentra cumulativamente, em determinado local e dentro de determinado ramo, o investimento, o tráfego, a inovação técnica e econômica, sem necessariamente alargar a vantagem a outros locais, onde o crescimento e o desenvolvimento podem ser, pelo contrário, retardados.

Para o caso do Brasil, um país com dimensões continentais, em um primeiro momento, o processo de desenvolvimento industrial intensificou os desequilíbrios regionais por meio da concentração dos investimentos no pólo de desenvolvimento do Sudeste, para posteriormente, contribuir para o crescimento da economia do país como um todo, por meio da consolidação de seu parque industrial, propagando dessa forma o desenvolvimento para todas as regiões.

Territórios extensos estão mais propensos a vivenciar a estrutura de uma economia dualista de dois setores, sendo um mais desenvolvido e outro estruturalmente mais atrasado. Em virtude disso, o desenvolvimento estimulado em determinado ponto não necessariamente irá propagar-se por todo o território, e caso o faça, não será suficiente para promover um crescimento igual ao de seu ponto de origem. Desta forma, o território acaba por constituir-se em ilhas de crescimento econômico cercadas por espaços vazios ou estagnados. (PERROUX, 1967).

Esta característica de desenvolvimento não deixa nenhuma nação à revelia. Tanto os países desenvolvidos e os subdesenvolvidos não possuem um crescimento uniforme em todo o território, mas sim desenvolvimento em pontos específicos que podem propagar efeitos de expansão ou de paralisação dependendo dos investimentos que estão sendo realizados e sua finalidade. (PERROUX, 1967).

Para Souza (1993) o processo de descentralização da atividade econômica no Brasil tem derivado, sobretudo, da ação política governamental no sentido da ocupação dos espaços vazios, do aproveitamento de recursos naturais nas áreas periféricas, através de investimentos públicos em grandes projetos, como os de infraestrutura, extração mineral e outros. A implantação de obras de infraestrutura facilita a movimentação das atividades econômicas das regiões centrais para as regiões periféricas.

Os investimentos em complexos industriais geograficamente e estrategicamente bem localizados, concentrando atividades que gerem desenvolvimento, promovem efeitos econômicos positivos devido a proximidade dos meios de produção e da relação entre os trabalhadores dentro do complexo. A concentração das atividades industriais em meio urbano cria uma diversidade de consumidores que consomem de modo progressivo se comparados aos de meio rural. Desta forma, surgem necessidades que atendam a estes novos padrões de consumo como moradia, transporte, comércio, lazer, serviços públicos etc. (PERROUX, 1967).

Os efeitos que podem ser interpretados pelo surgimento dos pólos de desenvolvimento, chamados de efeito de polarização, são divididos em quatro categorias: técnico, renda, psicológicos e geográficos. O efeito técnico está relacionado à capacidade do pólo em promover efeitos multiplicadores, como as indústrias complementares citadas na teoria do crescimento equilibrado; o efeito de renda está relacionado à capacidade do pólo em gerar renda e atrair novos investimentos e indústrias para sua absorção; o efeito psicológico é relacionado a capacidade do pólo

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

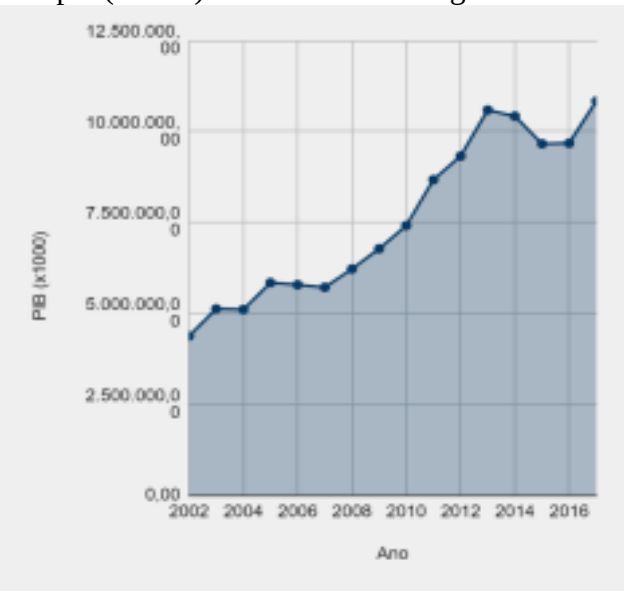
em atrair novos investimentos, instigando processos decisórios em relação ao pólo; e o efeito geográfico está relacionado aos benefícios gerados pelo pólo de desenvolvimento tanto no mercado interno, região em que está instalado, quanto externo, outras regiões. (NEUBAUER, 1976).

A implantação, no Estado de Pernambuco, do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS) fez parte da agenda do regime militar que tinha como objetivo promover e equiparar o desenvolvimento do Nordeste ao do Sudeste brasileiro. Inspirado na teoria dos pólos de desenvolvimento de Perroux (1967) esperava-se que a realização do projeto promovesse atração de investimentos por meio da instalação de indústrias na região em virtude de sua localização. (PEDROSA, 2015).

CABO DE SANTO AGOSTINHO

Sendo considerado um município de médio porte, Cabo de Santo Agostinho possui aproximadamente 209 mil habitantes. Em 2001 o município possuía 156 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2015 a faixa dos 200 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 33%. O município apresentou crescimento expressivo do Produto Interno Bruto (PIB) nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores chegavam a pouco mais de R$ 4,3 bilhões, número que chegou a casa das dezenas pela primeira vez em 2013 e manteve-se em 2014 antes da crise política e econômica brasileira. (IBGE, 2020). Após dois anos de queda entre 2015 e 2016, no ano de 2017 volta a apresentar crescimento, passando dos R$ 11 bilhões, o que representou aproximadamente 5,5% do PIB do Estado de Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB Municipal entre 2002 e 2017 foi de 147%.

Gráfico 01: PIB Municipal (x1000) - Cabo de Santo Agostinho



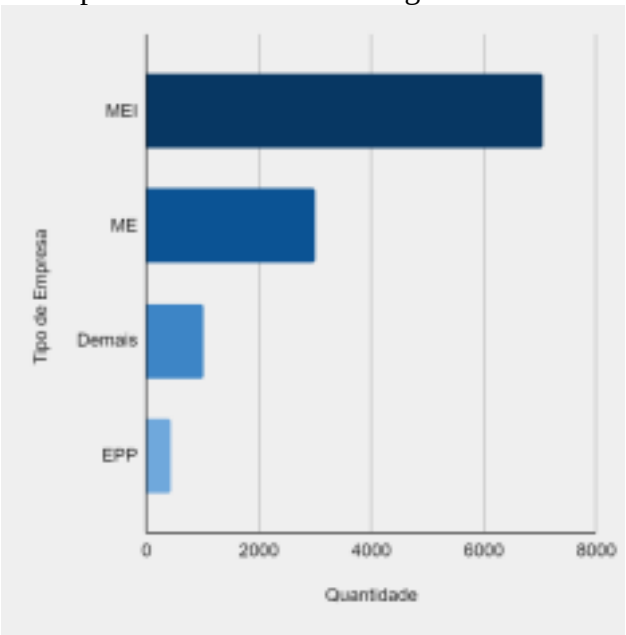
Fonte: Sidra IBGE (2020)

O crescimento populacional e do PIB Municipal tiveram impacto em outros

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

indicadores socioeconômicos do município para o período. Cabo de Santo Agostinho apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação, segundo dados do IBGE. Segundo dados do DataSebrae de 2020, Cabo de Santo Agostinho possui 11.498 empresas, sendo 38% destas do setor de serviços, 38% do setor de comércio e 13% da indústria. Quanto ao seu porte, pouco mais de 61% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 26% como Microempresa (ME) e 3,7% como Empresas de Pequeno Porte.

Gráfico 02: Porte das Empresas - Cabo de Santo Agostinho

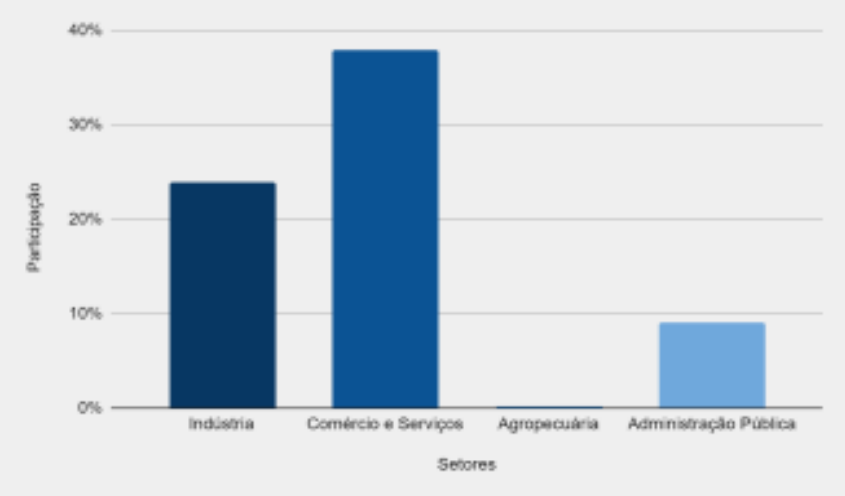


Fonte: Sidra IBGE (2020)

Apesar de representar apenas 13% das empresas, pouco mais de 1.500, o setor da indústria teve participação de 24% no PIB Municipal no ano de 2017, com pouco mais de R$ 2,6 bilhões, segundo dados do DataSebrae. O setor de comércio e serviços que juntos somam 76% das empresas, quase 8.800, têm participação de 38% no PIB Municipal, atingindo juntos a soma de aproximadamente R$ 4 bilhões. No caminho inverso ao setor industrial, estes dois setores tiveram crescimento de sua participação no PIB Municipal, que em 2010 era de 29% e pouco mais de R$ 2 bilhões.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Gráfico 03: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Cabo de Santo Agostinho



Fonte: Sidra IBGE (2020)

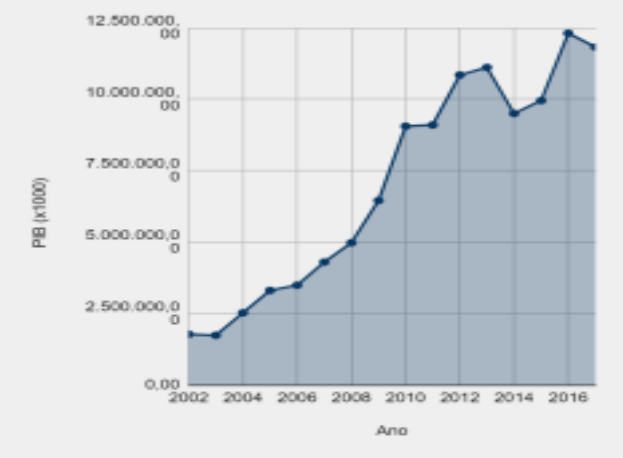
Apesar disso, sua participação vem caindo ao longo dos anos, com o pico tendo ocorrido em 2011 quando chegou a ter participação de 39% com valores pouco acima dos R$ 3,3 bilhões. A queda do PIB Industrial de Cabo de Santo Agostinho pode ser explicada pela crise brasileira que começou a se instaurar a partir de 2014, mesmo ano em que os investimentos públicos em Suape começaram a entrar em queda. A queda do PIB Industrial de Cabo de Santo Agostinho pode ser explicada pela crise brasileira que começou a se instaurar a partir de 2014, mesmo ano em que os investimentos públicos em Suape começaram a entrar em queda.

IPOJUCA

Considerado um município de pequeno porte, Ipojuca possui aproximadamente 98 mil habitantes. Em 2001 o município possuía 61 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2015 a faixa dos 90 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 60%. Ipojuca apresentou crescimento ainda mais expressivo do Produto Interno Bruto (PIB) nas duas primeiras décadas do século XXI que o município de Cabo de Santo Agostinho. Em 2002 os valores chegaram a pouco mais de R$ 1,8 bilhão, número que chegou a casa dos R$ 11 bilhões pela primeira vez em 2012 e manteve-se em 2013 antes da crise política e econômica brasileira. (IBGE, 2020). Após apresentar queda em 2014, o PIB voltou a crescer no ano de 2015 quando seu valor voltou à casa das dezenas ao atingir R$ 10,4 bilhões. Entretanto, em 2017 apresenta nova queda, fechando o ano com PIB de R$ 12,3 bilhões ante R$ 12,8 bilhões do ano anterior, representando aproximadamente 6% do PIB do Estado de Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB Municipal entre 2002 e 2017 foi superior a 500%.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

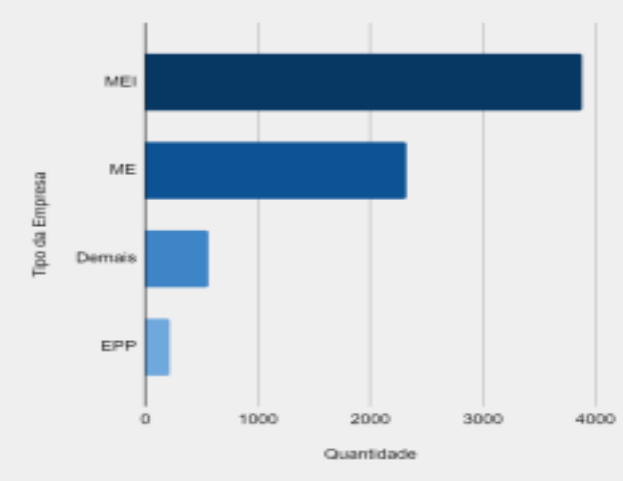
Gráfico 04: PIB Municipal (x1000) - Ipojuca



Fonte: Sidra IBGE (2020)

O crescimento populacional e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Ipojuca apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação. Ipojuca possui 6.962 empresas, sendo 34% destas do setor de serviços, 36% do setor de comércio, 8% da indústria e 12% do Turismo. Quanto ao seu porte, pouco mais de 56% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 33% como Microempresa (ME) e 3% como Empresas de Pequeno Porte. (DATASEBRAE, 2020).

Gráfico 05: Porte das Empresas - Ipojuca



Fonte: Sidra IBGE (2020)

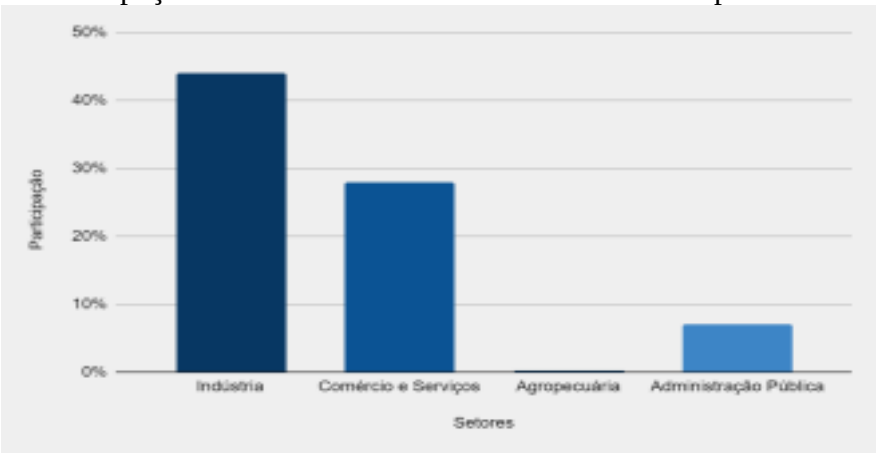
Apesar de representar apenas 8% das empresas, aproximadamente 590, o setor da indústria teve participação de 44% no PIB Municipal no ano de 2017, com pouco mais de R$ 5,2 bilhões. Sua participação se mantém estável ao longo dos anos, apesar da

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

queda brusca que sofreu em 2014 com o início da crise, em que passou a representar apenas 29% do PIB ante 41% do ano anterior. (DATASEBRAE, 2020).

O setor de comércio e serviços, que juntos somam 70% das empresas, quase 4.900, têm participação de 28% no PIB Municipal, atingindo juntos a soma de aproximadamente R$ 3,3 bilhões. Estes dois setores já chegaram a representar 34% Do PIB Municipal em 2014 e depois voltaram a sua estabilidade próximo dos 30%. (DATASEBRAE, 2020).

Gráfico 06: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 – Ipojuca



Fonte: Sidra IBGE (2020)

A participação do VAB Industrial no PIB Municipal de Ipojuca é ainda mais expressiva que a de Cabo de Santo Agostinho. O município abriga em seu território, 60% do espaço portuário de Suape e portanto, em cenários adversos com a crise econômica e política iniciada em 2014 e os desinvestimentos realizados pelo governo federal no Complexo Industrial, têm mais impacto em seus dados econômicos.

CONCLUSÕES

A instalação do Complexo Industrial e Portuário de Suape no Estado de Pernambuco, tendo sua área construída dividida entre os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca teve impactos significativos no desenvolvimento econômico destes dois territórios. Ambos tiveram crescimento em seu Produto Interno Bruto (PIB), bem como maior arrecadação nos setores industrial e de comércio serviços, bases de apoio às empresas para as atividades realizadas no Complexo de Suape. O município de Ipojuca em específico, que possui mais da metade da área construída de Suape, aproximadamente 60%, experimentou impactos mais significativos, mesmo sendo um município de pequeno porte com pouco mais de 90 mil habitantes. Seu PIB cresceu mais de 580% entre 2002 e 2018, ultrapassando os R$ 12 bilhões de reais e representando algo em torno de 6% do PIB do Estado de Pernambuco.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

REFERÊNCIAS

BAER, Werner. **A economia brasileira.** São Paulo: Nobel, 1996. 416 p.

BARROS, J. R. M de; GALVÃO, A. C. A Política de Industrialização do Nordeste em face da Crise Econômica Brasileira. **Revista Econômica do Nordeste v.33, n. Especial.** Fortaleza, 2002. p. 371-389.

DATASEBRAE. Indicadores. 2020. Disponível em: https://datasebraeindicadores.sebrae.com.br/resources/sites/data-sebrae/data-sebrae.html#/Eco nomia Acesso em: 06 de outubro de 2020.

DATASEBRAE. Total de Empresas Brasileiras. 2020. Disponível em: https://datasebrae.com.br/totaldeempresas/ Acesso em 08 de outubro de 2020.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 159 p.

GUIMARÃES NETO, L. **Nordeste: da articulação comercial à integração econômica.** Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP. Campinas, 1986. (Tese de Doutorado).

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Produto Interno Bruto dos Municípios. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-brutodos municipios.html?=&t=conceitos-e-metodos&utm_source=landing&utm_medium=explica &utm_campaign=pib Acesso em: 29 de julho de 2020.

LACERDA, Antonio Corrêa de. **Economia brasileira.** 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. 304 p.

LIMA, Ana Carolina da Cruz; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. Teorias Clássicas Do Desenvolvimento Regional E Suas Implicações De Política Econômica: O Caso Do Brasil. **RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 12, n. 21, p. 5-19, 2010. Disponível em: https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/878/940 Acesso em: 17 de julho de 2020.

MAMIGONIAN, Armen. O processo de industrialização em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia** , São Paulo, nº 50, p. 83-99, 1976.

NEUBAUER, Herbert. Controversial strategies for the regional advancement of developing countries, **Intereconomics**, Verlag Weltarchiv, Hamburg, v. 11, n. 10, p. 283-286, 1976. Disponível em: http://dx.doi.org/10.1007/BF02929201 Acesso em 7 de outubro de 2020.

PEDROSA, Fred Rego Barros. Embates sociopolíticos na implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape: uma política pública de proteção ao meio ambiente de Pernambuco (1973-1980). **XXVIII Simpósio Nacional de História.** Florianópolis, 2015. Disponível em: http://www.snh2015.anpuh.org Acesso em: 25 de julho de 2019.

PEREIRA, Luiz C. Bresser. **Desenvolvimento e crise no Brasil, 1930-1983.** 14a ed. atualizada. São Paulo: Brasiliense, 1985. 298 p.

PERROUX, François. **A economia do seculo XX**.. Lisboa: Herder, 1967.

RANGEL, Ignácio. As etapas do desenvolvimento brasileiro. **Revista Econômica Brasileira**, n. 3 e 4, v. Vl. Rio de Janeiro, 1960. p. 108-116.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento Polarizado e Desequilíbrios Regionais no Brasil. **Revista Análise Econômica, v.11, n.19.** Porto Alegre, 1993. p. 29-59.

TECNOLOGIA E AUTOMAÇÃO COMERCIAL: O CASO DO SETOR SUPERMERCADISTA DA FACHADA ATLÂNTICA DE SANTA CATARINA, BRASIL

Fernando Soares de Jesus
Estudante do curso de pós-graduação da Universidade Federal de Santa Catarina;
Florianópolis, Brasil;
e-mail: fernandosoaresdejesus16@gmail.com

Edson de Morais Machado
Professor da Universidade Estadual de Maringá (UEM)
Florianópolis, Brasil;
E-mail: edsonmachado1988@hotmail.com

RESUMO

O objetivo desse artigo é analisar a introdução de tecnologias e da automação comercial nas principais empresas do setor supermercadista da Fachada Atlântica de Santa Catarina. Para tal, partimos de pesquisas bibliográficas, de obtenção e análise de dados e de reflexões, interpretações e comparações dessas informações a luz do referencial teórico, de modo a estabelecer hipóteses e traçar conclusões. Como resultado, constatou-se o papel do Plano Real (1994) e do fim da hiperinflação como marco para a introdução de elementos em prol do incremento tecnológico no setor supermercadista (ECR, EDI, automação de frente etc.), a posição de busca constante por atualização tecnológica das empresas do segmento localizadas na Fachada Atlântica de Santa Catarina e os desafios que as mesmas enfrentam frente ao crescimento do comércio eletrônico, em especial após a disseminação da pandemia da COVID-19.

PALAVRAS-CHAVE: Supermercados, Tecnologia, Desenvolvimento.

INTRODUÇÃO

Rangel (2005, p. 265) já afirmara a posição da tecnologia como subalterna aos processos materiais mais gerais de funcionamento da economia. Os avanços que ocorreram em todos os campos do conhecimento e da atividade prática não resultaram do esforço próprio de cientistas e tecnólogos, mas sim de um ambiente favorável e com recursos necessários. Mais claramente, o avanço técnico progride como consequência de avanços não programados da ciência pura, cuja implantação dependeria do surgimento de novíssimas técnicas, as quais podem, por vezes, apenas beneficiar projetos futuros. Quando ocorre renovação do capital fixo, surgem forças no sentido de proteger os capitais recém-criados, ao mesmo tempo em que os setores encontram o limite do mercado de consumo. Isto causa diminuição no investimento, o que leva a técnica novíssima a ficar sem aplicação: inicia-se um período de recessão. Este cenário só é

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

quebrado com o surgimento de novos projetos, causados por determinado incidente, que passará a necessitar da novíssima técnica até então gestada.

Embora tal concepção teórica seja mais adequada à realidade do centro do sistema capitalista, tendo a periferia dinâmicas próprias, fica claro que a ideia da técnica e da inovação como autônomas, surgidas do empenho puro e imparcial das corporações e empresas em busca do aumento da produtividade, como costumeiramente é retratado em revistas especializadas, soa inconsistente.

Tendo isto em vista, ressalta-se que o fenômeno da automação é uma realidade presente em diversos setores econômicos e, com o segmento de autosserviço de alimentos, não é diferente. Bastos (1999) em análise ao setor em meados da década de 1990, afirma que a automação e a informatização são sintomas da Terceira Revolução Industrial que estava às vésperas de ocorrer em nível mundial na época. O autor analisa que a retomada do crescimento no centro do sistema capitalista está vinculada fortemente a este novo modelo tecnológico em ascensão e que isto justifica a forte adesão das redes estrangeiras à automação comercial, utilizando como exemplo a rede Walmart.

É mister aqui ressaltar que a introdução destas técnicas no interior das supermercadistas não significa que o setor possa ser considerado automatizado, isto é, que se utilize plenamente das técnicas derivadas da Terceira Revolução Industrial. Da mesma forma que muitos setores industriais, como o automobilístico, onde apenas 1/3 do processo de produção é automatizado, o autosserviço de alimentos ainda é um setor de trabalho intensivo (BASTOS, 2002).

Nesse contexto, esse artigo objetiva avaliar a inserção da tecnologia e da automação no setor supermercadista da Fachada Atlântica de Santa Catarina, observando a posição das principais empresas do segmento frente ao cenário de concorrência com companhias nacionais e internacionais. Para tal, estruturamos esse artigo em dois grandes blocos. No primeiro, discutimos a introdução da automação comercial no contexto brasileiro frente a instituição do Plano Real (1994), considerado um marco para atualização tecnológica do segmento. No segundo, nosso foco é discutir o impacto desse contexto sobre a eficiência das principais empresas de autosserviço de alimentos da Fachada Atlântica de Santa Catarina, em especial a partir de 2010, e avaliar as possíveis tendências para as mesmas.

De modo a obtermos os subsídios para buscar o objetivo proposto, optou-se por um conjunto de estratégias metodológicas que incluem: i. realização de pesquisa bibliográfica acerca de trabalhos acadêmicos, artigos e relatórios técnicos sobre o setor supermercadista no Mundo, no Brasil e em Santa Catarina, de modo a compreender sua evolução técnica e tecnológica; ii. obtenção e análise de dados, em especial a partir dos números da revista SuperHiper, da Associação Brasileira de Supermercados (ABRAS); iii. reflexão, interpretação e comparação, a luz do referencial teórico, dos dados e informações obtidos nas etapas anteriormente citadas, de modo a estabelecer hipóteses e traçar as conclusões possíveis.

Desse modo, entende-se ser possível compreender a inserção da tecnologia e da automação comercial no setor supermercadista da Fachada Atlântica de Santa Catarina,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

avaliando a posição das principais empresas do segmento em um cenário de intensa concorrência geoeconômica.

DÉCADA DE 1990 E A INTRODUÇÃO DA AUTOMAÇÃO COMERCIAL

Em análise ao setor supermercadista brasileiro, Bastos (1999) observa que o segmento passou por um forte processo de automação comercial ainda no primeiro lustro da década de 1990. Este processo desencadeou transformações, dentre as quais a diminuição dos custos de operação das lojas, maior controle do estoque e maior obtenção de informações sobre hábitos de consumo e frequência de compras dos clientes,

Sesso Filho (2003), em sua análise do setor supermercadista da mesma década, defende a ideia que os investimentos diretos em tecnologia e automação no segmento foram travados até o Plano Real, de 1994, por conta das altas taxas de lucro que as supermercadistas adquiriam através da diferença entre o preço de compra dos produtos com os fornecedores e aquele praticado na venda para o consumidor, este último distorcido pelas altas taxas de inflação. Os produtos eram comprados a prazo e vendidos à vista. Nas últimas parcelas, o preço pago para os fornecedores já era muito menor que aquele pago pelo consumidor.

Os hábitos de consumo da população, em contexto de hiperinflação, também eram distintos. A comparação entre preços entre diferentes lojas, atualmente um dos elementos fundamentais para a concorrência, era pouco comum. Isso porque, quando o trabalhador recebia seu salário mensal, não tinha tempo para realizar uma pesquisa de preços antes que seu dinheiro se desvalorizasse, dado o aumento constante nos preços nas gôndolas (SESSO FILHO, 2003);

Com o fim da inflação, houve redução desses ganhos e a necessidade de aprimorar a eficiência a partir do investimento em novas tecnologias. Sesso Filho (2003) aponta, dentre as estratégias, para o ajuste nas margens de comercialização com objetivo de compensar a diminuição dos ganhos do mercado financeiro, o que pode ser observado na Tabela 1 a seguir.

Tabela 1: Comparação das margens de comercialização em supermercados nos períodos pré e pós Plano Real (1994)

Seção	Margem-objetivo	
	Pré-Real	Pós-Real
Mercearia alimentícia	11,8%	15,6%
Mercearia não alimentícia	14,5%	18,5%
Mercearia líquida	15,4%	17,8%
Perecíveis	10,2%	15,6%
Refrigerados/Congelados	11,7%	16,6%

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

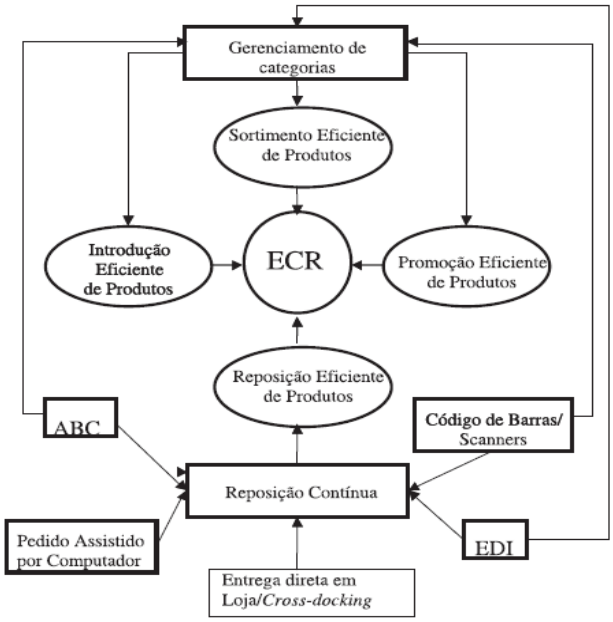
Hortifrutigranjeiros	13,0%	19,5%
Padaria	35,3%	44,5%
Bazar/Eletrônicos	24,8%	30,8%
Têxtil/Magazine	25,4%	33,2%
Cesta básica ampliada	4,9%	8,0%

Fonte: (Lepsch, 1996)

Assim, os anos 1990 são marcados por um incremento técnico considerável nas supermercadistas nacionais, fator que alterou a eficiência das redes. Um destes novos elementos foi a introdução do *Efficient Consumer Response (ECR)*, sistema que simplifica o trânsito de informação acerca da demanda entre Indústria, Distribuidor, Varejista e Consumidor. Segundo De Roulet (1993), o ECR é um conjunto de estratégias que provocam a um novo alinhamento funções tradicionais de logística, vendas e marketing, o que resulta em uma otimização da eficiência da empresa e uma agregação de valor ao consumidor.

Como pode ser visto na Figura 1 a seguir, a tecnologia aparece como ponto fulcral do ECR. Dentre os elementos a serem ressaltados, destaque para o *Eletronic Data Interchange (EDI)*, que consiste na comunicação computador-computador que informatiza as trocas informacionais entre as diferentes etapas da distribuição dos produtos, reduz a necessidade do uso de papel, diminui erros e o tempo de espera de reposição (GRAHAM, NAZEM, 1996; CONNOR, SCHIEK, 1997).

Figura 22: Configuração do ECR



Ghisi; Silva (2006), adaptado de Kurnia et al (1998)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

No escopo da automação de frente, concernente aos caixas, observa-se que o uso de leitores de código de barra são realidade nas lojas das principais supermercadistas da Fachada Atlântica Catarinense, conforme observações empíricas. Também observamos atualmente mudanças no modo como o consumidor realiza suas compras com a introdução do autopagamento. Trata-se de um sistema informatizado onde o próprio cliente passa suas compras pelo leitor óptico. Esse sistema permite redução do quadro de funcionários e diminuição do espaço físico dedicado a caixas convencionais.

Entre o fim de 2018 e início de 2019, a empresa Manentti realizou um projeto-piloto de instalação de terminais de autopagamento em uma das suas filiais na cidade de Criciúma. Hoje, já são quatro terminais espalhados em duas unidades da rede. A rede Koch, em 2018, também passou a apostar neste tipo de pagamento em algumas das suas lojas. O futuro ainda apresenta uma possibilidade de sofisticação desta tecnologia: a possibilidade de pagamento via super *check-out*, cuja leitura dos produtos se dá automaticamente via câmeras quando os itens são colocados em uma esteira, e até mesmo uma leitura automática feita dentro do próprio carrinho de compras (SUPERHIPER, 2018, 2019b).

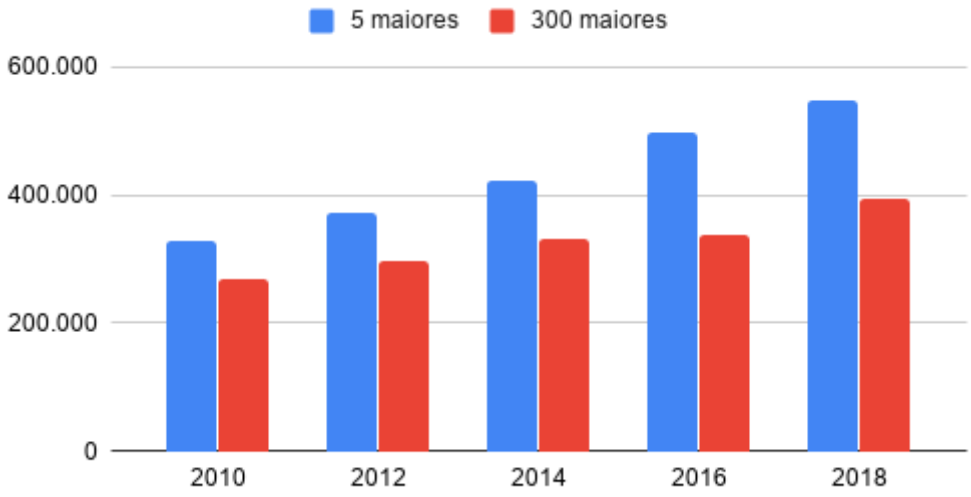
SITUAÇÃO ATUAL E TENDÊNCIAS DA IMPLANTAÇÃO DA AUTOMAÇÃO COMERCIAL NA FACHADA ATLÂNTICA CATARINENSE

Após observarmos os impactos do Plano Real (1994) no incremento tecnológico sobre as redes supermercadistas, cabe discutirmos como, atualmente, as empresas do segmento localizadas na Fachada Atlântica de Santa Catarina posicionam-se acerca de temas como eficiência, automação comercial e competitividade tecnológica.

Iniciemos com a análise de um indicador de eficiência (faturamento por funcionário) para o quadro geral do setor. Se analisarmos o período compreendido entre 2010 e 2018, observamos um aumento do faturamento por funcionário entre as cinco (5) líderes nacionalmente e entre as 300 maiores. Em 2010, as cinco grandes faturavam cerca de 329 mil reais por funcionário. Este número passando para 548 mil reais por funcionário em 2018. Crescimento menor, mas ainda substancial, se viu entre as 300 maiores. O número passou de 267 mil reais por funcionário em 2010 para 395 mil por funcionário, em 2018 (Figura 2).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

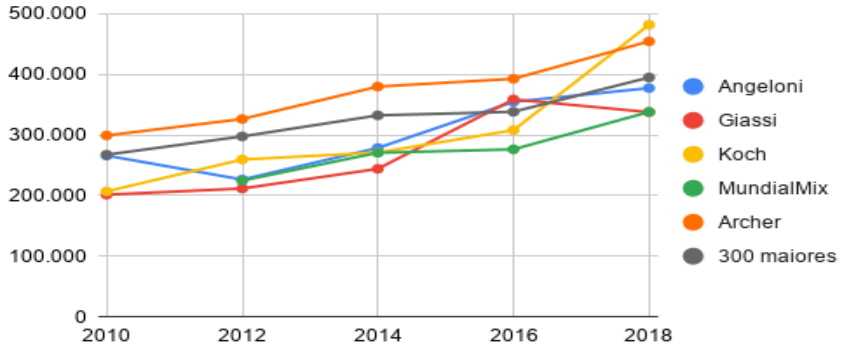
Figura 2: Faturamento (em R$) por funcionário das cinco líderes nacionais e das 300 maiores no setor



Fonte: SuperHiper/ABRAS

Entre as grandes catarinenses, a rede Archer destaca-se com faturamento por funcionário superior à média das 300 maiores nacionalmente em todos os anos do período analisado. A rede Koch apresentou um crescimento substancial entre 2016 e 2018, enquanto que as duas maiores do estado, Angeloni e Giassi, aparecem majoritariamente abaixo da média das 300 maiores. A rede Imperatriz/MundialMix, a despeito do seu serviço de autopagamento difundido, ainda apresenta nível de eficiência abaixo das demais. Salienta-se, contudo, a estratégia desse grupo em instalar predominantemente lojas de vizinhança, de pequeno tamanho e com repercussão espacial limitada. Ainda assim, no recorte temporal analisado, vê-se uma tendência média de aumento de faturamento por funcionário, o que coaduna com a ideia de um contínuo aprimoramento tecnológico das redes (Figura 3).

Figura 3: Faturamento (em R$) por funcionário das maiores supermercadistas catarinenses

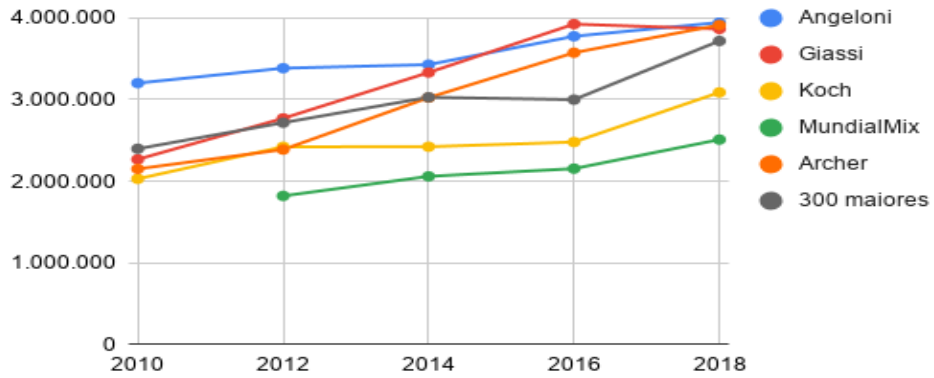


Fonte: SuperHiper/ABRAS

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Em análise ao faturamento por *check-out*, também indicador de eficiência, observa-se uma tendência crescente entre as cinco maiores catarinenses, crescimento este superior, inclusive, ao que ocorreu na média entre as 300 maiores. Archer, Angeloni e Giassi apresentam índices superiores à média nacional. Repete-se, portanto, a tendência média de crescimento na eficiência observada no quesito anterior (Figura 4).

Figura 4: Faturamento (em R$) por check-out das maiores supermercadistas catarinenses



Fonte: SuperHiper/ABRAS

Esta contraposição entre emprego e inovação técnica é também justificativa para a diferente difusão da automação e robotização pelo planeta. Economias cujos sindicados são fortes e independentes, associados a Estados com menor controle, vê-se uma resistência muito maior a introdução de tais avanços, tendo em vista a diminuição dos postos de trabalho. É o caso dos EUA e países europeus. O contrário é visto em economias com sindicados subjugados às empresas e Estados fortes e paternalistas, onde a difusão técnica é muito mais veloz. É o caso, por exemplo, do Japão (MAMIGONIAN, 1982).

Além do aumento da eficiência, a introdução da tecnologia também proporciona uma mudança na relação com o consumidor. Em entrevista à SuperHiper de nº 521, Carlos Piazza, consultor de marketing e comunicação da Aceleração Digital, coloca o atendimento automatizado por *chatbots* como uma possibilidade futura ao varejo, cujo atendimento se dará através de algoritmos que responderão clientes através de um banco de dados alimentado com perguntas e respostas mais comuns ao comércio. Piazza prevê que em 2022 até 20% das supermercadistas brasileiras adotem o IA. Na prática, a introdução da Inteligência Artificial pode ir além: a inserção de propagandas personalizadas ao consumidor, através de seu perfil de venda. Israel Nacaxe, cofundador da Propzmedia, afirma que

Os algoritmos detectam o estágio de engajamento dos clientes e propõem as melhores estratégias. Por exemplo, se um cliente é comprador recorrente de uma loja de carne em uma loja, o varejista não precisa, necessariamente, enviar promoções deste item, mas, sim, produtos correlatos, para gerar venda incremental e aumentar o tíquete.

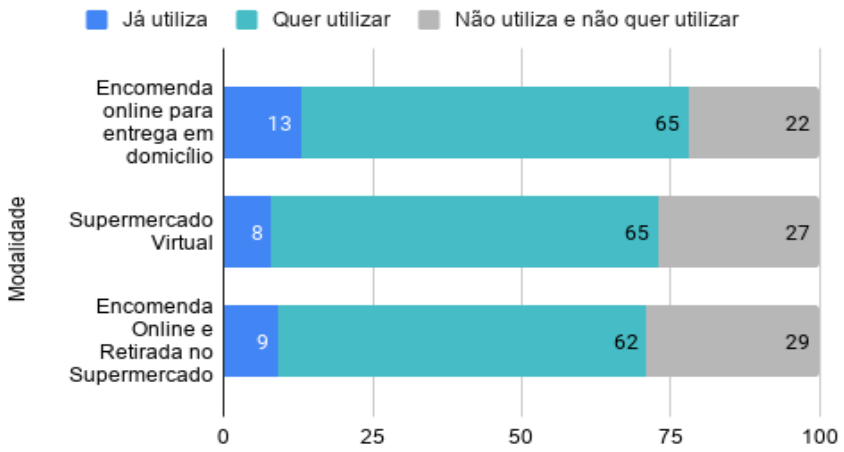
ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Já esse mesmo cliente, em algum momento, deixou de comprar carne nesta loja, isto é sinal que ele está comprando-a em outro local. Logo, faz sentido enviar a ele promoções vantajosas de carnes, para que ele volte a comprar (Israel Nacaxe, em entrevista concedida à SuperHiper nº 521).

Um estudo da Nielsen Company, de 2015, aponta que o comércio eletrônico vem despontando como opção entre os consumidores, em especial entre as Gerações Z (15 – 20) e Y (21 – 34), os chamados "nativos digitais", consumidores que cresceram com acesso à tecnologia e hoje começam a maturar seu poder de compra. O estudo aponta que, atualmente, 25% da população mundial já faz compras online com recebimento em casa, enquanto 55% querem fazer no futuro (NIELSEN, 2015).

Este cenário trouxe uma série de adaptações de algumas redes. A rede britânica Tesco, por exemplo, em 2011 instalou um supermercado virtual em um metrô na Coreia do Sul (NIELSEN, 2015). Nacionalmente, um exemplo citado pode ser o grupo Muffato, que em 2019 inaugurou em Curitiba (PR) uma loja sob conceito multicanal (*omnichannel*), cujos consumidores podem realizar a compra de produtos através de um painel eletrônico (estando o produto não necessariamente em exposição na loja) e receber em suas casas. Este modelo permite uma ampliação virtual na variedade de mercadorias oferecidas (SUPERHIPER, 2019b). Segundo pesquisa da *Dom Strategy Partners*, realizada com os 537 maiores varejistas do país, 87% dos empresários se disseram interessados em concentrar esforços para criar ou melhorar aplicativos móveis e lojas virtuais, adotando o modelo de multicanal (SUPERHIPER, 2018). A Figura 5 a seguir indica o potencial de crescimento de serviços como estes na América Latina nos próximos anos.

Figura 5: Utilização e potencial de utilização de novas modalidades de varejo na América Latina (2015)



Fonte: NIELSEN (2015)

Em análise aos *websites* das principais supermercadistas catarinenses, no dia 28 de março de 2019, observou-se que as redes Angeloni e Koch já apresentavam dentre suas opções serviços de compra *online* e entrega em endereço. O serviço de *e-commerce*

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

da rede Koch foi inaugurado em julho de 2018 nas unidades de Balneário Camboriú, Camboriú, Itapema, Porto Belo e Tijucas. O investimento inicial do grupo foi de 200 mil reais e o *mix* virtual é de sete mil produtos com preços iguais aos da loja física (SUPERHIPER, 2018b).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os elementos apresentados neste artigo permitem que entendamos que os processos de atualização tecnológica se vinculam com aspectos mais gerais da economia. No caso brasileiro, o Plano Real (1994) e o fim da hiperinflação significaram um importante marco para a introdução de elementos em prol do incremento tecnológico no setor supermercadista (ECR, EDI, automação de frente etc.), tendo em vista que a desvalorização da moeda garantia lucros sem investimento às redes e escondia gargalos internos, além dos hábitos de consumo da população dificultarem o acirramento da concorrência.

Acerca da situação atual, observa-se, em vias gerais, que as supermercadistas da Fachada Atlântica de Santa Catarina buscam constantemente atualização tecnológica, sendo costumeiramente citadas nos volumes da revista SuperHiper como exemplos na busca por inovações que futuramente podem ser difundidas na melhoria da produtividade e do lucro.

Tal cenário, é importante salientar, é fruto de um conjunto de fatores, genéticos e de evolução, que deram as bases para a força do segmento no estado de Santa Catarina, como buscamos apresentar em Jesus (2020). Podemos citar, nesse escopo, a origem dos empreendimentos a partir de uma acumulação via pequena produção mercantil, em especial nas áreas de colonização italiana e germânica nos vales florestados do estado, e dos aportes estatais, em escalas nacional e estadual.

Por outro lado, cabe salientar a importância de as empresas supermercadistas catarinenses buscarem realizar adequações concernentes ao comércio virtual, que cada dia se torna mais comum no dia-a-dia dos brasileiros. Tal processo, impulsionado pela difusão, a partir de março de 2020, da pandemia da COVID-19, que impossibilitou a ida dos consumidores aos estabelecimentos físicos, demonstra-se um desafio ao segmento, que deve adequar seus processos logísticos ao crescimento dessa nova modalidade de consumo, que possivelmente dará a tônica para o comércio nos próximos anos.

REFERÊNCIAS

BASTOS, José Messias. O Comércio no Sul do Brasil. **Geosul,** Florianópolis, v. 14, n. 28, p. 112-124, jan. 1999. ISSN 2177-5230. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/15024/13699>. Acesso em: 23 jan. 2019. doi:https://doi.org/10.5007/%x.

DE ROULET, David. ECR: better information cuts costs. **Transportation & Distribution**, v.34, n.10, p.63, 1993.

GHISI, Flávia Angeli; SILVA, Andrea Lago da. Implantação do Efficient Consumer Response (ECR): um estudo multicaso com indústrias, atacadistas e varejistas. **Revista de Administração Contemporânea**, [s.l.], v. 10, n. 3, p.111-132, set. 2006. FapUNIFESP (SciELO). http://dx.doi.org/10.1590/s1415-65552006000300007

JESUS, Fernando Soares de. **A inserção do setor de autosserviço de alimentos na formação e dinâmica econômica da fachada atlântica de Santa Catarina**. 2020. 100 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

LEPSCH, S. **Precificação em supermercado:** um estudo exploratório junto a vinte empresas brasileiras. São Paulo, 1996. 97p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo.

MAMIGONIAN, Armen. **Notas sobre a Geografia Urbana Brasileira.** In: Novos Rumos da Geografia Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1982.

NIELSEN. **O futuro das compras de suprimentos: comércio eletrônico, tecnologia digital e mudanças nas preferências de compras ao redor do mundo.** Comércio Eletrônico, tecnologia digital e mudanças nas preferências de compras ao redor do mundo. Nova Iorque: The Nielsen Company, 2015.

RANGEL, Ignácio. Ciclo, Tecnologia e Crescimento. In: RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas / Ignácio Rangel**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. p. 256 - p. 408.

SESSO FILHO, Umberto Antonio. **O setor supermercadista no Brasil nos anos 1990.** 2003. 195 f. Tese (Doutorado) - Curso de Pós-graduação em Economia Aplicada, Escola Superior de Agricultura, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2003.

SUPERHIPER. Revista da Associação Brasileira de Supermercados. São Paulo, v. 44, n. 506, Setembro de 2018. 66 p.

SUPERHIPER. Revista da Associação Brasileira de Supermercados. São Paulo, v. 45, n. 516, Julho de 2019a. 68 p.

SUPERHIPER. Revista da Associação Brasileira de Supermercados. São Paulo, v. 45, n. 520, Novembro de 2019b. 68 p.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES SOBRE A DUALIDADE BÁSICA DA ECONOMIA MEXICANA

João Vitor Sandri Coelho
Estudante da pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina
e-mail: jvsandri09@gmail.com
José Messias Bastos
Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina;
e-mail: jbastos57@gmail.com

PALAVRAS-CHAVE: Formação Socioespacial, Dualidade Básica, Ignácio Rangel.

RESUMO
Diferindo das correntes teóricas convencionais de interpretação da formação socioespacial dos países latino-americanos, que enfatizam o papel do capital comercial na transição ao capitalismo, Ignácio Rangel elabora uma teoria original que supera visões generalizantes deste processo, sendo capaz de identificar como se combinam dialeticamente diferentes modos de produção em uma unidade de contrários, em meio a sua dupla determinação (interna e externa) e, deste modo, como se comporta o universal em suas manifestações particulares. À luz do pioneirismo teórico de Rangel, o presente artigo busca identificar o processo histórico de constituição do que chamamos de dualidade básica da economia mexicana, uma construção que absorve elementos da estrutura de organização social dos povos pré-colombianos, da coroa feudal ibérica e de seu capital comercial, para gerar uma síntese dual.

INTRODUÇÃO

Por muito tempo teve-se como objeto de estudo da geografia a relação sociedade/natureza. No entanto, este princípio comumente resultava em uma leitura dualista da realidade, tratando sociedade e natureza como elementos dissociáveis, separados. É através do materialismo histórico, enquanto teoria que considera tanto a relação homem/homem (relações de produção) quanto a relação homem/natureza (forças produtivas), que se começa a superar dita antinomia e tratar estes dois elementos como uma unidade dialética, na medida em que o homem, ao transformar a natureza através de seu trabalho, transforma a si mesmo (PEREIRA, 2009).

A despeito da mesma raiz filosófica (a filosofia clássica alemã de Kant e, sobretudo, de Hegel), o encontro entre marxismo e geografia tardou a acontecer, uma vez que o primeiro nasceu mais internacionalista e o segundo mais nacionalista — por surgir, enquanto ciência, em meio ao processo de unificação nacional alemã (MAMIGONIAN, 1996). No entanto, este cenário muda com Lênin, a partir da virada do século XIX para o XX, quando o capitalismo se desenvolve ao seu estágio superior, o capitalismo monopolista/imperialista. O revolucionário russo reformula e aprofunda a categoria de Formação Econômico-Social (FES), analisando o desenvolvimento

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

desigual e combinado do capitalismo na Rússia (1977) e nos Estados Unidos (1980). Deste modo, é através das formulações leninianas em torno da categoria de Formação Econômico-Social[17], que encontramos a mais sólida união entre marxismo e geografia, o que se fortaleceu, posteriormente, com a categoria miltoniana de Formação Socioespacial.

Partindo da categoria de formação socioespacial (ou formação econômico-social) e problematizando o foco exacerbado no processo de circulação dissociado da formação de estruturas produtivas propriamente capitalistas, o artigo em questão busca resgatar o pensamento leninista do economista brasileiro Ignácio Rangel e verificar a validade de sua Teoria da Dualidade Básica enquanto fundamentação teórico-metodológica de análise da formação socioespacial do México.

A CATEGORIA DE FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL

Por meio da análise da evolução histórica de diversos países e regiões, Karl Marx (2008) observou a existência de leis de desenvolvimento comuns a todos eles. Destacando as relações de produção (relação homem - homem) e as forças produtivas (relação homem - natureza), o intelectual alemão caracterizou os modos de produção comunistas primitivos, escravistas, feudais, capitalistas e socialistas. Importante destacar o papel dos *meios fundamentais de produção*— aqueles que subordinam todos os demais — como critério de classificação, a saber: 1) modo de produção escravista - o escravo; 2) modo de produção feudal - a terra; 3) modo de produção capitalista - capital[18].

No entanto, como enfatizou Trotsky posteriormente, "o desenvolvimento de uma nação historicamente atrasada conduz, necessariamente, a uma combinação original das diversas fases do *processus* histórico. A órbita descrita toma, em seu conjunto, um caráter irregular, complexo, combinado" (TROTSKY, 1977, p. 25). É a partir dessa constatação de que o desenvolvimento se dá de forma *desigual e combinada* que se evidencia a importância da categoria de formação social, ou formação econômico-social (FES).

Mesmo Marx (1991, p. 131) não se debruçando profundamente sobre esta categoria, embriões de seu fundamento se encontram, por exemplo, na passagem em que faz uma analogia com a estratificação da estrutura geológica do planeta Terra:

[17]Segundo Lênin (2020, p. 73), "a análise das relações sociais materiais (isto é, daquelas que tomam forma sem passar pela consciência do homem: quando trocam produtos, os homens entram em relações de produção sem sequer perceber que há uma relação social de produção aqui) - a análise das relações sociais materiais pela primeira vez tornou possível observar a recorrência e a regularidade, e generalizar os sistemas dos vários países em um único conceito fundamental: a formação social. Foi somente essa generalização que possibilitou proceder da descrição dos fenômenos sociais (e sua avaliação do ponto de vista de um ideal) para sua análise estritamente científica, que isola, digamos, a título de exemplo, aquilo que distingue um país capitalista de outro, e investiga o que é comum a todos eles".

[18]Segundo Ignácio Rangel (2005b, p. 631): "Ponto de parte o primeiro e o último dos modos fundamentais de produção, dado que, em ambos o corpo social comanda todos os fatores de produção, nos demais a hegemonia cabe à classe detentora do domínio do fator objetivamente estratégico. E é isso o que caracteriza o modo de produção e a formação social que sobre ele se edifica". Para uma maior explicação sobre isso, ver RANGEL, (2005a [1957])

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> A formação arcaica ou primitiva do nosso globo contém uma série de estratos de diversas eras, uns sobrepostos a outros. Da mesma maneira, a formação arcaica da sociedade revela uma série de tipos diferentes, que caracterizam épocas diferentes e sucessivas.

Como o acontecer no espaço não se dá de forma homogênea, impõe-se a noção de escala, isto é, de fração do espaço dentro do espaço total. Isto não quer dizer que o acontecer em um lugar é indiferente ao acontecer em um outro lugar, justamente porque, qualquer que seja este acontecer, ele sempre será produto do movimento da sociedade total. Conforme Santos (2012, p. 208):

> O espaço total e o espaço local são aspectos de uma única e mesma realidade — a realidade total — à imagem do *universal* e dos *particulares*. A sociedade global e o espaço global se transformam através do tempo, num movimento que, embora interessado igualmente às diversas frações da sociedade e do espaço, é o resultado da interação entre sociedade global e espaço global e de suas diversas frações".

A ideia de totalidade é central[19], bem como a necessidade de sua cisão. Trata-se de entender o movimento da totalidade como integral e diferencial: "Enquanto integral, a totalidade é vista como algo uno e, frequentemente, em *abstrato*. Enquanto diferencial, ela é apreciada em suas manifestações particulares, [...] em *concreto*" (*Ibidem*, p. 122)[20]. Deste modo, a totalização universal, que é dada pelo presente modo de produção, não pode realizar-se (no sentido de materialização ou objetivação) senão através de uma outra totalização que nos é fornecida por intermédio do conceito de formação social. Justamente porque o tempo do modo de produção é universal, a categoria de formação social busca analisar como se arranja de forma concreta os diferentes modos de produção num espaço particular em seu desenvolvimento desigual e combinado. O modo de produção, com isso, é a possibilidade de realização, e a formação social, a possibilidade realizada.

Sereni, autor que se debruçou sobre a evolução da categoria de formação social, afirma que "esta categoria expressa a unidade (e, agregaremos, a totalidade) das diferentes esferas: econômica, social, política e cultural da vida de uma sociedade; e a

[19]A ideia de totalidade, herança da filosofia de Hegel, é algo notável em Humboldt, sempre preocupado com relação do todo com as partes. Segundo Mamigonian (1996, p. 200): "Humboldt costumava dizer 'amo o que compreendo, o que abarco em sua totalidade'. Sua formação lhe permitia ver, segundo suas palavras, a natureza 'como um todo movido e animado por forças internas' e afirmar que 'o descobrimento da verdade é inconcebível sem a divergência de opiniões'". A influência hegeliana também se vê em Lênin (2018, p. 122), em seus cadernos filosóficos sobre Hegel, quando afirma que "a coisa em si, *no todo*, é uma abstração vazia, sem vida. Na vida, no movimento, tudo *acontece* tanto 'em si' como 'para outros', na relação com o outro, transformando-se de um estado em outro".

[20]Segundo Milton Santos (2017, p. 120) "O todo somente pode ser conhecido através do conhecimento das partes e as partes somente podem ser conhecidas através do conhecimento do todo. Essas duas verdades são, porém, parciais. Para alcançar a verdade total, é necessário reconhecer o movimento conjunto do todo e das partes, através do processo de totalização".

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

expressa, além disso, na continuidade e ao mesmo tempo na descontinuidade de seu desenvolvimento histórico" (SERENI, 2013, p. 314-15).

Entendemos que a categoria atinge maior maturidade com Milton Santos, quando se é atribuído com maior solidez o papel do espaço na estruturação e evolução da sociedade[21], denominando-o de formação socioespacial, uma vez que "todos os processos que juntos formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição, consumo) são histórica e espacialmente determinados num movimento de conjunto" (SANTOS, 1979, p. 14).

Conforme Armen Mamigonian (1996, p. 204),

> Milton Santos, no entanto, percebeu que formação social e geografia humana não coincidem completamente, menos pelas teorias que embasam aquela categoria marxista e esta área do conhecimento acadêmico do que pela prática indispensável de localização da geografia, nem sempre usada nos estudos de formação social, daí ter proposto a categoria 'formação socioespacial'.

Em síntese, as formações socioespaciais existem "por causa de seus aspectos concretos que permitem levar em conta a especificidade de cada sociedade (sua evolução particular, sua situação atual, suas relações internas e externas)", bem como deve ser entendida como "uma realidade historicamente determinada fundada sobre uma base territorial" (SANTOS, 2012, p. 237-38). A visão de totalidade é central na análise das formações socioespaciais, na medida em que permite relacionar a interdependência entre os elementos da realidade, a dialética universal/particular e a unidade da história em meio ao desenvolvimento desigual e combinado dos diferentes espaços particulares. Por tudo isso, entendemos a categoria de formação socioespacial como *o ponto de encontro entre a geografia e a economia política*, e um referencial essencial nas investigações geográficas (Jabbour, 2012).

A TEORIA DA DUALIDADE BÁSICA

Apesar de ser reconhecido como "provavelmente o mais original analista do desenvolvimento econômico brasileiro" por Bresser-Pereira e José Marcio Rego (2014, p. 122), bem como por Ricardo Bielschowsky (2004, p. 209), Ignácio Rangel é praticamente ignorado na academia e no debate político brasileiro. Sua criatividade é fruto de uma formação intelectual eclética, que combina desde a filosofia clássica alemã de Kant e Hegel, até Smith, Marx, Lênin, Schumpeter e Keynes (Jabbour, 2017).

Rangel entendia que era necessário assimilar de forma crítica as teorias convencionais elaboradas nos países do centro do sistema, dado que a história do Brasil

[21] O espaço para Milton Santos é uma estrutura subordinada-subordinante, uma inércia-dinâmica. Isso significa dizer que, do ponto de vista de suas qualidades funcionais, o espaço representaria o reflexo da intencionalidade da sociedade sobre ele. Porém, do ponto de vista de suas qualidades sistêmicas, o espaço seria um condicionante das demais estruturas sociais(SANTOS, 2012, pp. 180-181). O espaço, portanto, não é somente um mero palco da atividade humana, mas sim uma união dialética entre sociedade e natureza, indissociáveis entre si.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

"não retrata fielmente a história universal, especialmente a europeia, porque nossa evolução não é autônoma, não é produto exclusivo de suas forças internas" (RANGEL, 2005a, p. 296). Essa dupla determinação, interna e externa, produz uma dualidade estrutural na economia e na sociedade brasileira. Deste modo, o que ocorria era uma "coexistência de relações de produção próprias de diferentes modos fundamentais de produção, agrupadas em 'polos' — interno e externo — em união dialética, isto é, em oposição e conflito" (RANGEL, 2005b, p. 633). Em outras palavras,

> [...] a coexistência da realidade "antiga" com a "nova" — a contemporaneidade do não coetâneo, por assim dizer — não é uma simples superposição, mas uma oposição. As duas realidades reagem uma sobre a outra e se modificam mutuamente. Além disso, não constituem duas coisas separadas, mas uma realidade complexa única. Para usar a linguagem hegeliana, os contrários estão em unidade dialética. (RANGEL, 2005a, p. 207)

Durante o período de expansão comercial em que inicia-se as colonizações, o capital comercial incorporou o papel de articulador entre o centro e a periferia, e assim "as formações sócio-espaciais periféricas eram compostas de dois setores: o capital mercantil europeu presente na colônia e na metrópole e as estruturas produtivas internas que sozinhas não conseguiam definir um modo de produção" (MAMIGONIAN, 2000, pp. 23-24). Essas unidades produtivas eram organizadas sob um enquadramento jurídico e econômico feudal, pois ligado à Corôa europeia[22], tendo ainda no Brasil um conteúdo pré-feudal (escravista), por conta do baixo desenvolvimento das forças produtivas dos povos originários nômades, baseado no comunismo primitivo, diferentemente da América espanhola onde as civilizações já eram sedentárias e hierárquicas. Com isso, a dualidade se forma na América Latina em uma unidade dialética entre as relações de produção internas (da unidade produtiva) e as relações de produção externas (capital comercial)[23].

No entanto, é importante fazermos uma distinção metodológica entre a dualidade básica de Ignácio Rangel e o dualismo estruturalista da CEPAL. O dualismo cepalino diz respeito a uma oposição entre um setor arcaico e um moderno, sendo uma oposição que se reproduz continuamente, afastando cada vez mais ambos setores econômicos um do outro. Esses setores, por vezes, se expressam geograficamente através de um *campo* atrasado e uma *cidade* moderna. A dualidade rangeliana, por outro lado, diz respeito ao processo de endogeneização do capitalismo na formação social brasileira, processo esse que implica um longo período de coexistência de diferentes modos de produção em uma mesma formação social.

[22]Evidenciando o caráter feudal dos Estados colonizadores ibéricos, não é de se surpreender que o "o próprio desenvolvimento do capitalismo em escala mundial gerou ou regenerou em vários lugares e em vários momentos relações sociais dependentes que não são capitalistas" (HOBSBAWM, 2017, p. 106).
[23] Em consonância com Ramos (2019) e Autor (2014), entendemos a Dualidade Básica como tendo enorme potencial de representar a teoria e o método de análise das formações sociais periféricas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

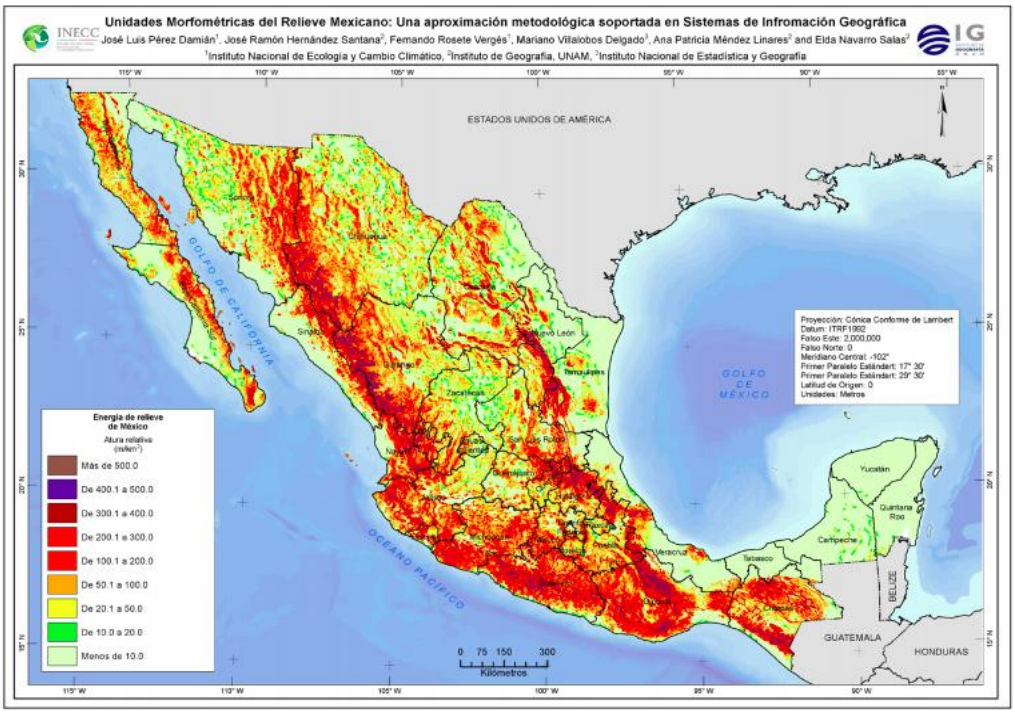
AS BASES FUNDAMENTAIS DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DO MÉXICO

O México é um país com uma profunda diversidade, tanto no que diz respeito ao seu meio físico e biológico (relevo, clima, vegetação, etc), quanto ao meio econômico-social (étnico-racial, cultural, desigualdade econômica, etc.). É através das múltiplas determinações originadas destas *combinações geográficas* (CHOLLEY, 1964), que vai se delineando a formação socioespacial mexicana. Comecemos pelo período pré-colonização.

ASPECTOS FÍSICOS E OS POVOS ORIGINÁRIOS

É inegável o papel das condições físicas do México na conformação do caráter heterogêneo e desigual do seu desenvolvimento social, sobretudo em suas etapas iniciais. O grande número de montanhas contribuiu para distribuir a população em uma sucessão de vales e planaltos, separados entre si por serras que dificultam a comunicação e favorecem o isolamento. Ao oeste, localiza-se a maior cadeia de montanhas do país, conhecida como Sierra Madre del Occidental, com grande número das minas exploradas pelos espanhóis. Ao leste temos a Sierra Madre Oriental, contornando a costa do Golfo do México. E ao sul, virada para a costa do Pacífico, está presente a Sierra Madre del Sur, onde se encontra o ponto com maior altitude do território mexicano, o Pico de Orizaba, com 5.636 metros. Em toda a porção central do país se estende um longo planalto que vai se tornando cada vez mais desértico ao norte. No extremo sul, na península de Yucatán, predominam as planícies (Mapa 1).

Mapa 1: Unidades Morfométricas do Relevo Mexicano



Fonte: Santana *et al*. (2017)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Antes dos europeus, a região onde hoje é o México era um "mosaico étnico" de mais de 600 grupos indígenas, falando 80 línguas pertencentes a 15 famílias linguísticas diferentes. Esse conjunto de povos originários poderiam ser divididos em dois grupos: a população nômade dedicada à coleta, caça e pesca; e as grandes civilizações sedentárias. A distribuição geográfica destes dois grupos era estabelecida com relativa nitidez, podendo ser delineada próxima ao paralelo 19 Norte. Na região setentrional, ao norte, mais árida e desértica, com predomínio de estepes, situavam-se as populações nômades, espalhadas e pouco numerosas. Já ao sul, na região meridional, nos vales e planaltos entre a Sierra Madre Oriental e del Sur, bem como nas planícies da península de Yucatán, encontravam-se as civilizações sedentárias, mais numerosa e cuja organização era mais complexa (SEMO, 1987).

Os nômades do norte não conheciam nenhum cultivo, se alimentavam de frutas, tubérculos e, com seus arcos e flechas, caçavam veados, coelhos e outros animais pequenos. Com raras exceções, não tinham templos nem deuses, apenas adoravam o sol (CHEVALIER, 1956). Contraste profundo com a região meridional. Nesta, grandes civilizações complexas e sedentárias floresceram, como a civilização asteca, maia e o Estado de tarasco. A base da alimentação desses povos era o milho, algo que guarda grande influência até os dias de hoje. O feijão e a abóbora completavam a dieta diária, a qual se adicionava eventualmente tomate, abacate, melão, banana e abacaxi, sendo a bebida preferida o cacau. Cultivava-se algodão nas zonas baixas, o qual era usado para confeccionar vestes para a classe dominante oriunda do aparelho do Estado. Devido a falta quase total de animais para domesticação, estes povos não utilizavam no planalto mais do que as áreas férteis e bem irrigadas, concentrando a ocupação no vales das bacias fluviais (SEMO, 1987).

No momento da chegada dos espanhóis, existiam dois grandes Estados: o asteca, mais ao leste; e o Estado de Tarasco, ao oeste, onde hoje se encontra o estado de Michoacán, sendo o império asteca muito maior, mais rico e mais poderoso em comparação a este último. Em sua expansão, não impunha aos povos vencidos seu governo, idioma ou religião, exercendo seu domínio apenas por vias tributárias. O Estado de Tarasco, por outro lado, criou colônias com sua própria gente nas zonas conquistadas, estendendo sua influência linguística e cultural. Os maias haviam vivido seu auge entre os anos 300 d.C. e 900 d. C., mas a partir do século X iniciaram um longo período de decadência, subsistindo daí em diante de forma precária na parte norte de Yucatán (*Ibidem*, p. 21-22)

O império asteca, o mais importante da época, possuía uma estratificação social bem marcada entre os nobres ou senhores (*pilli*) e os membros do calpulli (*macehuales* ou *calpuleques*), uma espécie de clã. A origem dessa aristocracia se encontra na descendência dos antigos ocupantes do vale do México, já o desenvolvimento do *calpulli* está vinculada a expansão militar dos astecas (CHEVALIER, 1956). As formas de propriedade da terra constituíam-se em três: 1) as terras do *calpulli*, que se dividiam entre as terras de cultivo de cada linhagem ou grupos de famílias e as terras comunais; 2) as propriedades dos nobres, individual, alienável entre eles com certas restrições e transmissível por herança; 3) diversos tipos de propriedades públicas, cujos produtos

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

eram destinados à casa real, aos templos, à atividade de guerra e aos gastos administrativos (CARDOSO e BRIGNOLI, 1984).

Em relação ao trabalho, existiam quatro tipos básicos de trabalhadores: 1) os membros do *calpulli*, que trabalhavam para seu autoconsumo e para o pagamento de tributo, além da possibilidade de arrendar partes da terra para terceiros; 2) os arrendatários, que trabalhavam terras alheias (de nobres ou de comunidades); 3) os *mayeques*, uma espécie de servo exclusivo de alguns nobres, arrendatários também mas presos à terra; 4) os escravos, que trabalhavam em circunstâncias semelhantes aos dos *mayeques* (CARDOSO e BRIGNOLI, 1984; CHEVALIER, 1956).

O intercâmbio havia alcançado um nível importante, sobretudo entre as regiões do planalto/vale do México com as zonas tropicais das planícies litorâneas, que por suas peculiaridades edafoclimáticas produziam mercadorias muito diferentes, formando uma complementaridade em que o primeiro fornecia a maior parte dos produtos de alimentação (milho, feijão, pimenta, etc.) e o segundo produzia o cacau e o algodão (CARDOSO e BRIGNOLI, 1984, p. 51).

Com o início da colonização, portanto, o México era dividido entre a região setentrional, marcada pelo clima desértico e as tribos nômades mais hostis ao domínio europeu, e a região meridional, com a predominância dos vales e planícies férteis e de civilizações complexas, estratificadas e que já dominavam o cultivo da terra.

COLONIZAÇÃO ESPANHOLA E ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL

Desde fins da Idade Média, havia se desenvolvido na Espanha uma classe de comerciantes que viriam a promover as chamadas "Grandes Navegações", a partir do final do século XV, em conjunto com a Coroa espanhola. Esta nova classe se aliou aos antigos senhores de terra de tal modo que, "ao não desenvolver-se a manufatura local (exceto em Segóvia), a burguesia espanhola permaneceu como um *addendum* parasitário da nobreza feudal" (CARDOSO e BRIGNOLI, 1984, p. 29). Essa estrutura econômica espanhola se mantém com ainda mais força a partir da comercialização da prata americana, o que "inflacionou a estrutura de preços vigente no país de forma mais acelerada e profunda que sobre seus parceiros comerciais, levando à ruína as poucas indústrias que se haviam desenvolvido no período anterior" (STEIN e STEIN, 1977, p. 21). A classe latifundiária sai fortalecida dessa relação, enquanto que a burguesia comercial se vê acomodada ao sistema senhorial de dominação, se favorecendo dele. Segundo Stanley e Barbara Stein:

> A herança medieval não parecia constituir empecilho algum à expansão espanhola antes de 1500; afigurava-se, ao contrário, como fator de unidade e crescimento. A exploração das colônias americanas, México e Peru, tornara desnecessária a reestruturação de uma Espanha caracterizada pela prevalência de estruturas econômicas e sociais semifeudais, baseadas na posse da terra e aristocráticas. Não se trata, pois, de uma simples atrofia: em verdade, se os setores produtivos essenciais contraíram-se, determinados setores consumidores — a aristocracia, a burocracia, as ocupações voltadas para a prestação de serviços, a Igreja — floresceram. Nos anos que se seguem a 1600 os

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> Estados europeus, modernizando-se, passam a questionar os conceitos e as práticas do privilégio, do 'Estado absoluto', da Igreja, do usufruto privado do poder público, do ouro e prata em lugar da produção, como fatores geradores de riqueza. Na Espanha e na América espanhola, não obstante, essas instituições e atitudes conheceram um novo revigoramento (*Idem*, 1977, pp. 24-25)

Os fulcros de capitalismo que surgem no seio da sociedade feudal espanhola, imprimiram certo dinamismo em sua economia, mas foi através do feudalismo que se organizou a colonização, tanto sob enquadramento jurídico quanto econômico. Em outras palavras, a "Europa tudo fez para enquadrar a América numa carapaça feudal", sendo o primeiro passo dessa empreitada o Tratado de Tordesilhas, "o qual, ao mesmo tempo que dividia o continente americano entre as coroas de Espanha e Portugal, estatuía que todas as nossas terras pertenciam ao rei" (RANGEL, 2005b, pp. 655-56). A Coroa espanhola logo impôs sua hegemonia[24], de forma a derrotar "todas as tentativas — na Nova Espanha e no Peru — que fizeram os colonizadores de se tornar independentes de sua tutela e consolidou sua posição de proprietária imanente das terras, riquezas e homens do Novo Mundo"[25] (SEMO, 1987, p. 67, tradução nossa). Ao visitar o Vice-Reino da Nova Espanha, Humboldt aponta para esses elementos arcaicos de herança transmitida da metrópole à colônia:

> se reconoce que á pesar de la diferencia de clima y otras circunstancias locales, la agricultura mejicana está llena de trabas por las mismas causas políticas que entorpecen los progresos de la industria en la península. Todos los vicios del gobierno feudal han pasado del uno al otro hemisferio; [...] El suelo de la Nueva-España, bien asi como el de la vieja, en gran parte se halla en poder de algunas familias poderosas que han absorvido lentamente las propiedades particulares. Tanto en América como en Europa, hay grandes distritos que están condenados á servir de pasto para el ganado y á una perpetua esterilidad (1827, p. 445-46).[26]

[24] Segundo Stanley e Barbara Stein (1977, p. 22), "Esse comércio colonial [...] fora, desde o início, organizado de molde a assegurar o monopólio dos benefícios para a coroa, súditos e residentes de Castela. Controlado por uma Câmara de Comércio (*Casa de Contratación*) e uma guilda de comerciantes (*Consulado*), refletia o estreito exclusivismo das práticas comerciais características da etapa final da era medieval.

[25]Desse modo, a América espanhola fora considerada um grande feudo para a Coroa, conforme Semo (1987, p. 66-67): "Os conceitos de colônia e fábrica não aparecem na legislação espanhola dos séculos XVI e XVII, porque a casa reinante considerava suas imensas poses americanas como novos reinos ou repúblicas tributárias que viriam a agregar-se a constelação das já existentes na Espanha e fora dela e não como um objeto de exploração colonial pela nação espanhola".

[26] É reconhecido que, apesar da diferença de clima e outras circunstâncias locais, a agricultura mexicana está repleta de obstáculos devido às mesmas causas políticas que impedem o progresso da indústria na península. Todos os vícios do governo feudal passaram de um hemisfério a outro; [...] O solo da Nova Espanha, assim como o da velha, está em grande parte nas mãos de algumas famílias poderosas que absorveram lentamente as propriedades particulares. Tanto na América como na Europa, existem grandes distritos condenados à pastagem para o gado e à esterilidade perpétua (tradução livre nossa).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Pelo fato de que já existia um Estado consolidado antes da colonização, "o 'Estado missioneiro' espanhol não fez mais que substituir a teocracia indígena, enquanto que os conquistadores tomavam pouco a pouco o lugar da nobreza local"[27] (CHEVALIER, 1956, p. 26, tradução nossa). Deste modo, "a relação entre a Coroa e as comunidades indígenas veio a ser uma continuação dos elementos tributários da sociedade pré-cortesiana[28]", uma vez que a "visão de um império baseado no tributo de inumeráveis comunidades [...] incondicionalmente submetidas ao poder central, emana da essência mesma do Estado espanhol, tal como este era nos séculos XVI e XVII" (SEMO, 1987, p. 65).

A partir disso se estrutura a primeira forma de colonização, a *encomienda*[29], que se constituía em uma "tarefa" oficial das comunidades indígenas a um colonizador. O *encomendero* devia assegurar a submissão dos indígenas, regular sua administração e convertê-los ao cristianismo. Em contrapartida, possuía o direito de receber o tributo dos indígenas. A *encomienda* não era uma propriedade e sim um usufruto. Os indígenas eram livres, vassalos do rei, mas não do *encomendero*. Esse último, ao invés de ser um empresário, era um aristocrata, um funcionário real, cujo modo de vida antes de chegar a ser burguês, tende rapidamente a se feudalizar (SEMO, 1987). Conforme Donghi (1974, pp. 12-13), os conquistadores e seus sucessores "orientaram-se predominantemente para a agricultura, sobretudo como *encomenderos*, dos quais deviam receber os tributos que, em todos os casos, os vassalos indígenas deviam à Coroa". Nesse sentido, até mesmo Furtado concorda que o "*encomendero*, em razão da tutela que exercia sobre um grupo de população, passava a exercer privadamente funções de direito público, o que o colocava socialmente em posição somente comparável à do senhor feudal" (FURTADO, 1978, p. 19).

Como cada *encomendero* recebia algumas centenas de vassalos[30] indígenas, tornava-se difícil uma concentração muito grande de encomenderos em uma mesma vila ou cidade, de modo que estas condições propiciaram uma maior dispersão da população. Logo surgiram as primeiras cidades, predominantemente na região meridional, como Villa Rica de la Vera Cruz, Espiritu Santos (Coatzacoacos) e Santi Esteban de Puerto (Pánuco), sobre o Atlântico; Zacatula, Culiacán, Colima, Purificación e Compostela, na vertente do Pacífico; Antequera (Oaxaca), San Ildefonso (Villa Alta), Guadalajara. Cada cidade era constituída basicamente por uma praça, uma igreja e um conjunto de casas, e enraizada sob as tradições medievais. Nesse momento, o comércio ainda era ínfimo e as cidades eram autônomas (CHEVALIER, 1956).

[27] "el 'Estado misionero' español no hizo más que sustituirse a la teocracia indígena, mientras que los conquistadores tomaban poco a poco el lugar de la nobleza local".
[28]Hernán Cortés foi um conquistador espanhol, conhecido por ter conquistado a área central do México, antiga capital do império asteca.
[29]Conforme Chevalier (1956), a *encomienda* americana era uma instituição muito semelhante a que já existia em Andaluzia, na própria Espanha.
[30] Segundo Stanley e Barbara Stein (1977, p. 37), os espanhóis que buscavam o Novo Mundo "passaram à exploração das populações indígenas, colocando-as como vassalos da monarquia espanhola".

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

O florescimento da atividade mineira foi de fundamental importância no processo de ocupação do território do país, bem como permitiu a manutenção da economia metropolitana espanhola. Em 1545, os espanhóis descobriram as minas de Zacatecas, mais ao norte do núcleo demográfico de herança asteca. Na medida em que novas minas foram sendo descobertas pelos espanhóis, concentradas no noroeste mexicano, mais claro ficava que o México mineiro era o México setentrional. Esse fato contribuiu para a ocupação da região semi-árida menos densamente povoada.

Esses centros mineiros que se formaram, chamados de *reales de minas*, não eram autônomos, pois dependiam de suprimento externo a eles. Portanto, concomitante ao seu surgimento, formaram-se também vastas áreas subsidiárias dedicadas as atividades agropastoris destinadas, em grande parte, a abastecê-los. Essas atividades foram impulsionadas, sobretudo, no caminho mina-capital-porto, formando uma corrente comercial abrangendo o centro de Jalisco e Michoacán, os vales meridionais de Zacatecas, de San Luis e do Bajío, os vales centrais de Oaxaca e na costa de Colima, Guerrero e Veracruz (BATALLA, 1979).

O regime de trabalho nas minas variava entre o recrutamento de indígenas através do *repartimiento*, que predominava nas minas do centro-sul, enquanto que sistemas precoces de trabalho assalariado predominavam nas minas do centro-norte. Cenário contrastante com a realidade laboral das minas do Vice-Reino do Peru, onde a coerção da população indígena para o trabalho mineiro gerou a *mita* (CARDOSO e BROGNOLI, 1984). Entendemos que o desenvolvimento da atividade mineira representou um capitalismo embrionário na formação socioespacial mexicana, ainda que a Coroa se considerasse proprietária do subsolo e concessionária das minas, cobrando o *quinto* das suas produções.

Durante os primeiros séculos de colonização, portanto, existiam dois tipos de cidades no Vice-Reino da Nova Espanha (cujo território pode-se visualizar no Mapa 2): as primeiras, que surgem nas regiões mais povoadas, herança das civilizações pré-colombianas, muito ligadas à estrutura despótico-tributária ecom pouco desenvolvimento mercantil (com a exceção da capital, Cidade do México, com sua poderosa oligarquia mercantil); e as que surgem posteriormente, com a descoberta das minas e o crescimento da atividade mineira e agropastoril, cuja orientação mercantil era mais acentuada. Porém, as classes dominantes da cidade são as mesmas que as do campo: a burocracia vice-reinal, os *encomenderos* e os donos das minas (SEMO, 1987).

Desde o início da colonização, podemos dizer que a terra era o *meio fundamental de produção*, pois atribuía à quem a possuía poder econômico e político. Conforme Chevalier (1956, pp. 139-40):

> Así como los 'ricos homes' de la vieja España eran caudillos y jefes más aún que capitalistas, así también es evidente que ciertos mineros y "señores de ganado" buscaban menos los bienes materiales por sí mismos que por el poder político que podían otorgarles. [...] Si cada quien extendía indefinidamente sus propiedades, no era tanto para

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> aumentar sus ingresos, sino más bien para "señorear", según la expresión de la época: para ser dueño y señor de la región[31]

Essa tendência ociosa e senhorial dos proprietários fundiários no México permanecerá após a consolidação da *hacienda*, a qual abordaremos na próxima seção. Como vimos, já neste primeiro período colonial inicia-se a gestação da dualidade básica da economia mexicana, por meio das relações feudais importadas da Coroa espanhola e adaptadas às heranças pré-colombianas, através das chamadas *encomiendas* e *repartimientos*, em íntima relação com o capital comercial espanhol, representado pelos comerciantes de importação e exportação ligados à Coroa, formando uma estrutura feudal-mercantil. Esta estrutura, com o tempo, sofre mudanças, tornando-se mais propriamente latifundiária, a partir do advento das *haciendas*. Nelas, a sujeição ao trabalho ganha novas formas, mantendo-se, no entanto, essencialmente feudais.

Mapa 2: Vice-Reino da Nova Espanha

Fonte: Conocimientos Fundamentales, 2021

[31]Assim como os "ricos homens" da velha Espanha eram caudilhos e patrões ainda mais do que capitalistas, também é evidente que certos mineiros e "senhores do gado" buscavam os bens materiais menos para si mesmos do que para o poder político que podiam lhes conceder. [...] Se todos estendiam suas propriedades indefinidamente, não era tanto para aumentar sua renda, mas sim para "señorear", segundo a expressão da época: ser dono e senhor da região (tradução livre nossa).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A *HACIENDA* E O COMPLEXO RURAL

Até finais do século XVI, a propriedade da terra tinha um caráter impreciso e volátil. A maior parte das concessões atribuía apenas o direito ao uso da terra, fazendo-as dependentes do favor real e submetendo-as a fortes tributações fiscais. Somente a *merced real* que concedia o domínio privado da terra. A monarquia espanhola, passando por um período de dificuldades financeiras, vê a possibilidade de adquirir novos fundos através da regularização fundiária feita por meio do pagamento direto à coroa. É desta forma que se dá, no século XVII, a consolidação territorial dos latifúndios no México e a superação das antigas noções de *direitos de uso* e *pasto comum* para uma verdadeira propriedade do solo. Surgia, assim, a *hacienda* (CHEVALIER, 1956).

Um segundo fenômeno contribuiu para a aceleração da consolidação territorial: a decadência mineira. O surto mineiro, que se iniciou na segunda metade do século XVI, foi intenso, mas não muito extenso do ponto de vista temporal. Cem anos depois da descoberta da primeira mina, a atividade vivia uma grande decadência, o que refletiu na economia colonial e metropolitana. Com isso, os proprietários das minas e comerciantes transferiram seus investimentos para a terra, o que acelerou a formação e a consolidação das *haciendas* (STEIN e STEIN, 1977).

Com o decorrer da estruturação desse latifúndio, gerou-se também a relação de produção que se tornaria predominante em seu funcionamento interno: o sistema de peonagem. Com o fim da *encomienda* e do *repartimiento*, a queda da população, a decadência mineira e o aumento da importância dos latifúndios, os senhores de terra tinham que encontrar maneiras de sujeitar os indivíduos ao trabalho subordinado, ao invés destes se voltarem para a cultura de subsistência individual. Deste modo, os "amos" antecipavam dinheiro aos trabalhadores a fim de atraí-los ao trabalho em sua *hacienda*, pagava seus tributos à coroa, os vestia e cuidava em caso de enfermidades. Todos esses "favores" geravam uma dívida, na maioria das vezes, impagável, que prendia o trabalhador à terra. Outro elemento que reforçaria os endividamentos é a *tienda de raya*, um lugar dentro da *hacienda* que vendia tudo o que os peões precisavam, por um preço de monopólio, e marcavam com listras (*rayas*) as dívidas dos compradores. Tinha-se, portanto, um trabalhador pretensamente livre, mas, na prática, retido por dívidas (CHEVALIER, 1956).

Além do sistema de peonagem e de seus *peones acasillados*, submetidos ao domínio patriarcal direto do hacendado, tinham-se outras variações de trabalhadores que se ocupavam nas *haciendas*. Provenientes de comunidades vizinhas e trabalhando por temporadas, havia os *peones eventuales*, cujo hacendado pressionava as comunidades para obtê-los de acordo com suas necessidades flutuantes. Existiam também os *jornaleros trashumantes*, que não estavam ligados às comunidades. Por fim, os *arrendatários* e *aparceros* recebiam do hacendado parcelas de terra, sementes, instrumentos e às vezes casa, em troca de entregar-lhe uma parte da colheita, uma soma de dinheiro ou ambos. Além disso, deveriam ajudar nos trabalhos das terras da *hacienda* (SEMO, 1978)

Acompanhado a isso, tem-se uma descentralização jurídica, de tal forma que o "amo" se apropria do direito de castigar e encarcerar seus peões. Para Hobsbawm (2017, pp. 115-16), do ponto de vista da organização interna, as *haciendas* só podem ser

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

descritas como feudais. No entanto, essas relações de "vassalagem ou servidão" não são apenas resquícios do passado, "mas são, sob certas circunstâncias, reforçadas e elaboradas devido ao aumento da produção para o mercado". O senhor de terras não se preocupava com grandes aumentos de produtividade e tinha uma "atitude quase feudal do homem que se importava menos com a riqueza que sua terra produzia do que com o prestígio de possuir grandes territórios e o controle sobre um grande número de pessoas que viviam nele, ou sob sua dominação". O grande problema para os latifundiários não era aumentar a produção e investir em melhores técnicas, mas controlar o mercado disponível, monopolizar a terra e dominar a mão de obra.

As *haciendas* demoraram mais para se desenvolver nas zonas costeiras do golfo e do pacífico, mais quentes, onde a população indígena era menor que no planalto. Com exceção de algumas plantações pontuais de açúcar e de cacau, predominava nessas regiões fazendas de gado, trabalhadas por escravos negros e alguns trabalhadores livres. É no planalto central que se desenvolve a forma clássica da *hacienda*, com seus peões colocados sob a autoridade e a proteção dos seus amos (CHEVALIER, 1956).

Como o mercado interno era limitado e o externo instável, a economia natural sempre foi bastante presente e necessária na reprodução da vida no México colonial, e não foi diferente em relação às *haciendas*. Estas contavam quase sempre com terras de pastoreio, bosques e mananciais de água. Apenas uma parte da terra se utilizava para a produção mercantil, outra parte se utilizava para recompensar os trabalhadores em substituição ao pagamento em dinheiro e outras porções por vezes se tornavam ociosas pela incapacidade de absorver seus produtos. Desta forma, a quantidade de terra sob cultivo intenso para o mercado foi sempre restrita e, tanto as fazendas pastoris, engenhos de açúcar, minas e *haciendas*, tendiam a produzir internamente a maior parte do que necessitavam. Apenas uma parte dos produtos adquiriam o caráter de mercadoria e chegavam ao mercado (SEMO, 1987). Conforme Semo (*Ibidem*, p. 258):

> La hacienda es un fruto idóneo de una sociedad en la cual feudalismo y economía mercantil se entretejen indisolublemente. Tiene una doble función: la de servir alternativamente como unidad autárquica y productora mercantil. A lo largo de los siglos XVII-XIX presenciamos un movimiento de sístole y diástole que hace de la hacienda una unidad predominantemente mercantil en periodos de expansión del mercado y decididamente autárquica en períodos de contracción. En ese sobre carácter de la hacienda, presente desde su origen, y en su adaptabilidad a las pulsaciones de un mercado sometido a poderosas presiones externas, reside el secreto de su estabilidad.[32]

[32] A hacienda é fruto idôneo de uma sociedade na qual o feudalismo e a economia mercantil se entrelaçam indissoluvelmente. Tem-se uma dupla função: a de servir alternativamente como unidade autárquica e produtora mercantil. Ao longo dos séculos XVII-XIX presenciamos um movimento de sístole e diástole que faz a hacienda uma unidade predominantemente mercantil em períodos de expansão do mercado e decididamente autárquica em períodos de contração. Nesse duplo caráter da hacienda, presente desde sua origem, e em sua adaptação às pulsações de um mercado submetido a poderosas pressões externas, reside o segredo de sua estabilidade (tradução livre nossa)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Analisando esta realidade, podemos encontrar uma aproximação do pensamento de Lênin, quando diz que:

> The population of a country in which commodity economy is poorly developed (or not developed at all) is almost exclusively agricultural. This, however, must not be understood as meaning that the population is engaged solely in agriculture: it only means that the population engaged in agriculture, also process the products of agriculture, and that exchange and the division of labour are almost non-existent (1977, p. 40).[33]

Desse modo, baseado em I. Rangel (2005a), nota-se que a economia da *hacienda* apresentava um setor ligado à economia natural, onde o trabalhador produzia seus instrumentos e equipamentos de trabalho, bem como todos os seus bens de consumo; e um outro setor, ligado à economia de mercado pré-capitalista, onde a especialização produtiva e a divisão social do trabalho era maior e mais aprofundada; a distribuição de fatores entre esses dois setores, no entanto, era regulada pelos estímulos externos do comércio exterior, ou setor "resto do mundo". A esse sistema, Rangel chamou de *complexo rural*.

Em conjunturas expansivas, aprofunda-se a divisão internacional do trabalho e, em conjunturas depressivas, diversifica-se a produção e substituem-se importações. Essa contração no comércio exterior pode gerar três movimentos diferentes de realocação de fatores, sendo eles: 1) o aumento da economia natural; 2) a substituição artesanal de importação no âmbito da economia de mercado pré-capitalista; 3) ou ainda, a substituição industrial de importações via investimentos produtivos em capital constante e recrutamento de mão-de-obra da economia pré-capitalista e da economia natural[34].

Disso, podemos tirar conclusões mais gerais a respeito do processo de desenvolvimento econômico no México, seja ele que: obedecendo a estímulos do comércio exterior (ou setor "resto do mundo") leva-se a mudanças qualitativas da estrutura produtiva, transformando a economia natural em pequena produção mercantil, ou da pequena produção mercantil em indústria. Desse modo, a dinâmica de

[33]A população de um país de economia mercantil pouco desenvolvida (ou não desenvolvida de todo) é quase exclusivamente agrícola; disso, entretanto, não se deve deduzir que se ocupe apenas na agricultura; significa unicamente que a população ocupada na agricultura transforma ela própria os produtos da terra, sendo então quase inexistentes o intercâmbio e a divisão social do trabalho (LÊNIN, 1977, p. 40, tradução livre nossa)

[34]Diferentemente do desenvolvimento periférico, que tende a se industrializar após uma contração externa, no desenvolvimento clássico se dá o contrário: desenvolve-se o setor capitalista através da expansão da exportação, que aumenta a capacidade de importar e libera fatores na parte do setor pré-capitalista voltada ao mercado interno, os quais são induzidos ao setor capitalista. Exemplo: "Um país antes produtor dos bens agrícolas que consome, desenvolve seu setor manufatureiro ou industrial com vistas a produzir um excedente exportável e, com a capacidade para importar resultante, compra ao exterior um suplemento de bens agrícolas, provocando assim uma contração do seu próprio setor agrícola, o qual libera fatores que, direta ou indiretamente, passam ao setor manufatureiro (Revolução industrial inglesa)" (RANGEL, 2005, p. 249).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

crescimento econômico não é somente resultado da qualificação da mão de obra e do aumento da intensidade dos meios de produção, mas também expressão do aprofundamento da divisão social do trabalho e do alargamento da economia de mercado. O processo de dissolução do complexo rural é também um processo de liberação de fatores, paralelamente a um processo de elevação da produtividade via aprofundamento da divisão social do trabalho que, levado às últimas consequências, resulta na mecanização do trabalho, o que, no México, só se concretizou com mais vigor no século XX.

O desmantelamento das *haciendas* se deu apenas com o advento da Revolução Mexicana de 1910 e seus desdobramentos, sobretudo com a ascensão ao poder de Lázaro Cárdenas (1934-1940), responsável pela maior reforma agrária da história do país, que distribuiu 17.890 hectares de terras (BARBOSA, 2010). A revolução marca o fim de um ciclo de revoluções burguesas que remontam a própria revolução de independência (1810-1821), passando pela Guerra da Reforma, importante passo para a construção de um Estado moderno separado da Igreja, até chegar na Revolução Mexicana, liderado inicialmente pelo pequeno-burguês Francisco I. Madero e tendo seu auge com a figura cardenista, principal responsável pela modernização industrial no México (SEMO, 1978).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diferentemente do Brasil, cujos povos originários não formaram civilizações com alto nível de complexidade social, estrutura estratificada e grande domínio da agricultura, no México meridional estas sociedades floresceram, em contraste com a região setentrional em que predominaram tribos nômades. Com a conquista espanhola, a coroa feudal se apropria do aparato organizativo dessas grandes civilizações, realizando uma transição de poder pelo alto. A partir daí, a formação socioespacial mexicana se compõe de duas grandes determinações que guiarão o desenvolvimento de seu processo histórico: 1) as determinações internas, referente a esfera da produção, em que predominam relações de produção feudais, produto da transplantação das instituições espanholas e da absorção da estrutura social pré-colombiana; 2) O capital comercial da metrópole (Espanha), ainda ligado à sua coroa feudal.

No decorrer de sua história e fortemente influenciada pelos fluxos e refluxos do comércio exterior, representante de suas relações externas, a economia mexicana passa por ciclos de substituições de importações e alargamento de sua economia de mercado pré-capitalista, via inserção da população presente na economia natural de subsistência. Vimos, com isso, que o desenvolvimento econômico no país não se resumiu ao aumento do capital constante no processo produtivo, como comumente pensam as teorias dualistas da CEPAL, mas também ao aprofundamento da divisão social do trabalho.

A teoria rangeliana da dualidade básica nos possibilitou identificar os diferentes modos de produção existentes na formação socioespacial mexicana e como estes se estruturam e se desenvolvem em seu processo de endogeneização do capitalismo. Ao superar a dicotomia entre produção e circulação, unindo-os em uma unidade de contrários, foi possível nos afastar de análises circulacionistas, que atribuem papel determinante ao capital comercial na transição ao capitalismo, caindo em análises

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

generalizantes, que não se atém a totalidade social em sua dialética universal/particular. Desse modo, fortalece-se a ideia de que a teoria da dualidade básica representa a teoria e o método para se entender as formações sociais periféricas (RAMOS, 2019).

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem ao financiamento do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), através de bolsa de mestrado, que possibilitou a produção deste artigo.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Carlos Alberto Sampaio. **A Revolução Mexicana**. São Paulo : Editora UNESP, 2010.

BASTOS, José Messias. Rangel e a Geografia. In: HOLANDA, Felipe Macedo *et. al.* (org). **Ignácio3 Rangel**, Decifrador do Brasil. São Luís : Edufma, 2014.

BATALLA, Angel Bassols. **Geografía, subdesarrollo y regionalización**: México y el tercer mundo. 5. ed. Editorial Nuestro Tiempo : México, 1979.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **O pensamento econômico brasileiro**: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo. 5. ed. Rio de Janeiro : Contraponto, 2004.

BRENNER, Robert. The origins of capitalist development: a critique of neo-smithian marxism. **New Left Review**. n° 109, 1977

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. REGO, José Márcio. Um mestre da economia brasileira: Ignacio Rangel revisitado. In: **Ignacio Rangel**, Decifrador do Brasil. HOLANDA, Felipe Macedo *et. al.* (org). São Luís : Edufma, 2014.

CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Pérez. **História econômica da América Latina**. 2. ed. Rio de Janeiro : Edições Graal, 1984.

CHEVALIER, François. La formación de los grandes latifundios en Mexico: tierra y sociedad en los siglos XVI y XVII. **Problemas agrícolas e industriales en Mexico**. n° 1. vol VIII. Mexico, 1956.

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista Geográficos. In: **Boletim Geográfico**. n. 179 (1ª parte, p. 139-145), n. 180 (2ª parte, p. 267-276). Rio de Janeiro: IBGE, 1964, p.139-145 e 267-276.

CONOCIMIENTOS FUNDAMENTALES. México y la Segunda Integración Mundial. **Historia**. UNAM, 2021. Disponível em: <http://conocimientosfundamentales.rua.unam.mx/historia/Text/34_tema_03_3.1.2.html>. Acesso em maio de 2021.

DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo.** 7. ed. Editora Guanabara ; Rio de Janeiro, 1987.

DONGHI, Halperin. **História da América Latina**. Rio de Janeiro : Editora Paz e Terra, 1974.

FURTADO, Celso. **A economia latino-americana**. 2. ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1978.

HOBSBAWM, Eric. Introdução. In: MARX, Karl. **Formações econômicas pré-capitalistas**. 6. ed. Paz e Terra, 1991.

HOBSBAWM, Eric. **Viva la revolución**: a era das utopias na América Latina. 1. ed. São Paulo : Companhia das Letras, 2017.

HUMBOLDT, Alexander Von. **Ensayo político sobre la Nueva España**. Tomo II. 2. ed. Paris, 1827.

JABBOUR, Elias. **China hoje**: projeto nacional, desenvolvimento e socialismo de mercado. 1ª ed. São Paulo : Anita Garibaldi : Fundação Maurício Grabois : EDUEPB, 2012

LÊNIN, Vladímir Ilitch. **Collected works**: the development of capitalism in Russia. 3 vol. 4 ed. Progress Publishers Moscow, 1977. Disponível em: <https://www.marxists.org/archive/lenin/works/cw/pdf/lenin-cw-vol-03.pdf>. Acesso em janeiro de 2021.
LÊNIN, Vladímir Ilitch. **Capitalismo e agricultura nos Estados Unidos**: novos dados sobre as leis de desenvolvimento do capitalismo na agricultura. São Paulo : Ed. Brasil Debates, 1980.
LÊNIN, Vladímir Ilitch. **Cadernos filosóficos**: Hegel. 1. ed. São Paulo : Boitempo, 2018.
LÊNIN, Vladímir Ilitch. **Escritos da Juventude**: volume 1. São Paulo : Lavrapalavra, 2020.
MAMIGONIAN, Armen. A geografia e "a formação social como teoria e como método". In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida (org.). **O mundo do cidadão, um cidadão do mundo**. São Paulo : Hucitec, 1996.
MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a industrialização brasileira. **Cadernos Geográficos**, Florianópolis: DGC/UFSC, n. 2, 2000.
MARX, Karl. **Formações econômicas pré-capitalistas**. 6. ed. Paz e Terra, 1991.
MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. São Paulo : Expressão Popular, 2008.
MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo : Boitempo, 2017.
PEREIRA. Raquel Maria Fontes do Amaral. **Da geografia que se ensina à gênese da geografia moderna**. 4º ed. Florianópolis : Ed. da UFSC, 2009.
RAMOS, João Victor Moré. A Dualidade básica como teoria e método das formações sociais periféricas. **Anais XIII ENANPEGE.** São Paulo, 2019.
RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas/Ignácio Rangel.** vol. 1. Rio de Janeiro: Ed. Contraponto, 2005a.
RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas/Ignácio Rangel.** vol. 2. Rio de Janeiro: Ed. Contraponto, 2005b.
SANTANA, José R. Hernandéz *et al*. Clasificación geomorfométrica del relieve mexicano: una aproximación morfográfica por densidad de curvas de nivel y la energía del relieve. **Investigaciones Geográficas**. vol. 97. 2017
SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método. In: **Espaço e sociedade**. Petrópolis : Vozes, 1979.
SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6. ed., São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 2012.
SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo, 2017.
SEMO, Enrique. **Historia mexicana**: economía y lucha de clases. Ediciones Era : México, 1978.
SEMO, Enrique. **Historia del Capitalismo en México**. Ciudad de México : Ed. Lecturas Mexicanas, 1987.
SERENI, Emilio. DE MARX A LÊNIN: a categoria de "formação económico-social". **Revista de Geografia Meridiano**. n°2, 2013.
SILVA, Marcos Aurélio da. FES: Transições, vias de desenvolvimento e questões territoriais: uma abordagem a partir de Antonio Gramsci. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Vol. 21. n° 1.161, 2016.
STEIN, Stanley J; STEIN, Barbara H. **A herança colonial da América Latina**: ensaios de dependência econômica. 2. ed. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1977.
TROTSKY, Leon. **História da revolução russa**. 2. ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
WOOD, Ellen Meiksins. **O império do capital**. 1. ed. São Paulo : Boitempo, 2014.

PRODUÇÃO CIENTÍFICA CHINESA SOBRE AS ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO PORTUÁRIAS: UMA ANÁLISE DO ESTADO DA ARTE NA PLATAFORMA *SCOPUS*

Julia Silva
Estudante do curso de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina;
Florianópolis;
e-mail: juliajsilva96@gmail.com[35]

EIXO TEMÁTICO: 2) Geografia Econômica e Agrária - Geografía Económica y Agraria

PALAVRAS-CHAVE: Economias de aglomeração; China; Portos; Estado da arte.

RESUMO
Neste artigo propõe-se uma análise do estado da arte das pesquisas acerca das economias de aglomeração portuárias chinesas. A metodologia para tal objetivo se deu através de uma análise bibliométrica qualitativo-quantitativa das publicações. O presente estudo foi guiado por três objetivos: identificar de forma qualitativa e quantitativa as publicações acerca do tema na plataforma Scopus; analisar as principais contribuições das publicações chinesas para o tema; comparar as possíveis correntes de pensamento chinesas com as publicações nacionais, possibilitando identificar novos direcionamentos para próximas publicações. Inferiu-se a originalidade do tema, visto que as principais publicações ocorreram de forma mais acelerada depois dos anos 2000. A curva de aprendizagem também se intensificou nos últimos dois anos, demonstrando a importância e foco direcionado do ambiente acadêmico para as aglomerações econômicas.

INTRODUÇÃO

As aglomerações industriais foram descritas pioneiramente por Marshall (1920), a partir da experiência vista no século XIX na Inglaterra. Weber (1929) contribui para os estudos da localização industrial, assim como Hoover (1936), analisando o papel da localização como crucial para o desenvolvimento da indústria de sapatos e couro dos Estados Unidos da América.

Do século passado para atualidade, o conceito evoluiu e diversas publicações foram desenvolvidas, adicionando novas tipologias (externalidades do tupo MAR, Porter e Jacobs) (PORTER, 1990; JACOBS, 1969). A temática também já foi analisada

[35]Mestranda do curso de pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, com orientação do Prof. Dr. Carlos José Espíndola (Departamento de Geociências/UFSC). Foi bolsista CNPQ entre os anos de 2019 e 2020, essencial para a construção da pesquisa aqui descrita.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

no caso brasileiro, aplicando releituras ao fenômeno das aglomerações à algumas regiões do país, além de seu impacto nos salários industriais brasileiros. A estes linhas de pesquisa, destaque-se algumas publicações, como Tinoco (2003) e Galinari et al (2007).

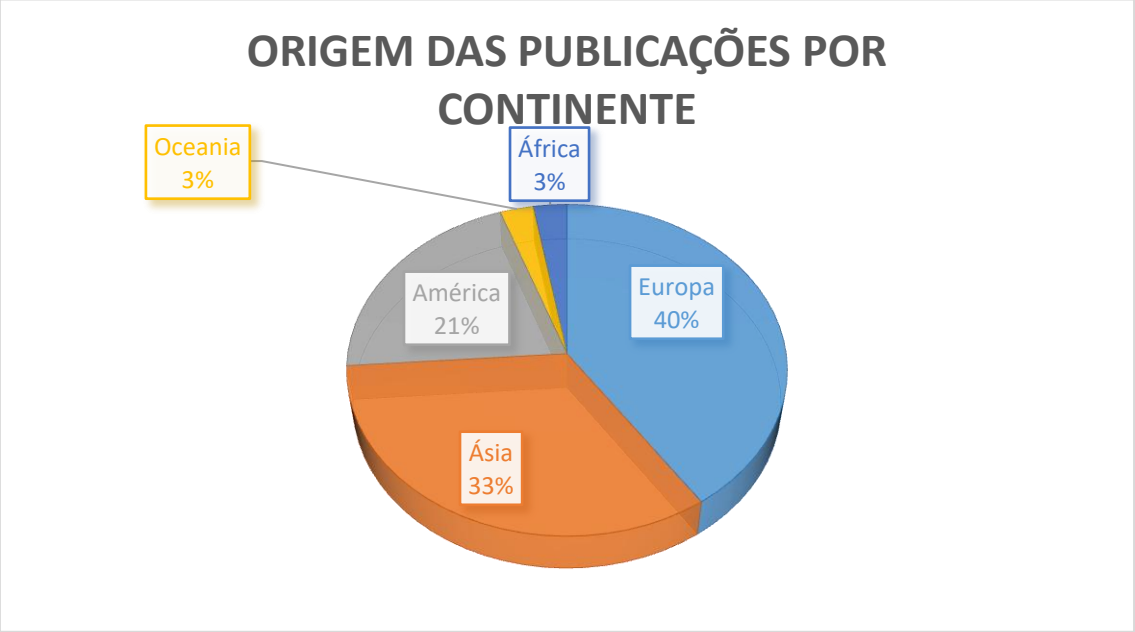
Esta investigação insere-se em uma pesquisa de mestrado (em andamento), que busca compreender as economias de aglomeração geradas a partir da instalação do Porto de Itapoá, no nordeste do Estado de Santa Catarina, região sul do Brasil. Ao realizar o levantamento bibliográfico para a escrita da dissertação em questão, observou-se uma robusta publicação sobre economias de aglomeração chinesas, em especial, seu papel de desenvolvimento da economia costeira chinesa.

Em um primeiro levantamento bibliográfico, obteve-se 381 publicações sobre a temática de economias de aglomeração portuárias, de variadas origens. Após um refinamento das buscas, totalizou-se 260 trabalhos, sendo destes, 183 disponíveis para consulta on-line no site da plataforma Scopus, destes 28 chineses e 10 selecionados para análise. Logo, ao quantificar estas publicações por seu país de origem, percebeu-se a volumosa contribuição chinesa para o debate das economias de aglomeração.

Para este trabalho, foram considerados trabalhos chineses/de origem chinesa, todas aquelas publicações em que seu autor ou a maioria de seus autores tinham nacionalidade chinesa e/ou filiação em uma universidade do país homônimo.

Vale ressaltar que mesmo com o refinamento da nacionalidade chinesa da publicação, foi constatado outras publicações que reconheciam e frisavam o papel da China na influência de outros países, além da China como um "case de sucesso", em que se pode extrair lições de desenvolvimento econômico

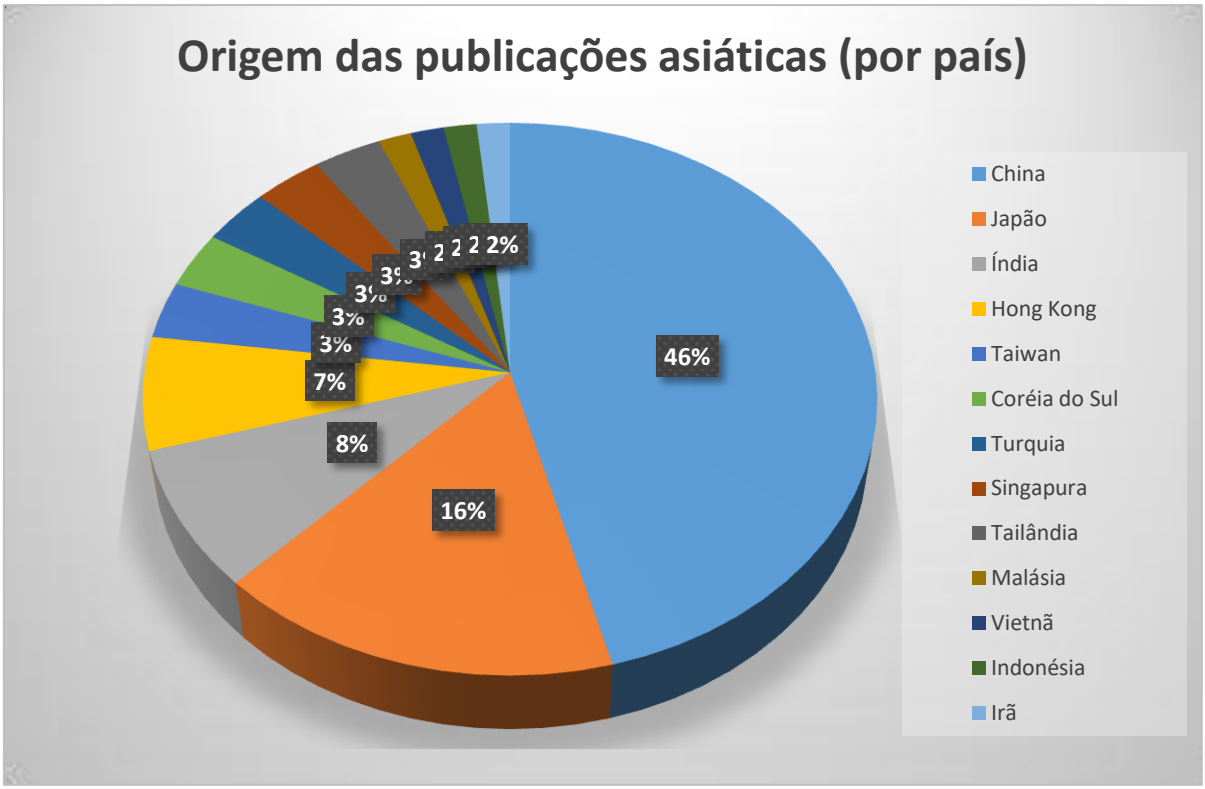
GRÁFICO 1 – Origem das publicações por continente



Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

GRÁFICO 2 – Origem das publicações asiáticas por país



Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

Logo, levantou-se a hipótese de quais tendências e o estado da arte do conhecimento chinês sobre o tema. Quais contribuições chinesas poderiam auxiliar a elucidação do tema das economias de aglomeração portuárias? Assim, propõe-se neste texto realizar uma análise do estado da arte das pesquisas chinesas sobre economias de aglomeração portuárias, através de uma análise bibliométrica, tanto qualitativa como quantitativa.

Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

OBJETIVOS

O desenvolvimento desta pesquisa foi norteado por três objetivos: o primeiro consistiu na identificação quantitativa das publicações sobre economias de aglomeração chinesas na plataforma Scopus. Nesta etapa, formulou-se a construção de alguns gráficos e tabelas para melhor visualização do estado da arte do tema e andamento do segundo objetivo. Após, buscou-se realizar uma análise qualitativa das principais contribuições das publicações chinesas para o tema, investigando possíveis correntes de pensamento e/ou novos conceitos formulados dentro da proposta das economias de aglomeração portuárias. Por fim, comparação com as publicações nacionais do assunto, a fim de identificar novas tendências e/ou possibilidades para próximas publicações.

METODOLOGIA

Para a realização desta pesquisa, o método utilizado foi a revisão sistemática da literatura e da análise quantitativo-qualitativa. Para tal, um levantamento bibliográfico foi realizado em duas etapas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A primeira etapa consistiu em uma pesquisa na base de dados científicos Scopus, escolhida por ser uma ampla base internacional de pesquisa científica de caráter interdisciplinar. A pesquisa se deu partir de algumas combinações com operadores booleanos de palavras-chave relacionadas ao objeto desta pesquisa[36] e com o recorte temporal dos anos abrangendo todas as publicações presentes na plataforma, a fim de buscar o máximo de publicações possíveis. A combinação das palavras-chave resultou em um total de 381 publicações, dos quais, após os critérios de seleção[37], reduziu-se a quantidade para 29 publicações chinesas para análise quantitativa e 10 destacadas para análise qualitativa. A análise qualitativa gerou gráficos quanto a evolução das publicações sobre o tema durante todo o período de publicações registradas no site, mas nos últimos vinte anos percebeu-se um acréscimo significativo na plataforma.

Para as análises quantitativas, também buscou-se produzir alguns gráficos e tabelas que ajudassem analisar e, posteriormente, ilustrar os resultados nesta publicação final acerca da origem das publicações, análise das palavras-chave e a curva de aprendizagem.

Com as publicações já selecionadas e analisadas na plataforma relacionadas ao tema, foi realizada uma segunda etapa do levantamento bibliográfico. A esta segunda etapa foi direcionada a portais e repositórios de universidades, bem como revistas, teses e dissertações. O foco desta segunda etapa foi levantar demais produções que discutissem a evolução do conceito de economias de aglomeração. A esta etapa, também se adicionou trabalhos brasileiros acerca do estado da arte dos conceitos de Arranjos Produtivos Locais e os Clusters.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

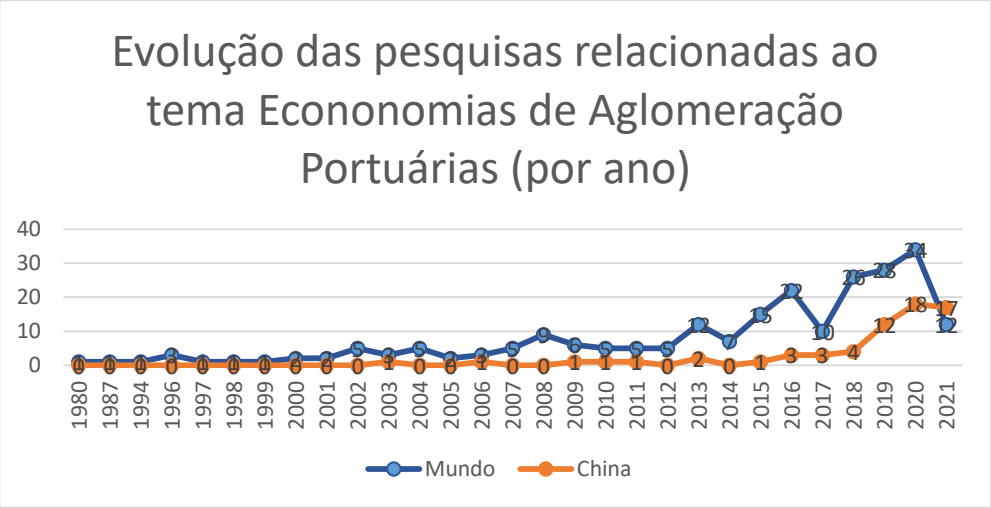
Foram selecionados e analisadas 10 das 28 publicações disponíveis acerca do tema. Confirmou-se pelos resultados apresentados, que o tema está ganhando mais espaço no âmbito acadêmico, visto que a maioria de suas publicações e a curva de aprendizagem pareceu aumentar conforme aproximou-se do ano de 2021. Chamou a atenção também o fato de as publicações chinesas terem superado as publicações mundiais totais sobre o tema no ano presente, 2021 (mesmo o ano ainda não finalizado).

O primeiro trabalho registrado na plataforma que abrangesse os termos “economias de aglomeração” e “porto” é uma publicação japonesa datada de 1980, enquanto a primeira publicação chinesa sobre a temática foi publicada apenas no ano de 2003 no repositório. Entretanto, analisando o gráfico 2, percebe-se que mesmo que tardiamente, a tendência das publicações chinesas acompanhou a tendência mundial. Este quadro foi revertido apenas neste ano, onde a China superou o nível de publicações..

[36] As palavras-chaves foram: (*agglomeration economies); (port* AND *agglomeration economies);*
[37] Análise da relevância do trabalho pelo título; resumo/leitura dinâmica, número de citações e, por fim, disponibilidade do texto na plataforma.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

GRÁFICO 3 – Comparação da evolução das pesquisas relacionadas ao tema de Economias de Aglomeração Portuárias (por ano): Mundo X China



Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

Avaliando a quantidade total de publicações acerca do assunto, o montante de cerca de 300 trabalhos (sem o refinamento aplicado) pode ser considerado pequeno quando comparada a outros temas, como clusters. Mas a amostragem permitiu identificar algumas características do pensamento chinês na temática de economias de aglomeração chinesas: seu impacto positivo como indutor da economia de algumas regiões da China e o papel estatal na indução e manutenção do fenômeno.

Além da quantidade de trabalhos, alguns dados específicos das publicações foram analisados. No quadro seguinte, está exposto as principais palavras-chave empregadas pelos próprios autores em suas publicações. O estudo das palavras-chave é importante pois pode prever resultados mais expressivos, em termos quantitativos e qualitativos, do que outros termos, facilitando próximas pesquisas. No caso das economias de aglomeração portuárias chinesas, houve poucas repetições de palavras-chave, dificultando a caraterização de um padrão. As palavras mais citadas foram *China*, *Agglomeration economies* e *Agglomeration*, como esperado.

QUADRO 1 – Identificação das palavras-chave mais utilizadas

Keywords	Número de citações
China	*11*
Agglomeration economies	*5*
Agglomeration	*5*
Urbanization	*2*

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Urban development	*2*
Container shipping network	1
Industrial structure upgrading	1
International container transport	1
Port infrastructure	1
Urban development	1

Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

No quadro 2, abaixo, está exposto os trabalhos analisados pelo presente artigo. A escolha se deu, após o refinamento das buscas, pela relevância do tema através de análise do título, resumo e a quantidade de citações já obtidas pelas publicações. Nota-se que alguns textos não tinham todas as informações disponíveis, como as citações, logo, os mesmos foram escolhidos pelo primeiro critério, de relevância, a partir da leitura dinâmica de seus resumos.

Alguns hiatos foram identificados na análise temporal das publicações. O primeiro hiato de publicações (entre os anos de 2003 e 2006), o segundo entre 2006 e 2009, e o terceiro entre os anos de 2009 a 2011. Portanto, a exposição do quadro bem como da análise dos materiais se deu de forma temporal, da publicação mais antiga (2003) a mais recente (2021), a fim de identificar possíveis outras características, mudanças e/ou evolução do pensamento chinês sobre as economias de aglomeração e as áreas portuárias.

QUADRO 2 – Identificação dos trabalhos analisados

Nº	Ano	Autor	Título	Nº de citações
1	2003	He, C.	Location of foreign manufacturers in China: Agglomeration economies and country of origin effects	107
2	2013	Liu, S., Zhuo, L., Ye, Z., Zhu, Y., Wei, L.	Transnational electronic information corporations' location choice in China and its determinants based on GVC	Sem informação
3	2016	Lu, B.	SPATIAL ECONOMICS MODEL PREDICTING TRANSPORT	3

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

VOLUME

4	2020	Banerjee, A., Duflo, E., Qian, N.	On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China	47
5	2020	Peng, J., Lin, H., Chen, Y., Blaschke, T., Luo, L., Xu, Z., Hu, Y., Zhao, M., Wu, J.	Spatiotemporal evolution of urban agglomerations in China during 2000–2012: a nighttime light approach	15
6	2020	Song, Malin, Wang, Qianying, Wang, Shuhong, and Zhou, Li	Specialization and Diversification of the Marine Industry and Marine Economic Growth: An Example from Chinese Coastal Areas	2
7	2020	Hong, Y.T.	Research on port logistics and coastal economic development	Sem informação
8	2021	Pan et al	Study on the virtual reality evolution of modern settlements along Liaohe River	Sem informação
9	2021	Zhang, J., Yu, H., Zhang, K., Zhao, L., Fan, F.	Can innovation agglomeration reduce carbon emissions? Evidence from China	2
10	2021	Guo et al	Urban Green-space Water-consumption characteristics and its driving factors in China	0

Fonte: elaboração da autora com dados próprios da pesquisa bibliométrica (2021)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A primeira publicação analisada foi de He (2003), a mais antiga do levantamento bibliográfico na plataforma. He investigou o efeito das economias de aglomeração, isto é, a importância da localização para as empresas estrangeiras (de manufatura e investimentos) e o Investimento Estrangeiro Direto (IED) em solo chinês. A localização atrairia empresas em especial pelos incentivos (estatais) nelas postas e seu potencial para acesso aos melhores mercados, mas se repelem se o custo de mão-de-obra é muito alto.

As regiões de aglomerações também sugeriram um padrão das empresas estrangeiras para o autor: fabricantes americanos, de Hong Kong e de Taiwan davam preferência a localidades com fácil acesso aos mercados domésticos (região do rio Yangtze, Delta e a área de Pequim-Tianjin), enquanto que os investidores japoneses preferiam se instalar nas cidades portuárias chinesas (ao nordeste). Em contrapartida, o investimento chinês concentrou-se fortemente no sudeste do país.

A segunda publicação selecionada, de Liu et al (2013) analisou os principais determinantes de escolhas de localização da indústria de eletrônicos durante o período de 1994 a 2010. O texto consiste em um *paper* apresentado na conferência *6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering*. Mesmo as economias de aglomeração não sendo o foco da pesquisa, os resultados apontaram os fatores chave na escolha do local para instalar indústrias na China: escala de mercado, potencial de mercado, capital humano, localização próxima a áreas portuárias (potencial de distribuição) e fatores institucionais são os determinantes de localização mais comuns. Novamente, o fator mão-de-obra barata se mostrou um dos fatores mais fortes para a localização e aglomeração industrial.

A terceira publicação, de Lu (2016), estabeleceu um modelo de potenciais requisitos logísticos tendo a cidade portuária de Zhuanghe como recorte para o estudo. Na época, os parques logísticos já se mostravam temas importantes, mas que ainda não recebiam o devido foco por parte da administração das províncias e importantes zonas econômicas chinesas. O autor afirma que a indústria de logística teve e tem um papel importante na reconstrução da antiga base industrial do nordeste da China, o que é visto no caso de estudo (Zhuanghe). A publicação frisa o papel do Estado Chinês enquanto "intensificador" do desenvolvimento econômico, através de

> apoio à construção de infraestrutura em regiões de ligação para que infraestruturas tangíveis como a comunicação, o tráfego rodoviário e as infraestruturas urbanas tivessem uma melhoria clara (p. 41, 2016).

A quarta publicação, de autoria de Banerjee, A., Duflo, E., Qian, N. (2020), estimou o efeito do acesso às redes de transporte nos resultados econômicos regionais na China ao longo de um período de vinte anos. Esta escolha temporal foi justificado pelos autores graças ao rápido crescimento de renda visto na China. O artigo abordou o problema do posicionamento exclusivamente endógeno destas redes, redes estas que tendem a conectar cidades históricas chinesas. Os resultados mostraram que a proximidade das redes de transporte nos aglomerados econômicos tem um efeito causal

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

positivo moderado nos níveis do PIB per capita em todos os setores, reafirmando o papel importante na determinação dos benefícios econômicos que o desenvolvimento de infraestrutura, tal como portos e rodovias, gera na China.

Em Peng et al (2020), visa-se identificar a fronteira das aglomerações urbanas na China de 2000 a 2012, e explorar a evolução temporal e a diferença espacial destes aglomerados. Foi inicialmente identificado a zona central destas aglomerações, para em segundo lugar identificar a zona afetada pelas mesmas aglomerações, por meio de técnicas de sensoriamento remoto. Esta publicação em especial se destacou pelo ineditismo na aplicação de geotecnologia para o estudo das dinâmicas das economias de aglomeração. A pesquisa inferiu que em 2012 os aglomerados mais desenvolvidos se localizavam no Delta do Rio Yangtze e no Delta do Rio Pearl, representando o eixo Pequim-Tianjin-Hebei, atendendo inclusive aos padrões mundiais. Os autores notaram que comparando com as aglomerações urbanas ocidentais, a expansão das aglomerações urbanas orientais desacelerou. De 2000 a 2012, o desenvolvimento geral das aglomerações urbanas chinesas mudou da expansão fortemente central para o desenvolvimento periférico.

Em "Specialization and Diversification of the Marine Industry and Marine Economic Growth: An Example from Chinese Coastal Areas", de Song et al (2021), examina-se com base na teoria das externalidades, como a especialização e a diversificação afetaram o crescimento econômico marinho chinês. Os autores se basearam em dados de 11 províncias costeiras chinesas, entre os anos de 2006 a 2014. Os resultados revelaram que ambos, especialização e a diversificação. têm uma influência positiva no crescimento econômico marinho; no entanto, a diversificação foi categorizada como mais importante. Mais especificamente, os autores mostraram as diferenças nos efeitos em regiões com diferentes escalas industriais.

Destaca-se também trabalhos como Pan et al (2021), que avaliaram as mudanças no padrão de assentamento ao longo do rio Liahoe, ao nordeste da China. Atualmente, o rio Liahoe tornou-se uma importante via de transporte, com diversos portos localizados em seu corpo d'agua. Com cada porto sendo um centro, a aglomeração de transportes não só favoreceu o surgimento de aglomerações de instalações de serviço correspondentes, mas também aceleraram o desenvolvimento da economia chinesa:

> "com a prosperidade do transporte marítimo do Rio Liaohe, o cinturão moldou uma aglomeração urbana que gradualmente se formou ao longo Rio Liaohe, o que levou ao desenvolvimento econômico do Nordeste da China". (2021, pg. 3, tradução própria)

O papel estatal para alavancar o desenvolvimento das economias de aglomeração e, consequentemente, a economia regional chinesa também foi apontada em alguns artigos, com destaque para Hong (2020):

> "A formação do cluster não consegue depender unicamente do mercado: o setor precisa de apoio governamental, através do estabelecimento de instituições públicas para o apoiar seu

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> desenvolvimento e formular regulações que garantam seu desenvolvimento sadio" (2020, pg. 281, tradução própria).

O ineditismo na aplicação do tema conjuntamente com outras áreas fora da temática econômica também foi inferido na análise qualitativa das bibliografias. Algumas publicações chinesas relacionaram o fenômeno de aglomeração das indústrias com o impacto na emissão de gás carbono e/ou poluição atmosférica. Outras, destacaram a importância do desenvolvimento urbano sustentável dentro das regiões de aglomeração.

Logo, com as economias de aglomeração se intensificando, o debate em torno das emissões de carbono pela aglomeração industrial também tomou foco no universo das publicações chinesas aqui analisadas. Zhang et al (2021) investigou as emissões de carbono de 2004 a 2017 em trinta províncias chinesas.

As principais conclusões do texto indicaram quatro diretrizes principais. A primeira é que a intensidade de emissão de carbono depende do tempo e efeito positivo de transbordamento espacial. Existe uma correlação muito próxima entre as aglomerações industriais e as emissões de carbono, assim como entre as áreas regionais e circunvizinhas. Em segundo, as emissões de carbono mantêm "uma relação clássica em forma de U invertido" (p.21, 2021) com a inovação que as aglomerações geram, bem como com a intensidade energética do cluster. No entanto, os dados diferiram em regiões do interior da China. A terceira conclusão apontou que quando a inovação é intensa no aglomerado, há um duplo efeito de redução de emissões e conservação de energia, otimizando a produção. Em quarto, os autores destacaram que a intensidade de energia pode funcionar como a variável intermediária da influência da aglomeração de inovação sobre as emissões de carbono:

> "Por meio de suas várias externalidades positivas, a aglomeração de inovação pode produzir um impacto direto nas emissões de carbono e, por meio da intensidade energética, também pode afetar as emissões de carbono indiretamente (...). Nossos resultados empíricos mostram que nas áreas do interior da China, a inovação aumenta emissões de carbono, enquanto para toda a China, a relação entre inovação e as emissões de carbono não são lineares" (p. 21, 2021).

Ainda na temática socioambiental, frisa-se a publicação de Guo et al (2021), acerca do desenvolvimento sustentável dentro dos aglomerados urbanos. Os autores analisaram características e fatores determinantes do consumo de água em espaços verdes urbanos em 286 cidades na China.

Os resultados do estudo mostraram que o consumo de água dos espaços verdes urbanos de todas as 286 cidades mudou (diminuiu em 250, aumentou em 36 delas) de 2004 a 2017. As características da população e das cidades dos aglomerados urbanos que mostraram impactar no abastecimento de água urbana foram: educação, PIB per capita, temperatura do município em que habita, precipitação e áreas de parque aumentaram significativamente o consumo de água em espaços verdes urbanos, enquanto que as características de edificações, terras verdes e taxa de cobertura

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

acumulada reduziu significativamente o consumo de água em espaços verdes urbanos. Os autores indicaram tendências positivas na preocupação com a escassez de água em municípios dentro dos aglomerados urbanos.

CONCLUSÕES

As publicações chinesas apresentam-se em um virtuoso crescimento sobre o tema das economias de aglomeração portuárias, confirmando sua importância no ambiente acadêmico contemporâneo. A análise das publicações conseguiu elencar algumas características do tema. A primeira diz respeito ao pouco material publicado quando comparado a outros assuntos, como *clusters* (mais de 100 mil resultados na plataforma).

Assim como nas publicações nacionais, verificou-se o impacto positivo das economias de aglomeração em regiões portuárias chinesas como indutor da economia de algumas regiões da China. Entretanto, o papel estatal na indução e manutenção do fenômeno se mostrou mais forte nas publicações chinesas, enquanto que as pesquisas brasileiras demonstraram mais aplicações e discussões para/no setor privado. Salienta-se que ambas as discussões não são divergentes, podendo se complementar e engrandecendo a temática.

A surpresa na análise se deu por conta das publicações acerca da temática socioambiental. A contribuição chinesa inferiu que os aglomerados permitem um consumo mais eficiente de energia, entretanto a emissão de gases torna-se mais. Porém, em aglomerados urbanos, graças ao desenvolvimento das populações que ali vivem, também estão mais inclinados a ser preocupar com as temáticas ambientais (Guo et al, 2021).

Algumas dificuldades surgiram no desenvolver da pesquisa. Uma considerável quantidade de publicações com títulos e resumos (em inglês) que foram considerados relevantes, estavam disponíveis integralmente apenas em mandarim chinês, o que impossibilitou e os excluiu do levantamento final. Outra dificuldade enfrentada foi a falta de informações sobre número de citações e sobre os autores (nacionalidade e filiações institucionais). Entretanto, o maior obstáculo para a realização desta publicação foram o acesso a alguns sites, que mesmo identificando o acesso como aluna da Universidade Federal de Santa Catarina (através do VPN, em inglês Virtual Private Network, ou Rede Privada Virtual, disponibilizada gratuitamente aos alunos para livre acesso aos sites acadêmicos pagos), ainda sim cobravam acesso a determinadas publicações.

Ao final da pesquisa, inferiu-se a relevância do tema para o desenvolvimento da economia costeira chinesa, especial da região nordeste do país. Além, dado as variadas aplicações do tema dentro das publicações chinesas, confirmou-se um caráter interdisciplinar (estudos econômicos, geográficos, oceanográficos, etc.) do conceito.

REFERÊNCIAS

Banerjee, A., Duflo, E., Qian, N. On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. Journal of Development Economics 145 (2020).

Guo, J.; Niu, H.;Xiao D.; Sun X; Fan L. Urban Green-space Water-consumption characteristics and its driving factors in China. Ecological Indicator sOpen Access Volume 130November 2021 Article number 108076.

He, C. Location of foreign manufacturers in China: Agglomeration economies and country of origin effects. Papers Reg. Sci. 82, 351–372 (2003).

Hong, Y.T., 2020. Research on port logistics and coastal economic development. In: Bai, X. and Zhou, H. (eds.), Advances in Water Resources, Environmental Protection, and Sustainable Development. Journal of Coastal Research, Special Issue No. 115, pp. 280-282. Coconut Creek (Florida), ISSN 0749-0208.

HOOVER, E. M. Location theory and the shoe and leather industries. Cambridge: HarvardUniversity Press, 1936

GALINARI, R; CROCCO, M. A.; LEMOS, M. B.; BASQUES, M. F. D. O efeito das economias de aglomeração sobre os salários industriais: uma aplicação ao caso brasileiro. Econ. contemp., Rio de Janeiro, v. 11, n. 3, p. 391-420, set./dez. 2007

JACOBS, J. The economy of cities. Nova York: Random House, 1969

Liu S., Zhuo L.,Ye Z., Zhu Y., Wei L. Transnational electronic information corporations' location choice in China and its determinants based on GVC. Proceedings of 2013 6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering, ICIII 2013Volume 1, Pages 535 - 5382013 Article number 67029922013 6th International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering, ICIII 2013, Xi'an, 23 November 2013 - 24 November 2013, 102493.

Lu, B. Spatial Economics Model Predicting Transport Volume. Polish Maritime ResearchOpen AccessVolume 23, Issue s1, Pages 36 - 431 October 2016.

PAN, B.; ZHAO, D.;, LIU, S.; YU, W. Study on the virtual reality evolution of modern settlements along Liaohe River. E3S Web of Conferences 236, 03031 (2021) ICERSD 2020

Peng, J., Lin, H., Chen, Y., Blaschke, T., Luo, L., Xu, Z., Hu, Y., Zhao, M., Wu, J. Spatiotemporal evolution of urban agglomerations in China during 2000–2012: a nighttime light approach. Landscape Ecol (2020) 35:421–434. https://doi.org/10.1007/s10980-019-00956-y(0123456789().,-volV)(01234567.

PORTER, M. E. The competitive advantage of nations. Nova York: Free Press, 1990.

Song, M.; Wang, Q.; Wang, S., and Zhou, L., 2021. Specialization and diversification of the marine industry and marine economic growth: An example from Chinese coastal areas. Journal of Coastal Research, 37(1), 203–215. Coconut Creek (Florida), ISSN 0749-0208.

TINOCO, A. Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo. R. B. Estudos Urbanos e Regionais, V.5, N.1 – maio 2003.

WEBER, A. Theory of the location of industries. Chicago: University of Chicago Press,1929.

Zhang, J., Yu, H., Zhang, K., Zhao, L., Fan, F. Can Innovation Agglomeration Reduce Carbon Emissions? Evidence from China. Int. J. Environ. Res. Public Health 2021, 18, 382.

ASPECTOS GEOHISTÓRICOS E ECONÔMICOS DE ALFENAS EM FINS DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX.

Rafaela do Rosário Davi
Unifal-Universidade Federal de Alfenas
Av. Jovino Fernandes Sales, 2.600 – Santa Clara, 37133-840
Email: rafaelakisss2009@hotmail.com

EIXO TEMÁTICO:2)Geografia Econômica e Agrária - Geografía Económica y Agraria

RESUMO
O processo de expansão e formação de cidades se dá através de diversos fatores. Com isso, este artigo tem como objetivo principal analisar os aspectos geohistóricos e o papel dos agentes econômicos, dentre eles atividades agrícolas, cafeicultura e ferrovias na dinamização e no processo de formação da cidade da passagem do século XIX para o século XX. No século XIX, o Brasil passava por grandes mudanças, tudo devido ao ideário intelectual de modernizar o país. A cidade de Alfenas teve seu papel importante no Sul de Minas devido a região ter condições favoráveis a atividades agrícolas. A pesquisa foi realizada através de análises bibliográficas, análises documentais que possibilitaram um maior entendimento da geografia histórica e dos agentes econômicos que atuavam na cidade no período em estudo.

PALAVRAS-CHAVE: Geografia histórica, agentes econômicos, cidade.

1. INTRODUÇÃO

A busca pelo entendimento da organização atual das cidades é algo que tem ocorrido frequentemente pelas áreas das ciências sociais. As cidades são um reflexo de políticas, cultura e religiões pretéritas que influenciaram no espaço urbano em tempos atrás.

A Geografia é uma área de conhecimento que estuda tanto os fenômenos físicos quanto os humanos. Ela estuda a morfologia dos relevos, os eventos climáticos e a ação do ser humano na superfície terrestre. A Geografia de um espaço urbanizado está totalmente relacionada com os processos históricos que ocorreram neste. A Geografia Histórica, é uma subárea da geografia muito utilizada que auxilia no entendimento de contextos passados, por isso ela é muito utilizada por geógrafos quando se realiza uma pesquisa documentada.

A Geografia e a História andam lado a lado, por isso a Geografia Histórica é um ramo da Geografia que nos ajuda a recuperar informações de como eram os espaços antigos e como eles influenciaram nos espaços urbanos e rurais atuais.

Apesar de sua grandeza a Geografia Histórica passou por momentos difíceis, chegando a ser marginalizada durante uma época por geógrafos que a consideraram como um

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

campo da Antropologia, porém depois de um tempo eles voltaram a valorizá-la novamente (ERTHAL, 2003 apud DAVI, 2017).

Erthal (2003, p. 28) relata que os conceitos essenciais para qualquer pesquisa é o "tempo e espaço", pois segundo ele são acontecimentos que caminha juntos e que ocorrem ao mesmo tempo e "são tomados pela filosofia e pela ciência como categorias universais e históricas, respectivamente".

Ultimamente, com a globalização tem havido uma maior preocupação por parte de Geógrafos, Historiadores, Sociólogos, com a recuperação da memória histórica e informações importantes relacionadas as cidades. Muitos documentos antigos têm sido destruídos principalmente com o avanço tecnológico e muitas das vezes esses documentos não passam por processos de digitalização, devido a essa questão o objetivo do trabalho é o compreender como os processos econômicos dinamizaram a cidade de Alfenas no seu processo de expansão entre o final do século XIX e na primeira metade do século XX.

2. O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NO BRASIL

O crescimento de povoados no interior do país se deu pelos corajosos bandeirantes, que criavam caminhos mas que também se aventuravam em busca de preciosas e metais, no norte do país, grupos de missões católicas, curiosos e leigos chegaram até a floresta amazônica para conhecer e explorar recursos da floresta.

Os colonos de início, não encontraram pedras preciosas nas terras brasileiras, por isso buscaram outras fontes que poderiam gerar renda. Primeiramente viram que a árvore que soltava uma cor vermelha "pau-brasil", possuía uma madeira que poderia ser utilizada para fazer caixas e móveis e uma tinta que poderia ser utilizada para o tingimento de tecidos.Mas os principais fatores que impulsionaram o povoamento no interior do Brasil colônia foram a mineração e as fazendas de gado.

A terra, enquanto é um elemento da natureza não possui valor algum, mas quando ela deixa de ser uma mera superfície e passa a ser o espaço de edificações, e passa a servir as produções e consumo ela ganha atributos e passa a servir as produções e consumo ela ganha atributos e passa a ser considerada uma mercadoria.

A cidade é um local onde há uma maior concentração de pessoas, que residem, produzem e consomem mercadorias. É também um espaço social de cultura, onde residem diferentes povos que tem sua vida cotidiana.

Segundo Matias e Nascimento (2011, p.67), aurbanização está relacionada a presença de capital, e este ajuda na formação de aglomerações que demandam mais espaço.

Vasconcelos (2006, p.24) apud Porto (2014) foram pesquisadores que se preocuparam com a estruturação e funcionamento das cidades no período escravista e também colonial. Todas cidades tem algum ponta a pé inicial, e esse é dado por aluma coisa ou alguém. São os agentes modeladores que dão origem as cidades, e eles podem ser o Estado, a igreja, as ordens leigas, os agentes econômicos, os movimentos sociais e a população.

O Estado participava de questões como controlar as tropas, apoiar nas atividades econômicas, controle dos funcionários, do clero e realização de obras. O Estado também

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

controlava as atividades produtivas, cobrava impostos, dentre outras atividades (VASCONCELOS, 2000 apud DAVI, 2017).

Quando o Brasil ainda era colônia de Portugal, a Igreja tinha acordo com o Papado e a Coroa. A Igreja ajudava na formação de cidades pois as matrizes e catedrais construídas ajudavam na delimitação de áreas territoriais, logo serviram na definição de freguesias e também nas questões administrativas das cidades. As ordens leigas muitas das vezes eram ligadas as igrejas,, muitas também eram independentes, tinham como objetivo ajudar as pessoas necessitadas (VASCONCELOS, 2000 apud DAVI, 2017).

Os agentes comerciais eram como o próprio nome os que possuíam comércios, os feirantes, os vendedores de porta. Nesse período era comum vendedores de leite e verduras passarem de porta em porta.

A população, contribui com a expansão das cidades na medida que elas foram ocupando as terras por venda ou ganho de terras. Os grupos sociais excluídos eram compostos por pessoas pobres, como os escravos e sem teto (VASCONCELOS, 2000 apud DAVI, 2017).

3. A CIDADE DE ALFENAS-MG

As cidades crescem e as áreas que antes eram rurais passam a ser urbanizadas. As áreas rurais que antes continham a maior parte da população passam a ser produtoras de alimentos que abasteceram a cidade, e esta passará a ser o local onde as pessoas venderão e comprarão mercadorias, será o lugar também que oferecerá educação, saúde e outros serviços (DAVI, 2017).

A cidade existe antes mesmo da passagem do feudalismo para o capitalismo. A sua criação ajudou na formação da divisão do trabalho entre campo e cidade, " a cidade moderna passa a ser o local em que a divisão social do trabalho e a construção de valores de usos complexos"(CURI et al 2016).

> Logo, a *urbe* moderna é o *locus* da socialização capitalista: cidade como lugar de consumo, da divisão social do trabalho, do meio de produção material e de ampliação da produtividade. Por isso mesmo, no mundo colonial português, as cidades responderiam a desígnios particulares em função da própria subordinação colonial, não respondendo adequadamente à construção de relações econômicas mais modernas. Foi somente em fins do século XIX, em suma, que as cidades brasileiras entrariam num processo intenso de urbanização, tornando-se *locus* privilegiado da constituição do capitalismo periférico (CURI et al 2016).

A cidade de Alfenas foi povoada inicialmente por pequenos fazendeiros que viviam nessas áreas e viviam de suas pequenas atividades agrícolas. Mas essas terras logo tomariam outro rumo, com a vinda de um português chamado Alferes Domingos Vieira e Silva, que nasceu em Portugal e em 1781 veio ao Brasil. Esse alferes havia recebido uma carta de sesmaria de Visconde de Barbacena, que o tornava dono de algumas terras; essas terras foram doadas pelas ordens de D. Maria I (Atlas Alfenas, p.22, apud DAVI, 2017).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Essas terras deveriam ser demarcadas, povoadas e cultivadas dentro de 2 anos, segundo o documento que foi registrado pelo secretário do governo da Capitania, assim logo o registro do documento o alferes junto de sua família tomaram posse dessas terras e construíram uma casa próximo ao antigo rio Gambá que mais tarde foi encoberto pela Represa de Furnas (Atlas Alfenas, p.22).

Logo em seguida o alferes Domingos Vieira e Silva, sua segunda esposa e seu filho Domingos vieram para essas terras para morar e criar gado, porcos, cultivar cana e outras culturas. Essas terras abrangiam grandes áreas "A sesmaria começava nas margens do Rio Cabo Verde, seguia pelo Muzambinho, indo da demarcação que se chamou Divisa Nova até à foz do Rio Cabo Verde" (Atlas Alfenas, p. 22, apud DAVI, 2017).

Em 1799 o Alferes Domingos Vieira e Silva, faz um pedido ao Vigário de Cabo Verde para construir uma capela onde se localiza a cidade atual (na época o alferes a chamava de Pedra Branca). Só em 1803 ele recebe a autorização, após isso ele e seus amigos iniciam a capela e construções no povoado (Atlas alfenas, p.23).

A capela antiga foi destruída e foi construída uma igreja, que passou a se chamar Nossa Senhora das Dores e São José da Pedra Branca, esta passou a ser filial da Paróquia de Cabo Verde.

Em 1805, o local é chamado de São José e Dores da Pedra Branca, por causa do alferes que havia doado algumas partes de terra que se encontravam perto do Ribeirão da Pedra Branca. Além de doar terras, o alferes Domingos Vieira e Silva e alguns amigos deram início a praças, ruas e construções.

> Em 1832, por resolução de imperador D. Pedro II, foi criada a Paróquia de São José e Dores de Alfenas, com a denominação de Vila Formosa, e conforme lei nº 1611 de 15 de outubro de 1869, lei que eleva à categoria de cidade Formosa de Alfenas, sendo em 23 de setembro de 1871 conforme lei nº 1791, a carta lei que denomina simplesmente- Cidade de Alfenas , por força da legislação que proíbe a duplicidade de topônimos (Atlas Alfenas, p. 23-24 apud DAVI, 2017).

Ao longo do século XIX, o crescimento populacional da cidade foi pequeno e a população da zona rural ainda era maior do que da área urbana. Já no século XX, em 1911, o município de Alfenas possuía 5 distritos "Alfenas (distrito-sede), São Joaquim da Serra Negra, São João do Barranco Alto, Fama e Serrania, com uma área de 1812km²" (CARVALHO & CÉSAR, 2010, P 13).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

TABELA 1
População de Alfenas entre 1872-1920

Alfenas	*1872*	*1880*	*1900*	*1920*	*1940*	*1950*
	21135	0	25132	29434	17835	19803

Fonte: Para 1872,, 1940 e 1950: IBGE. Para 1880, 1900 e 1920: IBGE. Evolução da divisão Territorial do Brasil 1872-2010, 2011 apud Saes et al (2016).

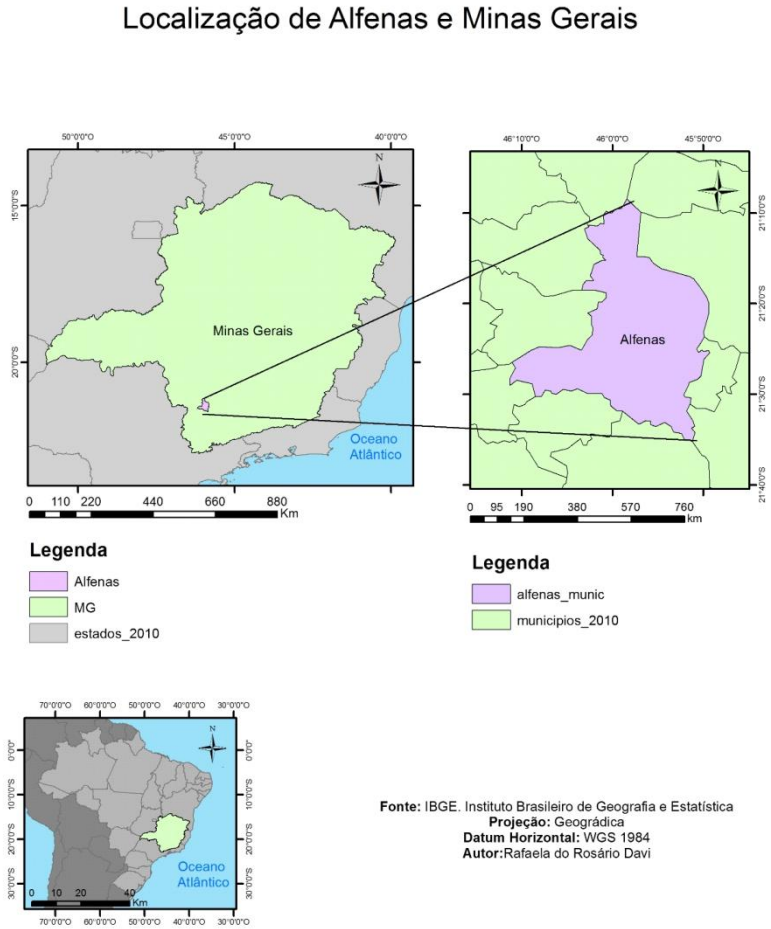


FIGURA 1: Localização do município de Alfenas. Fonte: Rafaela do Rosário Davi.

4. EVOLUÇÃO DA ECONOMIA SUL-MINEIRA E ALFENENSE

O Sul de Minas era conhecido por várias regiões de Minas Gerais pela presença de diversos cursos d' água, e também pelo relevo favorável a agricultura e a criação de animais.

No séc. XIX o Sul de Minas já era conhecido pelas práticas agrícolas e pecuárias, que tinham contatos fornecedores com o Rio de Janeiro. O adensamento no Sul da província se deu desde o fim do século XVIII.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> […] esta corrente demográfica que se encaminha para o sul da capitania lhe ultrapassa os limites, e invade São Paulo. A longa questão das divisas entre as duas capitanias, províncias e ainda como Estados, só resolvida definitivamente em 1936, tem aí sua origem. Atrás dos povoados vinham as autoridades locais ocupar administrativamente territórios ainda mais ou menos vagas e imprecisos, a parte retardatária protesta, alegando direitos mais antigos, mas só "direitos"(PRADO JÚNIOR, 2008, p.76).

Através de relatos históricos, pode-se constatar que as principais fontes de renda na província mineira era a agricultura e a escravidão. Havia mineração em algumas regiões da província, como nas cidades de Mariana, Ouro Preto, entre outras, mas o ciclo do ouro já estava perto de seu fim.

Apesar das atividades econômicas mineiras serem de altos custos, até em 1883, não havia dados estatísticos sobre a situação anual dos produtores rurais da provincia, a as câmaras dos municípios não forneciam dados completos e poucos (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS DE 1883).

A cidade de Alfenas desde sua criação teve um destaque pelas atividades agropecuárias, devido ao seu relevo não ser acidentado, pela presença de recursos hídricos do município, e pela qualidade do solo.

> O censo das atividades produtivas municipais de 1920 revela que parteconsiderável dos seus 736 estabelecimentos agrícolas se dedicava aocultivo de mais de um produto. Entre eles, 563 produziam milho (5909,5 t.), 419 arroz (941,2 t.), 324 laticínios (1711,9 litros de leite, 2155 litros de nata, 44094 quilos de manteiga e 185000 quilos de queijo), 314 feijão (832 t.) e 88 café (646,1 t.) Além disso, tinha o maior rebanho bovino do Sul de Minas Gerais, com 18826 animais nascidos no referido ano censitário (EUGÊNIO, 2015, p. 130 apud DAVI, 2017).

Segundo Rosa & Saes (2012) , a pecuária no século XIX já era uma atividade de destaque na província, grandes fazendeiros assim como pequenos criadores vendiam gado nas feiras livres. A maioria dos criadores estavam concentrados na região entre São João del Rei e Alfenas, e o gado comercializado nas feiras vinham de diversas regiões da província mineira e de áreas como das bacias do Rio Grande e São Francisco, do noroeste e oeste mineiro, da região do Triângulo Mineiro, das províncias de Goiás, Mato Grosso e Oeste Paulista, "o gado transacionado era conduzido para zonas de invernada e engorda e, mais tarde, seguiria em direção ao Rio de Janeiro, local em que os marchantes se responsabilizavam pelo corte e distribuição da carne pelo mercado" (ROSA & SAES, 2012p.246-247).

Outro meio de se buscar entender como eram as atividades econômicas de Alfenas é através de escrituras de compra e venda. Através dessas escrituras é possível identificar quais eram os produtos das propriedades rurais de Alfenas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Nas fazendas do município havia lavouras de mantimentos, pastos, atividades industriais (como tecelagem e fiação), fabricação de farinhas, aguardentes, objetos de ferro (MARTINS, 2012).

Nas terras de Alfenas havia pastos artificiais onde ficava gado vacum, muar e cavalar.

Era comum na área urbana de Alfenas, casas com grandes quintais, onde os moradores plantavam feijão, milho, hortaliças, pomares, criavam porcos, bois e até plantação de café (VEIGA,1874 apud MARTINS, 2016).

Muitos quintais tinham chiqueiros, roças e pequenos pastos. Os relatos dos inventários mostram bem como era situação de compra e venda de bens do período estudado.

> Em 22 de novembro de 1888, dona Maria Tereza de Jesus, viúva, residente na cidade de Alfenas, declarou que seu falecido marido, Manoel Antônio dos Santos, proprietário da Fazenda das Posses, possuía uma casa de vivenda na referida fazenda, coberta de telhas, térrea, com paiol, moinho, monjolo, rego d'água, quintal cercado de madeira e plantado de arvoredos e mais benfeitorias no valor de 450$000 rs. E mais uma casa na fazenda coberta de telhas feita de paus roliços sem terreiro nem quintal, avaliada em 125$000 rs. E mais uma morada de casas coberta de telhas, cozinha à parte, quintal cercado de muro e plantado de arvoredos e posse anexa situada na Rua Pedra Branca, alfenas no valor de 5:000$000 rs (Inventário de Manoel antônio dos Santos, 1888, fl. 15 v17 apud MARTINS, 2016)
>
> Em 29 de novembro de 1888, José Joaquim monteiro, morador do distrito da cidade de Alfenas, viúvo declarou que ele e sua falecida esposa, Deodolinda Ramos de Jesus, possuíam uma casa térrea, coberta de telhas, quintal plantado e mais benfeitorias nos subúrbios de Alfenas na descida para a ponte da pedra, no valor de 150$000 rs. E mais uma casa na rua da Aurora, no valor de 150$000. e mais metade de casa térrea e a meia água, coberta de telhas, com quintal aberto e sem plantação na rua da aurora, avaliada em 60$000 rs (Inventário de Deolinda Ramos de Jesus, 1888, fls. 8-9. Juízo de Orfãos e ausentes do Termo de Alfenas apud MARTINS, 2016).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

TABELA 2
Alimentos e pastagens nas propriedades rurais de Alfenas (1855-1890).

Atividade	1885-1869	1870-1879	1880-1890	Total
Algodão	2	3	0	5
Arroz	0	3	0	3
Batata	0	1	0	1
Café	0	2	5	7
Cana	5	5	4	14
Feijão	0	3	0	3
Fumo	0	2	0	2
Mandioca	1	1	1	3
Milho	12	13	10	35
Pastagem	12	3	6	21
Pomar	0	3	2	5

Fonte: Adaptação do Inventários do juízo de Órfãos e ausentes do Temo de Alfenas apud Martins (2016).

Além das atividades agrícolas, Martins (2016) relata que o comércio na freguesia de Alfenas estava em desenvolvimento, sendo que em 1885 já havia 8 comércios capitalistas, 11 negócios de fazendas, ferragens, armarinhos etc, 25 negócios de molhados, gêneros da terra, etc, 2 açougues, 1 padaria, 3 farmácias, 2 hotéis.

O comércio da cidade crescia, mais devido ao aumento da população do que da renda disponível, sendo que o número de alguns estabelecimentos permaneceram os mesmos. Outro fator que chama a atenção, é que a maioria das famílias no século XIX, produzia as coisas mais importantes que eles necessitavam (IDEM, 2016).

A cidade de Alfenas era muito conhecida devido a grande produção de alimentos, tanto que relatos de pesquisadores mostram que seus produtos eram também destinados as cidades litorâneas. Porém o transporte de alimentos para o litoral era caro e difícil , ainda era vendidos escravos a preços acessíveis, o que contribuiu para que não houvesse um mercado de mão-de-obra livre (PASCOAL,2007).

Na primeira metade do século XX, a cidade já tinha comércios muito conhecidos pela região, como o armazém do Engel e Irmãos que vendiam os alimentos básicos (arroz, feijão, milho, etc.), a farmácia do Nino Bernardes, a venda de Boquisar vendia roupas e tecidos, dentre outros comércios (DAVI, 2017).

As verduras da cidade eram vendidas de porta em porta, nos armazéns, ou em suas próprias casas, pois no período estudado era comum mesmo na cidade ter hortas de verduras “Somente em 1940 foi inaugurado o primeiro mercado Municipal , no local onde atualmente se localiza o Colégio Atenas” (DAVI et al 2016, p. 350).

Embora houvesse uma grande diversidade de comércios na cidade de Alfenas, as cidades brasileiras não tinham total autonomia em relação as atividades comerciais, pois desde 1850 o país já contava com algumas leis muito importantes, como a Lei do Código Comercial, a Lei de Terras, a Lei Eusébio de Queiroz. Essas leis foram decretadas em 1850, e ajudaram em questões como “a consolidação dos mercados de terra, de trabalho e de dinheiro” (CROCE, 2015).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

No fim do século XIX, foram ampliadas algumas regiões do Sul de Minas, sendo algumas áreas rurais transformadas em áreas urbanas. Foi seguido o modelo paulista, onde a cafeicultura foi introduzida primeiramente por volta de 1880, depois surgiram as ferrovias, e logo surgem os serviços públicos e indústrias (ROSA & SAES, 2012).

5. O CAFÉ EM ALFENAS

Inicialmente no Brasil, a região do Vale do Paraíba era a região que deu o ponta a pé na produção de café. O Rio de Janeiro também tinha plantações, mas estas tiveram uma queda devido a alguns problemas com pragas e com o mal uso do solo. E em fins do século XIX e início do XX, faltava muitas áreas para o cultivo e muitos dos cafezais existentes já estavam velhos (CASTILHO,2009)

Inicialmente a expansão do café em Minas Gerais, se dá por municípios como Baependi, Jacuí, Aiuruoca, no Vale do Rio Sapucaí; logo se expande para o oeste e norte, já na segunda metade do século XIX,para municípios como Campo Belo, Lavras, Perdões, Bom Sucesso. Pela região leste chega em São João da Fortaleza (hoje Arcerburgo), Santa Bárbara das Canoas (hoje Guaranésia) e Cabo Verde. Ao sul da província o café chega na Freguesia das Dores de Guaxupé e depois em outros locais.

Para uma maior organização, os produtores se reuniam para conversar sobre como seriam os modelos das lavouras e como seria o pagamento da mão-de-obra. Entre 1870 a 1918 o café se destacou na região do Sul de Minas , que passou a ser uma das regiões que mais cultivavam a cultura (CASTILHO,2009).

Na segunda metade do século XIX, já havia algumas localidades onde a cafeicultura tinha destaque, dentre elas estava a cidade de Alfenas, Pouso Alegre e Camanducaia, como informa o Almanach Sul Mineiro (1874) apud Davi (2017).

Segundo Martins (2012) apud DAVI (2017) , relatos indicam que a implantação da cafeicultura tenha surgido entre o final de 1860 e início de 1870 em Alfenas, com o apoio da união de fazendeiros.

Alguns inventário retrataram sobre as plantações de café em algumas fazendas e chácaras de Alfenas. João Côrrea do Nascimento era um senhor que tinha um documento datado de 13 de julho de 1888, onde era relatado informações sobre eu cafezal. Seu cafezal ficava na Fazenda Ribeirão de Santo Antônio, e além do cafezal ele tinha uma casa no Arraial de São Sebastião do Areado, que hoje é localizado na atual cidade de Areado (MARTINS, 2016).

Segundo Rodolpho Jacob (1911, p.90-93) apud Martins (2016), entre 1903-1905, a produção agropecuária incluía o café dentre suas principais culturas: café-171.300 arrobas, milho- 82.000 alqueires, arroz- 25.800 alqueires, feijão-19.500 alqueires, fumo-1.337 arrobas, aguardente 10.142 pirapotes, rapadura 52.939 cargas.

> […] tornando-se apenas o caso do café, pode inferir-se que no período entre 1884 e 1905, a exportação alfenense da rubiácea salta de 24.500 arrobas para 80.000 arrobas, um aumento de 37%. Uma taxa de crescimento muito robusta, inegavelmente (MARTINS, 2016, p.145).

Os fazendeiros estavam vivendo a “febre do café”, embora não tivessem largado

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

suas outras culturas (IDEM, 2016). A produção de café de Alfenas e Areado era comercializada com regiões como o Rio de Janeiro pela estrada de ferro Muzambinho "por intermédio de casas comissárias do Rio de Janeiro (MARTINS, 2016, p.145).
Em 1º de junho de 1931 de 1920, alguns grandes proprietário que acumularam fortunas fundaram o Banco Comercial em Alfenas. Em 1º de fevereiro de 1931 o jornal *O Alfenense*, relatou que o banco realizava " todas operações bancárias (exceto câmbio". Além de Alfenas, o banco possuía agências em Campos Gerais, Machado, Cabo Verde e Três Pontas (IDEM, 2016).

O financiamento dos cafezais e sua comercialização eram resolvidos por produtores locais. Eram realizados contratos e intermediações entre compradores e vendedores.
E a mão de obra para o serviço nos cafezais no fim dos oitocentos, contou com imigrantes, na maioria dos casos, eram de italianos.
Grandes cafeicultores mineiros conseguiram acumular capital, com esse dinheiro muitos investiram em outros setores como comércio, nas ferrovias e até mesmo indústrias.

6. ESTRADAS DE FERRO

As estradas de terra chamadas reais assim como as de ferro tiveram grande importância para os colonizadores, nos seus arredores surgiram povoados. Os bandeirantes que saíam em busca de novas terras foram os homens que deram origem as estradas reais, e no trajeto desses caminhos havia " pousos de tropeiros, ranchos, vendas, estalagens, hospedarias e registros deram origens a arraiais e povoados que se desenvolveram e mais tarde alcançaram o *status* de vilas e de cidades" (CAMPOS, 2007, p.2).

No século XIX, a elite brasileira queria uma maior integração do território, por isso eles acreditavam que as ferrovias era um meio de integrar e desenvolver o país como o ocorrido em países como Estados Unidos, França e Inglaterra (LIMA, 2009).

Segundo pesquisadores e grandes investidores, o progresso e integração viria ao Brasil através do capital, tecnologia e o trabalho. As grandes atividades cafeeiras voltadas para a exportação ajudaria na questão do capital e trabalho, a tecnologia seria importada (LIMA, 2009).

As ideias foram crescendo, projetos foram sendo feitos, e assim logo a ferrovia foi introduzida:

> Em 1835, em meio a uma conjuntura política conturbada, com revoltas no norte e sul do país, o governo central abriu a primeira concessão para uma ferrovia entre a Corte e as províncias da Bahia, do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais. Todavia, a primeira ferrovia brasileira foi inaugurada apenas em 1854. Desse ano até 1889, foram construídos 9.500 km de linhas férreas por vinte companhias ferroviárias em todo país (DAVID, 1985:13 apud LIMA, 2009).

A primeira estrada de ferro do Brasil foi construída no Rio de Janeiro e teve como responsável o Barão de Mauá. O Barão tinha uma empresa chamada *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*. Essa primeira

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

estrada, inicialmente tinha cerca de 15 quilômetros, e ia do Porto de Mauá até Fragoso, nas dependências do município de Magé, e só em 1854 ela foi inaugurada.

> Ao falar de 1875 existiam em todo Império cento e dezenove estradas de ferro administradas pelos governos provincianos, sendo trinta e seis localizadas no Rio de Janeiro, vinte e duas em Minas Gerais, treze em São Paulo, oito na província da Bahia e sete nas províncias de São Pedro do Rio Grande do Sul e Pernambuco. Desse total, apenas vinte e duas estavam em funcionamento integral ou parcial (PORTO, 2014, p.114).

Após 1871 que são permitidas as estradas de ferro na província de Minas Gerais, após isso começaram a surgir estradas de ferro como a Leopoldina, a Rio Verde, Rio Doce, etc. As linhas férreas eram implantadas em locais onde tinham interesses comerciais, agrícolas e industriais. E essas localidades que possuíam as linhas férreas aumentavam a população e atraía imigrantes que estavam em busca de serviços.

As primeiras ferrovias em Minas Gerais, primeiramente se desenvolveram onde havia um comércio acentuado. Elas chegam primeiramente na Zona da Mata e à Oeste, e apenas em 1880 chega no sul da província, com o apoio das esmpresas Estrada de Ferro Rio Verde (que depois se chamou "Minas e Rio", a Viação Férrea Sapucaí, Estrada de Ferro Muzambinho, e no começo do século 20 a companhia Mogiana, "originária de São Paulo, atenderia o triângulo e o Sul de Minas" (MARTINS & SAES, 2002,p.34).

Em 1882, é mostrado um interesse na vinda de linhas férreas para os municípios de Ouro Fino, Pouso Alegre, Alfenas e outros municípios do Sul de Minas, pois está região de Minas Gerais necessitava de uma linha férrea que a conectasse a outras vias e ao litoral. Havia sido feito um pedido de Agostinho Adolpho de souza Guimarães para construir uma estrada de ferro que saísse do Rio Verde e iria para Alfenas, Pouso Alegre e Itajubá. (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1882).

Em 1897, chega em Alfenas uma ferrovia da linha férrea da Estrada de Ferro Muzambinho. Esta ferrovia fazia parte da linha férrea da Estrada de Ferro Muzambinho.

Segundo o relatório da província em 1912 Alfenas, essa estrada que passava em Gaspar Lopes também fazia parte da E. F. Brasileiras e possuía 7 K 578 m (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS, 1912).

Em 1928 outra estação é inaugurada em Alfenas, mas esta se localizava no centro da cidade. Essa exensão da linha férrea de Gaspar Lopes agora fazia parte da Estrada de Ferro Sul-Mineira. A Estrada Sul-Mineira, se originou da Minas-Rio, e esta última se originou da Estrada de Ferro Rio Verde em 1875 e da Estrada de Ferro Sapucaí em 1889 (EUGÊNIO, 2015).

A ideia de modernização do sertão brasileiro das sociedades tradicionais, quando se fala da introdução ferroviária, não apenas modificou os aspectos econômicos, políticos e sociais, mas também provocou mudanças culturais. A vida cotidiana das pessoas mudaram, pois lugares distantes passaram a ser reconhecidos através da rede ferroviária.

As inovações surgidas no século XIX, fez com que a população acreditasse que

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

estava num desenvolvimento contínuo, por causa do progresso industrial, porém não foi assim que as coisas aconteceram. Um exemplo disso foi a quebra de algumas ferrovias brasileiras que tiveram que ser vendidas para o Estado.

Hoje sabemos que as ferrovias não satisfez totalmente seus empreendedores, pois muitos ficaram endividados, mas em contrapartida, as memórias e relações adquiridas através das ferrovias jamais serão esquecidas.

Com a quebra de algumas ferrovias , após o Brasil se proclamar República, as indústrias se expandiam mais pelo país, esse processo já estava ocorrendo por países capitalistas do Ocidente. O capitalismo se expandia por acordos econômicos abrindo novos mercados em locais variados. As elites econômicas desses países ficavam eufóricas com ideias a serem colocadas em práticas (EUGÊNIO, 2015).

7. CONCLUSÃO

Através da pesquisa pode se constatar que a cidade de Alfenas no fim do século XIX e início do XX possuía a economia mais voltada para a agricultura, onde documentações da época revelam que as propriedades rurais eram grandes e cultivavam mais de uma cultura.

Pode se perceber que com a entrada da cafeicultura houve uma maior dinamização em Alfena assim como no Sul de Minas, pois a agricultura já havia impulsionado o crescimento populacional da cidade com a vinda de imigrantes para o trabalho no campo ou nos comércios da cidade e com a cafeicultura esse processo se acentuou ainda mais.

A cafeicultura além de trazer investimentos para a cidade foi um dos impulsionadores que atraíram as ferrovias. A ferrovia na cidade, foi introduzida para ajudar no escoamento de culturas, principalmente para o litoral, e esta também ajudou no processo de urbanização, na redução de tempo e de custos com os produtos a serem transportados, contribuiu também para uma maior integração entre as regiões do país, das cidades e entre as pessoas.

8. REFERÊNCIAS

ATLAS HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO MUNICÍPIO DE ALFENAS. Estado de Minas Gerais. Secretaria Municipal de Educação, 2002.

CAMPOS, Helena Guimarães. **ESTRADAS REAIS E ESTRADAS DE FERRO:COTIDIANO E IMAGINÁRIO NOS CAMINHOS DE MINAS**. Revista de História Comparada. volume 1, número 1, jun./2007.

CARVALHO, Aparecida Joana de; CÉSAR, Gabriella Ghetti. **A EXPANSÃO URBANA DE ALFENAS/MG. Trabalho de conclusão de curso de Geografia Licenciatura.** Unifal-Universidade Federal de Alfenas. Alfenas, 2010.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Economia sul-mineira: o abastecimento interno e expansão cafeeira (1870-1920).** Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada. Vol4, nº6, Jan-Jun, 2009.

CHAVE, Antônio Gonçalves. **RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS DE 1883**. Disponível em: http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais. Acesso em 15 de jul. de 2018.

CROCE, Marcus Antonio. **A Economia do Brasil no século XIX.** XI Congresso Brasileiro de História Econômica. 12ª Conferência Internacional de História das Empresas. 14 a 16 de setembro de 2015, Vitória-ES.

DAVI, Rafaela do Rosário. **MEMÓRIAS DA EVOLUÇÃO SOCIOESPACIAL DA CIDADE DE ALFENASMG, ENTRE 1874 E 1952**. Trabalho de conclusão de Curso. Unifal- Universidade Federal de Alfenas. Alfenas-MG/2017.

DAVI, Rafaela do Rosário; PORTO, Gil Carlos Silveira. **CONTRIBUIÇÃO PARA A RECOMPOSIÇÃO DA GEOGRAFIA PRETÉRITA DE ALFENAS (MG): AGENTES, OBJETOS E PROCESSOS.** REVISTA ELETRÔNICA DA ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS SEÇÃO TRÊS LAGOAS - V. 1, Nº 33, 2021.

EUGÊNIO, Alisson. **URBANIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO NO SUL DE MINAS GERAIS o caso do município de Alfenas durante a Primeira República**. REVISTA ELETRONICA DO CENTRO INTERDISCIPLINAR DE ESTUDOS SOBRE A CIDADE . v. 7, n. 10, jan /ago (2015). Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual .

ERTHAL, Rui. **Geografia Histórica-Considerações**. Universidade Federal Fluminense. GEOgraphia-Ano V - No 9 – 2003.

MATIAS, Lindon Fonseca; NASCIMENTO Ederson.

FERNANDES, Carlos. A primeira estrada de ferro do Brasil. Disponível em: https://alunosonline.uol.com.br/historia-do-brasil/a-primeira-estrada-ferro-brasil.html. Acesso em 21 de jul. de 2018.

MARTINS, M. L. A agricultura diversificada e a introdução do café na Vila Formosa de Alfenas, MG décadas de 1850-1890. **Anais**...XV Seminário sobre a Economia Mineira. Diamantina 29 a 31 de agosto 2012. p. 1-24.

MARTINS, M. L. ;SAES, Alexandre Macchione; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. **Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX**. 1.ed. São Paulo: Alameda, 2016.

OTTONI, Teófilo. **RELATÓRIO DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS de 1882.** Disponível em: http://www-apps.crl.edu/. Acesso em 20 de jul. de 2018.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

3- GT: GEOGRAFIA URBANA E DESIGUALDADE SOCIAL- GEOGRAFÍA URBANA Y DESIGUALDAD SOCIAL

AS RELAÇÕES ENTRE URBANIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO NO RIO GRANDE/RS NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX

Andrea Maio Ortigara
Profa. Dra. da Universidade Federal de Pelotas
Rio Grande/Brasil
andreaortigara@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: geografia urbana e desigualdade social- geografía urbana y desigualdad social

PALAVRAS-CHAVE: urbanização; industrialização; modernidade; Porto do Rio Grande.

INTRODUÇÃO

No presente estudo constituímos um panorama sobre como a sociedade do município do Rio Grande, cidade portuária localizada no extremo sul do Rio Grande do Sul, se inseriu no mercado cultural e econômico mundial nos primeiros anos do século XX. Para tanto, analisamos a expansão urbana do Rio Grande no final do século XIX e início do século XX, influenciada diretamente pelo estabelecimento de complexos industriais na cidade. Fundamentamos a pesquisa em Lefebvre, ao afirmar que "o urbano é a simultaneidade, a reunião, é uma forma social que se afirma" (1976, p. 159), enquanto a cidade "é um objeto espacial que ocupa um lugar e uma situação" (2002, p. 65) ou "a projeção da sociedade sobre um local" (2001, p. 56).

Neste estudo, o espaço é compreendido como espaço social, um espaço vivido, em estreita relação com a prática social, não devendo ser compreendido como "um espaço vazio e puro, lugar por excelência dos números e das proporções" (LEFEBVRE, 1976, p. 29). Trata-se de uma produção em sentido amplo, ou seja, produto das relações sociais e reprodução de determinadas relações.

Analisamos o histórico sobre como a sociedade rio-grandina se inseriu na dinâmica do mercado econômico mundial entre os séculos XIX e XX, para compreender as repercussões na produção do espaço urbano, de modo a refletir sobre a efervescência social e cultural e o modo como a sociedade vivenciou cotidianamente o referido período, apontando características da época. E ainda, refletimos a respeito da presença de vestígios da cultura da França, com o objetivo de constatar a tendência de determinadas cidades em assimilar e incorporar hábitos dessa cultura, que são identificados nas suas urbanizações. Assim, procuramos demonstrar a relação entre a

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

industrialização, o urbano e os hábitos culturais, a partir das transformações que redefiniram a imagem do Rio Grande e de seus habitantes.

OBJETIVOS

O objetivo geral da pesquisa é analisar as relações estabelecidas entre a urbanização e a industrialização no município do Rio Grande.

Os objetivos específicos que orientam este estudo podem ser assim definidos: Contextualizar o município do Rio Grande no final do século XIX e início do século XX, do ponto de vista geográfico, histórico e cultural; estabelecer um panorama do Rio Grande na dinâmica econômica do mercado mundial entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX; analisar como a sociedade rio-grandina vivenciou a cidade no início do século XX; contribuir para a produção e sistematização do conhecimento sobre o espaço urbano no Rio Grande.

METODOLOGIA

Para realizar esta pesquisa fizemos levantamento bibliográfico objetivando constituir um histórico sobre como a sociedade rio-grandina se integrou à dinâmica do mercado econômico mundial entre os séculos XIX e XX. Reunimos referências teóricas e análises de fontes secundárias – livros e artigos científicos – sobre os efeitos do processo de industrialização na produção do espaço urbano do Rio Grande, com vistas a entender a efervescência cultural da época, e ainda para compreender a instalação de complexos industriais no município e a decorrente expansão urbana ocorrida entre 1870 e 1930, que modificaram o espaço urbano no município.

DISCUSSÕES

Nos primeiros anos do século XX, emergiu em diversas cidades latino americanas um novo modo de viver o cotidiano urbano, enraizado na Europa burguesa, particularmente em Paris. Sendo assim, a construção de alguns espaços – tais como: teatros, cinemas, confeitarias, praças e bulevares – se fizeram necessários para que os benefícios do progresso pudessem ser plenamente vivenciados pelos sujeitos de posição social privilegiada.

Ao analisar os primeiros anos de 1900 no Rio Grande, observamos que esse cenário não era privilégio do município, mas sim, revelador do modelo cultural das principais cidades do Rio Grande do Sul e do Brasil. A partir de 1880, diversas cidades situadas na América Latina passaram por um processo de mudanças, tanto na estrutura social, quanto na fisionomia. Estas mudanças eram vinculadas aos grandes centros urbanos e à transformação da estrutura econômica que repercutiu sobre as capitais, as cidades portuárias e, sobre as cidades que concentravam a produção de certos bens de demanda mundial. Neste caso, permitimo-nos aproximar essa afirmação do município do Rio Grande.

A concentração de uma população crescente e variada, em diversas cidades da América Latina, foi estimulada pela preferência do mercado mundial por países

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

produtores de matéria-prima e demandantes de produtos manufaturados. Assim, novas frentes de trabalho foram geradas, o que desencadeou novas formas de vida, acelerando o desejo de apagar o passado colonial e instaurar um modo de viver moderno e urbano.

Corroborando a afirmação acima, citamos Romero quando afirma que em todos os países industrializados houve o consentimento das classes dirigentes, que viram nos países da América Latina os símbolos do progresso. Porém, para o autor,

> a rede era tecida nos grandes centros econômicos do exterior, e ali era definido o papel de cada um dos setores desta periferia que o mundo industrializado organizava. Tal ação indireta foi notada na promoção de certos tipos de produtos: nas áreas rurais da América Latina estimulou-se o trabalho com um critério empresarial, para que um país produzisse mais café, outro, mais cana de açúcar, outro, mais metais, outro mais cereais, lã, carne para consumo, outro mais borracha, ou outro mais salitre. As empresas eram quase sempre de capital estrangeiro, e estrangeiros foram os seus gerentes, os seus engenheiros, os seus administradores e, às vezes, até os seus capatazes. A mão-de-obra, em compensação, era nacional; e nacional foi também todo o pequeno universo de intermediários que a produção e a sua comercialização geraram (2009, p. 284-285).

Outro acontecimento social marcante foi a tendência à união de famílias tradicionais a grupos heterogêneos que eram considerados ambiciosos, e esse contato também colaborou para a renovação dos hábitos cotidianos, fazendo crescer a imitação das formas de vida das cidades europeias.

O impacto na América Latina do estreitamento dos vínculos com os grandes países industrializados fez com que algumas cidades prosperassem aceleradamente. As negociações de importação e exportação e as operações financeiras aumentaram o movimento em cidades que detinham o comércio e os investimentos. Essa prosperidade era tumultuada e as cidades passavam a ter um perfil peculiar. A sociedade percebia as influências estrangeiras, porém "era original o processo social e cultural que se desenvolvia nestas cidades. Metrópoles de imitação à primeira vista, cada uma delas escondia um matiz singular que se manifestaria pouco a pouco" (ROMERO, 2009, p. 286).

Por certo, as riquezas entravam e saíam pelos portos, que na segunda metade do século XIX haviam crescido. Algumas cidades tornaram-se fortes empórios comerciais, reunindo uma burguesia mercantil de recursos consolidados, a exemplo do Rio Grande. O perfil das cidades portuárias, que se viram fortalecidas pela intensa atividade comercial, se modificou devido à predominância da burguesia portuária e das atividades subsidiárias que a vida do porto estimulava. Assim, o perfil das cidades portuárias, que se viram fortalecidas pela intensa atividade comercial, se modificou devido à predominância da burguesia portuária e das atividades subsidiárias que a vida do porto estimulava. A imigração estrangeira associada a contingentes de indígenas, mestiços e negros deu às sociedades portuárias

> um estranho aspecto heterogêneo, e às suas formas de vida, um enquadramento inusual que ressaltava suas diferenças com relação às que eram tradicionais nas cidades patrícias. Os portos foram os centros de ativação comercial, mas os grupos tradicionais viram neles apenas agentes da dissociação do caráter nacional, e certos grupos acentuaram o seu conservadorismo pensando que o preço que teriam que pagar pela prosperidade era alto demais (ROMERO, 2009, p. 290).

As antigas sociedades que se encontravam incluídas no plano do sistema tradicional das relações sociais passaram a se modificar. Onde havia um local preestabelecido para cada um, apareceu um aspirante a cada lugar. Incorporou-se à harmônica sociedade tradicional a presença de cidadãos "recém-chegados com vocação para a aventura" (op. cit., p. 295).

Nas capitais e nas cidades portuárias da América Latina, as circunstâncias passaram a minar a estrutura e o poder do patriciado, mesmo quando este possuía força e se encontrava bem organizado. Os cidadãos mostravam-se mais cosmopolitas e menos preconceituosos. Havia inúmeros migrantes oriundos de diversos países, "algumas vezes com poder e outras em busca dele, algumas vezes com fortuna e outras vezes para procurá-la. E era nestas cidades onde os grupos estrangeiros, influentes e prestigiados, adquiriram mais importância" (ROMERO, op. cit., p. 296). A conjuntura de diversos e diferentes grupos deixava vulnerável a posição do patriciado e beneficiava a entrada de novas atitudes na antiga classe que comprometeriam a sua situação.

As sociedades que se renovavam demandavam uma transformação do seu ambiente físico. Dessa forma, diversas cidades da América Latina, a partir das últimas décadas do século XIX, renovaram a sua fisionomia. O crescimento populacional impulsionou a ocupação de novas áreas, tanto para que fossem estabelecidas novas moradias, quanto para o desenvolvimento industrial, de modo semelhante ao que ocorreu no Rio Grande.

No ano de 1880, o primeiro intendente de Buenos Aires, Marcelo Torcuato de Alvear, realizou obras na cidade seguindo o exemplo de reurbanização de Haussmann e optando por demolições. A cidade de Montevidéu no ano de 1887 adotou o plano de remodelação urbana do arquiteto Norberto Maillart, explicitamente baseado na concepção haussmanniana. No Brasil, na cidade de São Paulo, Antônio Prado e Raimundo Duprat trabalharam nas obras de reurbanização da cidade a partir de 1898. Nessa mesma época, Rio Grande também passou por processos de remodelação e expansão, no entanto as dimensões das obras realizadas neste município foram menores, porque o objetivo não era modificar o centro urbano antigo, mas organizar o espaço que começava a ser ocupado.

Os inúmeros edifícios que surgiam nas cidades, onde também se abriam novas avenidas, possuíam estilo clássico ou francês. Podemos citar como exemplo os prédios legislativos de Buenos Aires e Montevidéu, o Palácio de Belas Artes do México, o Teatro Colón de Buenos Aires e o Municipal do Rio de Janeiro – que revelavam o gosto peculiar das burguesias citadinas e sua riqueza econômica.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Como podemos observar, nesse mesmo período, muitas cidades latino-americanas executaram obras de melhoria nas suas infraestruturas. Diversos portos passaram por obras de remodelação, construíram ou ampliaram as obras de contenção, os cais, os armazéns, os guindastes e as vias férreas. Para Romero,

> a sociedade que se renovava acolhia de modo rápido todas as conquistas do progresso e apressava-se em modernizar as suas cidades, provendo-as de todos os avanços que, desde a época de Haussmann, imaginavam os urbanistas para resolver os problemas que a crescente concentração urbana criava (2009, p. 316).

No início do século XX, a população do Rio de Janeiro não excedia um milhão de habitantes. Nesse contexto populacional, a maioria eram negros remanescentes dos escravizados, ou mesmo ex-escravizados libertos, bem como seus descendentes. Essa população era extremamente pobre e se concentrava em áreas próximas ao porto, no centro da cidade, em casarões antigos datados do início do século XIX. Devido à grande concentração populacional e à precariedade das condições de vida dos seus moradores, esses casarões haviam se degradado, e, na ausência de recursos de infraestrutura, esses indivíduos viviam em situação de promiscuidade, sendo considerados pelas autoridades uma espécie de "ameaça à ordem, à segurança e à moralidade públicas" (SEVCENKO, 1998, p. 21).

De modo semelhante, para os governantes, eram consideradas graves as ameaças à saúde pública, devido à convivência adensada, haja vista a inexistência de condições sanitárias adequadas dentro das áreas centrais da cidade. No entanto, o Rio de Janeiro era o principal porto de exportação e importação do Brasil, e o terceiro em importância no continente americano, depois de Nova York e Buenos Aires. Acrescente-se a isso o fato de que, como capital da República, era, também, a vitrine do país. Justamente num período de crescente demanda por capitais, técnicos e imigrantes europeus, a cidade do Rio de Janeiro, mediante as condições, anteriormente descritas, não expressava um atrativo para os estrangeiros.

Conforme Sevcenko, pelo contrário, ela era acometida por uma série de endemias, que assolavam e vitimavam sua população e eram ainda mais vorazes para com os estrangeiros, os quais não dispunham dos anticorpos desenvolvidos pela população local. O Rio de Janeiro apresentava focos de difteria, malária, tuberculose, lepra, febre amarela, entre outras. Por tudo isso, a cidade, desde o século XIX, era conhecida pela indesejável reputação de "túmulo do estrangeiro" (1998, p. 22).

Ademais, havia o problema das instalações portuárias obsoletas, fato que complicava o crescente volume de transações comerciais, pois a baixa profundidade junto aos cais impedia que os grandes cargueiros, bem como os modernos transatlânticos, atracassem diretamente no porto, devendo permanecer ancorados à distância e transferir as mercadorias por meio de um complexo sistema de transbordo em embarcações menores, ou seja, um processo lento, precário e oneroso. E ao chegar ao continente as mercadorias ainda tinham que atravessar toda a cidade para alcançar seu destino por meio de linhas de trem, que as remeteriam até outros pontos do território

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

nacional. Constatamos que processo semelhante ocorria no Rio Grande, conforme vemos na figura 1. Transcrevemos um registro de Auguste Saint-Hilaire, que esteve na então Vila do Rio Grande em 1820, e que se assemelha à situação do Rio de Janeiro:

> em São Pedro do Sul [Rio Grande] somente podem ancorar iates; entretanto, todas as embarcações que passam a barra podem aportar diante da aldeia do Norte [São José do Norte]. Mas é em São Pedro que existe a Alfândega e é preciso conduzir para lá, por meio de iates, todas as mercadorias que são descarregadas em Norte, mesmo as destinadas ao comércio da aldeia (apud TORRES, 2004).

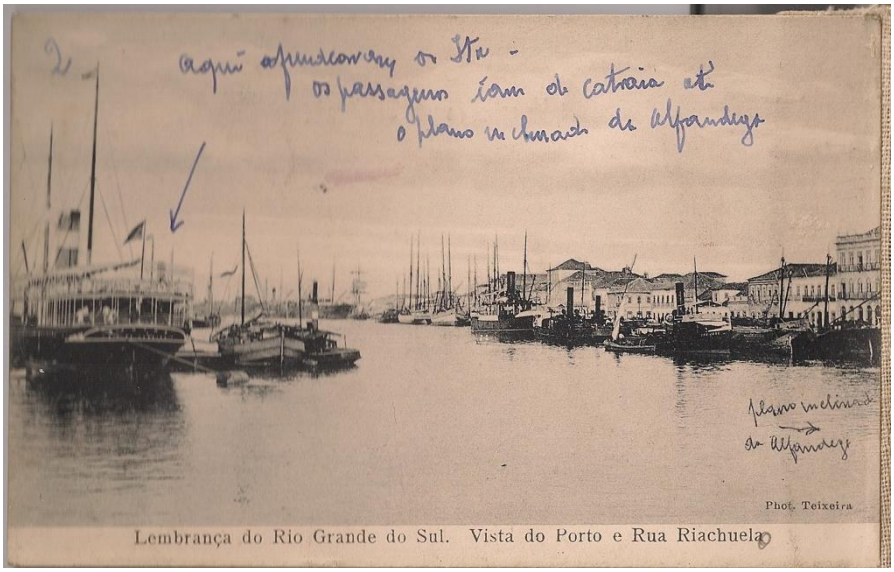


Figura 1 – Vista do Porto do Rio Grande e a Rua Riachuelo na década de 1910.
Fonte: Acervo pessoal, sem data.

Podemos afirmar que a euforia da elite, vivida em diferentes regiões da Belle Époque brasileira, guardou similitudes a partir da implementação das reformas urbanas, nas quais os velhos centros sofreram uma série de intervenções que resultaram na remodelação e ampliação dos portos, bem como em procedimentos de higienização e saneamento das cidades, além da abertura de avenidas, praças e jardins. Tais "melhoramentos" também implicavam extinguir os indícios que destoavam do projeto de transformar as cidades e, particularmente, a capital da República numa "Europa possível". Por consequência, o repúdio aos hábitos e costumes associados à velha sociedade imperial, bem como às tradições populares, deu lugar a um novo modelo de sociabilidade burguês, emoldurado num cenário que foi assim descrito por Sevcenko:

> no burburinho das ruas, homens trajando paletós de casimira clara e usando chapéu de palha, acompanhados de senhoras finamente vestidas com toaletes de nítida inspiração parisiense, desfrutavam os

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

> tempos eufóricos da Belle Époque. Deslumbravam-se diante do novo aparato que incluía equipamentos e objetos de consumo identificados com as marcas do progresso e da modernidade. Telefones, automóveis, elevadores, cinematógrafos, fonógrafos, bondes, iluminação elétrica, vacinas, logo se converteram em motivo de regozijo e até mesmo de reverência solene (1998, p. 440).

Essa tendência de progresso, confirmada nas inúmeras remodelações da urbanização, do crescimento econômico, da industrialização e do fluxo de imigrantes estrangeiros, foi determinante na reconfiguração do padrão cultural de determinadas cidades brasileiras, incluindo o município do Rio Grande.

Industrialização no Rio Grande

A seguir, averiguaremos qual era o contexto social e econômico do Rio Grande entre o século XIX e o início do século XX, que levou os rio-grandinos a incorporarem ao seu cotidiano o conforto material e as características culturais desse período, como o Rio Grande se inseriu na dinâmica do mercado mundial e como vivenciou o este período no Extremo Sul do país.

Assim, faz-se necessário nos reportarmos à história do município do Rio Grande e do porto desta cidade. No ano de 1804, marco da instalação da alfândega, Rio Grande passou a ser o principal lugar de escoamento dos produtos da região para outras localidades do país e do exterior. Dessa forma, o município, no início dos anos 1800, passou a destacar-se como o maior mercado do Sul do Brasil. Com as melhorias do porto aumentou a frequência de navios e, de igual forma, as arrecadações da alfândega.

O comércio pelo porto do Rio Grande era uma consequência do crescimento econômico e respondia à demanda dos novos núcleos urbanos na região Sul do Rio Grande do Sul. O porto tornou-se a essência do dinamismo, empreendedorismo e crescimento do município. Assim,

> Rio Grande acabou incorporando um cosmopolitismo característico de cidades portuárias, mas improvável, tratando-se de uma cidade no extremo sul do Brasil e os interesses mercantilistas que moviam a colonização portuguesa no país. Essa abertura da economia regional com acréscimos nas importações e exportações será dada pelo enriquecimento propiciado pela produção do charque nas terras rio-grandenses (MARTINS, 2006, p. 73).

Nesse mesmo período, o Brasil havia se tornado um grande comprador de produtos industrializados europeus – artigos como louças, porcelanas, cristais, vidros, móveis, artefatos de luxo, entre outros. Por conseguinte, no Rio Grande encontravam-se estabelecidos os grandes negociantes e seus agentes comerciais.

Um dos fatores que colaborou para a consolidação do comércio no Rio Grande foi a conclusão das obras de dragagem do cais e de construção do Porto Velho (figura 2) no ano de 1823, permitindo que navios com mais de duzentas toneladas atracassem no Rio Grande, tornando as trocas locais mais dinâmicas. A proximidade entre o Porto

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Velho – junto ao aterro da Rua Nova das Flores (atual Riachuelo), paralela à Rua da Praia (atual Marechal Floriano) – e as casas importadoras e exportadoras favorecia as atividades comerciais (figuras 2 e 3). Muitas dessas casas tinham a parte residencial no segundo andar, e algumas ainda dispunham de uma torre, de onde o proprietário podia avistar os navios ainda fora da barra.

Figura 2 – Obras do cais do Porto Velho – sem data
Fonte: em pesquisa

Figura 3 – Armazéns do Porto Velho em construção e Rua Riachuelo – 1915
Fonte: Acervo Fototeca Municipal Ricardo Giovannini

Ressaltamos o elevado espírito de associação entre os comerciantes locais, bem como a dimensão de seu poder econômico, quando se tem conhecimento de que as obras de modernização do Porto Velho foram financiadas por meio de subscrição entre eles. Portanto, o desenvolvimento da vila do Rio Grande proveio do interesse e da ação de seus comerciantes, que conforme Queiroz, "diante de seus problemas mais graves, [substituíam] a inércia a que a Câmara local se via obrigada em razão de contar com rendimentos que não garantiam a sua própria manutenção" (1987, p. 156).

No ano de 1844, foi fundada a Praça de Comércio da Cidade do Rio Grande, associação pioneira no Rio Grande do Sul. Esta participou ativamente do melhoramento da barra, e a partir de 1850, através do Código Comercial, ficou responsável por

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

determinar, além do câmbio, o preço corrente de mercadorias e de transportes marítimos e terrestres. Afora esta função, a Associação Comercial do Rio Grande atuava sobre os setores públicos, favorecendo as benfeitorias na navegabilidade do canal da barra do Rio Grande.

Em 1834, o viajante francês Louis-Frédéric Arsène Isabelle constatou o dinamismo da iniciativa privada ao observar que os comerciantes rio-grandinos empregavam "grande parte de suas fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro" (ISABELLE, 1983, p. 77-78). Rio Grande, no ano de 1835, conquistou o título de cidade, fato que não pode ser dissociado dos investimentos financeiros bem-sucedidos da iniciativa privada.

No Rio Grande confirma-se que os comerciantes se tornaram a classe hegemônica. A consolidação da atividade comercial e, com efeito, a morfologia da arquitetura das cidades, deu lugar ao encontro de pessoas dedicadas a exercer as trocas.

Com a consolidação dos comerciantes como burguesia comercial, cresce o acúmulo de riquezas e inicia-se a preparação ao processo social de industrialização, o qual provocou profundas mudanças sobre a prática social e a cidade, decorrentes da descontinuidade histórica que se instalara por sobre a cidade comercial.

No contexto em que viviae com a intenção de substituir o antigo patriciado, a classe burguesa organizou-se para vivenciar o novo modo de vida cotidiana. As demandas do mercado internacional aumentaram, fazendo com que os negócios multiplicassem, e aqueles que controlavam esse mercado criaram novas exigências, tornando fundamental satisfazê-las. Para isso, os sistemas de produção foram adequados à nova demanda e foi necessário criar ou aperfeiçoar a infraestrutura.

Conforme Gilberto Freyre:

> depois de 1808 e, principalmente, de 1835 a 1850, melhoramentos ou inovações notáveis de técnica sanitária e de transporte, de iluminação e de arborização de ruas foram aparecendo na cidade do Rio de Janeiro, na do Recife, na de São Paulo e até em Rio Grande, em Pelotas, em Porto Alegre, em Belém (1977, p. 546).

Em 1832, as ruas do centro histórico do Rio Grande eram iluminadas por grandes candeeiros a óleo de peixe e, posteriormente, a querosene. No ano de 1874, a Companhia Rio-Grandense de Iluminação passou a oferecer para a cidade iluminação a gás, e em 1908 esse serviço passou a ser prestado pelo Gasômetro Municipal. Em 1915, as ruas centrais já desfrutavam de energia elétrica. Conforme Bittencourt, "os benefícios da iluminação pública repercutiam em todos os setores da sociedade, tornando-se um dos agentes de dinamização do setor dos divertimentos coletivos e da vida noturna" (2007, p. 59).

A elite rio-grandina, a partir de 1850, foi beneficiada pelo comércio atacadista marítimo de importação e exportação, trazendo magnitude ao município. Parte das expectativas dessa elite foram contempladas com advento dos símbolos de civilização e progresso na cidade. O comércio marítimo é relevante para entendermos os aspectos identitários dos sujeitos que se consolidaram no município.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Assim, o comércio e a cidade apresentam uma relação simbiótica, são causa e efeito da mesma centralidade, a saber: o fluxo de pessoas, mercadorias, ideias e mensagens. Por conseguinte, conforme Vargas (2001), o comércio participa, interfere e interage nas cidades, modelando os costumes, o dinamismo e a grandeza destas.

Como consequência da força comercial que Rio Grande adquiriu, no final do século XIX instalaram-se os primeiros complexos industriais no município, o que gerou a modificação da estrutura urbana no entorno das fábricas. Assim, foi necessária a ampliação do sistema viário e do fornecimento de serviços públicos e privados. Ocuparam-se áreas consideradas como propriedades fundiárias e os operários passaram a morar próximo a seus locais de trabalho. Conforme Martins,

> podemos considerar que estas derivações espaciais podem ser apontadas tanto no que se refere à expansão urbana propriamente dita, como incorporações de áreas anteriormente agrícolas ou por acréscimos conquistados por meio de aterros, cujos primeiros registros datam do século XIX (2006, p. 100).

Até o final do século XIX, a indústria no Brasil possuía características de desarticulação e isolamento, devido, principalmente, à escassez de comunicação terrestre. A ligação entre os povoamentos ocorria principalmente por meio das embarcações e, sobretudo, através de cidades portuárias. Por isso, esse período da economia industrial nacional foi denominado de industrialização dispersa.

De modo geral, a indústria, em seus primórdios, prescindia da cidade, pois suas necessidades de fontes de energia e matérias-primas localizavam-se, com frequência, fora da cidade. Porém, a indústria se aproximou da cidade em decorrência da demanda por mão-de-obra, capital e mercado. Esse movimento em direção à cidade provocou transformações em sua morfologia.

A origem do desenvolvimento industrial no Rio Grande está vinculada à instalação de empresas do setor têxtil, que constituíram os primeiros parques fabris estabelecidos no município. Estes faziam uso de equipamentos importados e utilizavam técnicas atualizadas, significando um grande montante de capital fixo instalado.

Entre os anos de 1874 e 1930, estabeleceram-se na cidade cerca de 15 fábricas, que produziam desde tecidos de lã e algodão a alimentos diversos, charutos e calçados, bem como oficinas e estaleiros navais. A expansão urbana no Rio Grande, nessa época, evidentemente decorreu da instalação desses empreendimentos, e se deu por meio dos mais variados tipos de moradias que se edificavam em torno das indústrias. O município na década de 1920 possuía aproximadamente novecentas casas comerciais e outras tantas de serviços, e computava cerca de 50.500 habitantes, a maioria residindo em áreas urbanas.

O parque industrial estabelecido no Rio Grande atendia além do mercado regional, estados como Rio de Janeiro e São Paulo e países do exterior. A localização do município, junto a um porto marítimo, era estratégica para esse tipo de investimento. A industrialização no Rio Grande foi decisiva para os processos de expansão da malha urbana, e consequentemente para o progresso econômico e cultural do município. A

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

modernização urbana do Rio Grande não gerou mudanças significativas no traçado municipal, preservando muitas características da expansão natural, realizada de modo anárquico e marcada pelo ritmo de seus avanços no campo do comércio e da indústria.

Os fatos ocorridos no Rio Grande entre os anos de 1874 e 1930 foram determinantes na urbanização do município. Porém, com a proximidade da década de 1930, as mudanças na economia mundial estremeceram as atividades fabris do município, que dependiam cada vez mais do mercado internacional – então desestruturado devido à Grande Depressão e à Segunda Guerra Mundial –, e tais abalos atingiram o dinamismo industrial do Rio Grande.

Por outro lado, no mercado nacional surgiam parques industriais no estado de São Paulo e no noroeste do Rio Grande do Sul, ou seja, em locais mais próximos dos seus consumidores. A década de 1930 balizou a economia do município do Rio Grande, freando a expansão urbana e determinando um novo modo de vida para as classes anteriormente abastadas.

CONCLUSÕES

Este estudo buscou responder à sua questão norteadora – analisar relações existentes entre a produção do espaço urbano e a industrialização no município do Rio Grande, nos primeiros anos do século XX.Para tanto, analisamos o contexto histórico do Rio Grande do início do século XX, observamos uma tendência à incorporação de hábitos da cultura francesa na sua urbanização, marcada na construção de bulevares, teatros, confeitarias e outros espaços de lazer.

No que concerne às características dos setores produtivos da cidade, percebemos uma inclinação às atividades industriais e comerciais vinculadas ao Porto do Rio Grande, e uma tendência dos sujeitos envolvidos com essas atividades aos hábitos burgueses de lazer. Associamos tais hábitos à vida social efervescente da época, expressa nos saraus literários e musicais, assim como nas sociabilidades desfrutadas nos clubes, associações, espetáculos itinerantes e teatros. Esse contexto não se limitava à sociedade burguesa rio-grandina, mas antes, definia uma tendência de europeização de diversas cidades na América Latina. Esse contexto cultural revelou a cidade como um lugar privilegiado para a coletividade, fato que nos permite aproximar determinadas transformações sociais do município com o estado de espírito que definiu os primeiros anos do século XX nas cidades industrializadas.

Por fim, entendemos que no Rio Grande, o processo de industrialização propiciou o aumento da malha urbana e o desenvolvimento econômico e cultural influenciando as vivências cotidianas dos sujeitos burgueses. No entanto, inexistiu um projeto que propiciasse condições para a prosperidade social. A exploração de mão-de-obra não especializada e de baixa remuneração, a desigualdade na distribuição de renda, o inchaço populacional e a proliferação de favelas e cortiços na cidade também emergiram, nos primeiros anos do século XX, no Rio Grande, temas estes que possivelmente possibilitam futuras pesquisas.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

REFERÊNCIAS

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos**: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. Rio de Janeiro: José Olympio, 1977.

ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio Grande do Sul** (1833-1834). Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Humanitas, 2002.

_____. **Espacio y política**. Barcelona: Península, 1976.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande**: industrialização e urbanidade (1873-1990). Rio Grande: Ed. da FURG, 2006.

ROMERO, José Luis. **América Latina**: as cidades e as idéias. 2. ed. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ, 2009.

SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil**: República – da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, v. 3.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: Senac, 2001.

UMA ANÁLISE SOBRE A INFLUÊNCIA DO METRÔ NA DINÂMICA ESPACIAL DO BAIRRO DE COELHO NETO (RIO DE JANEIRO/RJ)

Leandro Barroso Urbano
Estudante do curso de pós-graduação da Universidade do Estado do Rio janeiro
Rio de janeiro, Brasil
leandroburbano@hotmail.com
Ulisses da Silva Fernandes
Professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro, Brasil
udsfernandes@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: Geografia Urbana e Desigualdade Social.
PALAVRAS CHAVES: Integração nos transportes, Interações espaciais, Espaço urbano.

RESUMO

INTRODUÇÃO

O trabalho que estou desenvolvendo trata-se de ter um olhar sobre a dinâmica espacial do bairro de Coelho Neto (Rio de Janeiro\RJ) tendo como marco temporal a inauguração da estação do metrô no bairro. Analisar o processo de estruturação e reestruturação urbana sobre o viés do transporte, buscando entender como funciona as políticas públicas, na implementação dos meios de transportes.

Entendo que a pesquisa está contida em uma linha de estudo que engloba a geografia urbana na qual temos o subcampo geografia dos transportes, vou tratar de um bairro específico dentro de uma cidade, dando ênfase as integrações entre os transportes. Considero que os transportes, sobretudo coletivos desempenham papel fundamental nas interações espaciais observadas na cidade.

Sempre fui atento à movimentação das pessoas no bairro de Coelho Neto. Percebi que o bairro exerce uma função de baldeação e isso se deve as avenidas importantes que o cruzam, Avenida Brasil e Avenida Pastor Martin Luther King Júnior (antiga Avenida Automóvel Club). Essa movimentação que vos falo acontece pelo fato do bairro está localizado entre esses dois eixos rodoviários que tem grande alcance nos bairros do município do Rio de Janeiro e alguns municípios da Baixada Fluminense, isso resultou numa grande quantidade de ônibus passando pelo bairro.

Todo o relato que foi feito até o momento se trata de um período anterior a setembro de 1998, que foi quando aconteceu a chegada da linha dois do metrô com uma estação no bairro. A partir da inauguração do metrô, Coelho Neto passa a ter uma nova baldeação se configurando, as pessoas que vem da zona oeste e, para evitar o engarrafamento de toda extensão da Av. Brasil até chegar ao centro da cidade, saltavam no bairro e caminhavam até a estação para assim seguirem viagem. O mesmo acontecia

com moradores de bairros vizinhos como Rocha Miranda, Honório Gurgel, Madureira, Guadalupe, Turiaçu e de outros bairros que se encaminhavam até Coelho Neto para embarcar no metrô.

Como o metrô passou a atrair essa movimentação, começaram a surgir linhas de ônibus e de vans com o ponto final na estação do metrô, situação que nunca tinha existido. Coelho Neto sempre teve grande oferta de ônibus, mas nenhuma com destino final no bairro. Hoje contamos com 10 linhas de ônibus (entre elas 3 intermunicipal) e 4 de vans.

Partimos do pressuposto que, com a implementação de novos meios de transportes e uma maior oferta do serviço, mais pessoas passam a fazer uso desse serviço e consequentemente maior é o número de pessoas que vão usar o local como itinerário no seu deslocamento diário, semanal ou como uma eventual opção para um dia. Assim, esse fluxo de pessoas possibilitou novos usos para o espaço, já que a relação entre a população e o espaço que está sendo usado, acarretará em mudanças do mesmo, em razão que a população é um agente transformador do espaço.

Então, quero entender como funciona a dinâmica espacial nos arredores da estação e no bairro de uma forma geral. Como se dá a integração metrô-ônibus na estação, por exemplo: o metrô atrai várias linhas de ônibus? Mas isso foi pensado previamente, houve algum tipo de planejamento? O espaço físico ao redor da estação comporta tantas linhas de ônibus? A passarela que leva a estação absorve a intensa demanda da população que faz uso do transporte? O que existe no entorno da estação e consequentemente no bairro: uma ordem ou um caos? O comércio foi potencializado (formal e informal)?

Objetivos

Principal:

● Entender e explicar como ocorre a lógica de integração entre os transportes e as interações espaciais proporcionadas por eles, tendo como objeto de estudo a chegada da linha dois do metrô no bairro de Coelho Neto.

Secundário:

● Analisar a relação entre cidade e transporte e seus impactos na reestruturação do espaço urbano.

● Constatar o papel dos transportes na inclusão social.

● Compreender como o bairro de Coelho Neto está inserido no contexto dos transportes tanto intramunicipal quanto intermunicipal.

Metodologia

A metodologia para tal estudo envolve revisão bibliográfica sobre a geografia urbana e geografia dos transportes, estudando os processos, as dinâmicas, as interações espaciais e as centralidades. Envolve também pesquisa histórica sobre o bairro de Coelho Neto e o sistema de transporte carioca, buscando dados juntos às instituições: metrô, empresas de ônibus e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro etc. Logo, a fim de apreender uma realidade que se mostra cada vez mais complexa, usarei o método materialista histórico dialético.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Trabalhando a relação entre o transporte e a estruturação do espaço urbano, Maurício de Almeida Abreu em seu livro Evolução Urbana do Rio de Janeiro (1997), traz consigo duas hipóteses da influência dos transportes (bondes e trens) para a evolução da cidade, A primeira como ferramenta de expansão e a segunda o transporte tendo o poder de indução.

Assim, é a acessibilidade, em parte significativa provida pelo transporte público, um dos aspectos mais importantes para a valorização da terra urbana na medida em que confere acessos diversos a determinadas partes ou ao conjunto da cidade, expressando o que Villaça (2005) se refere com o termo "terra-localização" em seu clássico estudo sobre o espaço intraurbano no Brasil.

Nesta linha de raciocínio Silveira e Cocco contribuem ao falar da influência nos processos de estruturação e reestruturação do espaço urbano, seus padrões de distribuição das atividades econômicas e dos espaços residenciais, os transportes se inserem na lógica da valorização do espaço urbano de tal forma que impõe condições de localização da população a partir do seu poderio econômico.

Ao pensar nestes aspectos fundamentais da relação transporte e cidade, o conceito de interações espaciais aparece com importância para uma leitura desses processos a partir de uma visão geográfica. E aqui, destacamos que Corrêa (1997) nos fala em interação espacial como componente do espaço geográfico tomada conceitualmente como o conjunto amplo, multidirecional e diversificado (em termos de objetivos, meios e velocidade) de deslocamentos no espaço de pessoas, mercadorias, capitais e informações. É, neste sentido, que o geógrafo enfatiza não se tratar de mera atividade no espaço, mas de fluxos que são parte integrante do espaço, uma vez que promovem sua própria dinâmica, reduzindo, acelerando ou transformando processos ou criando novas dinâmicas espaciais.

Manuel Castells (1983) muda um pouco o foco de análise sobre o sistema intraurbano de transporte, ele propõe em sua teoria que antes de analisarmos o transporte temos que ter profundo conhecimento do que está circulando e do contexto histórico das suas possibilidades, se não correremos o risco de cair num determinismo tecnológico. Para Castells é importante definir o uso do espaço circulante, quem vai ou o que vai, para onde vai e fazer o que? Porque dependendo do deslocamento de certa população ou mercadoria, é que vai contribuir para definir qual será o meio de circulação (transporte) que se instalará.

Tais investigações expressam uma lógica de apropriação do espaço que a literatura geográfica em muito contribuiu para o seu entendimento. E um importante teórico que desenvolveu o assunto foi o geógrafo alemão Walter Christaller (1966; Corrêa, 1982). Ele elaborou a teoria das localidades centrais, na qual as cidades se organizam de maneira hierárquica onde cada cidade possui sua importância e detém uma área de influência de acordo com as funções centrais que exerce, constituindo assim uma rede urbana.

O conceito trabalhado por Christaller no qual o centro ou área que detém certa centralidade atrai um fluxo de população em busca de bens e serviços que são ofertados. Esse polo de atração resultará numa área de influência na qual será intermediada pelo

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

sistema de transporte possuindo dois alcances: Alcance espacial mínimo e alcance espacial máximo.

Resultados e discussões

O posicionamento geográfico privilegiado do bairro entre duas avenidas importante, coloca como Coelho Neto está inserido no contexto do sistema de transporte, exercendo uma função de baldeação mesmo que espontânea. Traçando um paralelo entre antes e depois da estação do metrô, na qual a estação obteve centralidade e sendo um ponto de convergência para os outros modais. Desenvolvi essa tabela usando os dados da pesquisa origem das viagens do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDTU, 2014), acoplando com o conceito de alcance espacial de Walter Christaller.

Tabela1: Origem dos passageiros que embarcam na estação de Coelho Neto.

Origem	Porcentagem	Alcance Espacial
Itaguaí	3,2	Máximo
Nova Iguaçu	2,1	Máximo
Rio de Janeiro	**80,3**	
Acari	2,1	Mínimo
Bangu	7,4	Máximo
Campo Grande	13,8	Máximo
Coelho Neto	19,7	Mínimo
Guadalupe	8,8	Mínimo
Honório Gurgel	2,4	Mínimo
Irajá	5,6	Mínimo
Padre Miguel	1,2	Máximo
Pavuna	2,9	Mínimo
Realengo	3,2	Máximo
Rocha Miranda	7,6	Mínimo
Santa Cruz	5,6	Máximo
Seropédica	2,1	Máximo
Outros	12,4	

Fonte: Elaborado pelo autor. Base: PDTU 2014, p.116.

A tabela nos mostra o alcance espacial da estação de metrô e configura a importância da estação não apenas para o bairro e seus arredores imediatos, mas é de extrema relevância para a população da zona oeste carioca e do oeste metropolitano.

Conclusões

A pesquisa tomou como base a relação entre desenvolvimento dos sistemas de transportes e as dinâmicas do espaço urbano de uma forma geral, reconhecendo o que os transportes sobretudo coletivos desempenham papel fundamental nas interações

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

espaciais observadas na cidade. Assim, a partir de uma leitura geográfica, analisamos o caso particular do bairro carioca de Coelho Neto para discutir a influência do fator transporte na estruturação e dinâmicas territoriais urbanas.

Confirmo que no bairro de Coelho Neto a ocupação se iniciou por indução de um meio de transporte (trem), mas ganha ímpeto com o capital industrial, onde o processo de urbanização se tornou hegemônico na produção do espaço urbano. Estruturando a cidade com grandes avenidas, na qual a mancha urbana foi crescendo e embarcando mais espaços.

Hoje contamos com o metrô como o grande dinamizador do bairro, novas relações foram criadas fazendo do bairro um ponto de interseção com outros espaços. Em Coelho Neto os dois processos coexistem no espaço e o transporte detém importância em ambos. Tanto na lógica centro/periferia de um centro concentrador, quanto na lógica da dispersão, da integração na fragmentação e da policentralidade.

Por fim, mais que qualquer outro serviço o transporte dentro da região metropolitana precisa ter uma visão de conjunto e o planejamento deve promover uma integração eficiente entre os modais, para assim, obter ligações entre os diversos pontos da região metropolitana, otimizando o tempo de deslocamento e garantindo o acesso ao espaço urbano. No caso específico fluminense, observamos uma histórica ausência na qual a desarticulação dos transportes, impõem dificuldade e impasses nas dinâmicas territoriais.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO / ZAHAR, 1997.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica**. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018. 356 p.

CASTELLS, Manuel**. A Questão Urbana.** Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany.** Trad. do alemão por Carlisle W. Baskin. Englewood Cliffs, Prentice-Hall. 1966.

COCCO, G. Rodrigo. **Planejamento de transportes e estruturação urbana: possíveis contribuições da Geografia para o Planejamento dos transportes públicos.** São Paulo, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. Repensando a teoria das localidades centrais. In: MOREIRA, Ruy. **Geografia teoria e crítica**: o saber posto em questão. Petrópolis: Vozes, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E. ; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, pp. 279-314.

FIRKOWSKI, L.C.F. Olga. Metrópoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? **Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.** IPEA, 2013. p. 21-52.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. In: **revista eletrônica e-metropolis.** Nº 22, ano 6, setembro de 2015. p. 6-15.
LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.
LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
MEYER, M. P. Regina. Atributos da metrópole moderna. **São Paulo em perspectiva**. São Paulo, v. 14, n. 4, outubro/dezembro de 2000. p. 3-9.
SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, 1992.
SOJA, W. Edward. Para além de postmetropolis. **Revista da Universidade Federal de Minas Gerais.** Belo Horizonte, v. 20, n.1, 2013. p.136-167.
VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e eqüidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.
VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. A dimensão política da Integração: o acesso ao espaço. In: **Revista dos Transportes Púbicos**. ANTT/BNDES. Série Cadernos Técnicos. fev/2007.
VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

"COÑOCER `PARA PLANEAR": O PRIMEIRO CONGRESSO ARGENTINO DE URBANISMO (1935), UMA APROXIMAÇÃO.

Joel Outtes
Professor da UFRGS- Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Porto Alegre-RS, Brasil
Email: j.outtes-wanderley@oriel.oxon.org; outtes@yahoo.co.uk

EIXO TEMÁTICO: 3) Geografia Urbana e Desigualdade Social.

PALAVRAS CHAVE: congressos; urbanismo; habitação.

RESUMO
O artigo procura investigar e compreender o primeiro congresso argentino de urbanismo realizado em Buenos Aires entre os dias onze e dezenove de outubro de 1935 observando seus participantes, suas profissões, os trabalhos apresentados, os publicados, o conteúdo destes trabalhos e o debate sobre os mesmos nas discussões das comissões temáticas. Trata-se de um primeiro mapeamento sobre o tema, o qual servirá como base para um maior aprofundamento através do tempo. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, análise textual, análise de conteúdo, estatísticas de uso de palavras e quantidade de trabalhos apresentados e bibliometria. Pretende-se continuar a pesquisa no futuro através do estudo de trajetórias dos participantes utilizando-sedicionários biobibliográficos e fichários de bibliotecas, tanto em papel quanto eletrônicos.

INTRODUÇÃO

> "Para planear la transformación parcial o total de una ciudad estamos en la necesidad de conocerla" (pp. 128).
> "No habrá nadie que trate temas de urbanismo desde su sector, que no conozca la génesis de su especialidad, cómo ha evolucionado y cuáles son los vaivenes experimentados a través del tiempo" (pp. 131).
> "No debemos abusar de la palabra ´urbanismo´, expresión que se refiere a una disciplina muy rigurosa, perfectamente delimitada y de un carácter esencialmente orgânico" (pp. 144).

O primeiro congresso argentino de urbanismo aconteceu em Buenos Aires em outubro de 1935 e foi um congresso pioneiro especializado no tema na Argentina. A ideia do congresso teve origem no Rotary Club por indicação do falecido Dr. Julio Iribarne (pp. 149). O congresso foi organizado por dezessete instituições e teve como estrutura um presidente honorário (o presidente da república General Agustín P. Justo), um presidente (o Dr. Eduardo Crespo, presidente de "Los amigos de la ciudad", "instituição

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

organizada por um grupo de cidadãos distintos em 1924 para estimular o embelezamento e modernização" de Buenos Aires (Walter, 1994: 104);[38]e cinco vice presidentes, o arquiteto Raúl J. Alvarez, delegado da Universidad de Buenos Aires (vol. 1, pp. 7, 82, vol. 2, pp. 613), delegado de Obras Sanitárias de la Nación e vocal da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 140; o Dr. Epifanio Mora Olmedo, delegado da provincial de San Luís; o engenheiro Frank Romero Day, delegado da provincia de Mendoza; o engenheiro Julio Vela Huergo, delegado do Centro Argentino de Ingenieros (ou Centro Nacional de Ingenieros), delegado de Obras Sanitarias de la Nación (vol. 1, pp. 7, 80-81) e vice-presidente da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 79, vol. 2, pp. 11) e o engenheiro Daniel Iribarne, delegado do Museo Social Argentino (vol. 1, pp. 7, vol. 2, pp. 91, 213) e vice-presidente da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 79, 81).

O congresso teve ainda em sua estrutura um secretário-geral, o Sr. José Rouco Oliva, também secretário-geral de sua junta organizadora e delegado de "Los amigos de la ciudad" (vol. 1, pp. 7, 80, vol. 2, pp. 327, 604, 615); dois secretários, o arquiteto Romulo A. Ruiz Moreno, também secretário de atas do congresso e delegado de "Los amigos de la ciudad" (vol. 1, pp. 3, 7, 80, vol. 2, pp. 265), além de secretário da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 79) e o engenheiro agrônomo José Raúl Neira, secretário de publicidade do congresso e delegado do Centro de Ingenieros Agrónomos (vol. 1, pp. 3, 7, 80, vol. 2, pp. 519), além de secretário da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 79). Havia também um tesoureiro, o Dr. Federico Carrera, ainda delegado de "Los amigos de la ciudad" (vol. 1, pp. 3, 7, 80) e tesoureiro da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 79). O evento teve também uma junta organizadora com um presidente, três vice-presidentes, um secretário-geral, dois secretários, um tesoureiro e dezoito vogais (vol. 1, pp. 15). Houveram ainda juntas cooperadoras, juntas em las diversas províncias que ajudaram a organizar o congresso (vol. 1, pp. 37-38).

Houveram ainda cerca de 135 pessoas listadas como "delegados asistentes al congreso", o que não quer dizer que mais pessoas não tenham comparecido ao mesmo, na medida em que imaginamos que nem todos os participantes eram delegados, ao mesmo tempo em que tal lista não nos assegura que todas estas pessoas realmente compareceram ao congresso. Em todo caso, as maiores delegações de "asistentes" foram as de "Los amigos de la ciudad" com dez membros, a Sociedad Central de Arquitectos com seis membros, Obras Sanitárias de la Nación com seis membros, seis convidados especiais de Buenos Aires (entre eles dois especialistas em aeroportos), Amigos del árbol com cinco membros, o Círculo Argentino de Ingenieros com cinco membros, o Círculo Argentino de Inventores com cinco membros, a Colonia Escuela Argentina com quatro

[38]As entidades organizadoras foram Los amigos de la ciudad, Amigos del arte, Automóvil Club Argentino, Centro Argentino de Ingenieros, Centro de Ingenieros Agrónomos, Círculo de la Prensa, Departamento Nacional de Higiene, Dirección General de Arquitectura de la Nación, Dirección General de Estudios y Obras del Riachuelo, Dirección Nacional de Bellas Artes, Dirección Nacional de Vialidad, Municipalidad de Buenos Aires, Museo Social Argentino, Obras Sanitárias de la Nación, Sociedad Central de Arquitectos, Touring Club Argentino e Universidad Nacional de Buenos Aires (vol. 1, pp. 13).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

membros e quatro convidados especiais uruguaios (vol. 1, pp. 80-82).

OBJETIVOS

O trabalho pretende investigar futuramente o papel deste congresso no fluxo Latinoamericano do pensamento e práticas urbanísticos e sobre habitação, assim como em gestão urbana e o seu papel na constituição de uma comunidade Latinoamericana de urbanistas e reformadores da habitação. Uma das questões que tentaremos discutir é até onde certas experiências nacionais, regionais e particulares (específicas) em habitação, planejamento urbano e gestão foram adotados em certos períodos pelas cidades e regiões dos participantes do congresso. Numa direção contrária, a ressonância ou influência de certas ideias e políticas das cidades e regiões dos participantes do congresso em experiências nacionais, regionais ou específicas em habitação, planejamento e gestão urbanos e áreas correlatas também serão exploradas. Nossa hipótese é de que pode e deve ter havido uma influência/ressonância múltipla entre as idéias discutidas no congresso e as experiências desenvolvidas pelos seus membros e/ou participantes nas cidades, regiões e países onde viveram e vice-versa. Quem participou da rede do congresso? Qual a justaposição da participação na rede do congresso com a rede de outros congressos como o os congressos pan-americanos de arquitetos, o primero congreso pan-americano de la vivienda popular de 1939 em Buenos Aires e o primeiro congresso brasileiro de urbanismo de 1941 no Rio de Janeiro? Quais eram as estruturas de poder e como evoluíram através do tempo nos diversos congressos? Estas são algumas das questões que tentaremos responder em futuras pesquisas, sendo o presente artigo um primeiro passo.

TEMAS E TRABALHOS APRESENTADOS NO EVENTO.

O congresso foi dividido em três temas, cada um com vários subtemas, o tema um (I) foi sobre história y evolución urbana tendo como subtema la ciudad del pasado y la ciudad del presente. O segundo tema (II) foi sobre urbanización de ciudades tendo como subtemas zonización (II-A), comunicaciones (II-B), aspecto social y economic (II-C), e el problema legal (II-D). O terceiro tema (III) versou sobre previsiones permanentes del urbanismo e teve como subtemas organización funccional de la ciudad (III-A), plan regulador (III-B), la ciencia y el arte al servicio de la ciudad (III-C), las estadísticas (III D) e la enseñanza (III-E). O congresso teve também uma exposição anexa. Foram apresentados 148 trabalhos no congresso, seis sobre história y evolución urbana (tema um com 4,1% do total de trabalhos), 84 sobre o tema dois (56,76%) sendo oito (5,41%) sobre urbanización de ciudades, 24 sobre comunicaciones (16,22%), 43 sobre o aspecto social y economico (29,05%), e nove (6,1%) sobre el problema legal.

Houveram ainda 58 trabalhos sobre o tema três (39,19%) sendo seis sobre organización funcional de la ciudad (4,1%), dezoito sobre plan regulador (12,16%), vinte sobre la ciencia y el arte al servicio de la ciudad (13,51%), quatro sobre estadísticas (2,7%) e dez sobre enseñanza (6,8%) (pp. 121-126). No entanto, na primeira reunião plenária a comissão de história e evolução urbana (tema 1), reporta (erroneamente) que apenas quatro trabalhos foram apresentados, em vez dos seis listados anteriormente (o que de

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

fato aconteceu), os de Holmberg sobre a expedição de Don Pedro de Mendoza, no qual propôs novas investigações nos arquivos europeus sobre o tema (pp. 127), o qual não foi publicado nas atas; o de Spika sobre formação do patrimônio de arquitetura e arte da Argentina (Spika, 1935) onde se propõe uma lei para a proteção do patrimônio historico, artistico e urbanístico do país (pp. 143-145) e dois de Rinaldini, um sobre Leonardo da Vinci urbanista, o qual sugere-se a não publicação por já ter sido publicado (pp. 146-147) e outro sobre Caseros (hoje um suburbio de Buenos Aires) na evolução urbana da cidade (Rinaldini, 1935), sendo apenas o ultimo publicado nas atas (pp. 127, vol. 2, pp. 635). Em contrapartida, um trabalho do engenheiro Vela Huergo "una minuciosa historia de Obras Sanitarias de la Nación" (pp. 147), a comissão considera que "merece un voto de aplauso y su publicación" (pp. 148). O mesmo se dá con relação ao trabalho do arquiteto Angel Guido sobre a influencia das ferrovias na evolução morfológica da planta urbana de Rosario (Guido, 1935).

Na segunda sessão preparatória do congresso se fala que haviam sido submetidos 120 trabalhos (vol. 1, pp. 109) sendo encerrado o prazo para apresentação dos mesmos. Contudo, segundo dados do volume ou tomo um dos anais, foram anunciados 148 trabalhos a serem apresentados por 85 autores dos quais nenhuma mulher (pp. 121-126). A observação mais apurada desta prometida participação revela uma assimetria muito grande na relação entre autores e numero de trabalhos a serem apresentados. Um autor apenas (1,18% do total), o Sr. Carlos Gallardo sozinho, seria responsável por 9,46% dos trabalhos, apresentando quatorze deles,[2] nenhum deles publicado no anais. U

[2] Os artigos seriam distribuídos em quatro sub-temas diferentes e versariam sobre "Veredas", II-B; "Supresión de tranvías em el centro de la ciudad", II-B; "La alimentación del pueblo", II-B; "Salón de urnas funerarias", II-C; "Ferias Francas", II-C; "Baños Públicos", II-C; "Defensa de la salud", II-C; "Formación de bosques en la Capital", II-C; "Embellecimiento de la Capital y demás ciudades", III-C; "Los árboles frutales como elemento decorativo en los paseos públicos", III-C e "Traslado de la estatua de Belgrano", III-C.

[3] Seus artigos seriam também distribuídos em quatro sub-temas diferentes e versariam sobre "Asistencia hospitalaria", II-C; "Despoblación rural", II-C, vol. 2, pp. 297-298; "Planes reguladores obligatorios", III B; "Previsiones para el plan regulador de una ciudad", III-B; "Asistencia hospitalaria", III-C; "Museo de la ciudad de Buenos Aires", III-E, vol. 2, pp. 629-633; "Acción cultural urbanística", III-E, vol. 2, pp. 627-628.

[4] Seus trabalhos foram: "Estudio de accesos ferroviários a la ciudad de Buenos Aires", II-B, "Estudio de coordinación del tráfico en la Plaza Británica y acceso al F.C.C.A.", II-B, "Proyecto de estación de ferrocarril terminal", II-B, "Proyecto de calzadas sin peatones y de avenida sin vehículos", II-B, "Estudio de mejoramiento de espacios libres en los centros de manzanas", II-C, "Proyecto de folleto sobre urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República", III-B. Nos parece que este trabalho foi publicado com outro título: "Normas de urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República", III-B, vol. 2, pp. 471-473.

[5] Sua lista de trabalhos compreende: "Desastrosas consecuencias de uma mala reglamentación de las construcciones", II-C, "Urbanización y rentas municipales", II-C, "Previsión contra la especulación", II D, "Creación de nuevas estructuras urbanas", III-B, "Plan Regulador por império de la ley", III-B e "Consultorio municipal de construcciones para propietarios y arquitectos", III-B.

m outro autor, Sr. Fernando P. Márquez, secretário-geral de "Los Amigos de

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

la ciudad" (vol. 2, pp. 297, 627, 629), ficaria responsável por 4,73% dos trabalhos, apresentando sete deles.[3]Isto significa que os dois juntos (2,35% do total de autores apenas) seriam responsáveis por 14,19% dos trabalhos. Dois outros autores seriam responsáveis por seis trabalhos cada um (4,05% do total), o arquiteto Ernesto Giraud, o qual apresentou trabalhos sobretudo na área de transportes (vol. 2, pp. 471);[4]e o arquiteto Víctor Julio Jaeschke, delegado da Sociedad Central de Arquitectos (vol. 1, pp. 82);[5]o que significa que estes quatro autores apenas (4,71% do total), teriam sido responsáveis por 22,30% dos trabalhos, mais de um quinto.

Três outros autores apresentariam cinco trabalhos (3,38% do total), um deles Federico Laas, delegado do Automóvil Club Argentino, delegado da Dirección General de Ingenieros do Ministerio de la Guerra, delegado da municipalidad de Junín (província de Buenos Aires) e vocal da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 80, 82, vol. 2, pp. 130, 366), sendo dois em co-autoria com o arquiteto Alberto Belgrano Blanco, delegado da Dirección General de Arquitectura e vocal da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 80), e dois em co-autoria com o engenheiro Abraham M. Kweitel e o arquiteto Enrique G. Quincke, ambos delegados da Dirección General de Ingenieria do Ministerio de Guerra (vol. 2, pp. 299, 302).[6] Um outro participante a apresentar cinco trabalhos foi o Dr. Marcelino del Mazo, delegado de "Los amigos de la ciudad" e vocal da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 80).[7] O Sr. José Rouco Oliva, secretário-geral do congresso, secretário-geral de sua junta organizadora e delegado de "Los amigos de la ciudad" (vol. 1, pp. 7, 80, vol. 2, pp. 327, 604, 615), também apresentou cinco trabalhos, sendo dois em co-autoria, um com Eduardo Crespo, presidente do congresso, presidente de sua junta organizadora, presidente e delegado de "Los amigos de la ciudad" (vol. 1, pp. 7, 14, 80, vol. 2, pp. 327) e outro com o arquiteto Francisco Holoubek (3,38%).[8]

[6] Os trabalhos apresentados eram "Los cuarteles del ejército como vivienda colectiva y factor sociológico contribuyente al bien-estar ciudadano", II-C, vol. 2, pp. 302-310 (o vol. 2, pp. 302 lista como autores deste artigo Kweitel, Quincke e Laas enquanto o vol. 1, pp. 123 lista como autor deste artigo a Dirección General de Ingenieros del Ministerio de Guerra, da qual pelo menos Kweitel e Quinke faziam parte), "La urbanización de las zonas centricas de las ciudades y comunas", II-A, vol. 2, pp. 130-138 (este trabalho foi publicado no vol. 2 mas não está na lista dos trabalhos apresentados no vol. 1, pp. 121- 126),"Problemas sobre el régimen de la matanza de reses y abastecimientos de la carne a las ciudades", II-C, vol. 2, pp. 366-376, "Emplazamiento de los centros de gobierno", II-A, vol. 2, pp. 139-144, "División funcional de los puertos de carga y pasajeros", II-A, vol. 2, pp. 145-148 (artigo listado como sendo de autoria só de Laas na lista do vol. 1, pp. 121-126) e "Los campos de ejercícios y maniobras militares como reservas de espacios libres", II-C, vol. 2, pp. 299-301.

[7] Estão listados como de sua autoria: "Repavimentación de nuestras avenidas", II-B, vol. 2, pp. 217-249 (publicado no vol. 2 mas não listado no vol. 1), "La congestión del tráfico", II-B, "A mano única", II-B, "Anteproyectos correlacionados: Trafico lento y estacionamiento", II-B, e "Calzadas suburbanas", II-B, vol. 2, pp. 163-176.

[8] Ver a respeito "Emblema universal del urbanismo", III-C, "Urgencia de un censo de población, riqueza y actividades creadoras", III-D, vol. 2, pp. 604-609, "La enseñanza del urbanismo", III-E, vol. 2, pp. 615- 616, em parceria com Crespo "Formación del Gran Parque del Sur de la ciudad de Buenos Aires", II-C, vol. 2, pp. 327-328 e em parceria com Holoubeck "Creación de departamentos locales de urbanización", III-B, vol. 2, pp. 493-498.

[9]Seus trabalhos foram "Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de la planta urbana de Rosario", I, vol. 2, pp. 84-87, "Ciudad industrial tipo", II-A, vol. 2, pp. 118-129, "Vivienda económica",

Isto eleva a lista para seis autores apenas (7,06%) apresentando 38 trabalhos

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

(25,68% do total), mais de um quarto dos trabalhos. Oito outros autores (9,41%) iriam ainda segundo esta listagem apresentar quatro trabalhos, entre eles o engenheiro e arquiteto Angel Guido, delegado da Facultad de Ciencias Matematicas, Universidad del Litoral e da própria universidade (era delegado da faculdade e da universidade) e delegado da municipalidade de Rosario (província de Santa Fé) (vol. 1, pp. 80-82, 121, 123, 125, vol. 2, pp. 84, 118).[9] Conta-se ainda neste grupo o Sr. Eduardo J. Baca, delegado da municipalidade de Lomas de Zamora (província de Buenos Aires) (vol. 1, pp. 81), o qual apresentou todos os trabalhos sobre temática funerária e na mesma sessão; [10] o engenheiro agrônomo Benito J. Carrasco, ex-Director de Paseos "em los años en que se han hecho mayores trabajos en la Capital Federal" (vol. 1, pp. 207), delegado de "Los amigos de la ciudad", catedrático de parques e jardins e delegado da Facultad de Agronomia y Veterinaria da Capital, vocal da junta organizadora do congresso e delegado de Los amigos del árbol (vol. 1, pp. 14, 80-81, 207, vol. 2, pp. 114, 626);[11]o coronel engenheiro Adrián Ruiz Moreno, delegado do Círculo Argentino de Inventores e delegado de Los amigos del árbol (vol. 1, pp. 80, 152, vol. 2, pp. 569-590),[12]e o arquiteto Francisco Holoubek, um deles em co-autoria com José Rouco Oliva como vimos acima.[13]

Quatro destes trabalhos foi uma co-autoria de três autores, Drs. Bonifacio Bidau, advogado e professor de direito público (vol. 1, pp. 237); Luis Muller e Ignacio Winisky, todos eles delegados da Facultad de Derecho da Universidad Nacional, Buenos Aires (vol. 1, pp. 81-82, vol. 2, pp. 625),[14] elevando a lista total para 13 autores (15,29% do total) apresentando 58 trabalhos (39,19%).

II-C e "Heliómetros", III-C, (há também uma sessão sobre heliómetros no artigo sobre a ciudad industrial tipo).

[10] Seus trabalhos versaram sobre "Cremación de cadáveres", "Hornos crematórios", "Cementerios parques" e "Municipalización de los servicios de cementerios", todos eles apresentados na sessão II-C e nenhum deles publicados nos anais.

[11] Carrasco apresentou trabalhos em quatro sessões diferentes, dois deles publicados nos anais. Foram eles: "Como se estudia el zoning en Estados Unidos", II-A, vol. 2, pp. 114-117, "Bosques periurbanos", II-C, "Necesidad de um plan de emergencia", III-B, "Creación del instituto de altos estudios urbanos", III-E, vol. 2, pp. 626.

[12] Moreno apresentou os seguintes trabalhos, em duas sessões, três deles sobre questões de ruído: "Plan especificador de los ruídos", II-C, "Represión de los ruídos molestos", II-C, "La inventiva en la eliminación de los ruídos molestos", II-C, "Complementos urbanísticos", III-C, vol. 2, pp. 569-590. [13] Sua contribuição ao congresso inclui "Estudio del plan regulador de Buenos Aires y pueblos suburbanos", II-A, "Higienización de la ciudad", II-A, "Estudio del plan regulador", III-B e com José Rouco Oliva "Creación de departamentos locales de urbanización", III-B, vol. 2, pp. 493-498. [14] Seus trabalhos foram sobre "Restriciones y limites del domínio", II-D, "Plan Regulador", III-B, "Censos", III-D, e "Escuelas de Urbanismo", III-E, vol. 2, pp. 625, trabalhos apresentados em quatro sessões diferentes e apenas o sobre escolas de urbanismo publicado.

[15] A Sociedad apresentou "Reforma a las leyes de expropiación", II-D, "Plan Regulador", III-B e "Orientación urbanística de la enseñanza en las escuelas de arquitectura", III-E, vol. 2, pp. 617-618. [16] Tais trabalhos incluem "Princípios generales de zonización", II-A, vol. 2, pp. 91-94,"Caminos afirmados en la zona de influencia de la Capital", II-B e "La onda verde", II-B, vol. 2, pp. 213-216.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Teríamos ainda mais quatro autores (4,71%) apresentando três trabalhos (2,03% dos trabalhos), num total de doze trabalhos, elevando a estatística para 70 trabalhos, 47,30% dos trabalhos, quase metade, sendo o total de autores até aqui dezessete, 20% dos autores, ou seja, um quinto dos autores foi responsável por metade dos trabalhos. Neste grupo se incluem a Sociedad Central de Arquitectos,[15] o engenheiro Daniel Iribarne, vice-presidente do congresso, vice-presidente de sua junta organizadora e delegado do Museo Social Argentino (vol. 1, pp. 7, 14, 79, 81, vol. 2, pp. 91, 213);[16] o Sr. Julio Rinaldini, delegado da Municipalidad de Buenos Aires e vocal da junta organizadora do congresso (vol. 1, pp. 14, 81, vol. 2, pp. 79, 501)[17] e a Dirección General de Tráfico.[18] Para completar, sete autores iriam apresentar dois trabalhos, totalizando 25 autores (29,41% do total), mais uma vez aumentando o total para quatorze trabalhos e o total geral para 84 trabalhos, 56,76% do total.

Ainda, as informações contidas no volume um das atas do congresso nos permitem estimar a profissão dos participantes assim como as instituições às quais estavam ligados. Neste sentido, pelo menos 24 participantes que apresentaram trabalhos eram engenheiros, pelo menos dezenove arquitetos,[19] quinze foram tratados como Dr., quatorze como Sr., quatro eram engenheiros agrônomos, três professores universitários, dois militares (um tenente coronel), um médico, um ex-consejal (ex-vereador), um escrivão e um advogado, na verdade talvez dois caso naquele época fosse exigido que os escrivães fossem advogados como o é hoje na Argentina. Estavam ainda listadas como apresentadoras de trabalho oito instituições: Amigos del árbol, o Circulo Argentino de Inventores, a Dirección General de Ingenieros do Ministerio de la Guerra, a Dirección General de Tráfico,a Dirección General de Vialidad, Educación Vial Argentina, Obras Sanitárias de la Nación e a Sociedad Central de Arquitectos.

Vale dizer que apesar dos 148 trabalhos apresentados no congresso, nem todos foram publicados nos anais, alguns deles por já terem sido publicados em outros veículos. É o caso do trabalho do engenheiro Devoto Moreno em parceria com o arquiteto Luis Laverdet sobre a vivienda mínima, uma tradução de um artigo estrangeiro acrescido de dados sobre a Argentina, já publicado em uma revista (vol. 1, pp. 276-277) e de um trabalho bastante conhecido do arquiteto Fermín H. Beretervide publicado na Revista de Arquitectura de 1932 sobre a execução da avenida transversal Norte-Sul (vol. 1, pp. 296). Foram publicados apenas 56 trabalhos como artigos no volume dois dos anais; 37,84% do total de trabalhos apresentados (vol. 2, pp. 635-638).

[17] Esta participação inclui a apresentação de "Caseros en la evolución urbana de B. Aires", I, vol. 2, pp. 79-83, "Leonardo da Vinci, urbanista", I e "Valor y condiciones de la estética urbana", III-C, vol. 2, pp. 501-503.
[18] Os trabalhos da Dirección incluem "Construcción de garages de estacionamiento", II-B, vol. 2, pp. 259- 262 (listado no vol. 2 como sendo de autoria do Sr. J. Alejandro González Chaves, Director General de Tráfico de Buenos Aires, vol. 2, pp. 259), "Código de Penalidades en matéria de trânsito público", II-D e "Proyecto de creación del Tribunal de Faltas en matéria de trânsito general", II-D. [19] Sendo pelo menos um dos participantes, Angel Guido, as duas coisas apesar de Manuel e Arturo Civit também aparecerem em diferentes partes do congresso com as duas profissões, quando não se sabe nem a qual dos Civit o texto se refere (vol. 1, pp. pps. 176-177 e 271)

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Destes, quatro foram sobre o tema I (história e evolución urbanas, 7,14% dos trabalhos publicados), oito sobre o tema II-A (urbanización de ciudades, 14,29%), sete sobre o tema II-B (comunicaciones, 12,5%), onze sobre o tema II-C (aspecto social y econômico, 19,64%), dois sobre o tema II-D (el problema legal, 3,57%), três sobre o tema III-A (organización funcional de la ciudad, 5,36%), quatro sobre o tema III-B (plan regulador, 7,14%), seis sobre o tema III-C (la ciencia y el arte a servicio de la ciudad, 10,71%), dois sobre o tema III-D (las estadísticas, 10,71%) e nove sobre o tema III-E (la enseñanza), 16,07% (vol. 2, pp. 635-638).

É interessante ainda notar a temática dos trabalhos anunciados para serem apresentados. Isto pode ser visto através da observação dos títulos dos trabalhos. A maioria dos trabalhos, dezessete, foi sobre urbanismo; doze foram sobre planos reguladores (o que eleva o numero de trabalhos sobre urbanismo para 29) e doze foram sobre higiene (com mais seis sobre hospitais ou saúde diretamente isto eleva o total sobre saúde ou higiene para dezoito). Onze trabalhos foram sobre trânsito ou tráfego, dez sobre paisagismo, oito sobre ensino e sete sobre ferrovias (o que juntando com os sobre trânsito ou tráfego eleva para dezoito os trabalhos sobre transportes). Temos ainda seis trabalhos sobre história, seis sobre habitação, cinco sobre funerárias ou aspectos fúnebres como cemitérios, quatro sobre demografia, quatro sobre ruídos, quatro sobre abastecimento ou alimentação, três sobre zoning, três sobre aeroportos ou aviação, três sobre serviços sociais, três sobre legislação e três sobre estética.

A temática dos trabalhos pode ser vista também através de uma contagem de palavras, observando-se quantas vezes uma palavra aparece no título por exemplo, método largamente utilizado em história intelectual, a bibliometria. Por este método, as palavras do radical "urban" aparecem 26 vezes, sendo urbanismo doze (entre elas em Creación de Comisiones asesoras de urbanismo, Creación de un organismo nacional de urbanismo, La enseñanza del urbanismo, Escuelas de urbanismo, Las escuelas y su contribución al urbanismo, Emblema universal del urbanismo, Plan de estudios para una escuela superior de urbanismo, Proyecto de folleto sobre urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República, Reglamento del Instituto de Urbanismo [Montevideo], e El urbanismo en la escuela); urbano quatro vezes (decálogo urbano, efluente urbano, La fotogrametria como registro histórico-urbano y ayuda al arquitecto); urbanista duas vezes (entre elas La aerofotografia y aerofotogrametria, una valiosa ayuda del urbanista), urbanística duas vezes (Acción cultural urbanística e Orientación urbanística de la enseñanza en las escuelas de arquitectura); urbanización quatro vezes (entre elas urbanización arbitraria, Creación de departamentos locales de urbanización e Directorio de urbanización, proyecto de ordenanza), urbana no singular e no plural duas vezes somando as duas (Valor y condiciones de la estética urbana e estructuras urbanas); urbanos uma vez (Creación del Instituto de altos estudios urbanos) e urbanísticos uma vez (Complementos urbanísticos).

As palavras da "família", do radical "ciudad" aparecem vinte vezes, ciudad aparecendo treze vezes (entre eles centro de la ciudad, ciudad inhabitable, ciudad industrial tipo e La ciudad de San Juan, cómo es y cómo debe ser) incluindo sete vezes Ciudad de Buenos Aires (entre eles Censo de árboles de la ciudad de Buenos Aires,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Museo de la ciudad de Buenos Aires) e ciudades no plural aparece seis vezes (entre elas limpieza de las ciudades, Embellecimiento de la Capital y demás ciudades, Planos reguladores del trazado y embellecimento de las ciudades y pueblos de províncias e Proyecto de folleto sobre urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República, além de Ciudades de Buenos Aires y Avellaneda).

Outra palavra importante no congresso foi a do radical "plan", aparecendo treze vezes se considerada no singular e no plural. No singular a palavra aparece dez vezes, incluindo plan de emergência, Plan especificador de los ruidos, Plan de estudios para una escuela superior de urbanismo; Plan regulador, o qual aparece sete vezes incluindo plan regulador de una ciudad, Estudio del plan regulador, Plan regulador, Plan regulador por império de la ley e Plan regulador, su significación y alcances. No plural a palavra aparece três vezes, uma como planes (Planes reguladores obligatorios) e duas vezes como planos (planos reguladores en relación con la construcción de obras de saneamiento e Planos reguladores del trazado y embellecimento de las ciudades y pueblos de províncias). A palavra estudia ou estudio aparece nove vezes, incluindo o plural. Estudio aparece cinco vezes (incluindo Estudio de mejoramento de espacios livres e Estudio del plan regulador), estudios três (o que compreende os títulos Creación del Instituto de altos estudios urbanos e Plan de estudios para una escuela superior de urbanismo) e estudia uma.

Já as palavras creación e creadoras aparecem sete vezes se somadas, sendo creación seis vezes. Isto inclui títulos como Creación de Comisiones asesoras de urbanismo, Creación de departamentos locales de urbanización, Creación de nuevas estructuras urbanas, Creación de un organismo nacional de urbanismo, Creación del Instituto de altos estudios urbanos, Creación del Tribunal de Faltas en matéria de trânsito general e Urgencia de um censo de población, riqueza y actividades creadoras. Outra palavra que apareceu com relativa frequencia foi a palavra vivienda, a qual constatamos cinco vezes: vivienda colectiva, vivienda económica (duas vezes), vivienda salubre y econômica e vivienda obrera.

Dentre os muitos trabalhos interessantes apresentados no congresso, destacam-se pelo aspecto artístico, arquitetônico, urbanístico ou social "Formación del patrimonio de arquitectura y arte de la Republica Argentina" do arquiteto Jorge R. Spika; "Leonardo da Vinci urbanista" de Julio Rinaldini, "ciudad industrial tipo" do engenheiro Angel Guido, "princípios generales de zonización" do engenheiro Daniel Iribarne, "Estudio del plan regulador de Buenos Aires y pueblos suburbanos" do arquiteto Francisco Holoubek; "El credito hipotecario en el urbanismo" do arquiteto Rómulo A. Ruiz Moreno, "Vivienda económica" pelos arquitetos Devoto e Laverdet, "Bosques municipales" pelo engenheiro agrônomo Isaac Grumberg, "Higienización de la ciudad" também por Holoubek, "micro-colonización granjera cooperativa" pelo engenheiro agrônomo C. Martin Uzal, "La alimentación del pueblo" pelo Sr. Carlos R. Gallardo e "Creación de un organismo coordinador de servicios sociales" pelo Dr. Lorenzo L. Bernardo.

Outros trabalhos de relevância incluem "Prevención de la tuberculosis por la autoterapia ´Caride`" pelo Dr. Caride Masini, "Baños publicos" pelo Sr. Carlos R. Gallardo; "Buenos Aires, ciudad inhabitable en el futuro" do engenheiro Carlos

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Posadas; "Consideraciones sobre higiene urbana" do Dr. Federico Carrera; "Bosques periurbanos" pelo engenheiro agrônomo Benito J. Carrasco, "Defensa de la salud" pelo Sr. Carlos R. Gallardo; "Formación de bosques en la capital" pelo mesmo autor, "Tratamiento y disposición final del efluente urbano de la Capital Federal" pelo engenheiro José M. Ahumada, e "Formación del Gran Parque del Sud de la ciudad de Buenos Aires" pelo Dr. Eduardo Crespo e o Sr. José Rouco Oliva, "Higiene de locales, previsiones sociales, etc." pelo Sr. R. Encinas Ortiz e "Vivienda econômica" pelo arquiteto Angel Guido.

Houveram ainda trabalhos sobre "El problema de la vivienda salubre y económica" pelo Sr. Juan F. Sheahan, "Estudio de mejoramiento de espacios libres en los centros de manzanas" pelo arquiteto Ernesto Giraud, "Desastrosas consecuencias de una mala reglamentación de las construcciones" pelo arquiteto V. J. Jaeschke, "Cremación de cadavéres", "Hornos crematories", "Cementerios-parques", e "Municipalización de los servicios de cementerios" todos eles pelo Sr. Eduardo J. Baca, "Los campos de exercicios y maniobras militares como reservas de espacios libres" pelo arquiteto Federico Laas, "La tuberculosis y la vivienda obrera" e "El servicio social en las instituciones sanitarias" pelo Dr. Pilades O. Dezeo, "Urbanización y rentas municipales" pelo arquiteto V. J. Jaeschke e "Los cuarteles del ejército como vivienda colectiva y factor sociológico contribuyente al bienestar ciudadano" pela Dirección General de Ingenieros del Ministerio de Guerra.

Outros trabalhos incluiram ainda "Represión del contrabando" pelo Dr. Edmundo Chedufau e "Anteproyecto para la construcción de casas colectivas del gobierno de la Provincia de Mendoza" dos arquitetos Manuel e Arturo Civit. Dentre os trabalhos apresentados no tema dois sessão II-D (el problema legal) temos "Los ruidos molestos desde el punto de vista juridico" pelo Dr. Camilo Marchesi, "Limitación del derecho de propiedad en el subsuelo" pelo engenheiro Enrique Dupont, "Previsión contra la especulación" pelo arquiteto V. J. Jaeschke, "Aeronavegación y urbanismo" pelo Dr. Gonzalo Garcia, "Reformas a las leyes de expropriación" pela Sociedad Central de Arquitectos, e "La protección del país contra la aviación enemiga" pelo Tenente Coronel Ernesto Fantini Pertiné.

No tema três sessão III-A (organización funcional de la ciudad) destacam-se "Decálogo urbano" pelo arquiteto E. Hart-Tarré, "Posibilidad de coordinación entre las Obras Sanitarias de la Nación y la Municipalidad para el alejamiento y reducción de los residuos domésticos" pelo engenheiro Francisco Seijo e "Coordinación de servicios públicos y planos reguladores en relación con la construcción de obras de saneamiento" por Obras Sanitarias de la Nación, a agência nacional de saneamento da Argentina. No tema três sessão III-B (plan regulador) parecem ter apresentado maior interesse "Creación de nuevas estructuras urbanas" pelo arquiteto Víctor J. Jaeschke, "Planes reguladores obligatorios" e "Previsiones para el plan regulador de una ciudad" pelo Sr. Fernando P. Márquez, "Urbanización arbitraria" pelo Sr. Alberto Montes, "Necesidad de un plan de emergencia" pelo engenheiro agrônomo Benito J. Carrasco e "Plan regulador, su significación y alcances" pelo arquiteto Adrián B. Locatti (vol. 1, pp. 124).

Outros trabalhos interessantes ainda nesta sessão incluem "Proyecto de folleto

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

sobre urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República" pelo arquiteto Ernesto Giraud (vol. 1, pp. 125), "Estudio del plan regulador" pelo arquiteto Francisco Holoubek, "Creación de departamentos locales de urbanización" pelo mesmo Holoubek e pelo Sr. José Rouco Oliva, "Planos reguladores del trazado y

embellecimento de las ciudades y pueblos de provincias" pelo Dr. Enrique Feinmann e pelo Sr. Fabián Onsari, "Creación de un organism nacional de urbanismo" pelo engenheiro César Sufritti, "Creacion de Comisiones asesoras de urbanismo" pelo engenheiro Hermán Rosenthal, "Plan regulador" pela Sociedad Central de Arquitectos, "Plan regulador por imperio de la ley" pelo arquiteto Víctor J. Jaeschke, "La ciudad de San Juan, cómo es y cómo debe ser" pelo Dr. Ventura Lloveras, "Juntas Cooperadoras provinciales" pelo arquiteto Juan José de Elizalde e outra vez um trabalho com o mesmo título de outro, "Plan Regulador" pelos doutores Bonifacio Bidau, Luis Muller e Ignacio Winisky (vol. 1, pp. 125).

A sessão III-C do tema três (la ciencia y el arte al servicio de la ciudad), teve como apresentações interessantes "Emblema universal del urbanismo" pelo Sr. José Rouco Oliva, "Valor y condiciones de la estética urbana" pelo Sr. Julio Rinaldini, "Falso concepto del espacio verde" pelo engenheiro José Raúl Neira, "La edificación moderna y la seguridad de las personas" pelo Sr. Carlos del Campo (jefe del Cuerpo deBomberos de Buenos Aires), "Asistencia hospitalaria" pelo Sr. Fernando P. Márquez, "Fomento de la inventiva Argentina" pelo Círculo Argentino de Inventores, "Embellecimento de la Capital y demás ciudades" pelo Sr. Carlos R. Gallardo, "Conservación de los viejos árboles" pelos Amigos del Arbol, "Las escuelas y su contribución al urbanismo" pelo engenheiro agrônomo C. Martin Uzal e "Los árboles frutales como elemento decorative en los paseos públicos" pelo Sr. Carlos R. Gallardo.

Ainda nesta sessão consideram-se de interesse os artigos sobre "Elementos artísticos en la decoración de las plazas y paseos públicos" do engenheiro Adrián Ruiz Moreno (vol. 1, pp. 125), "Parque cultural olímpico" do engenheiro Enrique Chanourdié e "Consultorio municipal de construcciones para propietarios y arquitectos" do arquiteto Victor J. Jaeschke. Já na sessão III-D do tema três (las estadísticas) merecem destaque os seguintes artigos: "Urgencia de un censo de población, riqueza y actividades creadoras" do Sr. José Rouco Oliva, "Censo de árboles de la ciudad de Buenos Aires" dos Amigos del Arbol, "El crecimiento de la población de la Capital Federal" pelo engenheiro Ludovico Ivanisevich e "Censos" pelos doutores Bonifacio Bidan, Luis Muller e Ignacio Winisky (vol. 1, pp. 126). Na sessão III-E do tema três (la enseñanza), destacam-se os trabalhos "Escuelas de urbanismo" dos doutores Bonifacio Bidau, Ignacio Winisky e Luis Muller, "Creación del instituto de altos estudios urbanos" do engenheiro agrônomo Benito J. Carrasco, "Museo de la ciudad de Buenos Aires" e "Acción cultural urbanística" do Sr. Fernando P. Márquez, "La enseñanza del urbanismo" do Sr. José Rouco Oliva, "El urbanismo en la escuela" do arquiteto Raúl J. Alvarez, "Orientación urbanística de la enseñanza en las escuelas de arquitectura" da Sociedad Central de Arquitectos, "Reglamento del Instituto de Urbanismo (Montevideo)" de Mauricio Cravotto e "Plan de estudios para una escuela superior de urbanismo" do engenheiro Nicolás Besio Moreno (vol. 1, pp. 126).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

CONSIDERAÇÕES FINAIS À LUZ DO CONTEÚDO DOS TRABALHOS E DOS DEBATES NAS COMISSÕES DE ESTUDO.

Uma primeira leitura do conteúdo dos trabalhos apresentados e dos debates nas comissões de estudo revelam a existência de pelo menos cinco temas: a expansão do

aparelho de estado para dar conta das demandas urbanas, o discurso higienista, o positivismo e o discurso nacionalista, além das questões sociais. Podemos considerar como exemplo do discurso higienista a seguinte passagem: "las plazas y paseos públicos de la ciudad de Buenos Aires siempre han tenido un carácter funcional, que es el del ornate, de la hygiene y de solaz para la población" (vol. 1, pp. 213-214) assim como a preocupação com coisas "que se refieren a orientación, salubridad, iluminación natural, etc., de una ciudad" (vol. 1, pp. 220).

Houve também toda uma discussão sobre a questão do financiamento do urbanismo como impostos e taxas no congresso (pp. 232).

"„Usted hace urbanismo sin saberlo; haga urbanismo sabiendo que lo hace". Pero esta incitación circunstancial no debe ser tomada como expresión de un anhelo invariable y perenne; ha de cesar cuando se haya formado una verdadera cultura urbanística. Como lograrlo? Por la enseñanza metódica y constante de los principios en que esa ciencia se disciplina" (vol. 1, pp. 228-229).

"La organización funcional de las ciudades, antes que apareciera esta nueva Ciencia y Arte del Urbanismo – ciencia y arte que, a pesar de ser antigua, en la época moderna adquiere una transcendencia nueva y singular-, fue casi exclusivamente espontânea" (vol. 1, pp. 261).

Há ainda o discurso positivista, clamando ser o urbanismo uma ciência: "El urbanismo és una ciência de aplicación y investigación" (pp. 128). Isto é visto por exemplo nas discussões sobre patrimônio histórico, onde se debate "la ley que defendiera los edificios de carácter histórico y artístico que tuvieran alguna importancia para la historia del pais" (pp. 144). "Convinimos con el Ingeniero della Paolera, Director del Plan de Urbanización de Buenos Aires, que el Urbanismo, por ser una ciencia y una actividad de sentido y aplicación universals, debia tener un emblem" (pp. 150). O positivismo aparece ainda na sessão II-B sobre planos reguladores onde a comissão sobre o tema recomenda "a los gobiernos nacional y provincials que organicen un departamento local de urbanismo compuesto por profesionales y personas dedicadas al estudio de esta ciencia, detallando a continuación su mission" (pp. 189).

Temos como exemplo do discurso nacionalista uma das conclusões da comissão do tema III-C (la ciencia y el arte al servicio de la ciudad), onde, julgando-se o trabalho de Carlos R. Gallardo sobre elementos artísticos en la decoración de parques y jatrdines se recomenda "la utilización de copias o reproducciones ejecutadas por especialistas nacionales" (pp. 203). Há também a resolução da comissão que discutiu um trabalho sobre a colonização agrarian como fator de urbanismo onde se decide "promover el funcionamiento de colonias de nacionalización fronteriza, racionalización, descongestión burocrática y demás fines sociales y sanitarios" (pp. 165). O nacionalismo pode também ser visto no que talvez possamos chamar de sua versão linguistic: "Se habla en esa ponencia de „zoning". Tenemos en castellano el

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

termino equivalente „zonización", que, a mi juicio, es preferable a un término de otro idioma" (vol. 1, pp. 264). Há ainda uma apresentação que solicita a traduação para o castellano do "„Glosario de términos aprobado por la Federación Internacional de Urbanismo"" (vol. 1, pp. 264) onde sugere-se que se passe o Glosario à Academia de Letras para que ela se posicione sobre qual termo utilizar (vol. 1, pp. 264).[20]

É interessante também observar toda uma série de discursos sobre o urbanismo enquanto um novo campo de conhecimento: "No debemos abusar de la palabra „urbanismo", expresión que se refiere a una disciplina muy rigorosa, perfectamente delimitada y de un carácter esencialmente orgánico" (pp. 144). "El urbanismo es el studio sistemático de una série de fenómenos que nos dan la medida de un determinado orden de cosas, sobre el cual obramos de una manera sistemática y organica" (pp. 145). Há também um discurso social, quando na comissão que discutiu um projeto de habitação social para a cidade de Mendoza, se constatou que em Buenos Aires "hay más de 200.000 personas que viven hacinadas en conventillos" e se recomenda que "los gobiernos se preocupen de solucionar el problema de la vivienda minima para la gente pobre, para los que contan con pocas entradas" (pp. 178). Em outra passagem se pode observar: "en la Capital tenemos todavia três mil conventillos en los que viven hacinadas y antihigiênicamente 200 mil personas" (vol. 1, pp. 279).

Prova deste comprometimento social são o fato da sessão do congresso sobre aspecto social e econômico (tema II-C) ter tido 43 trabalhos apresentados, a maior quantidade de trabalhos, assim como onze deles terem sido publicados nos anais, também a maior quantidade de trabalhos publicados por sessão (vol. 1, pp. 122-123, vol. 2, pp. 636). Uma das resoluções aprovadas numa das comissões estabelece inclusive que "Este congreso recomienda al Comité Permanente la gestión ante los poderes públicos para que se amplie de recursos y modernice la ley 9677 (casas baratas), de acordo a los principios modernos del urbanismo, dotándola de facultades y fondos proprios al efecto, y que su acción se extienda en todo el país" (vol. 1, pp. 280).

Esta preocupação social pode ser vista ainda na relação entre o congresso e o Rotary Club, um clube de serviços cujos membros estavam preocupados com reforma social, tanto na Argentina como no Brasil. Um dos trabalhos da sessão III-E também revela esta preocupação quando diz que "Estos establecimientos (Institutos de Dibujo y Artes Aplicadas a la Industria) impartirian enseñanza gratuita a los hijos de la clase obrera" (vol. 1, pp. 216). Tal tema é também abordado na relativamente grande quantidade de trabalhos sobre "vivienda": "vivienda colectiva", "vivienda económica", "vivienda salubre y econômica" e "vivienda obrera".

O estudo do primeiro congresso argentino de urbanismo (assim como de outros congressos correlatos naquele país e em outros), é fundamental para a compreensão do surgimento da discussão sobre o urbanismo em Buenos Aires e em outras cidades argentinas, sendo um testemunho vivo das contradições de seu tempo assim como uma excelente fonte de dados sobre as condições urbanas naquele país bem como seus problemas e possíveis soluções na primeira metade do século XX.

[20] Ver também tais sugestões no vol. 1, pp. 280-281.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

REFERÊNCIAS.

ALVAREZ, R. J. El urbanismo en la escuela: las juntas de vecinos. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 613-614.

BESIO MORENO, N. Plan de estudios para una Escuela Superior de Urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. pp. 619.

BIDAU, B.; WINISK, I. & MULLER, L. Escuelas de urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 625.

BRIANO, J. Sistematización de los ferrocarriles de las ciudades de Buenos Aires y Avellaneda. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 177-212.

CAMPO, C. D. El Cuerpo de Bomberos de la Capital. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 524-568.

CANAL FEIJÓ. **Teoría de la ciudad Argentina**. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1951.

CARRASCO, B. J. Como se estuda el „zoning“ en los Estados Unidos. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 114-117.

CARRASCO, B. J. Creación del Instituto de altos estudios urbanos. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 626.

CHANOURDIE, E. Proyecto de ensanche de la calle Florida. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 256-258.

CHANOURDIE, E. Parque cultural olimpico. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 513-518.

CHANOURDIE, E. Discurso del Acto de Clausura de la Exposición Anexa al Primer Congreso Argentino de Urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 1.

CIVIT, A & CIVIT, M. Proyecto para la construcción de casas colectivas destinadas a obreros y modestos empleados de la administración y libres, a efectuarse por el gobierno de la Provincia de Mendoza. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 273-286.

CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols.

CRAVOTTO, M. Reglamento del Instituto de Urbanismo del Uruguay. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 620-624.

DEZEO, P. O. La tuberculosis y la vivienda obrera. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 329-332.

GARCÍA, G. A. Aeronavegación y urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 388-416.

GINZBURG, C. **Myths, Emblems, Ryths, Clues**. London: Hutchison Radius, 1990.

GIRAUD, E. Normas de urbanismo para los gobiernos y municipalidades de pueblos y ciudades de la República. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 471-473.

GUIDO, A. Influencia de los ferrocarriles en la evolución morfológica de la planta urbana de Rosario. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 84-87.

GUIDO, A. Ciudad industrial tipo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 118-129.

HARDOY, J. E. Theory and Practice of Urban Planning in Europe (1850-1930): Its Transfer to Latin America. In: HARDOY, J. E. & MORSE, R. (Eds.). **Rethinking the Latin American City**, London & Baltimore: JHUP, 1992, pp. 20-49.

HARDOY, J. F. et al "Evolución de Buenos Aires en el tiempo y en el espacio". **Revista de Arquitectura**. Buenos Aires, Vol. 40, Ns. 375 & 376-377, 1955, pp. 25-84 & 25-125.

HOLOUBECK, F. & OLIVA, J. R. Creación de departamentos locales de urbanización: Proyección social de los mismos. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11**

a 19 octubre de 1935. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 493-498.

HUERGO, J. V. Sintesis histórica de la acción higiênica y urbana de Obras Sanitarias de la Nación. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 11-71

IRIBARNE, D. Princípios generales de zonización. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 91-94

KALNAY, J. Remodelación de la Plaza de Mayo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 149-160.

KALNAY, J. Zoning y reglamento functional. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 95-113

KWEITEL, A. M.; QUINCKE, E. & LAAS, F. (DIRECCIÓN DE INGENIEROS DEL MINISTERIO DE GUERRA). Los cuarteles del ejército como vivienda colectiva y factor sociológico contribuyente al bien-estar ciudadano. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 302-310.

KWEITEL, A. M.; QUINCKE, E. & LAAS, F. (DIRECCIÓN DE INGENIEROS DEL MINISTERIO DE GUERRA). Los campos de ejercícios y maniobras militares como reservas de espacios libres. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 299-301.

LAAS, F. La urbanización de las zonas centricas de las ciudades y comunas. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 130-138,

LAAS, F. & BLANCO, A. B. Emplazamiento de los centros de gobierno. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 139-144.

LOCATTI, A. B. El plan regulador. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 474-492.

MACHADO, V. O. Recomendaciones referentes a aeropuertos, aeródromos y terrenos de aterrisajes en las ciudades. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO.

Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 250-253.

MÁRQUEZ, F. P. Museo de la ciudad de Buenos Aires. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 629-633.

MÁRQUEZ, F. P. Acción cultural urbanística. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 627-628.

MORENO, R. A. R. El crédito hipotecário en el urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 265-272.

NEIRA, J. R. Falso concepto del espacio verde. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 519-523.

NOVICK, A. "Tecnicos locales y extranjeros en la genesis del urbanismo porteño, Buenos Aires, 1880-1940". **Area**. Buenos Aires: Revista de Investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, FADU-UBA- Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Vol. 1, pp. 29-51, diciembre de 1992.

OBRAS SANITÁRIAS DE LA NACIÓN. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo realizado en Buenos Aires los días 11 al 19 de octubre de 1935**: Contribución de Obras Sanitarias de la Nación. Buenos Aires: Imprenta Mercatali, 1937 (1935).

OLIVA, J. R. La enseñanza del urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 615-616.

PALMER, B. D. **Descent into Discourse**: The Reification of Language and the Writing of Social History. Philadelphia: Temple University Press, 1990.

RINALDINI, J. Caseros en la evolución urbana de B. Aires. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 79-83

RINALDINI, J. Valor y condiciones de la estética urbana. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 501-503.

ROMERO, J. L. **Latinoamérica**: Las ciudades y las ideas. Buenos Aires, 1976.

SARGENT, C. S. **The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930**. Tempe: Arizona State University Press, 1974.

SCOBIE, J. R. **Argentina**: A City and a Nation, New York: Oxford University Press, 1964.
SCOBIE, J. R. **Buenos Aires**: From Plaza to Suburb (1870-1910). New York: Oxford University Press, 1974.
SEIJÓ, F. E. Posibilidad de coordinación entre las Obras Sanitarias de la Nación y la Municipalidad para el alejamiento y reducción de los resíduos domésticos. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 417-419.
SCHULTZ, G. La fotogrametría como registro histórico-urbano y ayuda al arquitecto. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 504-512.
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS. Orientación urbanística de la enseñanza en las escuelas de arquitectura. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 617-618.
SPIKA, J. R. Formación del patrimônio de arquitectura y arte de la República Argentina. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 72-78
SUÁREZ, O. **Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1985**. Buenos Aires: Ediciones Previas, FADU-UBA, 1985.
SUFFRITI, C. Estudio sobre urbanismo. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 463-470. Também publicado como SUFFRITI, C. Estudios sobre urbanismo. In: OBRAS SANITÁRIAS DE LA NACIÓN. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo realizado en Buenos Aires los días 11 al 19 de octubre de 1935: Contribución de Obras Sanitarias de la Nación**. Buenos Aires: Imprenta Mercatali, 1935 (1937), pp. 131-138.
UNGER, H. P. Orientación de la edificación. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 287-296.
UZAL, C. M. Micro-colonización granjera cooperativa. In: CONGRESO ARGENTINO DE URBANISMO. **Primer Congreso Argentino de Urbanismo, realizado en Buenos Aires, los días 11 a 19 octubre de 1935**. Buenos Aires: Mercatali, 1936-1937 (1935), 3 vols., vol. 2, pp. 333-365.
WALTER, R. J. **Politics and Urban Growth in Buenos Aires (1910-1942)**. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

HABITAÇÃO SOCIAL NO MUNICÍPIO DE ORLEANS (SC)

Otávio Cascaes Montanha[1]
Estudante do curso de graduação da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC);
Florianópolis, Brasil;
e-mail: otaviocmontanha@gmail.com[1]
Giselli Ventura de Jesus[2]
Pesquisadora da Universidade Estadual de Santa Catarina (UDESC);
Florianópolis, Brasil;
e-mail: giselliv@gmail.com[2]

EIXO TEMÁTICO: Geografía Urbana y Desigualdad Social

RESUMO: O objetivo deste artigo é resgatar o processo histórico de implementação das políticas públicas habitacionais do município de Orleans (SC) até a atualidade, tendo como aporte teórico a categoria de formação socioespacial (SANTOS, 1977), bem como os trabalhos regionais elaborados sobre Santa Catarina, como os de MAMIGONIAN (1966a, 1986 e 2011). Verificando que o surgimento das habitações populares no município nasce com a demanda provocada pelo desenvolvimento urbano-industrial orleanense, que diferente do contexto nacional, teve início na década de 1970 e sua expansão nas décadas seguintes. Para a análise buscou-se informações coletadas nos arquivos da Secretaria de Assistência Social e Habitação municipal bem como em entrevistas em órgãos públicos do município.

PALAVRAS-CHAVE: habitações populares; formação socioespacial; Santa Catarina.

INTRODUÇÃO

O acesso à moradia é um dos requisitos básicos para a satisfação das necessidades humanas, constituindo-se como um item indispensável para o desenvolvimento, sobretudo com o início da "urbanização moderna como variável da industrialização capitalista" (ENGELS, 2010, p.32). No caso brasileiro, estes fenômenos materializaram-se no espaço de forma tardia, se comparado aos países desenvolvidos, como a Inglaterra e EUA. A própria demanda por políticas habitacionais surge com as transformações urbano-industriais, e a necessidade cresce conforme aumentava o fluxo de pessoas nas cidades. Os investimentos no processo de urbanização ocorreram no mesmo compasso que a política e a economia brasileira se transformavam, a partir da década de 1930, fazendo com que o Governo estabelecesse uma "forma nova e superior de substituição de importações, isto é, a industrialização" (RANGEL, 2005, p.695), um país que tinha como base latifundiária passa a incentivar o setor secundário da economia frente a crise mundial que se instalava na bolsa de valores

de Nova Iorque em 1929. Os primeiros investimentos de instituições públicas na questão habitacional brasileira foram os Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPS) em 1937 (RUBIN e BOLFE, 2014); seguido da Fundação Casa Popular (1946), BNH (1964) e Minha Casa, Minha Vida (2009) (BONDUKI, 1994 e MARICATO, 1987), e mais recente pelo Casa Verde e Amarela (2020).

No caso da área de estudos, município de Orleans, localizado na mesorregião Sul de Santa Catarina, as habitações populares surgiram somente no final da década de 1980, bem mais tarde que o contexto nacional, e dentro de um cenário político e econômico diferenciado, após a Constituição de 1988. Essa política habitacional, mesmo que tardia, se fez necessária, pois neste período, consolidava-se um novo padrão de acumulação na sociedade orleanense, tendo como base o capital industrial e agroindustrial. Como reflexo dessa política econômica, a urbanização, associada ao crescente processo de êxodo rural gerou demanda por moradias nas cidades, culminando na necessidade de criação de residências populares.

Os problemas habitacionais são um caso de política pública em que o estado tem que criar mecanismos para que todos possam ter acesso, e não deixar na mão da iniciativa privada- mercado imobiliário. E por isso cabe destacar a necessidade "do Estado na produção do espaço urbano" (MARICATO, 2015, p.25). Em Orleans há uma carência de informações e dados sobre a questão habitacional, o que ajuda a mascarar a desigualdade presente no município, por vezes, dificultando o trabalho dos gestores públicos e sufocando qualquer chance de mobilização popular.

Diante disso, o objetivo geral dessa pesquisa consiste em resgatar o processo histórico das políticas públicas habitacionais aplicadas em Orleans até o presente momento. E mais especificamente: a) revisar o processo histórico do município e como se deu a ocupação do territorio. b) sistematizar o surgimento dos conjuntos habitacionais orleanenses; e c) compreender como se inseriu e se insere os mecanismos de financiamento e implementação destas políticas dentro do contexto nacional e local. A pesquisa também visa contribuir aos estudos regionais catarinense, especialmente em áreas ainda pouco investigadas, como a área de estudos.

METODOLOGIA

Para alcançarmos os objetivos propostos foram executados os seguintes procedimentos metodológicos: a) levantamento e consulta da literatura existente que trata sobre a temática da habitação popular, mais especificamente de Orleans, com intuito de verificarmos a existência de trabalhos já realizados sobre o tema proposto. b) levantamento e análise documental no acervo da Secretaria de Assistência Social e Habitação do município de Orleans. c) sistematização dos dados e das informações obtidas; e por fim d) redação final.

Os dados da pesquisa foram coletados em órgãos públicos como a prefeitura e a Secretária de Assistência Social, através de buscas em plataformas de pesquisa científica (SciELO, Portal de Periódicos CAPES e Google Acadêmico) e em repositórios online das bibliotecas universitárias da UNIBAVE, UNESC, UNISUL, UFSC e UDESC onde foram identificados e selecionados trabalhos acadêmicos (teses, dissertações e monografias) e artigos científicos que subsidiaram a revisão bibliográfica.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A fim de buscar compreender o processo histórico da formulação de políticas habitacionais no município de Orleans, utilizou-se a categoria de análise da Formação Socioespacial, proposta por Santos (1977). Pois, está "categoria diz respeito à evolução diferencial das sociedades [...] a produção, isto é, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com qual o grupo se confronta (SANTOS, 1977, p. 81 e 82). Para tanto, se faz necessário "definir a especificidade de cada formação, o que a distingue das outras, e, no interior da F.E.S., a apreensão do particular como uma cisão do todo" (SANTOS, 1977, p. 84)''.

Com base nessa perspectiva teórica, em conjunto com a gênese e dinamismo da industrialização brasileira e catarinense, relacionada com a pequena produção mercantil, estudada pelo geógrafo Armem Mamigonian (1986, 2000 e 2011), garante-nos subsídios para à análise da unidade regional. Conforme os seus estudos, Santa Catarina apresenta duas formações socioespaciais distintas: o latifúndio pastoril feudal associado à pequena produção posseira cabocla de madeira e erva-mate, ligado à ocupação paulista no planalto serrano e norte (séc. XVIII); e a pequena produção mercantil. Esta última, presente em quatro das cinco regiões produtivas do Estado (MAMIGONIAN, 1966), manifestou-se no litoral açoriano (séc. XVIII), nas áreas de colonização alemã (séc. XIX), nas áreas carboníferas de colonização italiana no Sul (séc. XIX); e nas áreas de colonização italianas e alemãs do oeste.

FORMAÇÃO HISTÓRICA DE ORLEANS

Orleans, por estar situada na vertente atlântica sul, insere-se no processo de colonização europeia do século XIX, recebendo um grande contingente de imigrantes italianos oriundos da região de Ala, em Trento. Segundo Grosselli (1987) os trentinos, assentavam-se fortemente em bases agrícolas e artesanais, tendo 93% da população residindo nas áreas rurais e somente 7% nos centros urbanos, onde nos anos 1870 e 1880 ''[...] as pessoas ligadas à agricultura, criação e silvicultura foram 73,4%, as ligadas à indústria e ao artesanato 14,1%, as ligadas ao comércio e profissões liberais 9,3%, as ligadas a outras profissões 3,2% (GROSSELLI, 1987, p. 47)''.

A expropriação da terra provocada pela emergência do capitalismo europeu, resultará em profundas mudanças de ordem econômica e social, alterando significativamente o modo de vida da população trentina, fato que levou um grande contingente populacional ao êxodo para as cidades. Neste sentido, aqueles que resistiram ''[..] destruíram o velho deixando-o simplesmente para trás e reconstruíram o novo não no sentido de reinventar estruturas sociais ou econômicas, mas no sentido que reconstruíram sua sociedade num novo ambiente (GROSSELLI, 1987, p. 18)''. Diante deste cenário, muitos italianos acabaram sendo incentivados pelo próprio governo a migrarem para a América.

Ou seja, estes transplantaram as características socioeconômicas e culturais de suas antigas sociedades para o ''novo' território em que foram radicados, traduzindo-as aqui, como a pequena produção mercantil. Com base nos estudos de Dall'Alba (1986 e 2003), evidencia-se que durante os primeiros anos do território que mais tarde iria formar o município de Orleans surgiram pequenos artesanatos rurais (atafonas, engenhos de açúcar, serrarias, olarias etc.), e urbanos (sapatarias, padarias, ferrarias,

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

serrarias etc.) que abasteciam toda a região, além do mais, o excedente agrícola produzido pelas famílias era manufaturado e posteriormente negociado no mercado, bem como alimentos *in natura*.

Os dados econômicos do Recenseamento de 1920, revelam-nos que 38 anos após a chegada dos primeiro trentinos à Orleans, as características daquela sociedade haviam sido conservadas (ver tabela 1). A concentração de mão de obra no setor primário demonstra a manutenção da atividade agrícola como principal fonte de acumulação de recursos.

Tabela 1: Ocupação da população de Orleans por setores econômicos (1920)

Setores econômicos	Número de trabalhadores/as	Valor da participação em (%)
Agricultura, criação, caça, pesca e mineração	4.037	85,12
Indústria de Transformação	288	6,07
Comércio, profissionais liberais e prestação de serviços	211	4,45
Outras profissões (vivem de renda, serviço doméstico e profissões mal definidas)	207	4,36
Total	**4.743**	**100**

Fonte: BRASIL (1930). Elaboração: Otávio Cascaes, 2021.

Atribui-se esta qualidade a própria formação econômica e social do município, que antes fora um distrito da colônia Grão-Pará, edificado com intuito de ser uma colônia agrícola. Nessa circunstância, foram selecionados colonos que exerciam o trabalho no campo em seu país de origem (DALL'ALBA, 2003) passando para as gerações seguintes a cultura no campo. Além disto, não havia perspectiva de trabalho em outras áreas, tendo em vista que nesta época o padrão de acumulação catarinense era o capital mercantil e a pequena propriedade (GOULARTI FILHO, 2016) e o estado não apresentava outras possibilidades já que o desenvolvimento da economia urbana e industrial era muito incipiente em 1920. ''O capital-dinheiro, concentrado nas mãos, dos pequenos capitalistas, transformou-se rapidamente em capital-industrial. É a partir desse desdobramento que nasce o grande capital industrial em Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2007, p. 8)'' consolidado em 1962.

Em Orleans, o padrão de acumulação baseado na pequena produção mercantil será alterado somente nos anos de 1980, após a consolidação dos sistemas integrados de fumo e frango, empregados nas décadas de 1950 e 1980, respectivamente. O aumento da produção fumageira e galinácea (ver tabelas 2 e 3) acontece devido ao surgimento dos complexos agroindustriais, quando empresas como a ''Souza Cruz [...],Seara Alimentos, Agrovêneto, Abatedouro Suremo, Granjas Wiper e Avícola Catarinense (ANTUNES, 2006, p. 93)'' passam a atuar no município.

Tabela 2: Quantidade produzida de fumo (em folha) em Orleans (1974-2019)

Produto/Ano	1974	1979	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2014	2019
Fumo	2.244	4.546	4.575	5.822	4.930	5.613	5.724	4.852	5.187	4.140

Fonte: IBGE (1974-2019a). Elaboração: Otávio Cascaes, 2021.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Tabela 3: Efetivo dos rebanhos galináceos em Orleans (1974-2019)

Produto/Ano	1974	1979	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2014	2019
Galináceos	155.568	440.000	404.652	723.606	973.842	1.130.205	1.298.525	1.715.695	2.167.235	2.000.000

Fonte: IBGE (1974-2019b). Elaboração: Otávio Cascaes, 2021.

Antunes (2006) assinala que esta nova forma de produção garantiu ao agricultor maior capitalização e melhores condições de vida, antes limitadas em função da baixa fertilidade do solo e relevo colinoso que estrangularam o desenvolvimento de uma economia policultora[39].

Também observamos considerável aumento no número de estabelecimentos industriais e de comércio e serviços, como no número de trabalhadores/as no período compreendido entre 1970 e 1980 (ver tabela 2).

Tabela 4: Número de estabelecimentos industriais e de comércio e serviços e de trabalhadores/as em Orleans (1970 e 1980)

Ano	1970	1980	Taxa de crescimento (%)
Comércio e serviços	118	232	96,61%
Número de trabalhadores/as	226	582	157,52%
Indústria	49	80	63,26%
Número de trabalhadores/as	264	908	243,93%

Fonte: IBGE (vários anos). Elaboração: Otávio Cascaes, 2021.

De acordo com IBGE (1975c e 1984c) as unidades industriais cresceram de 49 para 80 (63,26%) e o número de operários/as foi de 264 para 908 (243,93%). Enquanto o setor de comércio e serviços evoluiu de 118 unidades para 232 (96,61%) e o seu quadro de funcionários/as de 226 para 582 (157,52%) (IBGE, 1975a, 1975b, 1984a e 1984b). Deste modo, o padrão de acumulação antes baseado na pequena produção mercantil sede lugar ao capital ligado ao complexo agroindustrial fumageiro e avicultor e às indústrias.

‘’A partir da intensificação da produção industrial [...] a urbanização tomou ritmos muito acentuados (SPOSITO, 1988, p. 49)’’, pois surgiam mais indústrias e a necessidade por mais mão-de-obra. É neste contexto, que associado à demanda gerada pelo ritmo de crescimento econômico, surge em Orleans o primeiro conjunto habitacional, denominado COHAB João de Barro (1988).

[39]O território do município em questão se divide em duas unidades geológicas distintas. O escudo cristalino da Era Pré-Cambriana (a leste, onde predominam granitos e gnaisses); e a Bacia Sedimentar do Paraná da Era Paleozoica (a oeste, com predomínio de folhelhos). Em ambas as formações prevalecem relevos colinosos, sendo respectivamente, na primeira unidade, com formas mais íngremes em contraponto a segunda unidade, paleozoica, com formas mais suaves. O clima subtropical garante disponibilidade de água ao longo de todo ano, originando solos ácidos em função da lixiviação, o que favorece a concentração de alumínio trocável (Al^{+3}).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Tabela 5: População urbana, rural e total de Orleans (1960-2010)

Área/Ano	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	3.404	4.442	6.153	8.915	12.813	16.084
Rural	12.215	11.331	10.229	11.126	7.218	5.309
Total	**15.619**	**15.773**	**16.382**	**20.041**	**20.031**	**21.393**

Fonte: IBGE (2019). Elaboração: Otávio Cascaes, 2021.

O contínuo desenvolvimento da economia urbana, especialmente industrial, resultará no processo de êxodo rural durante a década de 1990 até 2010 (ver tabela 5) que seguirá criando excedentes populacionais na área urbana do município. Com uma demanda maior de pessoas na cidade e da necessidade de políticas habitacionais, o poder público municipal incentiva a construção de mais dois conjuntos: Loteamento Jardim das Orquídeas (2003) e João Paulo II (2006).

COHAB JOÃO DE BARRO (1988)

A COHAB João de Barro foi o primeiro conjunto habitacional construído em Orleans, implantada em 1988 com recursos advindos do Estado[40] (COHAB e SEAC[41]) e da Prefeitura que doou sete hectares de terras no perímetro urbano (ORLEANS, 1988b). Organizada pela Sociedade Habitacional João de Barro, a construção se deu sob regime de mutirão, contemplando um total de 120 famílias (SOCIEDADE COMUNITÁRIA DE HABITAÇÃO POPULAR JOÃO DE BARRO, 1988 e ORLEANS ([entre 1988 e 1990]). O programa aconteceu em duas etapas, em um primeiro 60 famílias foram atendidas e posteriormente outras 60.

A seleção de moradores se deu mediante os seguintes critérios: a) renda inferior a três salários-mínimos. b) tempo de residência no município no mínimo de um ano. c) número de filhos (mínimo um, máximo oito). d) disponibilidade para o trabalho em mutirão de no mínimo 15 horas semanais. e) mão de obra especializada (pedreiro, carpinteiro, servente de pedreiro, encanador, eletricista, marceneiros e qualquer outra profissão que pertença ao ramo de construção). f) residir e trabalhar no município. g) pagar aluguel e/ou morar com mais de uma família. h) estado precário do imóvel; e i) idade inferior a 60 anos e maior que 21 anos (ORLEANS, 1988a).

Cada família seleta tinha o direto de receber um imóvel de 30m² feito de alvenaria que era avaliada em 5.000 mil cruzados novos (moeda da época), nos contratos constavam que o proprietário não poderia alugar, emprestar ou ceder o imóvel a terceiros, além de que deveria manter o imóvel limpo e cuidado ficando encarregado de todos os serviços de reparação e conservação necessários, podendo melhorar sua residência e torná-la mais cômoda e confortável (SOCIEDADE COMUNITÁRIA HABITACIONAL, 1989). O proprietário também ficou encarregado de pagar qualquer taxa ou imposto incidente ou que venham a incidir sobre o imóvel e caso houvesse desistência do titular, a prefeitura gerava uma declaração assinada pelo desistente,

[40] Cz$ 3.800.000, 00 (três milhões oitocentos mil cruzados).
[41] Secretaria Especial de Ação Comunitária.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

futuro proprietário (a), assistente social e uma testemunha (SOCIEDADE COMUNITÁRIA HABITACIONAL, 1989 e ORLEANS, 1994).

LOTEAMENTO JARDIM DAS ORQUÍDEAS (2003)

Edificado em 2003, 15 anos após a construção da COHAB João de Barro, o Loteamento Jardim das Orquídeas foi o segundo conjunto habitacional construído em Orleans. Conforme Orleans (2003 e [entre 2005 e 2008]) o projeto foi orçado em 386 mil e 400 reais e contou com recursos oriundos das três esferas governamentais: a) Federal ‘’a fundo perdido, através de convênio com a Caixa Econômica Federal (FAMÍLIA...,2003, p.-)’’. b) Estadual via COHAB; e c) Municipal através da concessão de terrenos pela prefeitura, do custeio de toda a obra de infraestrutura e do pagamento de 1.400 reais de contrapartida por unidade domiciliar.

A construção teve início após a liberação de 196 mil reais pela COHAB, contemplando de prontidão 28 famílias (15 destas viviam anteriormente em áreas de alto risco) e a posteriori outras 18 famílias vieram a ser beneficiadas (FAMÍLIAS...,2003). As residências possuíam 38m² (dois quartos, sala, cozinha e banheiro) e foram construídas por meio de um regime mutirões com os mutuários, além disso o loteamento recebeu vários equipamentos, como creche, escolas de ensino fundamental e uma quadra de esportes (ORLEANS, 2003 e FAMÍLIAS...,2003).

CARTA DE CRÉDITO FGTS: JOÃO PAULO II (2006)

O Loteamento João Paulo II, localizado no bairro Barra do Rio Novo, foi o último conjunto habitacional de expressão construído pela Prefeitura Municipal de Orleans. Sua construção iniciada no ano de 2006[42], contou com apoio do Governo Federal, contemplando 94 famílias e um total de 470 moradores (ORLEANS, 2007 e [entre 2016 e 2020]).

Os domicílios foram construídos com alvenaria e possuíam, inicialmente, uma área de 40m²; e o bairro contava com um padrão de infraestrutura básico, como coleta de lixo, iluminação pública e saneamento básico, bem como transporte escolar para as crianças e adolescentes do ensino fundamental e médio; além dos equipamentos de uso comum, como uma Igreja Católica com salão de festas, Unidade de Saúde, escola municipal (de educação infantil e ensino fundamental) e uma quadra de esportes (ORLEANS, 2006). O terreno para o loteamento foi disponibilizado pelo município e os recursos para a edificação das estruturas vieram da União por meio da Caixa Econômica Federal e mais uma contrapartida do beneficiário (ORLEANS, [entre 2016 e 2020]). A prefeitura em um acordo com as estâncias federais acabou isentando os beneficiários que receberam o imóvel gratuitamente.

Conforme o Projeto de Trabalho Técnico Social do Loteamento João Paulo II (ORLEANS, 2006) a seleção das famílias seguiu os seguintes critérios: a) renda familiar de R$ 300 ou acima. b) famílias que não sejam proprietários de imóveis residenciais ou

[42]Contrato n. 019.3361-25/2006 firmado entre a Prefeitura Municipal e a Caixa Econômica Federal referente ao Programa Carta de Crédito FGTS – Individual – Ações Coletivas (ORLEANS, [entre 2016 e 2020]).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

que tenham imóvel em situação de risco. c) famílias que não possuam qualquer tipo de financiamento imobiliário. d) que tenham idade superior a 21 anos, dando prioridade para famílias que possuem idosos, possuam portadores de deficiência ou mulher chefe de família; e por fim e) que o tempo de residência no município seja mais de 5 anos. Vale lembrar que as pessoas que estavam no SPC (Serviço de Proteção ao Crédito) não conseguiram acessar a linha de crédito oferecida pela Caixa Econômica Federal.

Dessa forma, foram selecionadas 94 famílias, das quais trinta receberam as casas em 2007, vinte e quatro em 2008, dez em 2009, vinte em 2010 e finalmente, em 2012 as últimas dez casas foram entregues (ORLEANS, [entre 2016 e 2020]). Cada família contemplada pelo programa recebeu um Termo de Compromisso contendo o nome do beneficiário, o número da casa e o número da quadra da futura moradia, nesse termo o proprietário se comprometeu a não vender, alugar, ceder, emprestar, ou fazer qualquer transição com o imóvel recebido nesta data pelo prazo de 15 anos (ORLEANS, 2007). Mesmo assim, algumas casas foram vendidas de maneira informal através de contratos de compra e venda, e consequentemente muitos dos atuais moradores não são mais os originários (ORLEANS, [entre 2016 e 2020]).

PROGRAMAS DE AUXÍLIO SOCIAL E REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

Além dos conjuntos habitacionais que contribuíram com o desenvolvimento socioeconômico do município, Orleans também conta com outros programas de auxílio social e regularização fundiária, como: o Benefício Aluguel Social, projeto Kit Casa Modular e REURB/SC[43].

Em 2009 foi criado o Auxílio Aluguel[44] que tem como objetivo o ‘’fornecimento de aluguel de casa para pessoas de extrema necessidade e que estejam desabrigadas pela ocorrência de catástrofes de qualquer espécie (ORLEANS, 2009, p.-)’’.O valor máximo do subsídio era de até 400 R$ por família, as quais poderiam gozar do auxílio por até seis meses, e o programa era financiado com recursos diretos do orçamento municipal que previa um teto de 2.000 R$ mensais. Em 2017[45] o valor do aluguel foi limitado em 600 R$ por família, e em 2020 foi limitada a quantidade máxima de 44 famílias que podem ser beneficiadas simultaneamente, podendo permanecer no auxílio durante dois anos prorrogável pelo mesmo período ou até mais, dependendo da justificativa e aval da Secretária de Assistência Social e Habitação (ORLEANS, 2017).

No mesmo terreno onde foi construído o Loteamento Popular João Paulo II, localizado no bairro Barra do Rio Novo, a prefeitura em parceria com o a Defesa Civil de Santa Catarina realizou a construção de nove unidades kit casa modular. As residências vieram a ser construídas após a ocorrência de eventos de movimento de massa e enxurradas ocasionados por uma forte tempestade que desabrigou 37 pessoas, destruindo duas unidades habitacionais, danificando outras 11, vitimando uma pessoa e deixando outras quatro feridas (BRASIL, 2016). Os imóveis estão assentados em lotes

[43] Programa de Regularização Fundiária Urbana de Santa Catarina.
[44] A Lei nº 2273, de 25 de agosto de 2009.
[45] A Lei nº 2703, de 28 de março de 2017.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

de 10 x 20 e as moradas foram construídas com painéis pré-moldados em aço galvalume 100% recicláveis (ENGEPLUS, 2016 e ORLEANS, 2016).

A REURB/SC é instituída no município de Orleans em 2019 e tem como objetivo promover a regularização fundiária dos imóveis urbanos, a fim de garantir o direito à moradia e o cumprimento das funções sociais das propriedades urbanas (ORLEANS, 2019). O programa apresenta duas modalidades: a) REURB-S; e b) REURB-E. A primeira se aplica aos núcleos urbanos informais habitado por uma maioria populacional de baixa renda que possuí Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico), enquanto o segundo se aplica aos demais núcleos urbanos informais.

O DÉFICIT MUNICIPAL

O déficit habitacional de Orleans é de 593 famílias (ORLEANS, 2020) sendo que a população do município, segundo o Censo de 2010 é de 21.393 habitantes, e a estimativa de 2021 é de 23.161 habitantes (IBGE, 1960-2010 e 2021).

Esses três conjuntos habitacionais representam 3,89% do total de domicílios em Orleans (6.671), já se compararmos os que estão localizados apenas na área urbana (5.089) essas habitações configuram 5,10% do total de domicílios (IBGE, 2019). Cabe destacar, que os domicílios urbanos representam 76,29% dos existentes no município, e 23,71% (1.582) os em área rural (IBGE, 2019).

Se analisarmos o atual programa habitacional, o Casa Verde e Amarela aprovado em agosto de 2020, a população de baixa renda será a mais afetada, pois o financiamento parte apenas do FGTS (Fundo de Garantia do Trabalhador) sem nenhum incentivo do Governo Federal, como havia no programa anterior Minha Casa Minha Vida, dificultando o acesso ao crédito imobiliário. Ou seja, as famílias que estão na faixa 1 terão dificuldade de financiar sua casa própria, e no caso de Orleans, o rendimento por domicílio dessa população que ganha até 2 salários-mínimos representa 27,84%, a que ganha de 2 a 3 salários-mínimos 17,64%, ambas somam 45,48% do total das residências (IBGE, 2019).

O município, segundo os dados do Censo de 2010 do IBGE (IBGE, 2019), possui mais de 50% dos domicílios com rendimento acima de 3 salários-mínimos, uma renda possível de financiamento, na faixa 2 e 3 do atual programa. Para as famílias orleanenses mais pobres há pouca presença de conjuntos habitacionais ao longo do seu processo histórico, e com a atual política nacional voltada a moradia, o acesso a casa própria vem se tornando cada vez mais distante.

CONCLUSÕES

Buscou-se contemplar no presente artigo a implementação das políticas habitacionais no Brasil dando enfoque no município de Orleans, bem como os conjuntos existentes na área de estudo. Nota-se que a proporção da população orleanense de baixa renda atendida por estes programas, ao longo do processo histórico, continua ainda pequena. O atual programa habitacional em vigor, “Casa Verde e Amarela” não traz boas perspectiva, pois visa poucos investimentos habitacionais a população que se encontra na faixa 1, com renda familiar a baixo de 2 salários mínimos, o que indica que o problema de déficit habitacional no município continuará.

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Marcio Fenili. **As Comunidades rurais e o seu novo significado como lugar a partir da introdução dos sistemas de produção integrada em Orleans-SC**. 2006.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil**. Análise social, p. 711-732, 1994.

BRASIL. Directoria Geral de Estatistica. Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. **Recenseamento do Brasil - 1920:** População do Brazil, por Estados e Municipios, segundo o sexo, a nacionalidade, a idade e as profissões. IBGE: Rio de Janeiro, v. 4, t. 2, pt. 5, 1930. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6467.pdf.
Acesso em: 15 ago. 2021.

DALL'ALBA, João Leonir. **Colonos e mineiros no grande Orleans**. O Autor, 1986.

DALL'ALBA, João Leonir. **Pioneiros nas terras dos condes**. 2 ed. Orleans: Gráfica do Lelo, 2003.

ENGELS. Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010.

ENGEPLUS. **Defesa Civil constrói nove casas modulares em Orleans**. Engeplus, 26 jul. 2016. Geral. Disponível em: http://www.engeplus.com.br/noticia/geral/2016/defesa-civil-constroi-nove-casas-modulares-em-orleans. Acesso em: 04 set. 2021.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. UFSC, 2007. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2003_alcides_goularti_filho_formacao-economica-de-santa-catarina.pdf . Acesso em: 04 set. 2021.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. 3ªed. UFSC, 2016.

GROSSELLI, Renzo M. **Camponeses Trentinos (Venêtos e Lombardos) nas florestas brasileiras**. Editora da UFSC, 1987.

IBGE. **Censo comercial**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 6, t. 20, 1975a. VII Recenseamento Geral — 1970 - Série Regional. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/61/cc_1970_v6_t20_sc.pdf.
Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo comercial**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 4, n. 21, 1984a. IX Recenseamento Geral do Brasil — 1980. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/63/cc_1980_v4_n21_sc.pdf.
Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo demográfico**: Orleans. [dataset]. 1960-2010. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/202. Acesso em 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo demográfico**: Orleans. [dataset]. 2019. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/3345. Acesso em 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo demográfico**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 1, t. 20, 1973. VII Recenseamento Geral — 1970 - Série Regional. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/69/cd_1970_v1_t20_sc.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo dos serviços**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 7, t. 20, 1975b. VII Recenseamento Geral — 1970 - Série Regional. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/106/cs_1970_v7_t20_sc.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo dos serviços**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 5, n. 21, 1984b. IX Recenseamento Geral do Brasil - 1980. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/107/cs_1980_v5_n21_sc.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo industrial**: dados gerais Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 3, t. 2, pt. 1, n. 21, 1984c. IX Recenseamento Geral do Brasil —1980. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/103/ci_1980_v3_t2_n21_sc.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Censo industrial**: Santa Catarina. Rio de Janeiro: IBGE, v. 4, t. 20, 1974. VIII Recenseamento Geral — 1970 - Série Regional. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/101/ci_1970_v4_t20_sc.pdf. Acesso em: 15 ago. 2021.

IBGE. **Estimativas de população**: Orleans. [dataset]. 2021. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/6579. Acesso em 05 set. 2021.

IBGE. **Produção Agrícola Municipal**: Orleans. [dataset]. 1974-2019a. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/5457. Acesso em 04 set. 2021.

IBGE. **Produção Pecuária Municipal**: Orleans. [dataset]. 1974-2019b. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/3939. Acesso em 04 set. 2021.

MAMIGONIAN, Armen. **Vida Regional em Santa Catarina**. Revista Orientação, n. 2, 1966.

MAMIGONIAN, Armen. **Indústria**. In: SANTA CATARINA. GAPLAN. Atlas de Santa Catarina. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

MAMIGONIAN, Armen. **Teorias sobre a Industrialização Brasileira**. Cadernos Geográficos, n.2, mai. 2000.

MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina: Estudos de Geografia Econômica e Social**. Florianópolis: GCN/UFSC, 2011.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. CaderNAU, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.

MARICATO, Ermínia**. Política habitacional no regime militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Vozes, 1987.

RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2v., 2005.

RUBIN, Graziela Rossatto; BOLFE, Sandra Ana. **O desenvolvimento da habitação social no Brasil**. Ciência e Natura, v. 36, n. 2, p. 201-2013, 2014.

SANTOS, M. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia. n. 54, 1977.
SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. **Capitalismo e urbanização**. 1988.

DOCUMENTOS CONSULTADOS

BRASIL. Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil. **Formulário de Informações do Desastre [do] município de Orleans**. Brasília, DF: SINPDEC, 04 mar. 2016.
FAMÍLIAS de baixa renda assinam contrato para financiar casa popular do programa "nova casa". **Jornal A Crítica**, Orleans, p. 9, 16 jun. 2003.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Critérios básicos para a seleção dos beneficiários**. Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, 1988a.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Declaração de transferência de posse [de] Augusto Custódio para Tânia Maria Macedo Comelli**. Orleans, SC: Prefeitura Municipal. 14 nov. 1994.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Listagem das famílias classificadas ao programa de mutirão habitacional**.Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, [entre 1988 e 1990].
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Listagem de relação dos moradores do Conjunto Habitacional Jardim das Orquídeas**.Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans,[entre 2005 e 2008].
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Ofício nº 3.119/2016/GP/SC**. Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, 02 jan. 2016. Assunto: Unidade Kit Casa Modular.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Projeto de trabalho técnico social do Loteamento João Paulo II**. Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, 14 jun. 2006.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Relatório da Sociedade Habitacional João de Barro**. Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, 1988b.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. Secretaria de Assistência Social e Habitação. **Informações referente ao déficit habitacional do município de Orleans/SC**. Orleans, SC: Secretaria de Assistência Social e Habitação. 18 nov. 2020.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. **Termo de compromisso de Maria da Conceição Araujo Galdino da Rosa**.Orleans, SC: Prefeitura Municipal de Orleans, 21 dez. 2007.
ORLEANS. Prefeitura Municipal de Orleans. Secretaria de Assistência Social e Habitação. **Histórico de ocupação do Loteamento João Paulo II**. Orleans, SC: Secretaria de Assistência Social e Habitação, [Entre 2016 e 2020].
ORLEANS (SC). Cartório de registro de imóveis de Orleans do Estado de Santa Catarina. **Escritura de doação de terreno pela Prefeitura Municipal de Orleans**. Registro em: 24 nov. 2003.
SOCIEDADE COMUNITÁRIA HABITACIONAL. Conselho comunitário. **Contrato de concessão de direito real de habitação [de] Alcimar Danielski**. Orleans, SC: Sociedade Comunitária Habitacional. 22 jul. 1989.

SOCIEDADE COMUNITÁRIA DE HABITAÇÃO POPULAR JOÃO DE BARRO. **Ata de eleição da diretoria da Sociedade Habitacional João de Barro**.Orleans, SC: Sociedade Habitacional – João de Barro de Orleans. 17 jun. 1988.

DECRETOS E LEIS

ORLEANS. **Lei nº 2273, de 25 de agosto de 2009**. Acrescenta o inciso XIII ao artigo 5º da lei nº2240, de 10 de março de 2009, que cria programas e serviços assistenciais e dá outras providências. Orleans, SC: Prefeitura Municipal, 2009. Disponível em: https://www.orleanscamara.sc.gov.br/proposicoes/Lei-ordinaria/2009/1/0/1086. Acesso em: 04 set. 2021.

ORLEANS. **Lei nº 2703, de 28 de março de 2017**. Cria, define e regulamenta o benefício do aluguel social no âmbito da política municipal de assistência social e habitação. Orleans, SC: Prefeitura Municipal, 2017. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a2/sc/o/orleans/lei-ordinaria/2017/271/2703/lei-ordinaria-n-2703-2017-cria-define-e-regulamenta-o-beneficio-do-aluguel-social-no-ambito-da-politica-municipal-de-assistencia-social-e-habitacao-2020-04-14-versao-compilada. Acesso em: 04 set. 2021.

ORLEANS. **Lei nº 2889, de 16 de julho de 2019**. Institui o programa municipal de regularização fundiária urbana (REURB) e estabelece outras providências. Orleans, SC: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sc/o/orleans/lei-ordinaria/2019/289/2889/lei-ordinaria-n-2889-2019-institui-o-programa-municipal-de-regularizacao-fundiaria-urbana-reurb-e-estabelece-outras-providencias. Acesso em: 04 set. 2021.

GT: EDUCAÇÃO PÓS-PANDEMIA, SAÚDE E TURISMO- EDUCACIÓN POS-PANDEMIA, SALUD Y TURISMO

POSSIBILIDADES DA GAMIFICAÇÃO POR UMA EDUCAÇÃO AMBIENTAL ENGAJADORA.

Eduardo Sebastião de Macedo
Estudante do curso de graduação da Universidade Estadual do Sudoeste do Paraná Unioeste;
Cidade e país; Francisco Beltrão - Brasil
E-mail: EduardoS.Macedo@hotmail.com[1]

EIXO TEMÁTICO: 4) Educação Pós-Pandemia, Saúde e Turismo Educación pos-pandemia, Salud y Turismo

RESUMO
O uso da gamificação em sala de aula tornou-se popular e trouxe aos docentes uma nova forma de relação com os alunos e os conteúdos, durante o ensino remoto e sendo uma possibilidade durante o pós-pandemia. Dentro da Educação ambiental torna-se uma atividade prazerosa e recompensadora, neste trabalho, busca-se entender como formar uma estrutura de gamificação e como aproveitá-la no ensino, para que durante o ensino remoto e presencial, o docente tenha uma nova "técnica" em seu arsenal de atividades, desenvolvendo a participação do aluno e potêncializar a compreensão do espaço e suas interações.

PALAVRAS-CHAVE: Gamificação – Educação Ambiental – Ensino Remoto

INTRODUÇÃO

A proposta deste trabalho, é mesclar o uso da gamificação e tecnologias em sala de aula, que possa ser utilizado durante o período remoto, com, com um potencial para ser utilizado como recurso didático, utilizando: imagens, atlas, jogos e visualização por satélite com a educação ambiental, visualizando transformações no espaço, sejam elas de impacto por fenômenos naturais e pela ação antrópica através do uso e ocupação do espaço, trazendo de forma crítica de se entender estas relações e engajando o aluno no processo de aprendizagem.

O desafio proposto nesse contexto, é a construção de modos de mediação do conhecimento por meio de mecanismos on-line, intuitivos e até lúdicos, sem deixar de ter sempre uma linguagem acessível aos alunos que os ajudem a construir uma visão crítica e estimulante no processo de ensino. Uma alternativa que tem se mostrado bastante positiva é a utilização de práticas pedagógicas que contemplam experiências cognitivas como a gamificação, uma forma dinâmica de ensino que traz os games em

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

cenários non games. Nestes, a ludicidade, o desafio e a diversidade de abordagens se tornam o método para a construção de conhecimento.

A PERSPECTIVA DA EDUCAÇÃO AMBIENTAL.

Este trabalho visa a utilização da definição da educação ambiental, durante a conferência de Tbilisi (1977), como uma dimensão dada ao conteúdo e prática da educação orientada para a resolução dos problemas concretos do meio ambiente, através de enfoques multidisciplinares e de uma participação ativa e responsável de cada indivíduo e da coletividade.

Desenvolvendo assim uma educação ambiental que tem o dever de preparar o indivíduo para compreender os principais problemas ambientais do mundo contemporâneo, possibilitando os conhecimentos técnicos-científicos de caráter conservação e sustentabilidade do meio ambiente. Quebrando assim uma a visão onde recursos são "descartáveis", e a necessidade do progresso é colocada antes da Sustentabilidade e eco desenvolvimento, gerando uma sociedade decadente e "não ambiental", onde as desigualdades são naturalizadas e os conceitos se tornam mecanizados, resultando na Natureza torna-se apenas um recurso.

"Estamos produzindo um mundo que nenhum de nós deseja. A par dos grandes avanços científicos e tecnológicos, a espécie humana, experimenta, um grande desafio à sua sustentabilidade: a perda do equilíbrio ambiental, acompanhada de erosão cultural, injustiça social e econômica e violência, como corolário da sua falta de percepção, do seu empobrecimento ético e espiritual, também, fruto de um tipo de Educação que "treina" as pessoas, para serem consumidores úteis, egocêntricos e, ignorar as consequências ecológicas dos seus atos. " FREIRE (2010 p.5)

Há necessidade de se construir de uma visão autônoma e crítica e que auxilia o aluno a desenvolver suas futuras interações Homem-Natureza, fazendo assim a educação ambiental um exercício de Cidadania ao aluno.

Com o fim da 2º guerra mundial o marco do avanço da produção capitalista, durante as décadas de 50 e 60, o avanço tecnológico da humanidade vêm apresentado e ampliando sua capacidade de produzir no ambiente natural. Em 1965, visando repensar o impacto humano, foi utilizado o termo "Envriomental Education" (Educação ambiental), na Grã-Bretanha. Tendo a intenção de se ter uma educação ambiental, como um processo de cidadania, respondendo a necessidade dos "novos tempos", sendo mais que apenas informar ou transmitir, uma vez que a poluição não respeita limites políticos ou físicos.

A NECESSIDADE DE SE PENSAR UMA EDUCAÇÃO AMBIENTAL.

Visando sistematizar os questionamentos sobre o a relação homem-natureza, em 1968, na contramão do pensamento do desenvolvimento predatório do capitalismo e reunindo trinta especialistas de várias áreas do conhecimento, reuniram-se em Roma para discutir a crise atual e futura da humanidade, sendo assim fundado o "Clube de Roma".

Dando o principal passo para um pensamento sustentável, em 1972 os integrantes do Clube de Roma publicam "The limits of growth" (os limites do

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

crescimento), denunciando o crescente consumo mundial que sentencia o planeta a o limite de crescimento e possível colapso. Na Suécia ocorria a conferência da Organização das Nações Unidas (ONU), sobre o Ambiente humano. Um marco do século e para a história humana, conhecida como a "Conferência de Estocolmo", gerando a declaração dos objetivos de inspirar e orientar a humanidade para preservação e melhoria do ambiente humano. Também encaixou a pauta e reconheceu o desenvolvimento da educação ambiental como elemento crítico para o combate à crise ambiental no mundo, assim, enfatizando a urgência de repensar as ações do homem repensando suas prioridades.

Objetivos da Educação Ambiental:

- Desenvolvimento de consciência e sensibilidade entre indivíduos e grupos sobre problemas locais e globais
- Aumento de conhecimento que possibilitem maior compreensão sobre ambientes e seus problemas associados.
- Mudanças de atitudes e valores que encorajem sentimentos de preocupação com o ambiente e motivem ações que melhorem e o pretejam.
- Desenvolvimento de capacidades que possam ajudar indivíduos e grupos identificar e resolver problemas ambientais.
- Promoção de participação que essencialmente significa envolvimento ativo em todos os níveis da proteção ambiental.

O termo eco desenvolvimento foi proposto por Maurice Strong e, em seguida, ampliado pelo economista Ignacy Sachs, que, além da preocupação com o meio ambiente, incorporou as devidas atenções às questões sociais, econômicas, culturais, de gestão participativa e ética. Podendo ser entendido como um desenvolvimento que considera as características de cada eco região, a partir disso, busca soluções específicas para determinada área. Dessa forma, o objetivo é equilibrar os objetivos sociais e econômicos do desenvolvimento com uma gestão ecologicamente prudente dos recursos e do meio, ou seja, no eco desenvolvimento há a preocupação com os aspectos econômicos, porém, não é dissociada da problemática social e da ambiental. Trata-se de gerir a natureza de forma a assegurar aos homens de nossa geração e à todas as gerações futuras a possibilidade de se desenvolver.

Como uma derivação do conceito, surgiu a ideia de desenvolvimento sustentável. Em 1987, a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), adotou o conceito de Desenvolvimento Sustentável em seu relatório Our Common Future (Nosso Futuro Comum), também conhecido como Relatório Brundtland. Esse novo conceito foi definitivamente incorporado como um princípio durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - a Cúpula da Terra de 1992 (Eco-92) - no Rio de Janeiro.

Durante a conferência de Tbilisi (1977) a educação ambiental foi definida como: "Uma dimensão dada o conteúdo e a dimensão orientada para a redução dos problemas concretos do meio ambiente, através de enfoques multidisciplinares e de uma participação ativa e responsável de cada indivíduo e da coletividade".

O USO DA GAMIFICAÇÃO EM SALA DE AULA;

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

A utilização da gamificação no ensino, traz ao professor uma nova ferramenta de ensino, acrescentando na relação de ensino-aprendizagem, tendo o objetivo de uma formação dinâmica e participativa do discente, através de uma estrutura de feedback, aonde o professor é o Designer do jogo, arquitetando-o para desenvolver e estimular o ensino, tornando assim uma atividade prazerosa. A gamificação traz ao ensino um circuito amplificado de experiência do aluno para sua aprendizagem, fazendo com que a presença do docente esteja no centro do processo, tendo noção constante do desenvolvimento do jogador.

Os elementos comuns aos jogos, como narrativas, metas, regras, *feedbacks*, desafios, estímulos e a possibilidade de realização de um caminho próprio, contribuem para construção da experiência dentro de um ambiente gamificado, favorecendo a participação voluntária do indivíduo. Dessa maneira, a aplicação de mecânicas e dinâmicas especificas, compartilhadas com jogos, contribuem para a participação no sistema gamificado. (BUSARELLO, 2016, p. 124.).

Esta experiência de gamificação, em um ambiente que incentive a aprendizagem, por meio de mecânicas, construindo uma narrativa, introduzindo motivação e engajamento do aluno, com a base de se "pensar como em jogos" envolvendo o aluno ao ato de jogar e dando espaço para o erro e sua repetição, o mantendo neste ciclo de tentativa, erro e compreensão.

A gamificação impulsiona por meio da ludicidade, do jogador e do professor, a possibilidade de se pensar a experiência como um jogo, em um cenário educativo, tornando assim a experiência prazerosa e engajam-te (figura 1.)

(jornalggn.com.br/blog/luisnassif/fotos-charges-e-tirinhas-137)

Figura 1. Fonte: jornalggn.com.br/blog/luisnassif/fotos-charges-e-tirinhas-137

Como por exemplo a ideia de se criar um "vilão", cujo os jogadores deverão enfrentar no processo, no nosso caso (figura 1), nos permite explorar o tópico de reciclagem, através de diálogos com jogadores de todas as idades, por exemplo, uma atividade interativa em sala, seria a reciclagem, cujo os alunos deveriam produzir o "Objeto" de material reciclável, entendendo como existe a possibilidade de uma reutilização, uma redução e uma reciclagem. A mesma atividade, pode se estender a um

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

"segundo nível" onde o "Vilão", ainda sim o lixo, pode ser a matéria orgânica, instigando sobre a separação do lixo domiciliar, limitando-se apenas a imaginação do *designer* (professor).

Explorando as áreas cognitivas, emocionais e sociais do indivíduo, a partir de um modelo motivacional, a gameficação aplica tarefas e etapas menores, gerando os "Ciclos de especialização", que segundo Busarello (2016), " É composto por tarefas curtas e rápidas, em que o indivíduo repetidamente busca tentativas de sua conclusão. " (BUSARELLO et al. 2016, p. 119).

Esta forma de utilizar o conteúdo integradora e ao mesmo tempo autônoma, onde o professor observa a forma em que o jogar interage com o jogo, dando a oportunidade do mesmo, entender as regras do "cenário de jogo" e como lidar com as limitações impostas.

CONCLUSÕES

A gamificação, ganha assim espaço no "arsenal" de práticas dos docentes, possibilitando uma abordagem diferenciada na sala de aula, engajando os alunos como "protagonistas" diretos da sua educação, de uma forma prazerosa e engajadora.

Uma estrutura do jogo, deve se manter dentro de uma meta desde o começo, deve estar explicito, ajudando o indivíduo que realiza a atividade a entender o propósito designado para tal atividade, na qual o indivíduo permanece constantemente. A apresentação de regras que auxiliam a criatividade e pensamento estratégico, trazendo assim a partir das delimitações, o aluno terá o nível de complexidade das atividades definidas. Dentro deste padrão deve-se manter uma estrutura de *feedback* (resposta) informando o aluno, introduzindo ao indivíduo as ferramentas, por meio das quais o indivíduo se orienta sobre sua relação aos elementos que ocorrem e regulam a interação se orienta dentro do universo do jogo.

Para que o processo aconteça, o passo mais importante da gameficação, também é o que ocorre após a produção do jogo, a participação voluntária tendo-se real interação entre o indivíduo e o sistema do jogo, quando o primeiro está disposto a se relacionar com o segundo. Está interação é o que proporciona toda a ação de jogar aceitando as metas, regras e o sistema de feedback propostos pelo ambiente.

Dentro das atividades de Educação ambiental a gamificação, tem como papel crítico a exposição do aluno a problemas do nosso mundo, como por exemplo: poluição, desastres naturais, consequências da ação antrópica na natureza, etc... A potencialidade encontrada na gamificação é o auxílio de um *feedback* quase que instantâneo, para o Professor, seja em forma de uma pergunta dentro do jogo para que os jogadores demonstrem suas opiniões, ou em sala de aula a relação professor-aluno o instigando a dar seu ponto de vista sobre a experiência, aprendendo a pensar em um cenário fora do game, correlacionando as suas experiências de sala com as empíricas.

Graduando do Curso de Licenciando em Geografia pela Unioeste-FB,
EduardoS.Macedo@hotmail.com

REFERÊNCIAS;

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

- BUSARELLO,R.1. Gamification: princípios e estratégias. São Paulo: imenta Cultural, 2016.
- FREIRE, Genebaldo; Educação Ambiental – princípios e práticas; 9ª. edição; Editora Gaia; 2010.
- Figura 1. Fonte: jornalggn.com.br/blog/luisnassif/fotos-charges-e-tirinhas-137 acessado em 19/07/2021.

LA ENFERMEDAD DE ALZHEIMER EN MÉXICO: UNA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA

Ricardo Guerra Díaz
Posgrado en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México
Ciudad de México, México
ricardoguediaz@gmail.com

EIXO TEMÁTICO: 4) Educação Pós-Pandemia, Saúde e Turismo Educación pos-pandemia, Salud y Turismo
PALAVRAS-CHAVE:

INTRODUÇÃO

El presente trabajo tiene como propósito dar a conocer el panorama actual de la distribución territorial e incidencia de la enfermedad de Alzheimer en México, además de analizar algunos de los factores de riesgo más reconocidos por la comunidad científica.

Esta investigación se encuentra dentro del campo de la salud, por lo que es necesario evidenciar brevemente las relaciones entre este campo del conocimiento y la Geografía.

Respecto al objeto de estudio de la Geografía de la salud, Gatrell y Elliott (2009) mencionan que es la disciplina encargada de estudiar la distribución espacial de los procesos salud-enfermedad, de la morbilidad, de la infraestructura en salud, así como de los vectores que ocasionan algunas enfermedades y su asociación con factores ambientales, culturales, demográficos sociales y económicos. Asimismo, Santana (2014, p. 19), considera que "…el objetivo general de la Geografía de la salud, es proporcionar conocimientos que sirvan para comprender las relaciones que se establecen entre las condicionantes de la salud, los resultados efectivos de las políticas y de la organización de los servicios, y sus consecuencias en el desarrollo del territorio".

En función de lo planteado, conocer la situación de salud de una población en un territorio implica entender el espacio como un lugar en el que convergen un sinfín de elementos culturales, demográficos, sociales y económicos que influyen en el desarrollo de algunas enfermedades.

De acuerdo con Iñiguez (1998), la salud de la población constituye la expresión de determinantes y condicionantes biológicos, ambientales y sociales, tanto históricos como actuales; por lo que todo espacio geográfico posee una historia ecológica, biológica, económica, cultural y social que, de manera inevitable, orientará el proceso salud-enfermedad en los distintos grupos sociales.

Es relevante destacar que la representación e interpretación espacial del binomio salud-enfermedad exige del conocimiento geográfico, ya que todos los análisis relacionados con la situación de salud de las poblaciones son intrínsecamente espaciales y requieren de unidades territoriales para la representación de indicadores. Iñiguez (*op. cit.*) sostiene que la proximidad y complementariedad de los marcos conceptuales entre la geografía y

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

la salud son evidentes; en contextos geográficos, en puntos, líneas, áreas y redes, operan los problemas de salud-enfermedad y se desarrollan las acciones para su mejoramiento.

Por su parte, Buzai (2015: 32) arguye que la Geografía puede ayudar a comprender e, incluso, intervenir positivamente en las problemáticas de salud al abordar las relaciones existentes entre el ambiente y la sociedad en el espacio geográfico; menciona que, en materia de salud, "Agudizar la mirada sobre el mapa puede ser considerado entonces una de las acciones fundamentales para promover la equidad".

En el presente trabajo se consideran dos teorías para explicar el estado actual de la enfermedad de Alzheimer (EA): la Transición Demográfica y la Transición Epidemiológica.

En la Teoría de la Transición Demográfica se reconocen tres o cuatro fases consecutivas (dependiendo el autor) (Acosta, 2009):

1. Fase estacionaria alta. Tanto la tasa de natalidad, como la de mortalidad son altas; las muertes se asocian con hambrunas, guerras y enfermedades. Los incrementos en la población permanecen en un nivel bajo.
2. Fase de expansión temprana. Se caracteriza por un continuo aumento en la tasa de natalidad y un descenso importante en la de mortalidad; la esperanza de vida aumenta y la población crece.
3. Fase de expansión tardía. Presenta tasas de mortalidad bajas y estabilizadas, y una reducción en la natalidad; la tasa de crecimiento se desacelera.
4. Fase estacionaria baja. Tanto la tasa de natalidad, como la de mortalidad se estabilizan, en consecuencia, la población permanece estacionaria.

El modelo de la Transición Epidemiológica también se organiza en fases:

- Primera fase. La edad de la peste y el hambre.
- Segunda fase. De la retracción de las pandemias.
- Tercera fase. Propia de las patologías crónicas y degenerativas, cardiopatías, cáncer y accidentes cardiovasculares.
- Cuarta fase. Caracterizada por el aumento de las patologías sociales, accidentes, formas violentas de muerte, suicidios, homicidios, entre otras.

Según Acosta (*op. cit.*: 62), "… la teoría postula la transición de un patrón de causas de muerte dominado por enfermedades infecciosas -con muy alta mortalidad, especialmente en las edades más jóvenes- a otro patrón dominado por enfermedades degenerativas y afecciones producidas por la acción del hombre, como las formas más importantes de morbilidad y causa de muerte".

Entre 2015 y 2030, se prevé que haya un incremento de 56% en las personas de 60 años y más a nivel mundial, pasando de 901 millones a 1400 millones, y en el año 2050 a casi 2100 millones. El crecimiento global de la población adulta mayor sucederá de manera diferencial, la región de América Latina registrará el aumento más importante en los próximos lustros (71%) (Sosa, Astudillo & Acosta, 2017).

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el Censo de Población y Vivienda 2020, reportó 15 142 976 personas de 60 años y más, lo que representa el 12% de la población nacional; se proyecta que este grupo etario significará el 16.8% de la población en el año 2030 y el 25% en 2050. Las tendencias actuales de la población mexicana hacia la longevidad podrían implicar un gran desafío, ya que los adultos

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

mayores presentan mayor incidencia de enfermedades neurodegenerativas como la demencia.

La demencia es un síndrome clínico ocasionado por múltiples causas; sus principales características son las alteraciones en la memoria, el pensamiento y la conducta.

La EA es un padecimiento que produce la pérdida de funcionalidad en actividades de la vida cotidiana y que da lugar a discapacidad, dependencia y necesidades de asistencia.

En aquellos casos en los que los síntomas inician después de los 65 años, se le conocerá como EA de inicio tardío (o esporádico) y cuando los síntomas comienzan antes de esa edad, EA de inicio temprano (o genética).

Se reconocen dos grupos de síntomas asociados con las demencias (especialmente con la EA) (Roa, Martínez & García, 2017):

- Síntomas relacionados con las alteraciones de la memoria y de otros dominios cognitivos (AMyOC). Los enfermos inician casi siempre con afectaciones en la memoria, posteriormente, presentan alteraciones de lenguaje, visuoespaciales y de las funciones ejecutivas; estos síntomas se manifiestan con diferente grado de gravedad, en función de la etapa de la enfermedad: EA leve, EA moderada y EA severa.
- Síntomas neuropsiquiátricos (SNP). Dependen del tipo de demencia y de la etapa de desarrollo en la que se encuentre la enfermedad. La importancia de estos síntomas radica no solo en su prevalencia (reportada en hasta 88% de los casos), sino que además se relaciona con la calidad de vida (del adulto mayor y del cuidador primario) y con un aumento en la dependencia. Las manifestaciones más comunes son: ideas delirantes, apatía, agitación e inhibición.

  Según datos de la Secretaría de Salud del Gobierno de México, reportados en los Boletines Epidemiológicos de la Dirección General de Epidemiología, las demencias más comunes son la enfermedad de Parkinson y la EA.

  La presente investigación toma como base los datos de los años 2019 y 2020, para así analizar la distribución espacial de la EA en México y el aumento o disminución en las tasas de incidencia a nivel estatal. En 2019, se registraron 3286 nuevos casos de EA, de los cuales 62% corresponde a mujeres y 38% a hombres; las entidades federativas con el mayor número de casos fueron: Jalisco (327), Chihuahua (292), Sinaloa (247), Veracruz (226) y Ciudad de México (201).

  Para el año 2020 se reportaron 1637 nuevos casos, 60% de ellos fueron mujeres y 40% hombres. Jalisco con 180, Chihuahua con 131, Michoacán con 112, Sinaloa con 110 y Veracruz con 105, fueron los estados en los que se registró un número importante de casos; con respecto al 2019, 4 de las 5 entidades son las mismas. Es posible mencionar que la cantidad de casos de EA no está en función de la población total, ya que demarcaciones como Chihuahua y Sinaloa no superan los 4 millones de habitantes, mientras que el Estado de México, con poco menos de 17 millones de personas, no aparece en los primeros lugares de incidencia de EA en México.

  El abordaje de la EA debe ser "…eminentemente de prevención, pues a la luz de los conocimientos actuales no hay ningún tratamiento que pueda curar la demencia o revertir su evolución, por lo que el enfoque prioritario deberá ser el identificar los principales factores de riesgo (FR) para tratar de evitar o retrasar su desarrollo" (González & López, 2014: 33).

ISSN: 2236-109X
ANAIS XXII Enc. Humboldt
Florianópolis, setembro de 2021

Los factores de riesgo pueden clasificarse en intrínsecos (edad, sexo, grupo étnico, historia familiar, mutaciones genéticas) y extrínsecos (estilo de vida, enfermedades o lesiones, condiciones socioeconómicas, factores psicosociales y ambientales). Se ha constatado que la edad es el principal factor de riesgo, en los mayores de 85 años la prevalencia de EA es de 38%, en los de 75 a 84 de 44%, en los de 65 a 74 de 15% y en los menores de 65 años de tan solo 4% (*Ibíd.*).

Factores como una mala dieta, tabaquismo, educación, características socioeconómicas, factores psicosociales y ambientales son relevantes en el desarrollo de la EA; asimismo, enfermedades como la hipertensión arterial, diabetes mellitus y traumatismos cráneo encefálicos (TCE) se encuentran asociadas con el desarrollo de las demencias.

REFERENCIAS

- Acosta, L. (2009). Transición epidemiológica. En J. Pickenhayn (compilador), *Salud y enfermedad en geografía* (págs. 55-65). Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Buzai, G. (2015) *Análisis Espacial en Geografía de la Salud: Resoluciones con Sistemas de Información Geográfica*. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Gatrell A. y S. Elliott, (2009) *Geographies of Health: an introduction*. New Jersey: Wiley-Blackwell.
- González, G., & López, F. (2014). Factores de riesgo para enfermedad de Alzheimer. En M. d. Reyna, M. González, F. López, & G. González (editores), *Demencias: Una visión panorámica* (págs. 33-44). San Luis Potosí, S.L.P.: Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Iñiguez, L. (1998). Geografía y salud: temas y perspectivas en América Latina. *Cadernos de Saúde Pública*, 701-711.
- Roa, P., Martínez, A., & García, M. d. (2017). Marco conceptual. En L. Gutiérrez, M. d. García, P. Roa, & A. Martínez (editores), *La Enfermedad de Alzheimer y otras demencias como problema nacional de salud* (págs. 1-17). Ciudad de México: CONACYT.
- Santana, P. (2014). Objetos y métodos en Geografía de la salud. En *Introducción a la geografía de la salud: territorio, salud y bienestar*. Portugal: Universidad de Coimbra.
- Secretaría de Salud. (2019). *Boletín epidemiológico.* México: Dirección General de Epidemiología.
- Secretaría de Salud. (2020). *Boletín epidemiológico.* México: Dirección General de Epidemiología.
- Sosa, A., Astudillo, C., & Acosta, G. (2017). Situación epidemiológica actual. En L. Gutiérrez, M. d. García, P. Roa, & A. Martínez (editores), *La Enfermedad de Alzheimer y otras demencias como problema nacional de salud* (págs. 19-35). Ciudad de México: CONACYT.

Correo electrónico: ricardoguediaz@gmail.com

ANAIS DO

XXIII ENCUENTRO INTERNACIONAL HUMBOLDT

LA CUESTIÓN CHINA

XXIII
ENCONTRO INTERNACIONAL
HUMBOLDT
"La cuestión China"

Florianópolis – Santa Catarina – Brasil
20 al 24 de septiembre de 2021
MODALIDAD VIRTUAL