

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
APOENA KAROLYNE DOS SANTOS**

**FLORIANÓPOLIS: AS CONSEQUÊNCIAS DO CRESCIMENTO
DESORDENADO**

**Florianópolis
2013**

APOENA KAROLYNE DOS SANTOS

FLORIANÓPOLIS: AS CONSEQUÊNCIAS DO CRESCIMENTO DESORDENADO

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas Da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do grau Bacharel em Ciências Econômicas

Orientador: Prof. Dr. Helton Ricardo Ouriques

**Florianópolis
2013**

APOENA KAROLYNE DOS SANTOS

A banca examinadora resolveu atribuir nota 8,0 a aluna Apoena Karolyne dos Santos na disciplina CNM 5420 – Monografia, do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, pela apresentação deste trabalho.

Florianópolis, 27 de fevereiro de 2013.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Helton Ricardo Ouriques
Orientador

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins
Membro

Prof. Luiz Mateus da Silva Ferreira
Membro

Aos meus pais, Pedro e Silvia, pelos esforços e incentivos a minha educação e criação, pelo apoio incondicional em todos os momentos da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me permitido chegar até aqui. E a todas as pessoas que de algum modo, durante estes cinco anos de graduação contribuíram para a minha formação.

Aos meus pais, Pedro e Silvia, pelo apoio e paciência durante a elaboração deste trabalho. À minha irmã, Aryana, por todos os momentos que me ajudou, irritou e atrapalhou. À Rafaela por ter cedido um tempinho de suas férias para me ajudar. E a toda a minha família, vocês são as pessoas mais importantes da minha vida.

Ao meu orientador, Helton, pelo pronto atendimento a minha solicitação de orientação e por toda ajuda e atenção dispensadas a este trabalho. A todos os professores do Departamento de Ciências Econômicas e Relações Internacionais por todo o conhecimento e dedicação.

Aos meus amigos e colegas de faculdade, em especial, Thaís; Ricardo; Tiago, vulgo Tagui; Alison, sem a sua ajuda eu não teria chego até aqui. E a todos os demais colegas por fazerem desses anos os melhores da minha vida.

Às minhas “The Bests”: Amanda, pela amizade, ajuda, apoio, risadas, noitadas, furadas e enrascadas no Brasil e mundo a fora. Fabiane, pela amizade, ajuda, apoio, festas, viagens e quartos divididos. Raquel, pela amizade, ajuda, apoio, conversas, diversões e conselhos.

À Liga! por todos os momentos de festas, na piscina e fora dela, risadas, ostras, noitadas, conversas e chats noturnos. Obrigada por tudo, meninos. Todos vocês são muito importantes para mim.

Aos amigos que fiz fora da faculdade e aos que fiz fora do país, por todos os momentos que passamos juntos, amizade, diversões e conversas.

É difícil citar todos que participaram destes anos, e da minha formação, contudo, agradeço de coração. Obrigada a todos.

“Um pedacinho de terra, perdido no mar
Num pedacinho de terra, beleza sem par”.

Cláudio Alvim Barbosa “Poeta Zininho”

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar de que modo o crescimento desordenado da cidade afeta a qualidade de vida da população de Florianópolis. Será destacada a maneira com que a especulação imobiliária e suas consequências atingem a população local. Florianópolis é a cidade que mais cresce entre as capitais do sul do país, chegando a 23% nos últimos dez anos. Unido ao crescimento populacional está o crescimento econômico da cidade. Outro número que cresce é a quantidade de turistas que a cidade recebe a cada temporada de verão. Florianópolis também é a capital com a maior renda *per capita* do país e tem sua economia baseada, além do turismo, no setor de serviços, construção civil e tecnologia, setor este que garante a maior parte do PIB da cidade e mais tem crescido. Apesar disto, a cidade é dotada de pouca infraestrutura e não possui um Plano Diretor atualizado e detentor de poderes para manter o crescimento de forma organizada e sustentável. Devido a isto, a cidade vem passando por grandes transformações tanto no meio econômico quanto social. E são essas transformações que têm alterado o modo de vida da população de Florianópolis. As mudanças vão desde o aumento do custo de vida na cidade até problemas ambientais. De modo geral, estes problemas são causados e ao mesmo tempo são consequência da especulação imobiliária que como em um ciclo vicioso que com a vinda de novos moradores, faz com que o aumento dos preços dos imóveis e do custo de vida retroalimente-se. Outra consequência gerada é a falta de mobilidade urbana que faz com que a cidade detenha o título de uma das piores mobilidades urbanas do mundo. Com base nestes dados o presente trabalho analisa as consequências do crescimento desordenado na vida da população de Florianópolis, bem como de seus turistas e o que pode ser feito para melhorá-la; assim como, o que pode ser feito para frear o crescimento desordenado da cidade.

Palavras-chave: Florianópolis; Crescimento desordenado; Urbanização - Florianópolis.

ABSTRACT

This research aims to examine how the sprawl of the city affects the quality of life of Florianópolis. It will highlight the way in which land speculation and its consequences affect the local population. Florianópolis is the fastest growing city between the capital cities of the south of Brazil, growing 23% in the last ten years. United the population growth is economic growth of the city. Another number that is growing in Florianópolis is the number of tourists who visit the city every summer season. Florianópolis is also the capital with the highest per capita income of the country and its economy is based, in addition to tourism, the service sector, construction and technology sector, this sector ensures that most of the city's GDP and it has growing more. Despite this, the city is provided with poor infrastructure and does not have a master plan updated and holder of power to maintain an organized and sustainable growth. Due to this, the city has undergone major transformations both in the economic and the social. And it is these changes that have been changing the way of life of the Florianópolis population. The changes range from increasing the cost of living in the city to environmental problems. Generally speaking, these problems are caused, and simultaneously, a consequence of speculation that such a vicious cycle, with the arrival of new residents, causes the increase in property prices and the cost of living feeds back up. Another consequence is the lack generated urban mobility that makes the city holds the heading of one of the worst urban mobility in the world. Based on these data, this study analyzes the consequences of sprawl of the population lives in Florianópolis, as well as its visitors and what can be done to make it better; as well, what can be done to curb the sprawl of the city.

Keywords: Florianópolis; Sprawl; Urbanization - Florianópolis.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Localização da cidade de Florianópolis no litoral sul brasileiro.....	25
Figura 2: Localização das primeiras Freguesias na Ilha de Santa Catarina.....	28

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Percentual de crescimento populacional de Florianópolis entre 1970 e 2009.....	32
--	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Crescimento Populacional.....	32
--	----

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

APP	Área de Preservação Permanente
CASAN	Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
COMCAP	Companhia de Melhoramentos da Capital
FATMA	Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
MEL	Movimento Ecológico Livre
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto
SANTUR	Santa Catarina Turismo S/A
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SUSP	Secretária Municipal de Serviços Públicos
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 TEMA E PROBLEMA	12
1.2 OBJETIVO	13
1.2.1 Objetivo Geral	13
1.1.2 Objetivos Específicos	13
1.3 JUSTIFICATIVA	14
1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO	15
2 O ESPAÇO URBANO E SEUS AGENTES	16
2.1 O SURGIMENTO DAS CIDADES	16
2.2 O ESPAÇO URBANO	17
2.3 AGENTES DO ESPAÇO URBANO	18
2.4 FORMAS E PROCESSOS ESPACIAIS	22
2.5 SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL	23
2.6 SÍNTESE CONCLUSIVA	24
3 A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: UM PANORAMA	25
3.1 OCUPAÇÃO PRÉ-CABRALINA AO SÉCULO XX	26
3.2 FLUXOS MIGRATÓRIOS E TRANSFORMAÇÕES URBANAS	30
3.3 MEIO AMBIENTE	32
3.4 ECONOMIA	33
3.5 TURISMO	35
3.6 INFRAESTRUTURA	37
3.7 SÍNTESE CONCLUSIVA	39
4 O CRESCIMENTO DESORDENADO EM FLORIANÓPOLIS	40
4.1 CRESCIMENTO URBANO	40
4.1.1 Movimentos Migratórios Recentes	41
4.1.2 A Questão da Mobilidade Urbana	42
4.2 CRESCIMENTO DESORDENADO	45
4.2.1 A Falta de um Plano Diretor	46

4.2.2	Especulação Imobiliária	48
4.2.3	Valor de troca versus valor de uso do espaço	51
4.2.4	Loteamentos, condomínios e a segregação residencial	54
4.3	IMPACTOS AMBIENTAIS DO CRESCIMENTO	57
4.3.1	Saneamento	57
4.3.2	Sustentabilidade	59
4.4	PROBLEMAS QUE AGRAVAM O CRESCIMENTO DESORDENADO	60
4.4.1	Operação Moeda Verde	60
4.5	AÇÕES DA POPULAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE FLORIANÓPOLIS	61
4.5.1	Movimento Floripa Te Quero Bem	61
4.5.2	ONG FloripAmanhã	62
4.5.3	Aliança Nativa	63
4.5.4	SOS Gravatá	63
4.5.5	Movimento Ponta do Coral 100% Pública	64
4.6	SÍNTESE CONCLUSIVA	65
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
	REFERÊNCIAS	71

1 INTRODUÇÃO

1.1 TEMA E PROBLEMA

O cenário mundial tem passado por grandes transformações, tanto na perspectiva política, como na questão do desenvolvimento socioeconômico, principalmente no que diz respeito ao âmbito das cidades. Estas vêm sofrendo com as consequências do crescimento desordenado feito de forma desenfreada e sem a infraestrutura mínima adequada, promovida pelos diferentes agentes da sociedade e, somado a isso, vem se contrapondo a necessidade de preservação da natureza. Algumas cidades têm poder de atração para certas camadas populacionais, por vezes, as mais abastadas. Isto faz com que haja benefícios para alguns e, conseqüentemente, a perda destes outros. Em geral, estes outros, são a as camadas mais pobres da população.

No Brasil, a primeira lei que diz respeito à questão fundiária foi a Lei de Terras que data de 1850, estabelecia ao proprietário o direito absoluto sobre a propriedade, onde o dono era seu senhor, hoje alguns proprietários ainda pensam e agem deste modo. A mercadorização da cidade é necessária em alguns momentos, contudo a mercadorização especulativa, sem uma infraestrutura necessária para o crescimento das cidades, tem trazido muitos prejuízos para as mesmas. As consequências disso vão da marginalização de alguns moradores ao aumento da degradação ambiental, muitos especuladores agem de modo a obter o maior proveito possível da mercadorização da cidade até o ponto em que esta para de dar-lhes lucros, e neste ponto este conjunto de especuladores parte para uma próxima cidade onde seus rendimentos sejam mais altos.

A cidade de Florianópolis é um exemplo disso, devido às várias mudanças às quais tem passado nos últimos anos, principalmente no cenário socioeconômico. Florianópolis tem expandido-se muito, principalmente, a partir de fluxos migratórios recentes, iniciados em 1960. Este crescimento vem sendo desordenado e está trazendo problemas de ordem social e econômica para a cidade. Além da especulação imobiliária, crescimento desordenado e desenfreado gera falta de mobilidade urbana, há também o problema de segurança pública. Bem como crescimento populacional a cidade tem crescido no campo econômico, não só pelo

potencial turístico, no âmbito nacional e internacional, mas também pelo crescimento de certos ramos, como o tecnológico.

A ideia vendida de cidade dos sonhos e a comparação com cidades como *Ibiza* na Espanha e *St. Tropez* na França vem, cada vez mais, mercadorizando a cidade de forma especulativa, que não possui somente seu *valor de uso*, mas também e, principalmente, o *valor de troca*, que tem aumentado artificialmente devido à especulação imobiliária. E esta venda da imagem da cidade traz a tona a débil infraestrutura que a cidade possui. Tudo isto aliado à falta de empenho governamental em favor dos menos favorecidos e da falta discernimento em relação ao meio-ambiente da cidade, vem fazendo com que os nativos de fato, venham sendo cada vez mais marginalizados. Além da sua natureza exuberante destruída, dia após dia, como desculpa para o crescimento e desenvolvimento e que tudo isto será fonte de grandes benefícios para a cidade.

Neste sentido, este trabalho avaliará a cidade de Florianópolis, seus agente, as transformações ocorridas e as consequências do crescimento desordenado para os habitantes da cidade.

1.2 OBJETIVO

1.2.1 Objetivo Geral

Verificar de que forma crescimento desordenado da cidade vem afetando a qualidade e forma de vida da população de Florianópolis.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Apresentar e discutir o modo no qual se formaram as cidades e os agentes que nela atuam.
- Identificar de que maneira a especulação imobiliária e suas consequências, a partir da venda da imagem da cidade, vêm atingindo a cidade e a população local.

- Analisar os parâmetros do desenvolvimento e crescimento de Florianópolis ao longo dos anos.
- Verificar como o desenvolvimento vem se contrapondo com a questão ambiental na cidade.

1.3 JUSTIFICATIVA

A cidade de Florianópolis vem apresentando crescimento urbano acelerado, além da conversão de áreas antes rurais em urbanas, seu crescimento populacional nos últimos dez anos foi de 23%, o maior dentre as capitais da Região Sul. O que significa cerca de oito mil novos moradores por ano. E não é só o crescimento populacional, que vem ocorrendo, mas também um crescimento econômico, que vem dado à cidade um *status* de cidade rica, segundo dados do IBGE, no Censo 2010, Florianópolis é a capital com a maior renda *per capita* do país.

Esta cidade, que hoje é fruto de cobiça por moradores de outras regiões e países não está preparada, no entanto, para o crescimento sustentável, não possui sequer um Plano Diretor. Este por sua vez teve seu debate iniciado no ano de 2006 passou por uma fase de impasses e chegou a ficar parado por dois anos, voltou à tona devido as eleições para novo prefeito em 2012. Enquanto isso, a cidade continua crescendo desordenadamente, depredando suas belezas naturais em prol da especulação imobiliária e do favorecimento dos mais ricos, que vem transformando a cidade em uma cidade para pessoas mais abastadas.

Portanto, é importante identificar os efeitos, positivos e negativos, deste crescimento urbano e entre outros aspectos, tal como o *fetichismo* com relação à cidade afetam a população local de um modo geral e de que forma poderia haver uma neutralização dos efeitos negativos, não só para a população, como também para turistas e empresários nela presentes.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos. O primeiro deles faz uma revisão conceitual, apresentando um breve histórico do surgimento das cidades, a definição de espaço urbano e os agentes que nele atuam. Além de uma pequena exposição dos processos e formas espaciais e da conceituação de segregação residencial. O terceiro capítulo apresenta a cidade de Florianópolis tratando de seus aspectos histórico, econômico, turístico, ambiental, infraestrutura e fluxos migratórios recentes.

O quarto capítulo trata de todas as consequências do crescimento desordenado. Desde as consequências do grande crescimento populacional consequência da falta de um plano diretor e como isto afeta a vida da população devido à especulação imobiliária, aos problemas de mobilidade urbana, saneamento, consequências para o meio ambiente, segregação residencial e as atitudes dos moradores para tentar mudar os rumos do crescimento da cidade. Por fim, o quinto capítulo apresenta as considerações finais e sugestões para trabalhos futuros.

2 O ESPAÇO URBANO E SEUS AGENTES

2.1 O SURGIMENTO DAS CIDADES

A cidade é fruto da humanidade, e transformou-se ao longo da história. As primeiras cidades surgiram no momento histórico que o homem deixou de ser nômade, e passou a fixar-se em porções de terra como agricultor, a partir do aprimoramento da agricultura passou-se a ter um excedente agrícola. Este surgimento deu-se há cerca de quinze mil anos atrás. O excedente agrícola possibilitou ao ser humano ocupar-se de outras atividades como o comércio de alimentos que, por sua vez, passaram a ter suas produções e estoque centralizados e controlados. Deste modo, não houve mais a necessidade de morar em áreas rurais para produção de subsistência. Contudo, o mundo passou por grandes mudanças, havendo, atualmente, mais pessoas morando no meio urbano do que no meio rural devido, também, ao rápido crescimento das cidades.

As cidades nasceram da necessidade de organizar um determinado espaço para integrar o comércio destes alimentos e outros produtos. Assim, houve um aumento da independência e, que a partir da vinda do homem para a cidade, passou a haver, também, uma hierarquização da sociedade – divisão em classes sociais. Seguido disso, ocorreram outras mudanças obtidas a partir da evolução tecnológica, a produção de mais excedentes agrícolas provenientes dessa transformação, geração de um sistema de comunicação e da concentração especial das atividades não agrícolas.

Em certo momento histórico, após a queda do Império Romano (476 D.C.), as cidades perderem importância, havendo um êxodo urbano. Isto fez com que a população que vivia nos domínios desse império passasse a viver nos feudos. Posteriormente, junto ao advento do sistema capitalista, as cidades voltaram a ganhar importância. E, em alguns casos, mais que isso, passaram a ser *idades planejadas*.

2.2 O ESPAÇO URBANO

Uma cidade nada mais é que um espaço urbano organizado, com população e área variáveis, o termo cidade é, em geral, utilizado para designar uma entidade político-administrativa organizada.

O espaço urbano observado hoje – extremamente capitalista – é o produto de várias ações acumuladas através do tempo e modeladas por agentes que produzem e consomem o espaço. Agentes, cuja ação é complexa e que resulta da dinâmica de acumulação do capital. Todas essas ações mantêm o espaço urbano fragmentado e articulado. Os agentes que produzem o espaço urbano, classificados por CORRÊA (1993), em Quem produz o espaço urbano?, são cinco: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos.

A atuação desses agentes é feita dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles – porém que, nem sempre como será tratado aqui, é de fato correto – nas circunstâncias atuais do capitalismo, a associação de alguns desses agentes, proprietários dos capitais industrial, financeiro e imobiliário, podem estar ligadas direta ou indiretamente.

O autor também define a cidade como o complexo uso de terra, justapostas entre si, que definem a organização espacial. E que definem as áreas da cidade, como o centros, suas redondezas e a periferia.

Ainda segundo o autor, na atual sociedade, o espaço urbano é também marcado por relações espaciais que envolvem a circulação de dinheiro seja através de investimentos, mais-valia, juros, salários ou através de decisões geradas no espaço urbano. Essas relações fazem com que as diversas partes da cidade se interagem em um conjunto articulado, onde seu núcleo é geralmente o centro da cidade.

O espaço urbano capitalista, segundo o autor é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo e geradas pelos próprios agentes que produzem e consome o espaço, de modo complexo, derivando da acumulação de capital, dos conflitos de classe e das relações de produção, o que leva às transformações constantes as quais a cidade passa, como a

incorporação de novas áreas, ou abandono de outras, o que gera uma constante renovação urbana.

2.3 AGENTES DO ESPAÇO URBANO

Os principais agentes sociais, caracterizados por CORRÊA (1993), como já dito, são os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Segundo o autor algumas ressalvas são importantes. Em primeiro lugar, a ação dos agentes é feita dentro de um marco jurídico que regula a atuação dos mesmos. Estes marcos jurídicos são geralmente caracterizados pelos planos diretores das cidades. Depois, ainda que haja conflitos entre os três primeiros agentes citados, todos eles acabam tendo o interesse comum de apropriação da renda da terra, o que provoca no processo contínuo de acumulação e a tentativa, por parte do Estado, de minimizar os conflitos de classe. Outra ressalva é que, atualmente, os capitais industrial, financeiro e imobiliário estão integrados e como consequência, os conflitos entre estes agentes desaparecem. Por fim, podem ocorrer também mudanças nas estratégias dos agentes, vinculadas a contradições e movimentos de acumulação de capital dos conflitos de classe.

O primeiro grupo a ser tratado são os proprietários dos meios de produção, estes são representados pelos grandes industriais e comerciantes. São também grandes consumidores de espaço. Deste modo, a terra urbana possui duplo papel, o de suporte físico e o de expressar requisitos localizacionais específicos às atividades. Neste caso, também surge a especulação fundiária que acaba por causar um aumento no preço da terra. E este aumento, onera os proprietários com o aumento dos custos, e aumentando também, os preços dos imóveis como uma reação em cadeia gera um aumento nos preços da terra e dos salários dos trabalhadores.

Nas palavras de CORRÊA (1993, p.14),

A especulação fundiária não é de interesse dos proprietários dos meios de produção. Interessa, no entanto aos proprietários fundiários: a retenção de terras cria a escassez de oferta e o aumento do seu preço, possibilitando-lhes ampliar a renda da terra. Esta prática gera conflitos entre proprietários industriais e fundiários.

E o autor continua afirmando que

A solução desses conflitos se faz através de pressões junto ao Estado para realizar desapropriações de terras, instalação de infraestrutura necessária às suas atividades e para a criação de facilidades como a construção de casas baratas para a força de trabalho. (CORRÊA, 1993, p.14).

Segundo MINGLIOE (1977 apud CORRÊA, 1993, p.14) o conflito entre os proprietários industriais e fundiários não é mais algo tão absoluto como no passado. Isto porque as contradições do capital e trabalho tornam perigosas as abolições de formas de propriedade, com a ideologia da casa própria, acaba-se reduzindo essas contradições. Além disso, a própria burguesia adquiriu terras, o que fez com que a propriedade fundiária passasse a ser importante no processo de acumulação e também possui papel importante na construção civil. E, por fim o controle da propriedade fundiária pela classe dominante tem função de permitir o controle do espaço através da segregação residencial.

A partir do momento que o crescimento da cidade passa a atingir uma área industrial, principalmente se forem residências das classes mais abastadas, ocorre uma reorganização espacial com a transferência da indústria para outra parte da cidade ou, até mesmo, para outra cidade. Indo se instalar em áreas mais amplas e baratas e com infraestrutura geralmente, produzida pelo Estado. Para a indústria isto acaba sendo um ótimo negócio, pois instala-se em um lugar com infraestrutura. E ainda consegue ainda vender seu antigo terreno por preços bem mais altos que o pago nas novas instalações.

O segundo grupo são os proprietários fundiários, segundo CORRÊA (1993), eles atuam no sentido de obter a maior renda possível a partir de suas propriedades, esses proprietários, também possuem interesses na expansão da cidade e no crescimento da terra rural, menos valorizada em terras urbanas, a fim de auferir maiores lucros com esse crescimento. Logo, esses proprietários estão interessados apenas no *valor de troca* e não no *valor de uso* da terra.

De acordo com o autor, assim como os proprietários industriais, os fundiários também podem acabar por pressionar o Estado, especialmente na estância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e no zoneamento urbano. Esta pressão não é feita de maneira uniforme, tampouco beneficia a todos os proprietários fundiários, sendo geralmente os mais poderosos beneficiados por instalação de infraestrutura por parte do Estado a fim de valorizar suas terras.

Como o crescimento das cidades gera a transformação de terras rurais em terras urbanas, a transformação desta terra rural em terra urbana é mais complexa e envolve diferenciais de demanda de terras e de habitações, da direção em que esta transformação se verifica e da forma as quais ela assume. Esta demanda por terras e habitações depende do surgimento de novas camadas sociais. Depende, também, das possibilidades de remuneração do capital que será investido em terras e operações imobiliárias. E, ainda, da política adotada pelo Estado para permitir a reprodução do capital.

Segundo o autor, outra consideração importante com relação à urbanização é a diferenciação entre urbanização de *status* e a urbanização popular. Os proprietários das terras bem localizadas passam a pressionar o Estado, visando à criação de infraestrutura urbana ou obtendo créditos bancários para que eles mesmos façam este investimento. Este investimento valoriza a terra, que antes era inutilizada, aliado a campanhas publicitárias que exaltam incessantemente as qualidades da área, ao mesmo tempo, que o preço dos terrenos sobe constantemente. Essas terras são destinadas a população de *status*, e proprietários fundiários tornam-se também promotores imobiliários, pois loteiam, vendem e constroem casas de luxo. Em outras cidades, onde não existem as qualidades dos terrenos, e que não atraem os grupos sociais abastados, a saída para os proprietários fundiários é a criação de loteamentos populares, com uma infraestrutura mínima, devido ao baixo poder aquisitivo dos futuros moradores destes loteamentos. Não há interesse nestes proprietários em tornarem-se, também, promotores imobiliários. Geralmente estes loteamentos populares acabam oferecendo péssimas condições de vida aos seus habitantes. Estes loteamentos, em geral, são ilegais, mas mediante a pressão popular são rapidamente legalizados. Tudo isto gera uma nova onda de valorização fundiária.

O terceiro grupo, classificado por CORRÊA (1993) são os promotores imobiliários. Eles são responsáveis pela incorporação, e conseqüentemente da transformação do imóvel em mercadoria; pelo financiamento; análise da viabilidade técnica do imóvel; construção ou produção física do imóvel; e, por fim, comercialização ou transformação do capital-mercado em capital-dinheiro.

Esses promotores imobiliários não têm interesse na construção de imóveis para a população de baixa renda, devido ao baixo retorno. Para que seja atraente a construção dessas casas é necessário que alguns fatores, como a escassez de habitações, ou que sejam construídos imóveis com uma péssima qualidade de material, ou ainda se forem super

ocupadas por varias famílias. Contudo, a produção de imóveis de luxo é sempre considerada um bom negócio para os incorporadores, pois sempre há uma demanda solvável para estes imóveis, como residência fixa ou segunda residência. Deste modo, passa a haver uma manutenção dos bairros de luxo e a transformação de outros bairros, que passam a ser considerados, também, bairros de luxo.

A atuação espacial destes promotores gera grandes desigualdades entre as cidades, e entre os bairros dentro de uma mesma cidade, o que amplia ainda mais a segregação residencial, que é cada vez mais, uma tendência nos grandes centros. E, conforme são criados bairros de habitações populares, esta segregação passa a ser mais expandida.

O quarto grupo de agentes sociais, na classificação de CORRÊA (1993) é o Estado, pois este atua diretamente na organização do espaço. Isto se dá, porque o Estado é, ao mesmo tempo, industrial, consumidor de espaço, proprietário fundiário e promotor imobiliário. Além de atuar diretamente na regulação de uso do solo. O Estado possui uma reserva fundiária, através das terras públicas, para usos futuros, incluindo a negociação posterior com outros agentes sociais. Entretanto, o Estado atua com mais força através da implantação de serviços públicos como água, luz, sistema viário, que interessa tanto às empresas como a população. Esta atuação do Estado faz-se visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista. Ou seja, criando condições para que o processo de acumulação de capital e reprodução de classes sociais se mantenha.

A atuação do Estado na criação do espaço urbano é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes agentes sociais e tende a privilegiar a os interesses das classes dominantes que se revezam no poder. De todas as esferas do Estado, a que mais é marcada por este jogo de interesses, e conseqüente transformação do espaço urbano, é a esfera municipal, pois é nela em que segundo CORRÊA (1993, p.21) “os interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz”.

Outra atuação muito importante do Estado é a construção de cidades, como no caso de Brasília. Além da produção do solo, um novo espaço tecnicamente passível de ocupação, via obras como drenagens, desmontes e aterros.

O último grupo que o autor classificou foram os grupos sociais excluídos, que possuem baixo acesso a bens e serviços produzidos socialmente, no capitalismo essas diferenças são muito grandes, e em nosso país, são também, muito evidentes. A habitação é

um dos bens que esta população de baixa renda tem pouco acesso. Além disso, este grupo também está sujeito a subnutrição, doenças, subemprego e a não ter acesso à escolaridade.

Estes grupos vivem moradias densamente ocupadas, produzidas através do sistema de autoconstrução, com materiais de baixa qualidade. Com a produção de favelas estes agentes passam, também a agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço. Esta produção do espaço é mais que uma forma de resistência; é, também, uma estratégia de sobrevivência.

A evolução das favelas dá-se através de uma progressiva urbanização, até tornar-se um bairro popular, resultante da atuação dos moradores, que durante um longo período de tempo passam a melhorar suas residências e implantar atividades econômicas diversas. O Estado também age, neste caso, implantando alguma infraestrutura urbana, geralmente a partir de pressões exercidas pelas associações de moradores.

2.4 FORMAS E PROCESSOS ESPACIAIS

Além dos agentes sociais, CORRÊA (1993), classifica as formas e processos espaciais, para ele a grande cidade capitalista é lugar privilegiado de ocorrência de vários tipos de projetos sociais. Dentre eles, a acumulação de capital e a reprodução social têm importância básica. O conjunto de forças atuantes que ao longo do tempo transformam o espaço são executadas pelos agentes sociais, que permite a localização e realocação das atividades da população na cidade.

A área central da cidade é onde se concentram as principais atividades comerciais, serviços, gestão pública e privada, terminais de transporte e é destacada na paisagem da cidade devido à verticalização. Esta área central é o produto da ação dos agentes sociais. Principalmente dos proprietários dos meios de produção, com ajuda do Estado, através da estruturação.

Em contramão à existência de uma área central está a descentralização das cidades que está associada diretamente ao crescimento das mesmas. Segundo CORRÊA (1993), a descentralização é viabilizada pelo desenvolvimento de meios de transporte mais flexíveis como ônibus e automóveis, principalmente. A descentralização, também, pode ser um modo

para manter a uma taxa de lucro alta que a área central não é possível de obter-se. Para isto, as indústrias transferem-se para os distritos indústrias. Deste modo, a descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários. Para o consumidor a descentralização faz com que haja a necessidade de gerar economias com transporte e de tempo, o que induz a um maior consumo, o que é de interesse do capital produtivo e comercial (CORRÊA, 1993, p.49).

O autor ainda caracteriza os distritos industriais, de localização periférica, como resultados da ação do Estado, geralmente criados em terrenos preparados e com acessibilidade. Além disso, há a criação de economias de aglomeração. Esta coesão de áreas especializadas pode ser definida como aquele movimento que leva as atividades a localizarem-se juntas. No caso de Florianópolis, pode-se citar o exemplo do Polo Tecnológico concentrado próximo.

2.5 SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL

É através da segregação residencial que, segundo CORRÊA (1993), a uniformidade da população naqueles locais produz bairros homogêneos, como os já citados bairros de *status* e bairros para a população de baixa renda. Esta segregação residencial é um processo que origina a tendência a uma organização espacial em áreas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade entre elas. O Estado também atua na segregação residencial, seja através de financiamentos aos consumidores e construtoras ou, diretamente através da construção de habitações.

Além da segregação residencial feita em bairros de *status*, há também a segregação através de condomínios exclusivos, com muros e sistemas de vigilância, áreas de lazer, alguns dispõem de serviços, como bancos, lojas e supermercados, forçando ainda mais esta forma de segregação. Para o autor,

A classe dominante ou uma de suas frações segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano. Indiretamente atua através do Estado.
(...)

A segregação residencial assim redimensionada aparece com um duplo papel, o de ser meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o de um meio de controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais, especialmente a classe operária e o exercito industrial de reserva. (CORRÊA, 1993, p. 64)

O autor ainda acrescenta que a segregação é dinâmica, e está em contínuo movimento, podendo haver a troca de um grupo social em uma área por um grupo de *status* inferior ou, em alguns casos, superior.

2.6 SÍNTESE CONCLUSIVA

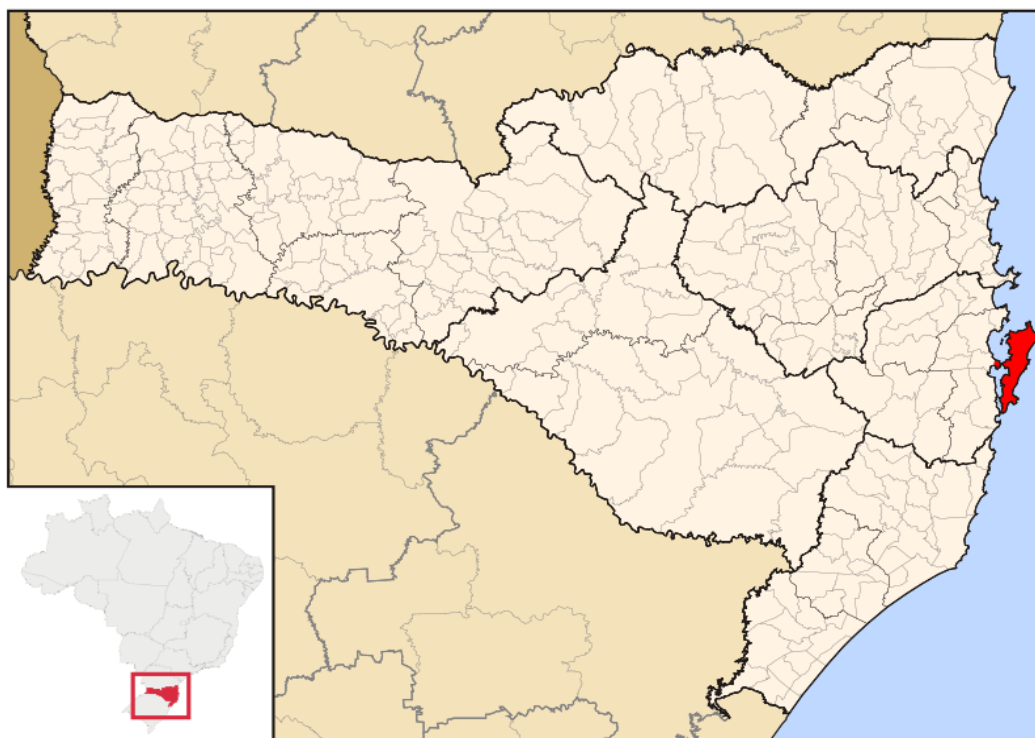
Este capítulo teve como objetivo abordar de que modo o espaço urbano é construído e transformado a partir das atitudes de seus agentes que são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Estes grupos através de suas atitudes condicionam e recondicionam as cidades e os espaços urbanos. E, através destas atitudes, também transformam as formas e processos espaciais gerando consequências na vida dos habitantes de toda a cidade, dentre elas, a segregação residencial.

3 A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: UM PANORAMA

Florianópolis é a capital do Estado de Santa Catarina, fundada em 23 de março de 1726, sob o nome de Desterro, porém sua existência consta nos registros históricos desde o século XVI e um primeiro povoado chamado Nossa Senhora do Desterro já havia sido fundado no ano de 1673 por Francisco Dias Velho. Atualmente, a cidade possui aproximadamente 427 mil habitantes, podendo dobrar durante a temporada de verão. A densidade demográfica gira em torno de 986 hab/km². O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da cidade é de 0,875, considerado nível alto pela Organização das Nações Unidas (ONU), e faz da cidade uma das melhores qualidades de vida do país. Ainda, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2003, a incidência de pobreza no município é de 23,5% da população.

A cidade de Florianópolis está situada parte na Ilha de Santa Catarina e parte no continente. A Ilha é banhada pelo Oceano Atlântico e é classificada como ilha continental, entre as latitudes 27°22' e 27°50', possui uma área total aproximada de 433 km², sua separação do continente é feita através das baías norte e sul, separadas por um estreito de aproximadamente de 500m de largura.

Figura 1: Localização da cidade de Florianópolis no litoral sul brasileiro.



Fonte: Wikipédia, a enciclopédia livre. Acesso em 24 de novembro de 2012.

A economia da cidade é baseada, basicamente, no setor de serviços, tecnologia, turismo e construção civil.

O clima da cidade apresenta características próprias do litoral sul brasileiro, com inverno e verão bem definidos e outono e primavera apresentando climas semelhantes. Possui precipitação significativa e bem distribuída durante os meses do ano. Apesar de ainda ser considerada uma cidade de porte médio já possui problemas ambientais de cidade grande como as *Ilhas de Calor* existentes na região central e em áreas mais urbanizadas.

Acreditava-se que a cidade possuía 42 praias, e logicamente um grande potencial para o turismo. Hoje se sabe que existem mais de cem praias catalogadas, contadas as praias da porção continental, algumas não possuem nome por serem pouco visitadas.

3.1 OCUPAÇÃO PRÉ-CABRALINA AO SÉCULO XX

Os registros arqueológicos dos primeiros habitantes da Ilha de Santa Catarina são de aproximadamente 5.000 anos atrás, o que pode ser considerado um tempo recente. Os primeiros moradores de Florianópolis foram os homens do *Sambaqui*, assim chamados por depositarem materiais orgânicos, como conchas de moluscos e restos de outros alimentos, formando montes desse material, estes montes ficavam próximos ao mar e os habitantes viviam em cima deles.

Os índios que aqui viveram foram os carijós e itararés. Os itararés eram ceramistas, mas produziam peças sem decoração apenas com utilidade prática. Viviam de caça e coleta, entretanto já haviam iniciado o processo de sedentarização. Acredita-se que tenham encontrado a Ilha já desabitada e não se sabe ao certo se tiveram contato com os habitantes seguintes, os índios carijós.

Os carijós foram o último grupo indígena a migrar para a Ilha de Santa Catarina antes dos primeiros europeus chegarem, no século XIV. Este grupo também dominava a cerâmica e a agricultura e exploravam a caça, pesca e coleta. A partir do ano de 1516, as embarcações europeias passaram a aportar na Ilha com a finalidade de reabastecimento e, durante muito tempo, contavam com apoio e hospitalidade dos carijós. Por vezes, estas expedições deixavam

náufragos ou desertores. Contudo, após um grande período de convivência extensiva os carijós passaram a *cansar-se* da presença dos visitantes, e deixaram de ajudar aqueles que aqui atracavam. Posteriormente, por volta do ano de 1600, os carijós abandoaram a ilha, migrando para outros lugares no continente.

Os primeiros registros cartográficos da Ilha foram feitos por holandeses ainda no século XVII, nestes registros a Ilha era chamada de Ilha dos Patos, em referência aos índios que aqui viviam – chamados de Patos. No mesmo século, anos mais tarde, foi feita um novo registro cartográfico da Ilha com o seu formato atual e, neste registro, foi chamada pela primeira vez de Ilha de Santa Catarina.

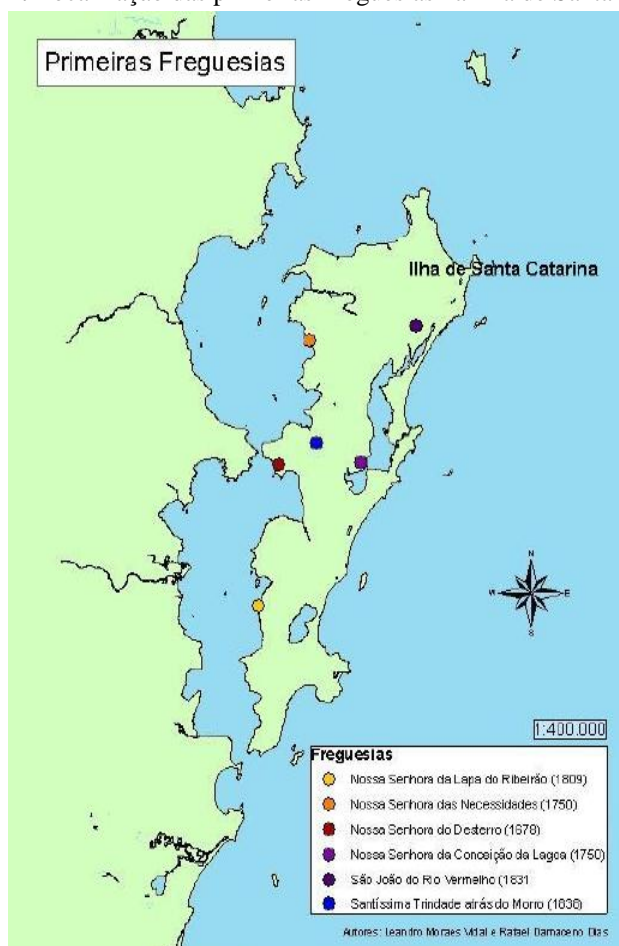
Os primeiros europeus que viveram na Ilha foram os náufragos ou desertores. Como Portugal não tomou providências para a colonização da Ilha os europeus que mais passaram pela Ilha até a chegada de Dias Velho foram os espanhóis. O primeiro espanhol a aportar na Ilha foi, provavelmente, Juan Diaz Solis em 1512. A Ilha era um importante ponto de reabastecimento para os espanhóis que iam em direção ao Rio do Prata, por isso a coroa espanhola possuía muito interesse na Ilha, que chegou a ser dominada pelos mesmos entre os anos de 1777 e 1778. E já em 1541, Dom Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, representante da coroa espanhola chegou a Ilha com o título de Governador do Paraguai e de Santa Catarina.

A coroa portuguesa não fez muitos esforços para a colonização da Ilha, tampouco do Estado de Santa Catarina. Ao contrário dos estados vizinhos do Paraná e Rio Grande do Sul, Santa Catarina não recebeu muitos bandeirantes ou missionários, vinham para o estado apenas de passagem, chegando alguns a viver por um pequeno período de tempo na Ilha. Entretanto a deixavam desabitada depois de algum tempo. A efetiva colonização começou em 1673, quando Francisco Dias Velho enviou seu filho para Desterro. A póvoa, apesar de, também, ter ocupado terras continentais, desenvolveu-se apenas nas imediações do que hoje é a Praça XV de Novembro, no centro da cidade. Contudo, no ano de 1687 houve um incidente com piratas – outros já haviam ocorrido anteriormente – que culminou com a morte de Dias Velho. Após este episódio a população da Ilha diminuiu drasticamente devido ao abandono de parte dos moradores, incluindo a família de Dias Velho. O povoamento do interior da Ilha só aconteceria com a chegada dos açorianos, os poucos moradores que restaram mantiveram-se no centro e a Ilha continuou a ser um porto de aguada para navios. É importante ressaltar que nesta época a Ilha mantinha-se, ainda, em estado quase selvagem, sem desmatamentos, e uma floresta quase contínua.

A partir do ano de 1737, devido a conflitos fronteiriços com a Espanha, Portugal resolveu estabelecer a Capitania de Santa Catarina. Dois anos mais tarde, sob o comando do governador Brigadeiro José da Silva Paes iniciou-se a construção das Fortalezas de Anhatomirim, Ratoles e de Ponta Grossa com a finalidade de fortificar a Ilha e protegê-las dos espanhóis. Contudo estas fortalezas não impediram a invasão espanhola em 1777.

A chegada dos primeiros imigrantes portugueses, provenientes principalmente das Ilhas de Açores, majoritariamente, e Madeira, em menor número. Ocorreu entre os anos de 1748 e 1756. Nos primeiros dois anos de imigração, as famílias foram afixadas nos arredores da Vila de Desterro, após 1750, iniciou-se a ocupação do interior da ilha, com a fundação da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, na parte leste da Ilha, e cinco anos mais tarde, com a fundação da Freguesia de Nossa Senhora das Necessidades e Santo Antonio.

Figura 2: Localização das primeiras Freguesias na Ilha de Santa Catarina.



Fonte: Rafael Damaceno Dias, Que invasão é essa? Leituras sobre conflitos sócio culturais em Florianópolis (1970-2000), 2009.

A ocupação do interior da Ilha passou a ocorrer mais significativamente, apenas, a partir de meados do século XVIII. As primeiras freguesias foram dispostas no interior da Ilha

conforme a Figura 2. Foi, também, com a chegada dos açorianos que se iniciou o desmatamento da Ilha, além da necessidade de espaço para a construção de casas, houve desmatamento para fazer plantações e roças, principalmente, de farinha de mandioca, que por muitos anos foi o principal produto exportado da Ilha. Além disso, o desmatamento foi causado pela queima e para usos diversos da madeira.

O crescimento de Desterro, quando comparado ao de outras cidades portuárias do Brasil, foi lento até meados do século XX. Entretanto, ainda no século XIX a vila elevou-se a categoria de cidade, transformando-se na capital da província. Foi nesta época que a cidade passou por transformações, como a construção de prédios públicos e melhorias no Porto.

Após o advento da república e, mais tarde, com a renúncia de Marechal Deodoro da Fonseca, houve a mudança de nome da cidade para Florianópolis. A mudança em homenagem ao então presidente Floriano Peixoto, no ano de 1894, feita pelo governador à época, Hercílio Luz, após a vitória do governo sobre a Revolta da Armada, que em parte ocorreu na Ilha.

A partir da segunda metade do século XIX, chegaram, também, ao litoral sul novos imigrantes de outros países, como alemães, italianos, gregos, sírios e libaneses. Além do forte contato com gaúchos brasileiros, nesta mesma época.

O século XX marcou as principais transformações da cidade. Foi neste século em que houve uma ampliação da construção civil e implantação da energia elétrica, além da instalação do sistema de fornecimento de água e o esgoto. Tudo isso ainda somou-se à construção da primeira ponte ligando a Ilha ao continente, a Ponte Hercílio Luz, em 1926, esta ponte que está desativada desde o início da década de 1980, é, hoje, um dos principais cartões postais da cidade, bem como do Estado. No ano de 1943 foi anexada a cidade sua parte continental, antes pertencente ao município vizinho de São José.

Neste mesmo século, a partir da década de 1960 e seguintes, com a implantação da Universidade Federal de Santa Catarina, a cidade passou a atrair um grande contingente de estudantes e professores para a cidade. Aliado a novos órgãos governamentais, como a Eletrosul Centrais Elétricas, que trouxe vários trabalhadores de outros estados, houve uma grande diversificação da atividade econômica e a criação de uma série de empregos, diretos e indiretos. Houve também, o início da ocupação do interior da Ilha pela população local e a procura da cidade por turistas tanto brasileiros quanto estrangeiros, que transitavam pela recém asfaltada BR-101. Foi nesta época que as primeiras consequências da ocupação e

crescimento desordenado apareceram, os bairros até então pacatos e preservados na Ilha passaram a ser loteados, cortados por estradas e desmatados.

Nos anos 1970, as autoridades municipais decidiram construir o aterro da baía norte onde, hoje, se localiza a Avenida Beira Mar Norte, ampliado nos anos 1980. Já na década de 1990, houve a construção do aterro da baía sul, e a construção da Via Expressa Sul. Ainda nos anos 1970, foi construída a segunda ponte de ligação da ilha ao continente, a Ponte Colombo Sales. E em 1991, foi inaugurada a terceira ponte, chamada Ponte Pedro Ivo Campos.

3.2 FLUXOS MIGRATÓRIOS E TRANSFORMAÇÕES URBANAS

As transformações urbanas e o intenso fluxo migratório que a cidade recebeu desde a década de 1960 do século passado não foi característica apenas de Florianópolis, mas sim uma tendência que as cidades brasileiras litorâneas de pequeno e médio porte. A migração era tanto de pessoas que deixavam o interior, caracterizando o êxodo rural, como de pessoas com alto nível de educação, provenientes de outros estados e até de outros países, devido à necessidade de mão de obra especializada nestas destas cidades. Porém havia, também, as pessoas que estavam deixando suas cidades em busca de tranquilidade, melhor qualidade de vida e baixos níveis de criminalidade e sem os problemas típicos de grandes centros urbanos.

A atratividade exercida por Florianópolis iniciou-se com a característica turística da cidade que, a partir do momento que recebia visitas turísticas, era vista como uma cidade em que a natureza e o espaço urbano, conviviam lado a lado, o que fez com que muitos turistas voltassem para fixar residência na cidade.

A princípio, estas pessoas que aqui chegavam, eram consideradas arrogantes pelos nativos florianopolitanos. Segundo DIAS (2009 p.16), em *Que Invasão é esta? Leituras sobre conflitos socioculturais em Florianópolis (1970-2000)*, estes novos moradores também possuíam:

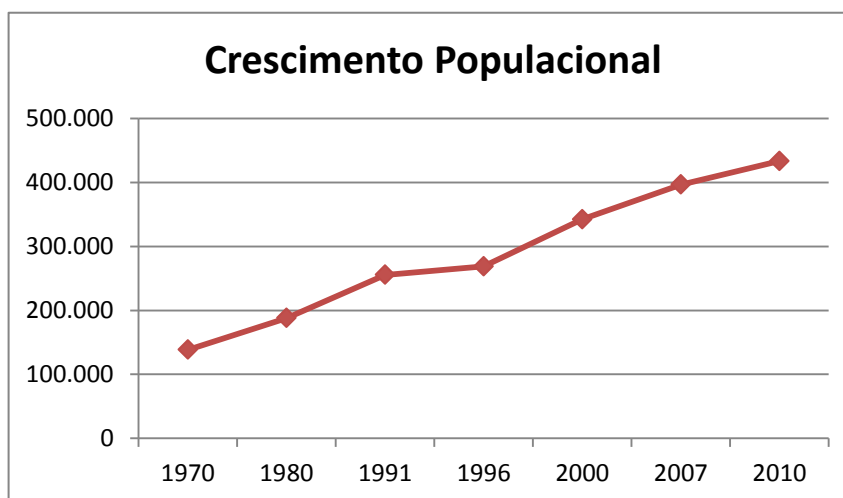
maior facilidade na disputa por vagas no mercado de trabalho, maior eficácia no questionamento de projetos imobiliários da prefeitura municipal e, principalmente, teriam maiores condições de questionar a legitimidade dos discursos sociais que veiculavam sobre a cidade.

Os migrantes das décadas de 1970 e 1980 eram chamados pelos nativos de *forasteiros*, estes grupos passaram a ter conflitos com os nativos. O primeiro deles foi a respeito da Farra do Boi, tradição dos descendentes de açorianos, que passou a ser vista como cruel e combatida desde então e foi criminalizada no ano de 1997. O segundo tipo de conflitos foi disputa por vagas de trabalho entre os ilhéus e os *forasteiros*. Estes foram apenas os primeiros, dentre vários outros tipos de conflitos entre ilhéus e *forasteiros*, principalmente se fossem gaúchos, rixa que se mantém até hoje na ilha, ainda que mais fraca. Entretanto, o ilhéu deslumbrava-se com os hábitos dos *forasteiros* e passou a assimilar estes hábitos e esquecer-se dos seus próprios costumes e tradições como a renda de bilro e o *boi de mamão*, atualmente pouco disseminado na Ilha. Atualmente os *forasteiros* são os novos moradores provenientes de outros países e de muitos estados do país. Todavia ainda há uma predominância, ainda, de gaúchos e de paulistas que continuam se mudando em grande número para a Ilha pelos mesmos motivos de décadas atrás.

Já nesta época a cidade era vista como uma cidade provinciana em que faltavam bons restaurantes, bons hotéis, uma vida noturna de melhor qualidade, ainda que comparada com outras cidades catarinenses menores era considerada uma cidade com pouca infraestrutura para o recebimento de turistas. Estas reclamações hoje persistem, porém de outras formas.

A expressão *Mané da Ilha*, surgiu no ano de 1987, com o Concurso Troféu *Manezinho* da Ilha, que servia para premiar os nativos mais ilustres da cidade. O termo *mané* que em outras cidades e estados é visto pejorativamente, em Florianópolis é motivo de orgulho e foi acentuado com a vitória do *Mané* Gustavo Kuerten no torneio de tênis de *Roland Garros* quando este, na ocasião do recebimento do troféu e intitulou-se um *manezinho da ilha*. Foi desde então o termo ficou conhecido em todo o país e popularizou-se.

Atualmente, a cidade recebe cerca de 10 mil novos habitantes por ano. Florianópolis é, também, a capital do sul do país que mais cresce conforme o Gráfico 1. A cidade, hoje, ainda tenta ser cosmopolita, entretanto continua mantendo o ar de provinciana apesar de que o bairrismo e o sentimento de *mané* não são tão fortes hoje quanto foram no passado

Gráfico 1: Crescimento Populacional.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Elaboração: A autora.

O principal motivo da migração nos últimos anos, além da fuga dos centros urbanos, para cidades de porte médio, é também o fato de que Florianópolis foi por muitos anos considerada a melhor capital com qualidade de vida do país. Ainda hoje a cidade está entre as melhores qualidades de vida e com oportunidades de trabalho, principalmente no ramo tecnológico.

Tabela 1: Percentual de crescimento populacional de Florianópolis entre 1970 e 2009.

Décadas	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2009
Percentual de Crescimento	35,81%	35,93%	34,04%	26,58%

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Elaboração: A autora.

3.3 MEIO AMBIENTE

O ecossistema de Florianópolis possui características peculiares. A área entre as baías Norte e Sul é um ambiente de que mistura água doce e salgada, de grande importância para várias espécies de pescados, moluscos e crustáceos. Esta mistura de água doce e salgada é também a existente em manguezais, que servem de criadouros para diversas espécies. A cobertura vegetal dos morros da Ilha é a Mata Atlântica, ou Floresta Ombrófila Densa. A vegetação litorânea das praias é composta pelas dunas e restingas. Com o início da colonização e a implantação da agricultura a Ilha foi parcialmente desmatada, segundo

CARUSO em Uma Cidade numa ilha, (CECCA, 1996), este desmatamento chegou a cerca de 76,1% da cobertura vegetal da Ilha. Contudo, após a decadência da agricultura houve um lento processo de restauração espontânea da cobertura vegetal. Entretanto não manteve a mesma diversidade de fauna e flora.

É interessante destacar, também, que a Ilha possui duas principais lagoas, a Lagoa do Peri, de água doce, localizada no sul da Ilha, possuindo 5,2 km². Esta lagoa foi tombada como patrimônio natural no ano de 1976, quando foi também criado o Parque Municipal da Lagoa do Peri. A segunda lagoa é a Lagoa da Conceição. Esta é, na verdade uma laguna, com ligação ao mar e, portanto, possui água salgada. A laguna possui 19,51 km², sua ligação com o mar é através de um canal, chamado Canal da Barra, que foi dragado em 1982. Antes disso, era natural que passasse por períodos fechado. Esta lagoa era conhecida pela produção de pescados, principalmente o camarão. Entretanto, a lagoa está sofrendo com a poluição, principalmente através de esgotos lançados diretamente ao mar, reduzindo assim sua capacidade pesqueira. Ambas as lagoas são importantes criadouros de lontras.

3.4 ECONOMIA

Florianópolis tem sua economia baseada no setor de tecnologia, que representa 45% do Produto Interno Bruto (PIB) da cidade. Este é também o setor que mais contribui com impostos, e o setor que mais cresce, possuindo grande destaque para o polo tecnológico da cidade. Outros setores de extrema importância para a economia da cidade é o setor serviços, já que a cidade não possui um parque industrial significativo, este sempre foi o setor que movimentou a economia durante todo o ano, desde a criação da cidade. Outro setor fundamental para a cidade é o setor de turismo, devido à “vocação” turística da cidade com sua exuberante natureza e praias. Este setor ajuda a movimentar a economia, principalmente, durante a temporada de verão, quando a popula o da cidade chega a dobrar devido a chegada dos turistas. Outro setor que se destaca   o da maricultura sendo a cidade a maior produtora de ostras dos país.

Além destes setores, há ainda o setor da constru o civil, que vem crescendo exponencialmente nos últimos anos e   reflexo do crescimento populacional que a cidade tem

tido. Além disso, o setor é um importante empregador de mão de obra pouco qualificada e, em geral, importada de outras cidades e estados. O setor chegou a passar por uma pequena crise no início do ano de 2012, contudo não chegou a haver demissões. Os destaques da construção civil na cidade estão principalmente nos bairros do norte da Ilha, como Jurerê Internacional, Ingleses e Praia Brava, que são alguns dos pontos mais valorizados da cidade. Além destes bairros há uma grande valorização dos imóveis nos bairros do Abraão, na porção continental da cidade, Beira-Mar, Agronômica, Lagoa da Conceição, Parque São Jorge, Centro, João Paulo e Campeche, por isto o fluxo de construções, principalmente de edifícios, tem sido direcionados para estes bairros.

O PIB da cidade, em 2008, segundo o IBGE, girava em torno de oito bilhões de reais, sendo o PIB *per capita* em torno de 20 mil reais anuais. Isto mostra um crescimento de mais de 100% no PIB desde o ano 2000. Se dividido em setores, o PIB da cidade seria de 0,5% do setor agropecuário; 14%, industrial e 85,5% do setor de serviços.

Quanto à balança comercial do município, todas as empresas que possuem domicílio fiscal em Florianópolis, independentemente de onde tenha ocorrido a produção em si, totalizaram no ano de 2008 um saldo negativo de aproximadamente US\$ 474 milhões, de acordo com dados do SEBRAE/SC (2010). Ainda de acordo com o SEBRAE/SC os principais destinos dos produtos florianopolitanos foram: Emirados Árabes, Turquia e Angola, que juntos totalizam 33,1% das exportações, quanto as importações a grande maioria são de produtos chineses.

No ano de 2008, a cidade possuía aproximadamente 31 mil empresas formais, o que gerava aproximadamente 244 mil postos de trabalho com carteira assinada. Estas empresas eram em sua grande maioria – mais de 29 mil – microempresas. As pequenas empresas chegavam a quase duas mil, as médias e as grandes empresas somadas não chegavam ao total de 400 empresas. Dentre estas empresas, aproximadamente 18 mil eram do setor de serviços; 11 mil, de comércio; duas mil, do setor secundário e apenas 79 empresas do setor primário. Já os postos de trabalho eram em sua imensa maioria do setor de serviços, seguido pelo comércio, setor secundário e setor primário, segundo o SEBRAE/SC.

Quanto ao setor informal, não existem muitos dados oficiais do município. Contudo estima-se, de acordo com dados do SEBRAE/SC, que o estado possui a grande maioria das empresas informais no setor de serviços, seguido por comércio, construção civil e indústrias.

3.5 TURISMO

A importância do turismo para a economia de uma cidade é inquestionável, sejam turistas provenientes do Brasil ou de outros países. Contudo, há de se pensar a respeito das desvantagens que o turismo pode trazer para a cidade, não apenas em questões de mobilidade urbana que piora consideravelmente durante as temporadas de verão, deixando a cidade, nesta época completamente parada. Há necessidade de um planejamento maior para recebimento destes turistas e investimentos em segurança. Que, pela fama de cidade de ricos, ou pela fama de receber turistas de alto poder aquisitivo, vem apresentando um aumento exponencial no que se refere à violência. Tanto que no mês de novembro de 2012, o governo alemão chegou a alertar seus cidadãos que viriam para o Brasil em férias a ter cuidado com relação a segurança em algumas cidades, entre elas, Florianópolis. Contudo números oficiais recentes são difíceis de serem encontrados, em parte, pois não é bom para a cidade ter dados que comprovem a criminalidade crescente divulgados.

A quantidade de turistas vem aumentando a cada ano na cidade. De acordo com dados do órgão oficial do Turismo de Santa Catarina (Santur) o número de turistas cresceu 99,3% nos últimos cinco anos. Apenas para o feriadão de ano novo de 2013 a cidade recebeu 350 mil turistas, o que representa 59% dos turistas que estiveram na cidade em todo mês de janeiro de 2012. A maioria destes turistas, 60,93%, chegaram de carro; 22,87%, de avião e 15,79%, de ônibus. A preferência pelos automóveis dá-se devido a facilidade e aos custos mais baixos para quem viaja de carro. Contudo, essa vantagem de custo acaba se invalidando com a perda de tempo nos longos congestionamentos e trânsito lento que a cidade enfrenta nesta época. Em trechos como do centrinho da Lagoa até a praia Mole ou praia da Joaquina que em dias normais leva aproximadamente quinze minutos, chegava a levar quatro horas.

A grande maioria dos turistas que visitam a Ilha vem do Estado do Rio Grande do Sul, 44,92%; seguido de paranaenses, 14,43%; os próprios catarinenses, 13,77%; paulistas, 13,44% e fluminenses. Já entre os turistas estrangeiros, 78,31% são argentinos; 8,46%, chilenos; 4,23%, uruguaios; 2,65%, paraguaios e 1,59%, suíços.

Os problemas quanto ao turismo em Florianópolis são, a princípio, o tipo de turista que vem para cá. Hoje, a maioria não é mais de turistas de renda mais baixa que lotavam as praias durante a temporada de verão, com suas caixas térmicas e frangos com farofa – ainda

que se encontre um grande número de pessoas com caixas térmicas nas praias –, a maioria, atualmente, é de pessoas de classes mais abastadas, inclusive os turistas de luxo. Estes vêm para beber *champagne* na praia. E este turista de luxo na cidade, faz com que ela seja comparada a balneários famosos internacionalmente, como *Saint-Tropez* e *Ibiza*, por jornais internacionais como o *The New York Times* e *The Wall Street Journal*, entre outros. O *The New York Times* publicou no ano de 2009 uma matéria sobre a cidade com o título: “*The place to be: Florianópolis, Brazil*” onde dizia que a cidade é “uma mistura dos balneários de *Saint-Tropez* e *Ibiza*, sem arrogância e preços altos”. Além disso, dizia que antes a cidade costumava ser um destino de surfistas, e que hoje aparece como um novo e badalado destino festeiro na América Latina. Outra reportagem feita sobre a cidade, pela londrina BBC, dizia que Florianópolis era uma das dez cidades mais dinâmicas do mundo e com maiores potenciais de crescimento. Mais recentemente, em janeiro de 2013, o jornal *The Wall Street Journal* publicou uma matéria falando sobre a Ilha e seu potencial para o surf, foi citada como um destino relativamente novo, misturado ao jeito de cidade grande, com direito a vida noturna agitada e sem os problemas de segurança de cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. O jornal falava ainda, sobre, a mata preservada, praias, dunas, comunidades de pescadores, construções históricas e da Lagoa da Conceição.

Uma opção outra para o turismo em Florianópolis, além do turismo de praias, e que não agride tanto o meio ambiente, é o turismo ecológico. Esta modalidade é justificada pelo fato de a cidade possuir muitas belezas naturais e áreas ainda preservadas, algumas de difícil acesso. Além disto, este tipo de turismo tem por intuito a preservação do patrimônio e ajuda também a promover a consciência ambiental. O ecoturismo, nada mais é que o passeio por trilhas, passeio a cavalo, um banho de cachoeira ou até mesmo um estudo biológico. Em Florianópolis, as opções de ecoturismo são inúmeras, entre trilhas para praias desabitadas, mergulhos, e passeios que permitem conhecer as belezas naturais de uma maneira diferente e não apenas através do turismo tradicional. Porém, para isto, é mais do que necessário que as áreas naturais da ilha sejam preservadas, na maneira como estão hoje, e recuperadas as que estão em degradação. Deste modo é necessária a conscientização do poder público e população, de que todas estas áreas são, também, um recurso econômico, e que além de importância turística, possuem grande importância para a qualidade de vida da população.

Outra aspecto que se refere a um problema com o turismo em Florianópolis, principalmente de visitantes internacionais é o fato de que a maioria destes procuram por sol e praia, o que a cidade não pode oferecer durante todo o ano. Assim, não há a possibilidade de

que o turismo seja baseado em atividades ao ar livre durante todo o ano, o que faz com que fora da temporada de verão os turistas provenientes de outros países e estados prefiram outras regiões do país. Além disso, são necessários investimentos em recursos humanos, para que estes turistas possam ser mais bem atendidos por, principalmente, taxistas, garçons e vendedores ambulantes que falem uma segunda língua – ou apenas “enrolem” para vender seus produtos –, e permitam o reconhecimento da cidade como uma cidade internacional.

3.6 INFRAESTRUTURA

Florianópolis, assim como todo o Brasil, sofre com muitos problemas relacionados à infraestrutura.

De acordo com dados do SEBRAE/SC, em 2008, Florianópolis possuía 197.710 unidades consumidoras de energia elétrica, sendo 46% deste total consumidores residenciais; 36%, comerciais e pouco mais de 3%, industriais. É comum nos meses de verão quando o aumento da demanda cresce o problema de falta de luz em horários de pico em alguns bairros da cidade.

Quanto ao abastecimento de água, segundo BEZ (2012), a cidade forneceu no ano de 2011, pouco mais de 24 milhões m³ de água para a cidade de Florianópolis. De todas as unidades consumidoras 81% são consumidores residenciais; 5%, públicas; 1,5%, industriais e 11% comerciais. Segundo dados do SEBRAE/SC, no ano de 2000, 89% dos domicílios eram abastecidos com água encanada. Atualmente, todo o esgoto coletado em Florianópolis é devidamente tratado, contudo não são todas as residências que possuem rede de esgoto, este assunto será retomado no próximo capítulo no item sobre saneamento.

Já no que tange a infraestrutura de transportes, quanto aos portos, o município não possui nenhum porto, apesar de já ter possuído no passado. Os portos mais próximos são os de Imbituba, Itajaí e Navegantes. A cidade ainda possui transporte marítimo, feito por cooperativas, a principal é a que leva moradores e turistas para a Costa da Lagoa, partindo da Lagoa da Conceição ou Rio Vermelho, que atuam com horários fixos durante todo o ano. Existem ainda alguns serviços de transporte que levam a até algumas praias e ilhas da região, porém este serviço não é oferecido continuamente durante todo o ano, nem é usado como

meio de transporte para moradores. Tampouco não há um transporte que ligue a Ilha as demais cidades da região.

A cidade possui seis rodovias estaduais e apenas uma federal, a BR-282, esta liga o estado no sentido leste-oeste, contudo é também o principal acesso a BR-101, que corta o país no sentido norte-sul e é o principal acesso a cidade. A malha viária de Florianópolis é de forma geral, precária. As partes asfaltadas estão em condições ruins, bem como as ruas com calçamento e existem, ainda, muitas ruas de estrada de terra. De uma forma geral, estes tipos de ruas possuem buracos que atrapalham os veículos. Nem todas as ruas possuem passeio adequado tendo as pessoas que transitar no acostamento e estradas. As faixas de pedestres também são mal sinalizadas, bem como as ciclovias e ciclofaixas implantadas recentemente.

A frota de veículos da cidade, segundo dados do DENATRAN (2012), era de 290.566 veículos. Se levarmos em consideração apenas os carros, a cidade possui aproximadamente 2,18 carros por habitante.

Quanto a aeroportos, a cidade possui um aeroporto internacional, o Hercílio Luz. Segundo dados do SEBRAE/SC no ano de 2008, o aeroporto recebeu pouco mais de dois milhões de passageiros. Atualmente, este aeroporto é pequeno demais para o crescimento da cidade, para isto está prevista, já há alguns anos a construção de um novo aeroporto, com terminal para 2,7 milhões de passageiros por ano com previsão de inauguração para junho de 2014. Contudo, o atual presidente da INFRAERO, Antonio Gustavo Matos do Vale, afirmou em entrevista para o jornal Diário Catarinense, no dia 15 de janeiro de 2013, que pela previsão de aumento de demanda até o ano de 2017 o aeroporto precisará de uma nova ampliação. O atual aeroporto possui apenas uma via de acesso pública (há outra que liga através do bairro Tapera por dentro da Base Área da cidade que pode ser usada apenas por pessoas autorizadas). Nesta via de acesso localiza-se um estádio de futebol, que para acesso de torcedores ao estádio em dias de jogos fica fechada, impedindo o acesso ao aeroporto e prejudicando muitas pessoas. Com a ampliação do aeroporto, o acesso também mudará, passando a ser feito através de outra via que deve também passar por melhorias, conforme anunciado, também, no dia 15 de janeiro de 2013 pelo Governador do Estado, com prazo para inauguração igualmente em junho de 2014.

3.7 SÍNTESE CONCLUSIVA

De modo geral, este capítulo abordou os principais aspectos de Florianópolis, tanto no âmbito histórico quanto atual. Na parte histórica foi feita uma breve exposição da colonização da cidade desde o homem do *Sambaqui*, até a onda de imigração que vem aumentando a população da cidade a cada ano, e faz com que a população tenha mais do que dobrado nos últimos quarenta anos. Outro ponto abordado foi a construção das pontes que ligam a Ilha ao continente e que possibilitou o crescimento urbano da Ilha. Além disso, falamos sobre o meio ambiente da cidade e sua cobertura vegetal.

Também expomos o aspecto econômico da cidade e seu PIB que vem, em sua maioria, do setor tecnológico, seguido pelo setor de serviços. Outro ponto levantado foi o do turismo e a “vocação turística” que a cidade apresenta com mais de cem praias. E, por esta razão, chega a dobrar sua popula o durante a temporada de verão. Foi abordada, ainda, a compara o que a cidade vem sofrendo com outros balneários famosos internacionalmente e como a cidade está se condicionando para tornar-se um destino de turismo de luxo. E, por fim, há uma breve exposi o das condi es e problemas de infraestrutura da cidade.

4 O CRESCIMENTO DESORDENADO EM FLORIANÓPOLIS

4.1 CRESCIMENTO URBANO

O crescimento de Florianópolis, hoje, está baseado na verticalização de construções e transporte individual. Isto gera além da impermeabilização do solo um incentivo ao aumento da população da cidade e ao uso de automóvel, o que amplia os efeitos, também da poluição. Além de por vezes, estragar as vistas dos cartões postais da cidade, através da construção de prédios nas orlas das praias.

A verticalização nas cidades gera impactos, um deles é o crescimento populacional através da demanda de mão de obra barata, que no caso de Florianópolis, é importada de outras cidades e estados, já que esta mão de obra não exige alto nível de qualificação por parte do trabalhador, isto gera tanto um impacto nos custos com saúde do município, quanto os custos com educação. Abarrotando ainda mais estes setores já saturados. Na última campanha para a prefeitura da cidade, um dos candidatos, incluiu em suas propostas uma redução das obras da construção civil, limitando prédios em certas áreas. Imediatamente, outro candidato deixou claro isso geraria um aumento no número de desempregados na cidade. Porém, a verticalização não deve ser vista como uma solução para o desemprego. Já que, a mão de obra da construção civil não é, majoritariamente, de moradores da cidade. O problema com relação ao desemprego destes trabalhadores é que eles sofrerão uma redução da sua renda e, impossibilitados de pagar seus aluguéis irão morar, provavelmente, em áreas invadidas da cidade, geralmente áreas de preservação ambiental. E, uma vez desempregados, são poucos os que voltam para suas cidades de origem, pois, provavelmente lá, suas condições de vida fossem ainda piores. Outro aspecto que faz com que estes trabalhadores permaneçam na cidade é a atratividade que Florianópolis apresenta, principalmente, porque pelo menos, durante a temporada de verão eles terão algum trabalho temporário para fazer.

Estima-se que a cidade possua 103 mil imóveis considerados ilegais, dos aproximadamente 250 mil imóveis existentes, segundo o SINDUSCON, no ano de 2011, foram embargadas mais de 1,2 mil construções irregulares. No ano de 2012, havia oficialmente, aproximadamente 23 mil obras irregulares no município, extraoficialmente,

estima-se que sejam mais de 80 mil. Dentre estas obras as mais preocupantes são as aproximadas cinco mil construções em Áreas de Preservação Permanente (APPs) que necessariamente devem ser demolidas, já que não há possibilidade de regularização.

4.1.1 Movimentos Migratórios Recentes

Florianópolis, com suas características naturais, vem atraindo um tipo diferenciado de migração: a de classe média, profissionais liberais, artistas, entre outros. Estes fixam residência na cidade, atraídos por oportunidade de emprego e pelas belezas naturais e fugindo dos problemas característicos dos grandes centros urbanos que em Florianópolis, ainda são principiantes, apesar de afetarem consideravelmente a vida da população local. Esta migração não é aquela das populações pobres, enquanto a migração esta é tida como um problema para a cidade, a migração de outras camadas sociais é vista como um progresso, praticamente um orgulho. A questão é que na Ilha são estas classes que têm contribuído para a destruição do meio ambiente, seja pela construção de residências, que desobedecem à legislação ou pela demanda de uma ocupação predatória do ambiente natural.

Atualmente, o fluxo migratório que mais cresce, são de estrangeiros. O estado de Santa Catarina possui hoje, aproximadamente 35,5 mil moradores nascidos em outros países, o motivo de tal procura pelo Brasil, e por Santa Catarina, são a crise financeira internacional e o bom desempenho da economia brasileira. Estes novos moradores, geralmente fixam residência na faixa litorânea no país, o que justifica a escolha de Florianópolis por sua grande atratividade.

Segundo a professora de Geografia da Universidade de São Paulo Rosa Ester Rossini, “as pessoas de outros países têm a vantagem de encontrar empregos condizentes com a qualificação profissional, diferente do que ocorre com brasileiros no exterior”, o que gera uma maior procura pelo país por migrantes potenciais. Contudo, há, também, uma onda de migrações de ex-executivos de outros países, que vêm em busca da – já batida – qualidade de vida, de um novo ramo de trabalho, menos estressante do que àqueles que estavam acostumados.

Muitos destes estrangeiros são argentinos – esta a maior comunidade de estrangeiros que fixam residência no estado segundo dados da Polícia Federal – são, também, mochileiros,

que vêm para a cidade durante a temporada de verão e acabam fixando residência na cidade. E em reportagem publicada pelo jornal Diário Catarinense em primeiro de dezembro de 2012, o professor Carlos José Espíndola, do Departamento de Geociências da UFSC, diz que os estrangeiros que têm aqui fixado residência são pessoas de menor poder aquisitivo e são atraídos pelas praias e pelo clima mais ameno que o do nordeste brasileiro. A possibilidade de ganhar dinheiro faz com que “os turistas virem moradores” e são geralmente empregados em cargos iniciantes no setor de serviços – mais comumente restaurantes e hotéis. Esta é caracterizada como a terceira onda de migração argentina para o país. A primeira deu-se na década de 1950, contudo não foi muito numerosa. A segunda onda migratória, e mais numerosa, deu-se na década de 1980, com o aumento da renda argentina, estes resolveram investir em imóveis em terras brasileiras.

4.1.2 A Questão da Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana pode ser definida como a maneira de ir de um ponto a outro em tempo adequado, tendo a oportunidade de escolher o meio de transporte mais adequado. Hoje, o principal meio de transporte nas cidades brasileiras tem sido os carros, que além do problema de mobilidade, trazem problemas relacionados à poluição. A principal causa da falta de mobilidade urbana na cidade está assentada no tripé: falta de rotas alternativas, ineficiência de transporte público e ocupação desordenada do espaço.

O problema da mobilidade urbana na cidade, é que ainda hoje, existem importantes setores da sociedade que acreditam que o sistema urbano deve priorizar o modelo de transporte individual. Ainda que mundialmente haja movimentos que avisem que o automóvel está com os dias contados dentro dos centros urbanos. Estes setores não levam em conta alternativas para um modelo de crescimento urbano que seja viável e socialmente sustentável. Ao invés disso, preferem construir complexos viários – elevados e aterros como a Avenida Beira-Mar Norte e a Via Expressa Sul. Estes complexos exaurem o contato da cidade com o mar e ajudam a fazer com que a cidade perca suas características de uma cidade insular.

A mobilidade urbana é hoje, em Florianópolis uma das questões mais importantes e mais discutidas. Hoje, a cidade possui uma das piores mobilidades urbanas do mundo. No ano de 2009, Florianópolis foi eleita a cidade com a pior mobilidade urbana do país, por pesquisa

feita pela Universidade de Brasília, e a segunda pior mobilidade urbana do mundo e que se agrava se levamos em consideração o porte médio da cidade. Uma das contribuições para que isso acontecesse foi o crescimento urbano sem planejamento que ocorreu nas décadas de 1960 e 1970. Isto criou uma espécie de “colcha de retalhos” com desenhos diferentes entre os bairros da cidade. Outro fator que contribuiu para a cidade ganhar este péssimo troféu é a geografia acidentada de Florianópolis, com muitos morros, lagoas e dunas, e que cresceu desviando deles e Isto gerou uma malha viária não contínua com falta de conexões entre os bairros. Sem dúvida, uma boa estratégia para amenizar o problema, que é mais grave no centro da cidade, seria a criação de novas ligações entre a Ilha e o continente, em outros pontos que não a área central da cidade. Outra estratégia seria a melhora do sistema de transportes públicos.

Florianópolis é uma cidade de tamanho médio e os seus problemas com relação à mobilidade urbana são desproporcionais ao seu tamanho. Hoje, pode-se dizer que o sistema viário da cidade está saturado, com grandes congestionamentos diários. E que não ocorrem mais apenas nos horários de início e fim do expediente comercial, mas geralmente a qualquer hora do dia, um simples acidente de trânsito é capaz de gerar congestionamentos que atingem a cidade toda. Essas consequências são enormes para a vida urbana e, principalmente, para o meio ambiente, pois não se leva em conta que soluções para a saturação do trânsito não são a construção de novas vias. Até porque estas vias são um dos mais importantes fatores de destruição do meio ambiente, já que na maioria das obras não se ponderam os impactos ambientais dos fluxos de ocupação gerada sobre as áreas que, ademais, tampouco possuem infraestrutura urbana. As medidas do governo para reduzir estes problemas são, em geral, a construção de elevados, duplicação de vias, que, hoje já não suportam mais a quantidade de carros que circulam por elas, ou seja, não adiantam de nada. Outro aspecto que acentua a falta de mobilidade urbana na cidade é o fato de que a cidade possui, praticamente, dois carros por habitante, uma das médias mais altas do país. A solução para a melhora da mobilidade urbana da capital seria atrair a classe média – classe esta que mais ganhou pessoas, com a melhora da qualidade de vida no país, nos últimos anos – para o transporte público. Contudo a saída do governo tem sido outra apenas adiando o problema, sem resolvê-lo.

O problema da mobilidade urbana, no caso de Florianópolis, é acentuado na temporada de verão nos bairros de praia, com a chegada dos turistas que superlotam as ruas da cidade, e trajetos de minutos transformam-se em congestionamentos de horas. Contudo, nesta época, o trânsito melhora na área central da cidade.

Em Florianópolis, hoje não há um transporte público de qualidade que desestimule o transporte individual. Apesar de possuir um transporte público dito integrado essa integração não é incisiva, e deixa muito a desejar no quesito tempo de deslocamento, além disso, temos uma das maiores tarifas de transporte do país, que por muitas vezes já foi a mais cara.

Outra questão que faz a população preferir o transporte individual ao transporte público é o preço da tarifa do transporte, uma das mais altas do país. Somado a isso há a qualidade dos ônibus, em geral deteriorados, e a falta de horários para dar conta da população de forma confortável. E na contra mão está a comodidade que o carro proporciona, apesar do trânsito caótico. Desta forma, fica claro o porquê da preferência por parte da população pelo transporte individual. Soluções para a melhora do transporte coletivo seriam a criação de corredores exclusivos para os ônibus, o que daria agilidade ao sistema e o aumento dos números de linhas e horários.

Outra seria o transporte marítimo, ligando Ilha ao Continente. Contudo esta proposta deve ser implantada com muito cuidado, levando em conta o fato de que o transporte marítimo é mais lento e que a cidade é atingida por ressacas e ventos, como famoso Vento Sul. Estes fatores se mal analisados durante a implantação acabaria por pôr em xeque a preferência da população pelo transporte marítimo. Este sistema de transporte só seria possível em Florianópolis se envolvesse toda a região metropolitana da cidade, caso contrário não valeria a pena para os moradores da cidade.

Outra questão, que alimenta a opção pelo transporte individual é a falta de ciclovias e ciclofaixas. Além da falta de consideração de motoristas para com os ciclistas, pois mesmo que a pessoa decida deixar o carro em casa e realizar seu percurso de bicicleta, com o problema da falta de ciclovias ela terá que trafegar pelas áreas destinadas aos carros na rua já que tampouco é prudente que se utilize o passeio para se transitar com a bicicleta. E como, em Florianópolis, muitas vias são estreitas até mesmo para transitarem os carros em mãos opostas simultaneamente a situação fica pior quando se é necessário ceder espaços para as bicicletas, colocando, desse modo, os ciclistas em riscos. Desta forma, os ciclistas potenciais acabam achando mais cômodo e seguro sair de casa com seus automóveis.

Além disso, há o problema da falta de passeios públicos para os pedestres, que muitas vezes, são obrigados a transitar pelos acostamentos das vias, ou por passeios que não tem

espaço suficiente para duas pessoas lado a lado. Também faltam faixas de pedestres e passarelas, e o principal, conscientização por parte dos pedestres e motoristas.

Soluções poderiam vir com a construção de uma quarta ponte. Esta já orçada em R\$ 1,1 bilhões e que levaria quatro anos para a conclusão. Outra opção seria o metrô de superfície, que chegou a ser cogitado pela prefeitura, contudo foi descartado.

O transporte coletivo com prioridade para os ônibus, com pistas exclusivas, deve ser implantado na cidade, e de acordo com Renato Hinning, Secretário de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, deve entrar em vigor no ano de 2014. O secretário ainda destaca a implantação de aluguel de bicicletas, onde se poderá locar a bicicleta em um ponto da cidade e deixá-la em outro, como funciona em muitas cidades europeias. Outras opções são o rodízio para carros e restrições de caminhões de maior porte dentro da cidade. Além disso, a descentralização de órgãos públicos na Ilha ajudaria a melhorar o tráfego nas ruas da cidade.

4.2 CRESCIMENTO DESORDENADO

Desde o início da ocupação na Ilha de Santa Catarina houve um crescimento feito de forma desordenada, e as características socioespaciais de hoje, nada mais são que consequências daquilo que começou no passado. Mas, que deve ser levado em conta é o futuro e o que deve ser feito daqui pra frente, visando mudar este crescimento para que a cidade possa se tornar melhor para seus moradores e turistas. Hoje a urbanização e os modelos de metrópoles e megalópoles são fenômenos das cidades e deve-se chamar a atenção de que não é sustentável, tampouco ecológico.

Em Florianópolis, ainda no século XIX a Ilha já estava desmatada, e sofrendo com extinção de várias espécies nativas, a população que aqui vivia na época, cerca de 25 mil pessoas, conseguiu este feito através do uso de técnicas rudimentares na agricultura e era necessário o desmatamento. Felizmente, este grande desmatamento ocorrido conseguiu recuperar-se. Ainda que não completamente, porém o desmatamento foi, em parte, revertido. A questão é que, hoje, estamos pondo em risco essas áreas que haviam se recuperado espontaneamente, com construções, que geram danos ao meio ambiente. A questão não é

apenas quando se constrói uma casa, mas sim, que a partir da primeira casa ocorre a expansão urbana construindo-se outras casas, e assim, devastando o meio ambiente daquela área.

O início efetivo do crescimento desordenado deu-se diretamente com a implantação das empresas estatais que para cá vieram a partir da década de 1960, que trouxe junto o crescimento da classe média e gerou uma propagação das áreas loteadas, bairros residenciais, prédios – ainda que mais baixos naquela época –, além da coibição da agricultura na Ilha, que passou a ser praticada nas cidades próximas. Todo este crescimento também gerou a vinda de uma população de baixa renda que, atraídas pela possibilidade de emprego, instalaram-se nas favelas e áreas de periferia.

Isto também gerou conflitos quanto ao processo de uso e ocupação do solo e fez com que houvesse uma valorização do solo do centro da cidade. Assim, houve na Ilha, uma primeira onda de valorização imobiliária aliada, à época, a uma explosão do turismo na cidade.

A partir do fim da década de 1970 unida à busca pelo lazer em balneários houve uma vinda de turistas, para as regiões do interior da Ilha, que passaram a desencadear problemas que até então só se encontravam no centro da cidade e arredores. O problema desta urbanização é que tem sido feita baseada na procura por aquelas partes da cidade na temporada de verão exigindo altos investimentos públicos, que deixavam de ser investidos nas outras áreas críticas da cidade. O problema maior, é que estes investimentos são muitas vezes direcionados a beneficiar os agentes que constroem loteamentos e condomínios, muitas vezes irregulares, em áreas que legalmente não poderiam ser ocupadas. Em Florianópolis temos vários exemplos deste processo de ocupação irregular desde loteamentos conhecidos para a classe alto quanto a outras populações de média ou baixa renda por todas as partes da cidade.

4.2.1 A Falta de um Plano Diretor

A definição de Plano Diretor nada mais é que a lei que orienta a execução de políticas públicas, designando o uso do solo e regulamentando a ocupação do espaço. Faz parte do Plano Diretor o Código de Obras, este por sua vez regulamenta as construções de um município, respeitando requisitos mínimos para o conforto, higiene, salubridade e segurança.

O Plano Diretor, também pode ser visto, como um documento que ajuda a definir as diretrizes do futuro da cidade. Nele deverão ser respondidas questões como qual a vocação da cidade, o espaço destinado para as grandes indústrias, a altura máxima da construção de prédios e as regiões onde eles podem ser construídos, as partes da cidade onde não será permitida a ocupação, como ricos e pobres terão sua qualidade de vida, entre outras questões.

As vantagens de se ter um plano diretor são inúmeras. Na questão dos transportes, por exemplo, que é o sistema de circulação dentro das cidades, é necessário examinar desde a ocupação do solo, para que seja possível um planejamento do sistema viário aos empreendimentos autorizados na área examinada e os impactos disto no trânsito. Ainda na questão de transportes, deve-se analisar como circular dentro da cidade, a mobilidade urbana, a questão dos pedestres e ciclistas, o transporte de cargas e serviços e principalmente, o transporte coletivo. A principal questão, após a aprovação de um plano diretor é fazê-lo entrar em prática. A questão de falta de planejamento que atinge o transporte público está ligada diretamente a outro problema, a questão da mobilidade urbana.

O Plano Diretor não deve ser confundido com a ideia de zoneamento, já que o Plano é um instrumento mais abrangente e o poderoso que o zoneamento, pois este abrange todos os problemas fundamentais da Cidade. Segundo VILLAÇA (2005 p.8), o Plano Diretor deve nortear “os transportes, saneamento, enchentes educação, saúde, habitação, poluição do ar, águas e etc., e até mesmo questões ligadas ao desenvolvimento econômico e social do município.” O autor ainda diz que os Planos Diretores abrangeriam, também, aspectos de alçadas dos governos estaduais e federais.

A ideia de Plano Diretor existe no Brasil, desde os anos 1930. Porém a obrigatoriedade dos Planos Diretores para cidades com mais de 20 mil habitantes foi delineada apenas na Constituição Federal de 1988, e foi enfatizada no Estatuto das Cidades do ano de 2001. Hoje, na nossa sociedade, há uma ideia generalizada de que o Plano Diretor seria um poderoso instrumento para a solução de todos os problemas da cidade, o que deve ser levado em conta é o fato de que a simples existência de um Plano Diretor não garante para a cidade a solução de todos os problemas. É necessário a implementação e fiscalização deste plano que, se por sua vez não for atual e condizente com as necessidades da cidade, de nada adiantará para melhorar a qualidade de vida da população.

Florianópolis foi pioneira na implantação de seu sistema de esgoto, e seu primeiro Plano Diretor data do ano de 1955. Apesar disto, a partir dos anos 1970, com o crescimento da cidade, houve uma defasagem dos seus planos diretores em relação à realidade da cidade. Na cidade existe já há alguns anos, o processo de desenvolvimento de um novo plano diretor está estagnado. O principal motivo deste impasse é o conflito de interesses. Segundo arquivos da prefeitura de Florianópolis que incentivavam o plano diretor participativo os principais benefícios de um Plano Diretor para a cidade são a preservação de áreas de vegetação nativa e evitar a dispersão de zonas urbanas para estas áreas; a humanização dos bairros, com a criação de ciclovias e a garantia de acessibilidade para pedestres; a democratização da participação da população, já que a ideia do plano era de um plano participativo; o crescimento do desenvolvimento municipal com projetos “de envergadura concreta deflagrantes”; a eficácia de um transporte público que garantisse a sustentabilidade, reduzindo o tempo de deslocamento; proteção das paisagens culturais da cidade. Contudo, ainda que o plano Diretor Participativo tenha sido feito, jamais foi implantado.

A elaboração deste Plano Diretor de Florianópolis iniciou no ano de 2006, com assembleias nos bairros, para que houvesse participação dos cidadãos na elaboração. Este plano foi rejeitado no ano de 2010, pelos próprios moradores, já que suas sugestões não foram incluídas no projeto final. O projeto do Plano Diretor só voltou a ser discutido no ano de 2012, ano de eleições municipais. Segundo matéria publicada pelo jornal Diário Catarinense em 16 de junho de 2012, existem suspeitas que esta demora seja proposital, pois assim, enquanto ele não for aprovado as construções seguem em andamento. As expectativas de que o novo Plano Diretor seja concluído ficam agora com o novo prefeito, que assumirá o governo em 1º de janeiro de 2013.

4.2.2 Especulação Imobiliária

A especulação imobiliária pode ser definida como a compra ou aquisição de bens com a finalidade de vendê-los ou alugá-los, futuramente com expectativa de que seu valor de mercado aumente consideravelmente no futuro. Quando alguém, seja uma pessoa física ou jurídica, ou várias delas associadamente, compram um imóvel ou vários imóveis em uma mesma região, com isso já induz a um aumento artificial do valor dos imóveis da região.

Segundo CORRÊA (1993) uma forma pela qual os proprietários de terra recebem uma renda transferida dos outros setores produtivos da economia, especialmente através de investimentos públicos na infraestrutura e serviços públicos. Logo, pode-se caracterizar como distribuição coletiva dos custos da melhoria das localizações, ao mesmo tempo em que há uma apropriação privada dos lucros (CORREA, 1993). A forma mais simples de especulação é a melhora de uma localização com serviços de infraestrutura, serviços urbanos, melhorias de acessibilidade, que realizadas no entorno de um terreno acabam por valorizá-lo. A especulação é extremamente injusta para os habitantes da região. Principalmente os de baixa renda; pois, além do investidor não cumprir o dever social do capital investido naquela porção de terra, não gerando empregos, nem serviços públicos, a população da região ainda sofre com o aumento do custo de vida da região, que acaba por fugir dos padrões antigos, aumentando significativamente e forçando os moradores a mudar-se para áreas mais distantes e com menos condições de habitabilidade. Como problemas da especulação, pode-se citar a superocupação do tecido urbano, gerando grandes custos financeiros e sociais. A especulação gera, também, uma subutilização da infraestrutura e aumento artificial do preço da terra e dificuldades de deslocamento da população, não só da população de baixa renda, gerada pela escassez de ruas e caminhos, principalmente por causa dos terrenos especulativos, que geralmente são grandes.

Um dos motivos para a especulação imobiliária, segundo a visão de CORRÊA (1993), é o fato de a cidade ser antes de tudo tratada como uma mercadoria, mercadoria essa, de luxo com um público alvo muitíssimo bem definido – as classes altas. A cidade pode ser tratada, além de mercadoria, como uma empresa, com busca por produtividade e competitividade, subordinada à lógica de mercado. Também como “pátria”, onde são feitas políticas governamentais para a promoção do patriotismo cívico. No caso de Florianópolis temos o exemplo do *manezinho*, antes uma denominação pejorativa, passou a ser motivo de orgulho após a criação de um troféu.

A especulação freia também a vinda de novas empresas, que não podem instalar-se na cidade devido à falta de espaços apropriados e os altos preços praticados pelos imóveis. Por este motivo, a relação entre os proprietários fundiários e os proprietários dos meios de produção é tão conturbada. Além da questão das terras, a especulação, traz também, o aumento dos salários da força de trabalho.

Outro grande problema que envolve a especulação imobiliária é o desmatamento da cidade. No entanto não há como definir ao certo se é o desmatamento que gera a especulação ou a especulação que gera o desmatamento.

Enquanto em muitos países do mundo, existem mecanismos legais que limitam o movimento especulativo, no Brasil, e em especial em Florianópolis, os agentes imobiliários chegam a receber incentivos por parte do governo, através da criação de infraestrutura. Um exemplo disto foi o que ocorreu com a Praia Brava, antes uma praia deserta, hoje uma praia com vários condomínios e taxas altas de densidade.

Em oito de julho de 2011, o jornal americano *The New York Times* publicou uma reportagem que ressaltava, além das oportunidades turísticas de Florianópolis, também, as oportunidades imobiliárias. Para o jornal, além da atração que a cidade causa devido à qualidade de vida, a Ilha ainda apresentava as belezas naturais e vantagem da estabilidade econômica. Na reportagem, o jornal deixava claro que são necessários investimentos em infraestrutura. Contudo ressaltava que na cidade não existem favelas, que possui índices de criminalidade baixos e que possui um transporte público seguro e de confiança, além de elogios a qualidade da malha viária de Santa Catarina. A reportagem ainda destacou a colonização açoriana e alemã. E, dizia, que existem regras rígidas que protegem a vegetação nativa. Além de alertar que a Ilha deve preparar-se para os recém-chegados, o que inclui construção de novas escolas, hospitais e áreas de lazer. Na reportagem, ainda foram citados alguns locais da Ilha como a Praia Mole, a Lagoa da Conceição, Jurerê Internacional e a Praia dos Ingleses, esta última, criticada pela reportagem pela poluição da praia, enquanto os outros locais são contemplados pela reportagem por suas características peculiares.

O jornal trouxe ainda dados com relação à valorização imobiliária que ocorre na Ilha, dizendo que o valor dos imóveis aumenta na Ilha de 8 a 10% ao ano, o que equivale a quantia média de 6.000 a 10.000 reais por metro quadrado, dependendo da localização. Ao final da reportagem dizendo que as praias da cidade são limpas, a não ser pelas rolhas de *champagne* que ficam na areia.

4.2.3 Valor de troca *versus* valor de uso do espaço

Os conceitos de *valor de uso* e de *valor de troca* foram apresentados por Karl Marx, em seu livro O Capital. *Valor de troca* pode ser descrito como o tempo de trabalho necessário para a produção de uma mercadoria. Já o *valor de uso* é, em resumo, a utilidade que aquela mercadoria possui. Marx ressalta que cada mercadoria possui o duplo aspecto na sociedade capitalista, o *valor de uso e de troca*. Porém, o *valor de uso* possui valor somente em seu uso, realizando-se no processo de consumo e serve diretamente como forma de existência. E o *valor de troca* aparece a partir do momento que os objetos são trocados por outros, medidos, a princípio, pela quantidade de trabalho necessário a produzi-lo (MARX apud FERREIRA, Álvaro, 2007). Contudo, como descrito por Marx, um único objeto possui o *valor de troca* e o *valor de uso* simultaneamente, um não exclui o outro, mas sim, um implica no outro. Segundo LEFEBVRE (1983 apud FERREIRA, Álvaro, 2007), nos termos atuais, o *valor de uso* é o modo com que se faz uso deste objeto, seja por desejo, preferência, consumo ou modo de utilização. Enquanto *valor de troca* ele é desejado apenas pelo dinheiro virtualmente nele contido.

No contexto das cidades, a terra urbana passa a dotar de um *valor de uso* e um *valor de troca*. De acordo com LEFEBVRE (1994 apud FERREIRA, Álvaro, 2007) é a tensão entre o *valor de uso* e de *troca* que produz o espaço social de usos, bem como, o espaço abstrato da expropriação, sendo o espaço social que incorpora as ações sociais. Assim, cabe dizer, que o *valor de troca* predomina sobre o *valor de uso*.

Também segundo LEFEBVRE (2001 apud LOPES; ANDRADE, s.d., p.4) tanto a cidade quanto a realidade urbana dependem do *valor de uso*. Já o *valor de troca* tende a destruir a cidade ao subordiná-la a si. Deste modo, um planejador poderia manipular o crescimento e a organização da cidade valorizando certas áreas e direcionando a expansão da cidade para as mesmas. De acordo com CARLOS (2001 apud FERREIRA, Álvaro, 2007) o comprador de um imóvel, compra seu *valor de uso* ainda que este valor seja expresso em dinheiro.

Segundo LOPES; ANDRADE (s.d., p.8), o *valor de uso* do espaço é produzido com a interação complexa das classes sociais. Assim, FERREIRA (Álvaro, 2007) destaca que é a tensão gerada entre os *valores de uso e de troca* que “produz o espaço social de usos,

produzindo também um espaço abstrato de expropriação”. Isto é, “o espaço social incorpora as ações sociais, as ações dos sujeitos tanto individuais como coletivos” (LEFÉBVRE, 1994 apud FERREIRA, Álvaro, 2007).

Atualmente, as grandes cidades também possuem características como as de grandes empresas, que buscam o *marketing* para destacar-se e, assim, desenvolverem-se economicamente. Para isto elas passam a ser *mercadorizadas*, trazendo para si uma imagem positiva e de alta qualidade, bem como os produtos das grandes empresas. Os principais interessados na *cidade-mercadoria* são os grandes investidores privados que passam a ampliar suas rendas com a valorização, revalorização e transformação do espaço urbano e seus negócios.

Desta forma, segundo LOPES; ANDRADE (s.d., p.5) as melhorias na terra urbana alteram o seu *valor de uso* que não é o mesmo para todas as pessoas, nem constante no tempo. Deste modo, os autores destacam que o *valor de uso* da cidade é atribuído aos habitantes em seu cotidiano. Enquanto o *valor de troca* é atribuído aos que buscam a reprodução do capital, deixando nas mãos da administração pública o papel de garantir a sustentabilidade tanto do crescimento urbano quanto do econômico da cidade.

Os problemas da relação *valor de troca* e *valor de uso*, hoje, estão ligados aos conflitos de interesses de quem possui interesse na mercadorização do espaço. E isto não se reflete apenas na questão da venda da cidade para o turismo, que atrai muitas pessoas movimentando a economia. Mas esta mercadorização reflete na vida de toda a população da cidade, devido aos altos preços dos imóveis, sejam eles para moradia ou não.

Nesta questão o que ocorre é que o *valor de troca* predomina majoritariamente sobre o *valor de uso*. LOPES; ANDRADE (s.d., p.5) ainda destaca que na qualidade do *valor de troca* o artigo – no caso o espaço – é desejado apenas pelo dinheiro virtualmente contido.

Em uma cidade, analisando-se os agentes que produzem – e reproduzem – o espaço urbano, pode-se dizer que os proprietários de imóveis, neste caso, residenciais, possuem interesse no *valor de uso* dos mesmos. Porém, ao fazer uma reforma em sua casa, ainda que para seu maior conforto, eles estarão mexendo em seu *valor de troca*, já que as benfeitorias acabam sempre valorizando o imóvel.

Os valores de uso e de troca de um espaço estão ligados diretamente a especulação imobiliária e ao interesse de classes que estão por trás da especulação. São nestes conflitos que a hegemonia da classe capitalista é renovada, principalmente através da segregação espacial, mais precisamente com a segregação residencial.

A população de Florianópolis faz parte, em geral, da classe média da população. Assim como os habitantes de áreas litorâneas do país têm enfrentado dificuldades para permanecerem nesses lugares devido à especulação imobiliária, que possui o Estado como o grande indutor de investimento, através da infraestrutura implantada.

Estas transformações de *valor de uso* em *valor de troca* ficam claras se observarmos que a Ilha perdeu já há algumas décadas, o modo de vida baseado na pesca e agricultura de subsistência e passou por um forte processo de urbanização, tendo impactado em todos os bairros da Ilha. Um exemplo é o caso do bairro Campeche, que até alguns anos atrás era considerado uma área rural da cidade, e atualmente está amplamente urbanizado. O mesmo ocorreu com a Avenida Madre Benvenuta, que em pouco mais de dez anos, de área majoritariamente residencial passou a área comercial, principalmente após a construção de um *shopping center* na área que urbanizou as vias próximas, bem como valorizou os imóveis da área.

Uma das mudanças mais significativas foi a chegada de novos habitantes na cidade a partir da década de 1960, que fez com que houvesse uma mudança de hábitos principalmente relacionados às práticas econômicas. O sustento dos nativos, até então a agricultura e a pesca, passou a não mais ser o suficiente para prover uma família. E isto fez com que houvesse a necessidade da busca por novas profissões pelos mais jovens que não mais a agricultura e, principalmente, a pesca. Com isto, os nativos, que possuíam grandes porções de terras, passaram a ter a necessidade de vendê-las, seja pelo dinheiro em si ou porque sem muitos braços para trabalhar nas lavouras ficara inviável mantê-las e sem grandes lavouras já não se fazia mais necessário tanta terra, transformando assim o *valor de uso* da terra em *valor de troca*.

Além disso, muitos dos nativos, na ocasião do casamento de um filho ou filha, ofereciam-lhe como presente um terreno, para que fosse construída casa da nova família, desmembrando os grandes terrenos e urbanizando a cidade sem o devido planejamento ao abrir ruelas e servidões.

Isto gerou como consequência uma nova relação com a terra, deixou de garantir o sustento das famílias, e passou a possuir *valor de troca*, nas palavras de AMORA (1996 apud NEVES, 2003, p. 78) “deixou de ser terra, transformando-se em terreno”.

Estes terrenos vendidos foram, em geral, comprados por funcionários públicos e comerciantes ou seja, a classe média que com o intuito de ter uma casa na praia para os meses de veraneio passaram a comprar estas porções terras pelo interior da Ilha. Em um primeiro momento estas casas foram apenas a residência de verão. Contudo, com o crescimento da cidade e a chegada da infraestrutura nos bairros, esta casa passou a ser a moradia fixa da família.

Desta forma, os bairros, antes considerados áreas rurais da Ilha passaram a ter característica de “bairro dormitório”. Isto é comprovado pelas filas que se formam diariamente nos horários de saída e chegada dos trabalhadores nas estradas que ligam o centro aos bairros.

Assim, fica claro o processo que a cidade vem passando ao tratar a terra como mercadoria a partir da troca do *valor de uso* pelo *valor de troca* o que gera consequências tanto para a economia e meio ambiente da cidade bem como para os moradores, sejam eles nativos da Ilha ou não.

4.2.4 Loteamentos, condomínios e a segregação residencial

O grande crescimento populacional do Brasil, nas últimas décadas, associado ao crescimento das cidades médias e grandes, fez com que houvesse a necessidade da criação de loteamentos e condomínios que passaram a modelar a forma urbana das cidades. O solo, por si só já é palco para inúmeros conflitos. Nas cidades médias ou grandes esses conflitos se intensificam com a necessidade de parcelar o solo em lotes, para abrigar residências ou empresas. O modo comum de divisão do solo é a divisão natural em unidades menores com aberturas de vias de acesso, públicas ou não.

Os loteamentos urbanos são espaços públicos e, por isso, devem necessariamente ser constituídos sob a legislação vigente e aberto a todos. Já os condomínios são loteamentos

fechados por muros ou cercas, logo, espaços privados e de acesso restrito e com regulamento interno. Um loteamento comum não possui, necessariamente, áreas comuns, nem regras específicas quanto a uso e construção. Seu espaço público é, de fato, público, sob administração da prefeitura do município. Enquanto os condomínios possuem, áreas comuns, regras para uso das mesmas e uma administração interna, geralmente, com um síndico como administrador.

Segundo ANDRADE (2001 apud KÖRBES, 2008, p.28) as primeiras formas de condomínio no Brasil passaram a aparecer a partir dos anos 1950. Entretanto apenas a partir de 1970 que passaram a ter maior expressividade, a partir dos centros urbanos, sob a forma de condomínios fechados verticais. A verticalização destes condomínios foi uma forma para economizar espaço nos centros urbanos com terrenos valorizados e de garantir segurança para os moradores.

Geralmente, um condomínio horizontal surge a partir de um loteamento tradicional, e depois, a partir de solicitação dos moradores, é transformado em loteamento fechado e então, passa a possuir personalidade jurídica e estatuto interno, é então que a administração deixa de ser responsabilidade da prefeitura e passa a ser interna.

Alguns autores afirmam que a forma de habitação em condomínios fechados em si já é uma forma de segregação residencial, outros já entendem que o fato de viver em um condomínio fechado não exclui o convívio com o resto da sociedade. Segundo KÖRBES (2008, p.34) “esta ‘segregação voluntária’ ou ‘autossegregação’ é, em realidade, uma decisão espontânea daqueles que podem pagar para se diferenciar perante o restante da sociedade, mas não são excluídos por ela”.

Ainda segundo KÖRBES,

Os condomínios fechados horizontais demonstram a intenção dos habitantes em confinarem-se socialmente e as barreiras físicas e o rompimento com a cidade tradicional são atitudes que só afirmam a fragmentação do espaço, uma vez que buscam mostrar a diferenciação social. Mas o rompimento de relações pessoais não culmina no rompimento de relações sociais, que, mesmo em menor escala, continuarão existindo. Daí a impropriedade do termo segregação ou autossegregação para tratar da diferenciação de classes no interior do espaço urbano. (KÖRBES, 2008, p. 34)

Também se deve levar em conta o fato de que a opção por condomínios também é a preferência dos que optam por segurança, e não apenas por *status*. Esta busca por segurança

dá-se devido à incapacidade do Estado de suprir este papel, o que faz a segurança ser, também, importante fator condicionante da qualidade de vida.

Quanto aos condomínios fechados horizontais KÖRBES (2008) argumenta que eles são, em geral, localizados em áreas periféricas, rurais, ou até ao lado de favelas, ainda que sejam espaços para classes mais abastadas. A forte atratividade destes condomínios vem a partir do grande *marketing* feito para garantir a venda das unidades. O principal *marketing* gira em torno da segurança, privacidade, vida saudável, áreas verdes, convivência entre pessoas de mesmo nível social, o que seria o tipo de vida considerado “ideal”. É neste ponto que alguns autores dizem que esta a contradição, já que estes lugares ideais acabam sendo mais visados pelos ladrões, que acabam encontrando um modo de invadir a área privada e invadir as residências, tanto em condomínios horizontais quanto verticais.

Em se tratando de segregação, as decisões de investimentos públicos devem ser voltadas ou para a população de baixa renda ou para a de alta. E, é geralmente esta última a ser atendida. Como no caso de Florianópolis em que a implantação de hospitais e prédios públicos na porção norte da Ilha, isto ocorreu devido à tendência das populações de mais alta renda de estabelecerem-se nesta área.

O exemplo mais conhecido em Florianópolis, entre condomínios, loteamentos e segregação residencial, é Jurerê Internacional, contudo existem inúmeros os condomínios horizontais que estão espalhados por todas as partes da Ilha e que mostram esta segregação.

A fama de Jurerê Internacional existe pois este é o terceiro bairro mais caro do país, perdendo apenas para Leblon e Ipanema, respectivamente, ambos no Rio de Janeiro. Jurerê possui a o metro quadrado entre 9,5 e 9,7 mil reais, segundo pesquisa da FIPE. Alguns aspectos fazem de Jurerê um bairro tão caro, como a proximidade a uma praia bonita e de mar calmo, a estrutura do bairro, com vigilância e planejamento. O bairro, também, chama a atenção por ser um loteamento residencial sofisticado, localizado ao norte da Ilha de Santa Catarina, junto à praia de Jurerê, e ao lado do bairro de mesmo nome, hoje conhecido como Jurerê Tradicional. O loteamento, que começou a ser construído nos anos 1980, contudo apenas entrou em evidência a partir dos anos 2000, recebeu Internacional em seu nome, pois foi pioneiro ao instalar os padrões europeus. O condomínio, que foi construído pelo Grupo Habitasul sobre fortes indícios de irregularidades quanto a alvarás e licenças ambientais, não possui muros, vizinhos se conhecem e possui sistema de monitoramento de segurança

constante. Hoje, é conhecido internacionalmente, e muitos ricos e famosos vêm para a cidade, durante a temporada de verão, para passar alguns dias em casas no bairro, onde encontram lojas, restaurantes e festas em segurança tudo sem precisar sair do bairro.

4.3 IMPACTOS AMBIENTAIS DO CRESCIMENTO

Na cidade de Florianópolis em pouco menos de 300 anos de colonização as transformações que ocorreram foram drásticas. Houve uma grande transformação das áreas naturais, algumas delas que já eram regeneradas ou estavam em processo de regeneração. Tanto as baías, norte e sul, como a Lagoa da Conceição e tantas outras praias estão poluídas. Isto atrapalha duplamente a economia da cidade, seja através da pesca e da maricultura, ou através do turismo, que acaba desfavorecido nestas regiões.

A principal ameaça à mata da Ilha é hoje o crescimento urbano acelerado e desordenado que além de sofrer com as invasões da população de baixa renda permite, muitas vezes, construções, em geral de alto padrão em Áreas de Preservação Permanente e gera uma ocupação definitiva destes ambientes.

Desde o início da exploração dos ecossistemas da cidade pelos primeiros colonos, os manguezais vêm sendo destruídos. Hoje, os problemas de todos os manguezais da cidade têm sido causados pela expansão urbana. Exemplos disto são aterros ilegais ou construção de casas e prédios, e até mesmo a construção de um *shopping center* – ainda que autorizado de forma fraudulenta – em pleno manguezal. Ademais, há também a questão de lixos e esgoto, depositados nos mangues e a abertura de estradas e impermeabilização do solo.

4.3.1 Saneamento

A Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN) estimava no ano de 2009 que 99,5% da população de Florianópolis possuía acesso a água encanada e que apenas

50% possuía rede de tratamento de esgoto, a expectativa na época era de que no ano de 2012 a totalidade da população tivesse acesso ao tratamento de esgoto, o que não ocorreu.

A água que abastece Florianópolis é proveniente do Rio Cubatão do Sul que nasce no município de Águas Mornas, na Grande Florianópolis. Contudo a CASAN possui mananciais para reserva técnica em alguns bairros dentro da Ilha. Porém, isto não impede que, principalmente durante a temporada de verão ocorra, frequentemente, o problema da falta d'água devido ao aumento da demanda e de problemas de ordem técnica como a falta de dimensionamento da tubulação para atender aos bairros.

Segundo BEZ (2012 p.55) a CASAN possui o objetivo de até o ano de 2025 universalizar a coleta e o tratamento de esgoto sanitário. Os municípios litorâneos e de maior população, como Florianópolis, devem ser contemplados prioritariamente. Os recursos para isto deverão vir de financiamentos já assegurados, na ordem de R\$ 395 milhões.

Outra questão importante que envolve o saneamento básico é a coleta de lixo, que em Florianópolis, vem crescendo junto com o crescimento da população. Na Ilha, o lixo é captado pela COMCAP (Companhia de Melhoramentos da Capital), uma empresa de economia mista, que leva todo o lixo gerado na cidade para um aterro sanitário na cidade de Biguaçu, na Grande Florianópolis. Ou seja, apenas transfere o problema do seu lixo para outra cidade. Quanto à coleta seletiva, a cidade possui há alguns anos um sistema que ainda funciona forma precária, atendendo apenas alguns bairros e com recolhimento é feito poucas vezes por semana.

Há, ainda, o problema de despejo irregular de entulhos, em 2012, a COMCAP, estimava a existência de aproximadamente 45 pontos de despejo irregular. Mesmo com a limpeza nos locais por parte da companhia, há o problema da reincidência. Já nas áreas privadas a Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos (SUSP), depende de denúncia para encaminhar a autuação para o proprietário do terreno.

4.3.2 Sustentabilidade

Para que uma cidade possa ser considerada sustentável é necessária uma recriação do espaço urbano, segregando e o espaço artificial do natural, para que o último não seja ainda mais massacrado com o crescimento da cidade. Para isto, seriam necessários que os bairros fossem autônomos seja social ou economicamente e para que não fosse necessário o deslocamento da população em direção a áreas centrais. As maiores barreiras para isto são a burocratização do planejamento que se concentra no problema geral, e não nas pequenas soluções que podem ser desenvolvidas. A existência de um Plano Diretor por si só não resolve este problema, é necessário o cumprimento e a fiscalização do mesmo.

A descentralização das cidades gera reflexos efetivos na ocupação do espaço urbano se todas as esferas de governos estiverem integradas e de acordo com a reorganização espacial. Para a sustentabilidade efetiva de Florianópolis é necessário que haja uma conscientização da população e, principalmente, do poder público e que seja construído um novo projeto urbano que integre a população ao espaço sem agredir o meio ambiente de Florianópolis e que preserve suas características insulares.

É, ainda, importante ressaltar que a construção de uma cidade mais sustentável não deve ser um desafio apenas do poder público, mas de toda a população. Isto deve ser pensado desde a escolha de materiais para a construção de casas e edifícios que garantam uma redução no consumo de energia. Outra questão são os hábitos da sociedade moderna que, cada vez mais, produz resíduos. Isto lota os lixões e terrenos baldios que estão, a cada dia, mais comprometidos e comprometem, também, rios, mangues e córregos, principalmente quando se tratam de lixos eletrônicos que possuem materiais altamente tóxicos. É necessário, também, que haja um incentivo por parte do governo no que diz respeito à coleta seletiva. E, principalmente, que haja consciência dos cidadãos com relação à reciclagem e ao reaproveitamento.

4.4 PROBLEMAS QUE AGRAVAM O CRESCIMENTO DESORDENADO

O crescimento desordenado é um problema de quase todas as cidades brasileiras. Um dos fatores que ajudam a piorar esta situação é a corrupção, problema este que é endêmico no Brasil. A venda de licenças ambientais, infelizmente, também é comum. Muitos servidores e gestores públicos envolvem-se nestas situações sem perceber que, além de prejudicarem a si mesmo, prejudicam a toda população. Em Florianópolis, o caso mais conhecido deste problema veio à tona em 2007 com a Operação Moeda Verde da Polícia Federal. Porém, há muitos anos existem casos semelhantes e, mesmo após a repercussão desta operação, estes problemas como estes continuam existindo.

4.4.1 Operação Moeda Verde

A Operação Moeda Verde, foi uma operação da Polícia Federal que investigou a venda de licenças ambientais em Florianópolis, a operação foi a público em março de 2007, com a prisão temporária de 19 pessoas, das 22 indiciadas. Entre elas estavam dois então vereadores da cidade, um foi apontado como o líder do esquema. Além deles, haviam outros funcionários públicos envolvidos: o então prefeito da cidade, três ex-secretários da prefeitura, ex-diretores e funcionários de órgãos ambientais e de turismo, e mais uma dezena de empresários.

Além da venda de licenças, havia outras acusações como crimes tributários, falsificação de documentos, tráfico de influência entre outros. A operação foi investigada por catorze meses, iniciando em maio de 2006, a partir de denuncia por parte de um procurador do Ministério Público Federal sobre irregularidades com relação à construção de um *resort* no bairro de Jurerê Internacional. O ministério questionou o fato de que este empreendimento, do Grupo Habitasul, foi autorizado pela Fundação de Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina, a FATMA, mesmo que sua construção afetasse uma nascente de água. O esquema, que deveria ter sido apenas uma investigação pontual, deflagrou um esquema de vendas de licenças ambientais, irregulares, para a construção de grandes empreendimentos e doações de terrenos. Dentre os empreendimentos citados estão dois *shoppings center*, um supermercado, uma boate, um hotel, um colégio, além de condomínios.

4.5 AÇÕES DA POPULAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE FLORIANÓPOLIS

As primeiras campanhas ecológicas que foram feitas por movimentos de moradores, não nativos, de comunidades tradicionais da Ilha. Estas campanhas colocaram em pauta a necessidade da preservação ambiental e da cultura naquelas comunidades. Houve, a princípio, uma resistência contra estes grupos, já que na sua maioria eram formados pelos chamados *estrangeiros*. Estes grupos defendiam a preservação da natureza e não eram bem vistos, também, pelas comunidades mais pobres da cidade, já que as questões ambientais envolviam os problemas advindos da ocupação de áreas irregulares, que a princípio, era cometido por estas comunidades.

O discurso pró-desenvolvimento sustentável começou a tomar força a partir do final da década de 1980. O primeiro movimento ecológico que marcou a Ilha foi o Movimento Ecológico Livre, o MEL, foi um grupo formado por universitários, intelectuais e funcionários públicos, que aos poucos, ganhou integrantes de movimentos populares. O MEL foi o embrião dos outros movimentos ecológicos da Ilha, que se desencadearam a partir da década de 1990. E desde então, passaram a integrar as necessidades de preservação do meio ambiente às lutas da população.

Atualmente, existem inúmeras organizações não governamentais, movimentos e campanhas contra o crescimento desordenado da cidade, a preservação ambiental, a reciclagem de lixo, reaproveitamento do óleo de cozinha, entre outros. Abaixo estão listados alguns dos grupos mais conhecidos e com campanhas mais significativas que surgiram na Ilha nos últimos anos.

4.5.1 Movimento Floripa Te Quero Bem

O Movimento Floripa Te Quero Bem surgiu a partir da mobilização de diversos segmentos da sociedade com o intuito de ajudar a construir uma cidade que seja mais solidária e sustentável.

A mobilização teve início com uma declaração do tenista Gustavo Kuerten sobre os problemas que a cidade vem enfrentando para um quadro do programa Fantástico. A partir daí, o grupo da emissora de televisão RBS decidiu criar o movimento para informar e mobilizar os moradores e gestores da cidade em busca de soluções para os problemas que a cidade enfrenta: mobilidade urbana, segurança, saúde, educação e falta de planejamento, foram definidos pelo grupo 19 objetivos para estas áreas.

O principal objetivo do movimento era a criação de um plano de metas que seria incorporado a Lei Orgânica do município para que houvesse uma prestação de contas com relação ao desempenho na administração da cidade. Este projeto foi aprovado em 27 de novembro de 2012 pelos vereadores, para vigorar a partir do ano de 2013, com o novo prefeito eleito do município. As metas do projeto apenas poderão apenas sofrer alterações se forem justificadas por escrito pelo prefeito e divulgadas através dos meios de comunicação.

4.5.2 ONG FloripAmanhã

A organização não governamental FloripAmanhã, foi criada no ano de 2005, por moradores da cidade preocupados com os rumos que a cidade está tomando. A ONG trabalha na busca por uma cidade mais preservada, planejada, inovadora e segura. Segundo o site da ONG sua missão é “Contribuir com estratégias para o desenvolvimento sustentável e construção da cidadania e bem-estar social”.

A entidade trabalha em três setores para a melhoria da cidade: a revitalização de áreas públicas, articulação de projetos intersetoriais para solucionar os problemas da cidade e o planejamento de uma cidade sustentável. A entidade possui projetos nos setores de educação ambiental sobre a importância da água, e as Bacias Hidrográficas da Ilha; Plano de Ordenamento Náutico. Além de apresentar uma solução para o problema de resíduos sólidos, com o projeto Recicla Bem Floripa; projeto Cidade Melhor, que trabalha com a questão dos resíduos eletrônicos. E os projetos Floripa 2030 que reúne as questões de desenvolvimento sustentável, econômico, sociocultural e urbano-territorial; o projeto Adote uma Praça e revitalização do Centro Histórico da cidade; entre outros.

Esta ONG foi apontada pela Polícia Federal na Operação Moeda Verde como tendo sido sua sede utilizada para reuniões entre acusados de compra e venda de licenças ambientais irregulares.

4.5.3 Aliança Nativa

A Aliança Nativa surgiu no ano de 2001, quando um grupo de amigos preocupados com o crescimento desordenado da cidade se juntou para fundá-la, com o intuito de contribuir para o desenvolvimento sustentável da Ilha, preservando o meio ambiente, a cultura e a história de Florianópolis. A Aliança Nativa é uma organização da sociedade civil de interesse público, sem fins lucrativos e de direito privado.

A entidade é formada, hoje, por uma equipe multidisciplinar que possui a missão de “Promover a sustentabilidade do lugar onde vivemos, apoiando e desenvolvendo ações integradas com os diversos setores da sociedade, buscando a conscientização para melhoria da qualidade de vida e preservação da cultura local.”

4.5.4 SOS Gravatá

A praia do Gravatá está localizada no canto direito da Praia Mole e está sob ameaça de construção de um condomínio de luxo no local. No ano de 2008 surgiu o movimento SOS Gravatá que divulgou este problema e comprovou em audiência pública as irregularidades do projeto, como a aquisição do local, suspeita de ter sido feita de forma fraudulenta.

O movimento contou com apoio de professores e pesquisadores das universidades federal e estadual de Santa Catarina que desenvolveram estudos e, assim, demonstraram a importância ecológica e a biodiversidade do local. Na mesma audiência ficou determinado que não fosse autorizada nenhuma construção e que o Canto do Gravatá seria convertido em um parque para utilização pública, preservado como área não edificável, isto ficaria registrado no Plano Diretor Participativo da cidade, porém o Plano ficou parado por dois anos e as decisões das comunidades, tampouco, foram incluídas no mesmo.

Deste modo, mesmo com os esforços do movimento no final do ano de 2011, a prefeitura de Florianópolis concedeu o alvará para a construção de 17 casas de luxo no local.

4.5.5 Movimento Ponta do Coral 100% Pública

Um primeiro movimento, a favor da Ponta do Coral pública, surgiu ainda na década de 1980, porém é o mais recente a ganhar repercussão. O movimento é contra a construção de um grande empreendimento hoteleiro na área da Ponta do Coral, também conhecida como Ponta do Recife, um acidente geográfico e área de preservação, localizado na Baía Norte, com acesso pela Avenida Beira-Mar. O movimento alega que esta é uma área de preservação ambiental, histórica e cultural da cidade. Esta área foi, no ano de 2000, tornada Área Verde de Lazer, por um vereador a época, como garantia de direcionamento para a comunidade.

A área, que já foi pública, foi vendida nos anos 1980, pelo então governador do Estado, para uma empresa Carbonífera. No ano de 1985, o proprietário da empresa apresentou um projeto para a construção de um hotel cinco estrelas e uma marina no local. Na época o projeto foi vetado pela FATMA e pela Capitania dos Portos, pois o projeto também previa um aterro irregular. Hoje, a construtora HANTEI, atual proprietária do local, pretende aterrar parte da área para a construção de um hotel de luxo, uma marina, lojas, restaurantes e um parque aberto ao público – parque este que é obrigatório por lei para que seja permitida a construção do aterro –, todo este investimento é estimado em 330 milhões de reais.

Desde a década de 1980 até hoje, a área está ocupada por alguns pescadores que, segundo um diretor executivo da construtora vivem de forma precária sem acesso ao saneamento básico e que acabam por poluir o mar. Além disso, segundo ele, o local serviria de depósito para lixo hospitalar. Para melhorar o local, e sem prejudicar os pescadores, estes seriam realocados para dentro da do empreendimento.

Este empreendimento, atualmente, é muito polêmico e divide opiniões já que para alguns acreditam que a área será mais bem aproveitada, além de ter seus problemas solucionados, ainda gerará ganhos para a capital, devido à criação de empregos e fluxo turístico. Já os contrários a construção, argumentam que isto seria a privatização de um local

que deveria ser público. E, além disso, prejudicaria a paisagem da Avenida Beira-Mar e agravaria a situação do trânsito, já caótico da região.

4.6 SÍNTESE CONCLUSIVA

Este último capítulo teve como objetivo fazer uma síntese dos problemas que o crescimento desordenado causa na cidade de Florianópolis. Aqui foram tratados os movimentos migratórios que a cidade recebeu nos últimos anos, pessoas que vieram para a cidade, atraídas pela qualidade de vida e aspectos naturais deslumbrantes. Hoje, não são mais apenas brasileiros, mas pessoas de todo o mundo que vem viver em Florianópolis. Com a chegada de novos moradores o crescimento da cidade necessita de planejamento. Contudo a cidade está sem Plano Diretor há alguns anos. Neste capítulo também foi discutida a falta que o Plano Diretor faz para a cidade e as expectativas para que ele volte à pauta da prefeitura ainda em 2013.

Outro problema ligado a falta de um Plano Diretor é o crescimento urbano da cidade, baseado na verticalização dos edifícios. Isto que gera um impacto na questão social da cidade, pois estes novos prédios são construídos por mão de obra proveniente de outros municípios e estados, pessoas que se mudam para a cidade a fim de trabalhar e em busca de uma vida melhor.

Tudo isto gera na cidade o crescimento desordenado – problema que se iniciou com o início do povoamento da mesma – e que tem gerado um impacto ambiental, com construções em APPs e outros locais que degradam a vegetação. O crescimento desordenado é, ao mesmo tempo, causa e consequência da falta de mobilidade urbana na cidade, uma das piores do mundo devido, ainda, à geografia acidentada da cidade e a preferência da população pelo transporte individual e a falta de planejamento e conexões entre os bairros.

Além disso, o crescimento desordenado gera consequência para população através do aumento do custo de vida na cidade. A especulação imobiliária é forte na Ilha e acaba sendo, novamente, causa e consequência do crescimento desordenado, como em um ciclo vicioso. É neste contexto que em Florianópolis, o *valor de uso* do espaço acaba dando lugar ao *valor de troca*. E, novamente, entra no ciclo vicioso da especulação imobiliária.

Isto faz com que haja, também, preferência dos gestores públicos, por benfeitorias na porção norte da Ilha em detrimento da porção sul, onde vivem, na maioria, pessoas com renda não tão alta quanto a dos moradores da porção norte. Assim, ocorre segregação residencial, principalmente através de loteamentos e condomínios para os mais abastados.

Todos estes aspectos citados geram ainda impactos negativos do crescimento urbano e desordenado. Exemplos são a questão do saneamento básico e seus problemas, tanto no âmbito da coleta de lixo e esgoto quanto no abastecimento de água. Outro exemplo são os movimentos população que tentam, principalmente, impedir a construção de novos empreendimentos que visam lucrar com a imagem de uma cidade rica e sem problemas. Mas que contribuem para potencializar todos os problemas que a cidade enfrenta atualmente. Além de mais uma vez dar continuidade ao já citado ciclo vicioso que a cidade enfrenta e dos problemas que se agravam a cada dia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou analisar as consequências que o crescimento desordenado gerou, e continua gerando, na cidade de Florianópolis desde o início de sua colonização. Florianópolis é a capital do Estado de Santa Catarina, fundada no ano de 1726. A colonização da cidade, bem como de toda Santa Catarina, é majoritariamente de europeus, açorianos e madeirenses. O município possui sua maior porção situada na Ilha de Santa Catarina e uma pequena parte no continente. A geografia da Ilha é acidentada, recortada por morros, lagoas, dunas e restingas, além de possuir mais de cem praias. A ligação entre Ilha e continente é feita por duas pontes localizadas lado a lado na área central da cidade. Há, ainda, uma terceira ponte, a ponte Hercílio Luz, tombada pelos patrimônios histórico e artístico. Devido às características naturais da cidade, o turismo é um importante fator econômico e faz com que a população de Florianópolis chegue a duplicar durante a temporada de verão. O setor de maior importância na economia da cidade é, no entanto, o setor tecnológico que cresce a cada ano. Outros setores que se destacam na cidade são o setor de serviços e a construção civil.

Este trabalho também aborda a forma com que o espaço urbano é construído e reconstruído através dos agentes do espaço urbano. Estes agentes são os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos. São, também, através as atitudes destes agentes que o crescimento urbano, por vezes desordenado, ocorre e afeta a vida de todos os habitantes da cidade.

No âmbito da cidade de Florianópolis, as consequências do crescimento desordenado afetam a vida de toda a população, bem como a de pessoas que visitam a cidade. Florianópolis foi a cidade do sul do país que mais recebeu migrantes nos últimos anos. O crescimento populacional foi tamanho que dobrou a população em quarenta anos. Vieram pessoas de outros estados e países atraídos pela qualidade de vida, belezas naturais e “jeitinho” de cidade pequena, sem os problemas das grandes metrópoles. No entanto, foi justamente esta explosão populacional que trouxe para Florianópolis os problemas característicos de cidades grandes. Além da violência que tem crescido na cidade, os problemas decorrentes do crescimento desordenado são muitos.

Um primeiro problema está ligado diretamente ao crescimento desordenado é a falta de um Plano Diretor que regule a ocupação do espaço e uso do solo. Sem o Plano Diretor

tampouco existe uma definição de diretrizes do futuro da cidade. São estas diretrizes que devem permitir e organizar o modo com que a cidade deve crescer e que rumo o crescimento deve tomar. Ligado ao problema da falta de um Plano Diretor está o crescimento urbano da cidade, que faz com que a cidade cresça de qualquer modo, baseado na verticalização de construções e construções em áreas de preservação, encostas de morros, próximo a praias e em áreas de mangue. Ainda que não haja na cidade um Plano Diretor atual, muitos destes problemas poderiam ser evitados, não fosse a corrupção de servidores e gestores públicos que vendem alvarás e licenças ambientais agravando os problemas da cidade. Como exemplo há o esquema de vendas de alvarás denunciado pela Polícia Federal no ano de 2008 com a Operação Moeda Verde.

O problema do crescimento desordenado iniciou-se com os primeiros colonizadores e se agravou com o passar dos anos. Com o grande contingente populacional e a falta de conexão entre os bairros devido à geografia acidentada de Florianópolis ocorrem diariamente na cidade grandes congestionamentos. Estes congestionamentos dão a Florianópolis o título de cidade com uma das piores mobilidades urbana do mundo. Isto ocorre devido a vários aspectos, desde o fato de a cidade possuir uma das tarifas de ônibus mais caras do país, por vezes a mais cara com uma frota de veículos deteriorados. Combinado, ainda, à falta de horários e linha suficientes para atender de maneira confortável a população da cidade. Também não existem ciclovias e ciclofaixas suficientes, tampouco faixas de pedestres e passarelas adequadas. Desta forma, a preferência da grande maioria da população é pelo transporte individual, saturando as ruas da cidade.

Além disto, o crescimento desordenado acaba por gerar consequências para toda a população da cidade devido ao aumento do custo de vida. Este aumento do custo de vida está diretamente ligado a especulação imobiliária e a transmutação do *valor de uso* do espaço pelo seu *valor de troca*. O que ainda gera segregação residencial, dividindo a cidade em áreas luxuosas e menos favorecidas. Estes três aspectos ajudam a transformar a cidade em uma *cidade-mercadoria* e este problema agrava-se devido ao ciclo vicioso que estes fatores formam. E este ciclo retroalimenta-se toda vez que uma área é desmatada para a construção de uma nova casa, de um novo morador que buscou a cidade para fugir dos problemas das grandes cidades.

Todos estes aspectos negativos do crescimento urbano geram também impactos ambientais na cidade. Dentre eles o desmatamento e a poluição das praias – o principal

atrativo para o turismo. As consequências estão também na parte de abastecimento de água para a população. A água que abastece Florianópolis vem de outras cidades e mesmo assim não suporta a demanda, problema que se agrava nos meses de verão. Também é transferida para outra cidade a questão do lixo que Florianópolis produz. O lixo é levado para um aterro sanitário em Biguaçu, na Grande Florianópolis. Quanto ao esgoto apenas 50% da população é atendida pela rede de esgoto, contudo todo esgoto coletado é tratado. O sistema de coleta seletiva do lixo é ainda precário, porém existe. A solução para estes problemas seria a conscientização tanto dos moradores quanto dos gestores públicos de que é necessária a construção de uma cidade mais sustentável, desde a separação do lixo, à opção por outros meios de transporte que não apenas o carro. Outro ponto que ajudaria a manter a cidade mais sustentável seriam os bairros autônomos com escolas, bancos e empregos, entre outros, sem a necessidade de deslocamento dos moradores para a área central.

Enquanto todos estes problemas ocorrem, a sociedade tenta mobilizar-se contra, principalmente, a construção de grandes empreendimentos que visam lucrar com a imagem de cidade rica e sem problemas que Florianópolis ainda possui. Entretanto estes empreendimentos acabam retroalimentando os problemas da cidade. Os movimentos da população vão desde a tentativa de mudanças na lei que obriguem o prefeito a seguir certas diretrizes de crescimento ordenado até movimentos contra a venda de áreas para a construção de luxuosos empreendimentos.

Como visto, Florianópolis possui muitos problemas decorrentes do crescimento desordenado. Contudo alguns jornais internacionais e nacionais insistem em classificar a cidade quase como um “paraíso na terra”, o sonho de vida dos ricos e famosos.

Desta forma, as soluções para os problemas gerados pelo crescimento desordenado devem vir a partir da implantação de um novo Plano Diretor, que seja atual e condizente com a realidade da cidade e as necessidades da população. No entanto, é fundamental lembrar que, o Plano Diretor precisa, necessariamente, ser cumprido. É apenas através do cumprimento deste que será possível frear a especulação imobiliária em Florianópolis. Outro ponto é a necessidade de melhora da infraestrutura na cidade, de forma geral. Desde a melhora de ruas, calçadas, faixas de pedestres e também a melhora do sistema de esgoto que deve compreender toda a cidade e o incentivo e aprimoramento da coleta seletiva de lixo. Além disso, há a necessidade de reestruturação de todo o sistema de transporte público e a atração da classe média para o mesmo. E é necessária, também, a construção de novas ligações entre a Ilha e o

continente, que preferencialmente não estejam localizadas na área central da cidade, só assim o trânsito naquela área poderá desafogar o que acabará por melhorar o problema do trânsito por toda a Ilha.

Todas as transformações a serem feitas em Florianópolis devem, acima de tudo, levar em conta a preservação do meio ambiente da cidade, apenas assim será possível tornar o crescimento sustentável. É, também, necessária a revisão do conceito de desenvolvimento para a cidade de forma que seja levando em consideração as peculiaridades da cidade, mantendo as características insulares e de forma que se mantenham vivas as tradições e a cultura dos primeiros *manezinhos* a habitar a Ilha. E, por fim, usando as palavras de Lewis Mumford, é necessário que extraiamos a essência da sociedade que hoje está preocupada com a quantidade e não com a qualidade, com a troca e não com o uso, com o ter e não com o ser, com o meu e não com o nosso.

Como trabalhos futuros, espera-se realizar uma melhor análise dos impactos do crescimento urbano no aumento dos preços de imóveis, a especulação imobiliária e as consequências para a sociedade através da segregação residencial e aumento do custo de vida na cidade. Outro ponto de análise sugerido é a interferência do problema da mobilidade urbana na vida dos habitantes de Florianópolis e os impactos ambientais da ocupação desordenada de áreas de preservação ambiental.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Maria do Carmo de Toledo. . **Parcelamento do solo urbano: loteamento e desmembramento**. Belo Horizonte: O Lutador, 2007. 180 p.

AGOSTINHO, Maria da Graça. **Espaço público urbano e cidadania nas cidades contemporânea: o caso do Parque da Luz em Florianópolis/SC**. 245p. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas. Florianópolis, 2008.

ALIANÇA NATIVA (ONG). **Sobre a Aliança Nativa**. Florianópolis. Disponível em: <<http://www.aliancanativa.org.br/quemsomos.php>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **SOS Gravatá**. Florianópolis, 04 ago. 2008. Disponível em: <<http://www.aliancanativa.org.br/noticias.php?cod=125&pagNoticia=2>>. Acesso em: 25 out. 2012.

ALVES, Luciano Pereira. **Paisagem e meio ambiente na construção de um projeto urbano para Florianópolis: um estudo do Pântano do Sul**. 191p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2009.

ANDRADE, Beatriz Bittencourt. **Turismo e sustentabilidade no município de Florianópolis: uma aplicação do método da Pegada Ecológica**. 152p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Programa de Pós-graduação em Administração. Florianópolis, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023: Informação e documentação - Referências - Elaboração**. Rio de Janeiro, 2002.

ASSOCIAÇÃO FLORIPAMANHÃ. **Principais Objetivos**. Florianópolis. Disponível em: <<http://floripamanha.org/quem-somos/principais-objetivos/>>. Acesso em: 28 out. 2012.

_____. **Prioridades FloripAmanhã**. Florianópolis. Disponível em: <<http://floripamanha.org/prioridades-floripamanha/>>. Acesso em: 28 out. 2012.

_____. **Quem somos**. Florianópolis. Disponível em: <<http://floripamanha.org/quem-somos/>>. Acesso em: 28 out. 2012.

_____. **Saneamento básico na região de Florianópolis é discutido na Assembleia Legislativa**. Florianópolis, 16 jul. 2009. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2009/07/saneamento-basico-na-regiao-de-florianopolis-e-discutido-na-assembleia-legislativa-2/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Brasil é o país que causa maior impacto ao meio ambiente**. Florianópolis, 25 mai. 2010. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2010/05/brasil-e-o-pais-que-causa-maior-impacto-ao-meio-ambiente/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Especulação imobiliária é uma das causas de desmatamento diz Basso.** Florianópolis, 05 jul. 2010. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2010/07/especulacao-imobiliaria-e-uma-das-causas-de-desmatamento-diz-basso/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Aumento da produção de lixo é questão central na discussão do Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico.** Florianópolis, 10 ago. 2010. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2010/08/aumento-da-producao-de-lixo-e-questao-central-na-discussao-do-plano-municipal-integrado-de-saneamento-basico/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Ideias de outras cidades que podem servir para a Capital.** Florianópolis, 06 fev. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/02/ideias-de-outras-cidades-que-podem-servir-para-a-capital/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **O drama da falta de água.** Florianópolis, 06 fev. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/11/o-drama-da-falta-de-agua/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Nossa água.** Florianópolis, 28 fev. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/02/nossa-agua/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Lixo em áreas públicas prejudica moradores em Florianópolis.** Florianópolis, 03 abr. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/04/lixo-em-areas-publicas-prejudica-moradores-em-florianopolis/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Capital receberá obras de saneamento básico.** Florianópolis, 17 abr. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/04/capital-recebera-obras-de-saneamento-basico/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Os candidatos e a mobilidade urbana.** Florianópolis, 06 ago. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/08/os-candidatos-e-a-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Casan anuncia investimentos de R\$ 395 milhões no saneamento básico da Capital.** Florianópolis, 28 ago. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/08/casan-anuncia-investimentos-de-r-395-milhoes-no-saneamento-basico-da-capital/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Crise ambiental.** Florianópolis, 29 ago. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/08/crise-ambiental/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **O desafio da cidade sustentável.** Florianópolis, 13 nov. 2012. Disponível em: <<http://floripamanha.org/2012/11/o-desafio-da-cidade-sustentavel/>>. Acesso em: 01 dez. 2012.

BACELO, Joice. Mais de 60% dos turistas que vêm curtir as praias da Capital chegam de carro. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 09 jan. 2013. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2013/01/mais-de-60-dos-turistas-que-vem-curtir-as-praias-da-capital-chegam-de-carro-4005093.html>>. Acesso em: 09 jan. 2013.

BARROS, Laura Xavier. **Espaço público, entorno e usuários: a qualidade da relação observada no Parque da Luz, em Florianópolis.** 252p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2010.

BEZ, Raquel. **Uma análise do setor de abastecimento de água por categoria de consumo: o caso de Santa Catarina.** 91p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Programa de Pós-graduação em Economia. Florianópolis, 2012.

BEZERRA, Romeu Augusto de Albuquerque. **A terra urbana em Florianópolis (SC): loteamentos e desmembramentos de 1940 a 2001.** 136p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2002.

BREITBACH, Áurea Corrêa de Miranda. **Espaço e sociedade: uma abordagem teórica.** Ensaios FEE. Porto Alegre, 7(1), 1986: 47-6. Disponível em <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/958/1270>> Acesso em 18 outubro de 2012.

CADORE, Francine. Florianópolis não atinge crescimento populacional estimado pelo IBGE. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 04 nov. 2010. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/noticia/2010/11/florianopolis-nao-atinge-crescimento-populacional-estimado-pelo-ibge-3098104.html>>. Acesso em: 17 out. 2012.

CAMPOS, Edson Telê. **A expansão urbana na região metropolitana de Florianópolis e a dinâmica da construção civil.** 212p. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2009.

CARDOSO, Daniel. **Construção retoma crescimento.** SINDUSCON: Florianópolis, 21 set. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1337>>. Acesso em: 03 out. 2012.

CARLOS, A. F. **A Cidade.** 3.Ed. São Paulo: Contexto, 1997. 98p.

CENTRO DE ESTUDOS CULTURA E CIDADANIA (CECCA). **Uma cidade numa Ilha:** relatório sobre os problemas socioambientais da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Insular, 1996. 248p.

CESAR Junior afirma que vai priorizar o plano diretor de Florianópolis. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 28 out. 2012. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/politica/eleicoes-2012/noticia/2012/10/cesar-junior-afirma-que-vai-priorizar-o-plano-diretor-de-florianopolis-3932877.html>>. Acesso em: 01 nov. 2012.

COMPANHIA CATARINENSE DE ÁGUAS E SANEAMENTO. **História do Saneamento Básico de Florianópolis - Água - Esgotos – Lixo.** Florianópolis. Disponível em: <<http://novo.casan.com.br/menu-conteudo/index/url/historia-do-saneamento-basico-de-florianopolis-agua-esgotos-lixo-2#0>>. Acesso em: 13 out. 2012.

CONSTRUÇÃO civil colabora com a estabilidade econômica do Brasil. **SINDUSCON:** Florianópolis, 26 jan. 2012. Disponível em <http://www.sinduscon-floripolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1207>>. Acesso em: 03 out. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 2. Ed. São Paulo: Ática, 1993. 94p.

COSTA, Eduarda Marques da. Cidades médias: contributos para a sua definição. **Revista Finisterra**, Ano XXXVII, nº. 74, p. 101-128, 2002. Disponível em: <www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2002-74/74_05.pdf>. Acesso em: 15 nov. 2012.

CURITIBA é a cidade mais populosa do Sul do Brasil há 21 anos, aponta IBGE. **G1**, 31 ago. 2012. Disponível em <<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL30556-5598,00.html>>. Acesso em: 17 out. 2012.

DEÁK, Csaba. **Localização e Espaço: Valor de Uso e Valor**. In: Rent theory and the price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy. Tese (Doutorado). Cambridge, 1985. Cap.4, p. 84-108. Tradução: Francisco de Almeida. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/85r-thry/4loc-espac/Cap4-loc-esp.pdf>. Acesso em: 12 out. 2012.

DENATRAN. **Frota 2012**. Brasília: 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 07 jan. 2013.

DIAS, Rafael Damaceno. **Que invasão é essa?** Leituras sobre conflitos socioculturais em Florianópolis (1970-2000). Curitiba: 2009. 137p. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-graduação em História do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

DUARTE, Danilo. Governo do Estado antecipa prazo de conclusão do acesso para 2014. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 15 jan. 2013. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/01/governo-do-estado-antecipa-prazo-de-conclusao-do-acesso-para-junho-de-2014-4011426.html>>. Acesso em: 24 jan. 2013.

_____. Hercílio Luz precisará de nova ampliação em 2017, diz presidente da Infraero. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 16 jan. 2013. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/01/hercilio-luz-precisara-de-nova-ampliacao-em-2017-diz-presidente-da-infraero-4012266.html>>. Acesso em: 24 jan. 2013.

_____. Infraero e o governo de SC prometem encurtar prazos para aeroporto da Capital. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 16 jan. 2013. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2013/01/infraero-e-governo-de-sc-prometem-encurtar-prazos-para-aeroporto-da-capital-4012216.html>>. Acesso em: 24 jan. 2013.

FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DE SANTA CATARINA. **A Importância Do Turismo No Brasil E No Mundo**. Florianópolis, 2011. 14p.

FERREIRA, Álvaro. A Produção do Espaço: entre dominação e apropriação. Um olhar sobre os movimentos sociais. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. Vol. XI, nº. 245, 01 ago. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24515.htm>>. Acesso em: 15 dez. 2012.

FERREIRA, Paulo Emílio Buarque. **Apropriação do espaço urbano e as políticas de intervenção habitacional no controle de São Paulo**. 131p. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/teses/ferreira_doutorado_apropriaurb.pdf>. Acesso em: 12 out. 2012.

FINANCIAMENTO imobiliário ainda pode crescer mais, diz Abecip. **SINDUSCON**: Florianópolis, 06 dez. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1337>>. Acesso em: 10 dez. 2012.

FLORIANÓPOLIS (Cidade). Secretaria Municipal de Habitação e Saneamento Ambiental. **Parcelamento do Solo Urbano**. Florianópolis, 2006. 57p.

FLORIANÓPOLIS tem 1.246 obras embargadas. **SINDUSCON**: Florianópolis, 27 fev. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1227>>. Acesso em: 01 dez. 2012.

FOSTER, Nick. On an Island in Brazil, a Real Estate Boom Lingers. **The New York Times**, New York, 07 jul. 2011. Disponível em <<http://www.nytimes.com/2011/07/08/realestate/08iht-reflorian08.html?adxnnl=1&adxnnlx=1358726551-kWnLSh3enxzbcWKZpRkUTw>>. Acesso em: 13 out. 2012.

GHIZZO, Roberta Ferrari. **Estudos de impacto de vizinhança** : avaliação de sua aplicação em Florianópolis. 242 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2010.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. [Cidades]. **Florianópolis**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 13 out. 2012.

INFORME Econômico. **SINDUSCON**. Florianópolis, 27 jan. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1337>>. Acesso em: 03 out. 2012.

ITTMANN, Michel de Andrade. **Uma cidade na areia**: diretrizes urbano-ambientais para a planície do Campeche. 147p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2008.

JURERÊ Internacional é o terceiro bairro mais valorizado do país. **SINDUSCON**. Florianópolis, 25 mai. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1273>>. Acesso em: 03 out. 2012.

KÖRBES, Aline Schaefer. **Os condomínios fechados horizontais de Cacupé no contexto urbano de Florianópolis:** os lugares fora do lugar. 152p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2008.

LIMA, Maria Rosa Tesser Rodrigues de. **Mobilidade urbana em planos diretores:** análise sintática da malha viária da área conurbada de Florianópolis. 149p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Florianópolis, 2010.

LONARDONI, Fernanda Maria. **Aluguel, informalidade e pobreza/** o acesso a moradia em Florianópolis. 145p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-graduação em Arquitetura. Florianópolis, 2007.

LOPES, Edmilson Alves; ANDRADE, Aparecido Ribeiro. O Papel do Planejador nas Cidades: Uma reflexão sobre o valor de uso e o valor de troca no solo urbano. **Observatório Geográfico de América Latina**. Curitiba. 9 p. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/98.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2012.

LOURENÇO, Júlia Antunes. Plano Diretor prevê prédios menores e áreas mais verdes em Florianópolis. **Floripa Te Quero Bem**, Florianópolis, 27 mar. 2012. Disponível em <<http://www.clicrbs.com.br/especial/sc/floripatequerobem/19,0,3708790,Plano-Diretor-preve-predios-menores-e-areas-mais-verdes-em-Florianopolis.html>>. Acesso em: 23 out. 2012.

_____. Plano Diretor prevê prédios menores e áreas mais verdes em Florianópolis. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 09 nov. 2010. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/noticia/2010/11/florianopolis-tem-crescimento-populacional-acima-da-media-aponta-censo-3102995.html>>. Acesso em: 17 out. 2012.

MACARI, Anelise Christiane. **Condomínios fechados em áreas rurais:** o caso de Rancho Queimado na Região Metropolitana de Florianópolis. 216p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2009.

MALACOSKI, Merlim; COURY, Rafaella. Polêmica da Ponta do Coral continua. **Cotidiano**, Florianópolis, 01 dez. 2012. Disponível em <http://www.cotidiano.ufsc.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1590:polemica-da-ponta-do-coral-continua&catid=42:reportagem&Itemid=62>. Acesso em: 01 dez. 2012.

MANOEL, Paulo Scheidt. **Cidade, poder e imprensa:** notícias sobre meio ambiente e sobre mobilidade urbana em Florianópolis. 211p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2010.

MAPA de **Florianópolis**. In: Wikipedia: a enciclopédia livre. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br/scemnumero/arquivo/Florianopolis.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2012.

MATTOS, Melissa Laus. **Arquitetura institucional em concreto aparente e suas repercussões no espaço urbano de Florianópolis entre 1970 e 1985**. 237p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da cidade. Florianópolis, 2009.

MENEZES, Cacau. Conselho Alemão. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 29 nov. 2012. Disponível em <<http://wp.clicrbs.com.br/cacaumenezes/2012/11/28/conselho-alemao/?topo=67,2,18,,38,67>>. Acesso em: 29 nov. 2012.

MERCADO imobiliário tem recorde estrangeiro. **SINDUSCON**. Florianópolis, 06 nov. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1375>>. Acesso em: 10 dez. 2012.

MING, Laura. Viva la vida mansa. **VEJA**. São Paulo, 19 set. 2007. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/12/santa-catarina-85-mais-cosmopolita-3969381.html>>. Acesso em: 16 out. 2012.

MITCHEM, Scott. Have It Your Way. **The Wall Street Journal**, New York, 11 fev. 2013. Disponível em <<http://online.wsj.com/article/SB10001424052970204369404577207452406380514.html>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

MOVIMENTO Floripa Te Quero Bem?, O que é o. **Floripa Te Quero Bem**, Florianópolis, 25 abr. 2012. Disponível em <<http://www.clicrbs.com.br/especial/sc/floripatequerobem/19,0,3740377,O-que-e-o-Movimento-Floripa-Te-Quero-Bem.html>>. Acesso em: 01 out. 2012.

MÜLLER, Glaucia Regina Ramos. **A influência do urbanismo sanitário na transformação do espaço urbano em Florianópolis**. 148p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2002.

NEVES, Paulo César da Fonseca. **Do valor do espaço ao valor no espaço no distrito Campeche (Florianópolis – SC): loteamento Novo Campeche e loteamento Areias do Campeche**. 135p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2003.

OPERAÇÃO Moeda Verde. **Jornal da Globo**, 17 mai. 2007. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/12/santa-catarina-85-mais-cosmopolita-3969381.html>>. Acesso em: 31 out. 2012.

PARQUE CULTURAL DAS 3 PONTAS (MOVIMENTO). **Histórico**. Florianópolis. Disponível em: <<http://parqueculturaldas3pontas.wordpress.com/documentacao/historico/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Proponentes**. Florianópolis. Disponível em: <<http://parqueculturaldas3pontas.wordpress.com/quem-somos/proponentes/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

_____. **Reunião do Movimento Ponta do Coral 100% Pública.** Florianópolis, 02 jul 2012. Disponível em:
<<http://parqueculturaldas3pontas.wordpress.com/2012/07/02/reuniao-do-movimento-ponta-do-coral-100-publica/>>. Acesso em: 25 out. 2012.

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Estudos da geografia urbana de Santa Catarina.** Florianópolis: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte: Ed. UFSC, 1991. 396p.

PEREIRA, Felipe. Imigrantes mais recentes são mochileiros, diz pesquisador da UFSC. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 01 dez. 2012. Disponível em
<<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/12/imigrantes-mais-recentes-sao-mochileiros-diz-pesquisador-da-ufsc-3969387.html>>. Acesso em: 01 dez. 2012.

_____. Santa Catarina 85% mais cosmopolita. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 01 dez. 2012. Disponível em
<<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/12/santa-catarina-85-mais-cosmopolita-3969381.html>>. Acesso em: 01 dez. 2012.

POLÍCIA Federal procura empresários e políticos em SC. **G1**, 03 mai. 2007. Disponível em
<<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL30556-5598,00.html>>. Acesso em: 31 out. 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Secretaria Municipal de Turismo, Esporte e Cultura. **História.** Florianópolis. Disponível em:
<<http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/turismo/index.php?cms=historia&menu=5>>. Acesso em: 03 out. 2012.

_____. Compromisso com Florianópolis. **Novo Aeroporto Hercílio Luz.** Florianópolis. Disponível em:
<<http://www.pmf.sc.gov.br/sites/floripaemacao/index.php?cms=novo+aeroporto+hercilio+luz>>. Acesso em: 24 jan. 2013.

_____. **Plano Diretor Participativo.** Florianópolis: 2012. Disponível em:
<http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/17_04_2012_16.47.11.b9074323344b1aefd212cb9639dc52d1.pdf>. Acesso em: 15 out. 2012.

RAMOS, Edivaldo Fernandes; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; GARCIA, Ricardo Alexandre. As Cidades Médias Como Nódulos De Equilíbrio Da Rede De Cidades. **Informe Gepec**, Toledo, v. 15, número especial, p. 288-302, Dez 2011.

RAQUEL, Roberta. **Espaço em transição:** a mobilidade ciclística e os planos diretores em Florianópolis. 145p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2010.

REBEQUI, Aline. Plano Diretor de Florianópolis está emperrado mais um vez. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 16 jun. 2012. Disponível em
<<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/06/plano-diretor-de-florianopolis-esta-emperrado-mais-um-vez-3791647.html>>. Acesso em: 11 out. 2012.

RESIDENCIAIS de luxo retornam ao foco do mercado em 2012. **SINDUSCON**. Florianópolis, 02 abr. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1245>>. Acesso em: 03 out. 2012.

SANTOS, André Luiz. **Do mar ao morro: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis**. 639p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Geografia. Florianópolis, 2009.

SCHMITT, Valentina Gomes Haensel. **Comportamento do turista estrangeiro em Florianópolis**. 186p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Programa de Pós-graduação em Administração. Florianópolis, 2006.

SEBRAE/SC. **Santa Catarina em Números**. Florianópolis: 2010. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br/scemnumero/arquivo/Florianopolis.pdf>>. Acesso em: 11 dez. 2012.

SETOR da construção civil quer crescer acima do PIB em 2011. **ECONOMIASC**. Florianópolis, 11 fev. 2012. Disponível em <<http://www.economiasc.com.br/index.php?cmd=industria&id=4804>>. Acesso em: 03 out. 2012.

SHERWOOD, Seth. The Place to Be: Florianópolis, Brazil. **The New York Times**, New York, 08 jan. 2009. Disponível em <http://travel.nytimes.com/2009/01/11/travel/11party.html?_r=1&>. Acesso em: 13 out. 2012.

SILVA, Letícia Kapper. O caótico sistema do transporte coletivo em Florianópolis. **Notícias do Dia**, Florianópolis, 03 jun. 2012. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2012/12/santa-catarina-85-mais-cosmopolita-3969381.html>>. Acesso em: 11 out. 2012.

SILVA, Raquel Carvalho da. **Vulnerabilidade socioambiental a desastres na bacia hidrográfica do Rio Itacorubi, Florianópolis, SC**. 162 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Florianópolis, 2010.

TURISMO e especulação imobiliária em Florianópolis são destaque no New York Times. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 08 jul. 2009. Disponível em <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/noticia/2011/07/turismo-e-especulacao-imobiliaria-em-florianopolis-sao-destaque-no-new-york-times-3381112.html>>. Acesso em: 10 out. 2012.

VALORIZAÇÃO imobiliária no Brasil, A. **SINDUSCON**. Florianópolis, 08 mar. 2012. Disponível em <<http://www.sinduscon-fpolis.org.br/index.asp?dep=9&pg=1231>>. Acesso em: 03 out. 2012.

VIEIRA, Paulo Barral de Hollanda Gomes. **Evolução da urbanização do bairro Córrego Grande, Florianópolis/SC entre 1938 a 2009**. 194p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil. Florianópolis, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **As Ilusões do Plano Diretor**. São Paulo: 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acesso em: 15 out. 2012.