

MARGAUX HILDEBRANDT VERA

**AS DINÂMICAS DE METROPOLIZAÇÃO E A ATUAÇÃO DOS
AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO NA ÁREA
CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS**

Tese de doutorado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina UFSC – Campus de Florianópolis, sob financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior (CAPES) e orientação do Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira.

Florianópolis, junho, 2018

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Hildebrandt, Margaux
AS DINÂMICAS DE METROPOLIZAÇÃO E A ATUAÇÃO DOS
AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO NA ÁREA
CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS / Margaux Hildebrandt ;
orientador, Márcio Rogério Silveira , 2018.
331 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas,
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis,
2018.

Inclui referências.

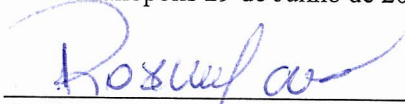
1. Geografia. 2. Expansão urbana de Florianópolis
e processo de metropolização. 3. Intervenções do
Programa Minha Casa Minha Vida na área conurbada de
Florianópolis. 4. Parcelamento de solo, loteamentos
e condomínios fechados. 5. Agentes Produtores do
Espaço Urbano. I. Rogério Silveira , Márcio . II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de
Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Margaux Hildebrandt Vera

**As dinâmicas de metropolização e a atuação dos agentes produtores
do espaço urbano na área conurbada de Florianópolis.**

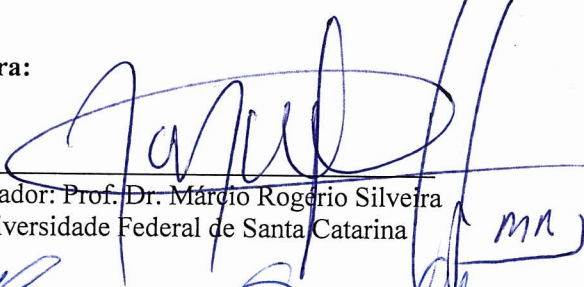
Esta Tese foi julgada adequada para obtenção do Título de “Doutor em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-graduação de Geografia.

Florianópolis 29 de Junho de 2018.

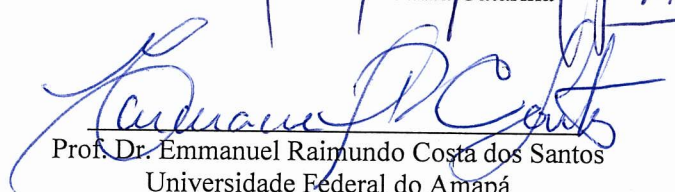


Prof. Dra. Rosemy da Silva Nascimento
Coordenadora da PPGG/UFSC

Banca Examinadora:



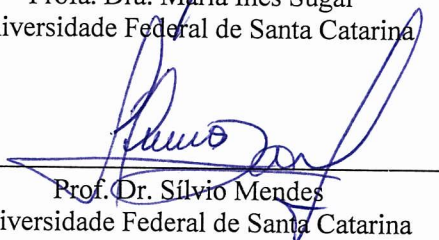
Orientador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa dos Santos
Universidade Federal do Amapá



Prof. Dra. Maria Inês Sugai
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Sílvio Mendes
Universidade Federal de Santa Catarina

“La ciudad es el intento más exitoso del ser humano de rehacer el mundo en el que vive de acuerdo con el deseo más íntimo de su corazón. Pero si la ciudad es el mundo que el ser humano ha creado, es también el mundo en el que a partir de ahora está condenado a vivir. Así pues, indirectamente y sin un sentido nítido de la naturaleza de su tarea, al hacer la ciudad, el ser humano se ha rehecho a sí mismo.”

Robert Park, 1967.

AGRADECIMENTOS

Meu principal agradecimento vai ao governo do Brasil, já que ele me abriu seus braços e me adotou como filha desde o primeiro dia da minha chegada, em março de 2012. Foram seis anos de pesquisa intensa, dois em nível de mestrado e quatro no nível de doutorado, nos quais tive o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Além disso, tal financiamento me deu a oportunidade de levar meus conhecimentos a cidades europeias, como Barcelona, por meio do programa de Doutorado Sanduíche, sem dúvida experiências como essa foram essenciais para enriquecer este estudo.

Agradeço profundamente à orientação acadêmica do professor Marcio Rogerio Silveira, a quem devo ter chegado a profundas reflexões teóricas e críticas, e ao conhecimento empírico desenvolvido nos trabalhos de campo. Obrigada pela confiança e oportunidade de ter aceito encarar o desafio que é escrever uma tese.

Agradeço aos membros do grupo de pesquisa GEDRI, ao Vitor, ao Diogo, a Keity, a Alessandra, ao Rodrigo e a Janet, pelo aprendizado coletivo nos debates nas salas de aulas na UFSC, bem como nos trabalhos de campo, na convivência nas viagens e nas aventuras empreendidas no Brasil e na Europa.

Agradeço à professora Carme Miralles Gulash, do departamento de Geografia da Universidade Autônoma de Barcelona. Ela foi minha guia no período do estágio sanduíche, assim como agradeço aos amáveis membros do laboratório GEMOT, sem dúvida o alto nível de debate teórico e os trabalhos de campo com o grupo do Master em Planejamento Urbano (turma 2015-2016) ajudaram a enriquecer esta pesquisa.

Quero agradecer também a toda minha família, a Rosário e a Wilberth, meus queridos pais e dizer para eles que apesar da distância que nos afasta, eles sempre representam a fortaleza do meu esforço e dedicação.

Finalmente, agradeço às estradas por onde o doutorado me levou, pois esses caminhos me guiaram a conhecer a pessoa mais especial da minha vida, a quem agradeço os dois últimos anos de inspiração e determinação, obrigada Domenico, por compartilhar tudo comigo e por estar ao meu lado incondicionalmente.

A todos vocês, a minha gratidão!

RESUMO

Os mecanismos, por meio dos quais vem ocorrendo a expansão urbana, iniciaram-se no século XX e formam parte do processo de urbanização e conurbação de Florianópolis com os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu. Esse crescimento esteve marcado pela atuação dos agentes produtores do espaço, em específico das incorporadoras, das construtoras e do Estado, todos inseridos no sistema econômico capitalista. Hoje, na segunda década do século XXI, presenciamos a inovação de processos e produtos imobiliários, que se impõem sobre a urbanização anterior e a sociedade, alcançando outros municípios próximos, como Santo Amaro da Imperatriz. O indiscriminado parcelamento do solo em áreas periurbanas, o protagonismo das empreiteiras vinculadas ao programa Minha Casa Minha Vida, a falta do Estado como agente regulador do uso do solo e o monopólio imobiliário das grandes empresas de construção civil nos levam a identificar que estamos frente à financeirização do espaço urbano. Assim, a presente pesquisa teve como objetivo: analisar de que forma os principais agentes produtores do espaço urbano e as relações que estabelecem entre si impactam no crescimento e na expansão da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis. Vale ressaltar que atualmente suas intervenções não se limitam ao parcelamento do solo e à construção da moradia, eles se vinculam, sobretudo, aos monopólios do setor financeiro, além de se alimentarem da valorização imobiliária e de estratégias operacionais agressivas, que dão como resultado a fragmentação da malha urbana e a espoliação, por conta da extensão de áreas residências periféricas, e o conseqüente incremento de deslocamento casa-trabalho, trabalho-casa da população. Isso, somado ao ineficiente sistema de transporte coletivo, acentua a segregação socioespacial da classe de baixos salários, que é expulsa das áreas centrais pelos mecanismos de valorização da terra. Tal fato implica profundas alterações na forma, na estrutura e na natureza do espaço urbano configurando, assim, um intenso processo de metropolização.

Palavras chave: Expansão Urbana de Florianópolis, Metropolização, Parcelamento de Solo, Mercado Imobiliário, Agentes Produtores do Espaço Urbano.

ABSTRACT

The mechanisms through which urban expansion has taken place, began in the twentieth century and is part of the process of urbanization and conurbation of Florianópolis with the territories of São José, Palhoça and Biguaçu. This growth was marked by the performance of the space-producing agents, in particular by the builders and the State, all of them inserted in the capitalist economic system. Today, in the second decade of the twenty-first century, we witness the processes innovation and real estate products, which impose on previous urbanization and society, reaching other territories, such as Santo Amaro da Imperatriz. The indiscriminate land parceling in peri-urban areas, the protagonism of the contractors linked to the *Minha Casa Minha Vida* program, the lack of the State as a regulator of land use and the real estate monopoly of the large construction companies lead us to identify that we are facing the financialisation of urban space. The purpose of this research was to analyze how the main producers of urban space and their relationships impact the growth and expansion of the metropolitan area of Florianópolis. It is worth noting that at present their interventions are not limited to land parceling and housing construction, they are mainly linked to the monopolies of the financial sector, in addition to feeding on real estate valuation and aggressive operating strategies that result in fragmentation urban sprawl and the spoliation, due to the extension of peripheral residential areas, and the consequent increase in work-home, work-home displacement of the population. This, together with the inefficient collective transportation system, accentuates the socio-spatial segregation of the low-wage class, which is expelled from the central areas by the valorization mechanisms of the land. This fact implies profound changes in the shape, structure and nature of urban space, thus configuring an intense process of metropolization.

Keywords: Urban Expansion of Florianópolis, Metropolization, Land Parceling, Real Estate, Urban Space-producing Agents.

RESUMEN

Los mecanismos, por medio de los cuales viene ocurriendo la expansión urbana, se iniciaron en el siglo XX y forman parte del proceso de urbanización y conurbación de Florianópolis con los municipios de São José, Palhoça y Biguaçu. Este crecimiento estuvo marcado por el protagonismo de los agentes productores del espacio, en específico por las constructoras y del Estado, todos insertos en el sistema económico capitalista. Hoy, en la segunda década del siglo XXI, presenciamos la innovación de procesos y productos inmobiliarios, que se imponen sobre la urbanización anterior y la sociedad, alcanzando otros municipios cercanos, como Santo Amaro da Imperatriz. El indiscriminado parcelamiento del suelo en áreas periurbanas, las actividades de las contratistas vinculadas al programa *Minha Casa Minha Vida*, la falta del Estado como agente regulador del uso del suelo y el monopolio inmobiliario de las grandes empresas de construcción civil; nos llevan a identificar que estamos frente a la financierización del espacio urbano. Así, la presente investigación tuvo como objetivo: analizar de qué forma los principales agentes productores del espacio urbano y las relaciones que establecen entre sí impactar en el crecimiento y la expansión del área conurbada de la Región Metropolitana de Florianópolis. Es importante resaltar que actualmente sus intervenciones no se limitan al parcelamiento del suelo y a la construcción de la vivienda, se vinculan, sobre todo, a los monopolios del sector financiero, además de alimentarse de la valorización inmobiliaria y de estrategias operativas agresivas, que dan como resultado la fragmentación de la malla urbana y la expoliación, por la extensión de áreas residencias periféricas, y el consiguiente incremento de desplazamiento casa-trabajo, trabajo-casa de la población. Esto, sumado al ineficiente sistema de transporte colectivo, acentúa la segregación socioespacial de la clase trabajadora, que es expulsada de las áreas centrales por los mecanismos de valorización de la tierra. Este hecho implica profundas alteraciones en la forma, en la estructura y en la naturaleza del espacio urbano, configurando así un intenso proceso de metropolización.

Palabras clave: Expansión urbana de Florianópolis, Metropolización, Parcelamiento de suelo, Mercado Inmobiliario, Agentes productores del espacio urbano.

LISTA DE FIGURAS

CAPÍTULO I

Figura 1 -Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente de Campeche e Rio Tavares no município de Florianópolis.....	87
Figura 2 -Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente do bairro Barra do Aririú no município de Palhoça.....	87
Figura 3 -Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente de São Sebastião e Pedra Branca no município de Palhoça.....	88

CAPÍTULO III

Figura 4 - C.H. Saudade e entorno - Município de Biguaçu.....	175
Figura 5 -Bairro Guarda do Cubatão em Palhoça.....	176
Figura 6 - Município de Santo Amaro da Imperatriz.....	176
Figura 7 -Porcentagem de saturação nos corredores viários.....	192
Figura 8 -Percurso de deslocamento desde os terminais de ônibus até os empreendimentos de MCMV.....	195

CAPÍTULO IV

Figura 9 -Macro Zoneamento do Município de Santo Amaro da Imperatriz.....	209
Figura 10 -Manchas urbanas de Santo Amaro da Imperatriz.....	210
Figura 11 -Plano de Desenvolvimento Físico-Territorial do município de São José.....	211
Figura 12 -Loteamentos do bairro de Forquilhas, São José.....	216
Figura 13 -Loteamento Nova Palhoça, Palhoça.....	216
Figura 14 -Bairros de ocupação informal de São José e Biguaçu.....	218
Figura 15 -Loteamento Pedra Branca e Comunidade Frei Damião	219
Figura 16 -Bairro Forquilhas, São José.....	227
Figura 17 -Loteamento Pagani no bairro Passa Vinte em Palhoça.....	229

CAPÍTULO V

Figura 18 -Limite do município de Santo Amaro da Imperatriz com Palhoça.....	263
Figura 19 - Condomínios Moradas de Palhoça, loteamentos Terra Nova e Vale Verde - Bairro Bela Vista, Palhoça.....	266

Figura 20 -Atividade imobiliária no Bairro Areias, São José.....	267
Figura 21 -Loteamentos Terra Nova I e II e Parque Residencial Jardins I, II e III, Palhoça.....	275
Figura 22 -Etapas do Loteamento Pedra Branca, Palhoça.....	275
Figura 23 -Localização e entorno do loteamento Delta Ville, Biguaçu.....	286

LISTA DE IMAGENS

CAPÍTULO I

Imagem 1 -Centro de Florianópolis em 1890.....	61
Imagem 2 -Sobrados no centro de Florianópolis em 1900.....	61
Imagem 3 -Transito marítimo de passageiros e mercadorias entre a Ilha e o Continente em 1920.....	63
Imagem 4 -Começo do assentamento informal no Maciço Central em 1920.....	64
Imagem 5 -Primeira ligação viária Ilha-Continente 1930.....	76
Imagem 6 -Construção do aterro da Baía Sul no centro de Florianópolis em 1975.....	77

CAPÍTULO II

Imagem 7 - Assentamentos informais no bairro Estreito de Florianópolis em 1975.....	107
Imagem 8 -Início do Loteamento Kobrasol em São José, década de 1970.....	113
Imagem 9 -Loteamento Bela Vista em São José, década de 1970.....	115
Imagem 10 -Início da verticalização no centro de Florianópolis na década de 1960.....	130
Imagem 11 -Verticalização e a expansão de Florianópolis para o Continente em 1998.....	130
Imagem 12 -Consolidação da verticalização no centro de Florianópolis 2015.....	130
Imagem 13 -Começo da construção da segunda etapa do bairro La Mina na área Metropolitana de Barcelona 1974.....	133

CAPÍTULO III

Imagem 14 -Loteamento P. R. Lisboa I em Forquilhas, São José.....	156
Imagem 15 -Loteamento Portal da Colina em Forquilhas, São José....	156
Imagem 16 -Bairro Pagani em Palhoça.....	160
Imagem 17 -Loteamento Nova Palhoça no bairro Rio Grande em Palhoça.....	160
Imagem 18 -Loteamento Deltaville em Biguaçu.....	160
Imagem 19 -Loteamento Novo Campeche, Campeche em Florianópolis.....	163
Imagem 20 -Balneário dos Açores no Bairro Pântano do Sul em Florianópolis.....	164

Imagem 21 -Conjuntos habitacionais do programa MCMV na área conurbada da RMF.....	170
Imagem 22 -Residencial Lucio Costa - Município de Petrópolis, RM de Maceió.....	181
Imagem 23 -Residencial Parque Iguazu I – Município de Ganchinho, RM de Curitiba.....	181
Imagem 24 -Residencial Alaide Duarte – Município de São José, RMF.....	181

CAPÍTULO IV

Imagem 25 -Parcela de terreno agrícola no bairro Sertão do Imaruim em São José.....	208
Imagem 26 -Parcela de terreno no bairro Sertão do Imaruim em São José à venda.....	208
Imagem 27 -Verticalização no Bairro Kobrasol em São José.....	233
Imagem 28 -Verticalização no Bairro Pagani, Palhoça.....	233
Imagem 29 -Verticalização em áreas de Expansão urbana – C. H. Adar F. Thiesen, bairro Guarda do Cubatão – Palhoça.....	236
Imagem 30 -C.H. Bosque das Estações - bairro Bela Vista, Palhoça.....	236
Imagem 31 -Conjuntos habitacionais fechados.....	239

CAPÍTULO V

Imagem 32 -Centro do bairro Pedra Branca em Palhoça.....	261
Imagem 33 -Padronização das intervenções nos empreendimentos imobiliários.....	273
Imagem 34 -Loteamentos no município de Palhoça.....	276
Imagem 35 -Alugueres nos empreendimentos do programa MCMV.....	277
Imagem 36 -Comunicado pelo lançamento do Bairro Planejado Terra Nova.....	282
Imagem 37 -Comunicados da Fiori Empreendimentos Imobiliários.....	284
Imagem 38 -Panfleto do Loteamento Delta Ville – Costa do Sol.....	286
Imagem 39 -Publicidade do empreendimento Brisas do Oceano em Palhoça.....	287

LISTA DE GRÁFICOS

CAPÍTULO I

Gráfico 1-População rural e urbana do Brasil de 1940 ao 2000.....72

Gráfico 2-Proporção das diferentes densidades habitacionais dos municípios da área conurbada da RMF.....91

CAPÍTULO III

Gráfico 3-Comparação de preços de imóveis por bairros na área conurbada da RMF.....162

Gráfico 4-Intervenções do programa Minha Casa Minha Vida por faixas de renda.....169

Gráfico 5-Déficit habitacional no Brasil.....172

Gráfico 6-Distribuição modal das viagens realizadas na RMF.....188

CAPÍTULO IV

Gráfico 7-Comparação de densidades habitacionais segundo a sinopse por setores do IBGE, censo 2010, na área conurbada da RMF.....232

CAPÍTULO V

Gráfico 8-Variação do índice de venda de imóveis em Florianópolis no período de junho 2012 a abril 2018.....278

Gráfico 9-Preço médio de locação residencial em fevereiro, 2017.....279

Gráfico 10-Unidades Habitacionais contratadas do programa Minha Casa Minha Vida em Santa Catarina na área conurbada da RMF.....290

LISTA DE MAPAS

CAPÍTULO I

Mapa 01- Localização da área de estudo e áreas urbanizadas da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE 2010).....	32
Mapa02- Evolução urbana da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis no período de 1950 a 2015.....	80
Mapa 03- Densidade demográfica por setores dos municípios da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE 2010).....	92

CAPÍTULO II

Mapa 04- Setorização da renda média domiciliar da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE 2010).....	102
---	-----

CAPÍTULO III

Mapa 05- Localização dos Grandes Loteamentos, implementados no período 2003 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.....	157
Mapa 06- Localização dos empreendimentos do programa MCMV no período 2009 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.....	173
Mapa 07- Deslocamento entre Municípios e Concentração de Empregos na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.....	189
Mapa 08- Densidade de Linhas de ônibus em relação aos Grandes Loteamentos (2003 a 2017) e aos empreendimentos do programa MCMV (2009 a 2017) na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.....	193

CAPÍTULO IV

Mapa 09- Centralidades e Subcentralidades da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis no ano 2018.....	225
--	-----

LISTA DE TABELAS

CAPÍTULO I

Tabela 1 -População Urbana e Rural da área conurbada de Florianópolis, período 1970 a 1991.....	73
Tabela 2 -Crescimento da malha urbana de Florianópolis em relação ao núcleo da RMF.....	81
Tabela 3 -População no âmbito urbano e rural da área conurbada da RMF no período 2000 – 2017.....	84
Tabela 4 -Setores não urbanizáveis dos municípios da área conurbada da RMF.....	85
Tabela 5 -Domicílios Particulares Permanentes não Ocupados ou vagos.....	93

CAPÍTULO II

Tabela 6 -Periodização da fase de expansão imobiliária do século XX.....	99
Tabela 7 -Distribuição dos municípios que possuíam loteamentos irregulares em grandes regiões no ano 1999.....	105
Tabela 8 -Déficit habitacional de moradias e assentamento informais da área Conurbada de Florianópolis no ano 2000 e 2007.....	106
Tabela 9 -Unidades habitacionais do Estado produzidas nos Municípios da área conurbada por faixa de renda familiar.....	108
Tabela 10 -Empreendimentos Habitacionais produzidos pela COHAB/SC na Área Conurbada de Florianópolis.....	116
Tabela 11 -Principais construtoras da Região Metropolitana de Florianópolis do período de 1950 à 2000.....	122

CAPÍTULO III

Tabela 12 -Periodização da fase de expansão do capital financeiro-imobiliário do século XXI.....	151
Tabela 13 -Intervenções do programa Minha Casa Minha Vida Nos municípios da área conurbada de Florianópolis.....	168

CAPÍTULO V

Tabela 14 -Balanço geral da indústria da construção civil nos estados do sul do Brasil nos anos 2014 e 2015.....	291
Tabela 15 -Loteamentos formais implementados e impulsados no período 2000 a 2017 na área conurbada da RMF.....	294

LISTA DE SIGLAS

AIS.....	Área de Interesse Social
BID.....	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNH.....	Banco Nacional de Habitação
CAD-Único.....	Cadastro Único dos Programas Sociais do Governo
CEF.....	Caixa Econômica Federal
COHAB.....	Companhia de Habitação Popular
C.H	Conjunto Habitacional
EIV.....	Estudo de Impacto de Vizinhança
FAR.....	Fundo de Arrendamento Residencial
FJP.....	Fundação João Pinheiro
HIS.....	Habitação de Interesse Social
IBGE.....	Instituto Brasileiro de Geografia e estatística
IPEA.....	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU.....	Imposto Urbano Progressivo no Tempo
MCIDADES.....	Ministério das Cidades
MCMV.....	Programa Minha Casa Minha Vida
MDS.....	Ministério de Desenvolvimento Social e Combate a Fome
NMF.....	Núcleo Metropolitano da Grande Florianópolis
ONU.....	Organização das Nações Unidas
PAC.....	Programa de Aceleração de Crescimento
PCHIS	Plano Catarinense de Habitação de Interesse Social
PDT.....	Padrão de desenvolvimento Territorial
PLHIS	Plano Local de Habitação de Interesse Social
PLAMUS.....	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis
PMHIS	Plano Municipal de Habitação de Interesse Social
PNDU.....	Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
PNH.....	Plano Nacional de Habitação
SM.....	Salários Mínimos
u.h.....	Unidade Habitacional
ZEIS.....	Zona de Especial Interesse Social

SUMARIO

INTRODUÇÃO.....	29
-----------------	----

CAPÍTULO I

O PROCESSO DE FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS.....	49
---	-----------

1.1. A distribuição das terras na época Pré-capitalista.....	50
1.1.1 Centralidades históricas.....	54
1.1.2 O parcelamento de terras no regime de posse.....	57
1.1.3 Terras de natureza comunal.....	58
1.2. O Processo de Urbanização de Florianópolis no século XX.....	60
1.2.1. Fragmentação socioespacial.....	67
1.2.2. A evolução da população urbana do século XX.....	71
1.2.3. O processo de conurbação de Florianópolis.....	74
1.3. Características da malha urbana atual da área conurbada da RMF.....	83
1.3.1. A fragmentação da malha urbana como característica geográfica.....	84
1.3.2. A baixa densidade habitacional.....	89
1.4. Considerações finais do capítulo I.....	94

CAPÍTULO II

A FASE DE EXPANSÃO IMOBILIÁRIA DA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS NO SÉCULO XX.....	99
--	-----------

2.1 Políticas públicas e seus impactos sobre as cidades.....	101
2.2 Dinâmicas dos agentes produtores do espaço nas últimas décadas do século XX.....	110
2.2.1 O início do parcelamento do solo em áreas rurais.....	110
2.2.2 A formação de subcentralidades.....	118
2.3 O fortalecimento da construção civil nas últimas décadas do século XX.....	121
2.3.1 Início da verticalização.....	128
2.4 Experiências da produção do espaço em Barcelona.....	132
2.5 Interações espaciais na área conurbada de Florianópolis nas últimas décadas do século XX.....	136
2.5.1 O transporte coletivo e acessibilidade nas áreas de expansão nas últimas décadas do século XX.....	139

2.6 Considerações finais do capítulo II.....	147
---	------------

CAPÍTULO III

A NOVA FASE DE EXPANSÃO DO CAPITAL FINANCEIRO-IMOBILIÁRIO NA ÁREA CONURBADA DA RMF.....	151
--	------------

3.1 A produção capitalista do espaço urbano do século XXI.....	153
---	------------

3.1.1 A expansão periférica de loteamentos.....	154
---	-----

3.1.2 Os programas do Estado e sua influência na expansão urbana	166
--	-----

3.1.3 O programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões da sua produção habitacional	172
---	-----

3.1.3.1 O papel das construtoras privadas no programa Minha Casa Minha Vida.....	178
--	-----

3.2 As condições dos meios de consumo coletivo nas áreas de expansão urbana.....	183
---	------------

3.2.1 A crise de mobilidade e acessibilidade nas áreas de expansão urbana.....	186
--	-----

3.3 Considerações finais do capítulo III.....	199
--	------------

CAPÍTULO IV

AS RECENTES TENDÊNCIAS DE METROPOLIZAÇÃO E SUAS NOVAS INTERAÇÕES ESPACIAIS.....	203
--	------------

4.1 A metropolização da área conurbada da RMF.....	204
---	------------

4.1.1 A Periurbanização.....	206
------------------------------	-----

4.1.2 A Fragmentação socioespacial do território.....	215
---	-----

4.1.3 Segregação socioespacial como agravante da fragmentação.....	217
--	-----

4.2 As transformações urbanas criadas pelas novas interações espaciais nas áreas de expansão.....	221
--	------------

4.2.1 Os novos subcentros urbanos em processo de consolidação.....	222
--	-----

4.2.2 Verticalização na área conurbada da RMF.....	231
--	-----

4.2.3 As dinâmicas socioespaciais produzidas pelos condomínios fechados.....	237
--	-----

4.3 Considerações finais do capítulo IV.....	243
---	------------

CAPÍTULO V

A COALIZÃO ESTADO-CONSTRUTORAS INCORPORADORAS E SUAS ESTRATEGIAS.....	249
--	------------

5.1 A coalizão Estado-Construtoras/Incorporadoras.....	250
---	------------

5.2 Estratégias de expansão do capital imobiliário por meio da moradia.....	256
5.2.1 Por diversificação de atividades econômicas.....	259
5.2.2 Por especulação imobiliária e estoque de terras.....	262
5.2.3 Por fusões e parcerias no setor imobiliário.....	269
5.2.4 Por superprodução de moradia e padronização.....	271
5.2.5 O discurso dos promotores imobiliários.....	280
5.3 As repercussões da crise política–econômica para o setor da construção civil no período 2014-2017.....	288
5.4 Considerações finais do capítulo V.....	299
6. CONCLUSÕES GERAIS.....	305
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	323

INTRODUÇÃO

A criação de novas formas territoriais de organização socioespacial tem sido fundamental para a atividade humana ao longo da história. As cidades estendem-se sobre as paisagens agrárias, por conseguinte, essas são alteradas pela construção de novas infraestruturas e novos territórios de consumo ligados ao crescimento da população. As estimativas da população mundial atual afirmam haver 7,6 bilhões de pessoas¹, 54% delas morando em áreas urbanas, ademais as projeções indicam o aumento para 9 bilhões ou mais em 2050, quando 66% morarão em áreas urbanas (ONU,2014) Evidentemente, esse movimento de massa pela expansão das populações nas cidades coloca grande pressão sobre o uso da terra, a produção de novos espaços e a urbanização de novas áreas.

Diferentemente das propriedades rurais, onde a produtividade depende essencialmente das características do solo, nas áreas urbanas, o desenvolvimento das atividades residenciais, comerciais, industriais etc. dependem da estruturação e da adaptação do espaço físico, ou seja, a terra para ser urbana precisa ser "construída" (JARAMILLO, 2009[1995]). Portanto, à medida que a cidade é transformada e construída, a propriedade, agora urbana, agrega valor. A “produção do espaço urbano”² absorve, ao longo do tempo, grandes quantidades de excedentes de capital (MARX, 1971) e reproduz profundas contradições estreitamente ligadas ao seu consumo “O capitalismo não poderia ter sobrevivido e florescido na forma que tem hoje, se não fosse pela expansão perpétua das populações disponíveis tanto como produtores quanto como consumidores” (HARVEY, 2010, p.120).

Desse modo, a necessidade de expansão da população é absorvida pelos diferentes agentes sociais produtores do espaço³ que, por sua vez, são responsáveis por organizar e reorganizar a produção e a mercantilização da cidade (CORREA, 2005[1995]). Dessa maneira, ela impõe suas estratégias para captura e acumulação do capital, tendo a

¹ “*World Population Prospects. The 2017 Revision*”, Organização das Nações Unidas (ONU, 2017).

² A produção do espaço se insere na lógica da produção capitalista que transforma toda a produção em mercadoria, e o espaço é redefinido pelo valor de troca.

³ Esses agentes podem ser identificados por meio dos proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos (CORREA, 2005).

cidade como mercadoria, onde o que prevalece é o valor de troca e não o valor de uso⁴. Esses agentes sociais estão ativamente envolvidos na produção de novos espaços mediante o parcelamento do solo, a construção de condomínios residenciais e edifícios, sendo clara a repercussão que suas intervenções vêm causando na cidade. Assim, para analisar os impactos da produção do espaço nas áreas de expansão urbana, é necessário conhecer o papel dos agentes sociais presentes no processo de formação socioespacial, já que eles têm uma função ativa e fundamental na alteração das configurações da cidade, que mais do que um local de produção e consumo de mercadorias e habitação, é um importante centro das vivências do ser humano.

Nos países subdesenvolvidos, o fenômeno da urbanização é tardio e vem paralelamente com o processo de modernização (SANTOS,1993). Verifica-se que o intenso processo de urbanização consolida-se na segunda metade do século XX no Brasil⁵, e trouxe consequências diversas para as cidades, podendo-se destacar: a concentração de população nas áreas urbanas e o esvaziamento do campo; a formação de regiões metropolitanas; a modernização, a verticalização das cidades e a expansão urbana para as áreas periféricas. Hoje, no início do século XXI, mais de 84.72% da população vive nas áreas urbanas no Brasil (IBGE, 2015)⁶, a maior parte concentrada nas grandes cidades. Em decorrência dessa estrutura, a infraestrutura urbana não cresce em paralelo como crescem as periferias, isto porque, em grande parte a infraestrutura está estabelecida nos centros urbanos, enquanto nas áreas de expansão o processo de urbanização é demorado e conflituoso.

A área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF), objeto deste estudo, está conformada pelos municípios de

⁴ “A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso” LEFEBVRE (2011[1968], p.14).

⁵ O processo de urbanização no Brasil aprofunda-se na década de 1950 com o aumento da população e o crescimento do espaço urbano. Os moradores do campo mudam-se para as cidades atrás de melhores condições de vida, surgindo então uma correlação imediata entre emprego e metropolização. A taxa de urbanização que em 1940 era de 26,35%, em 1980 alcançou 68,86% (SANTOS, 1993).

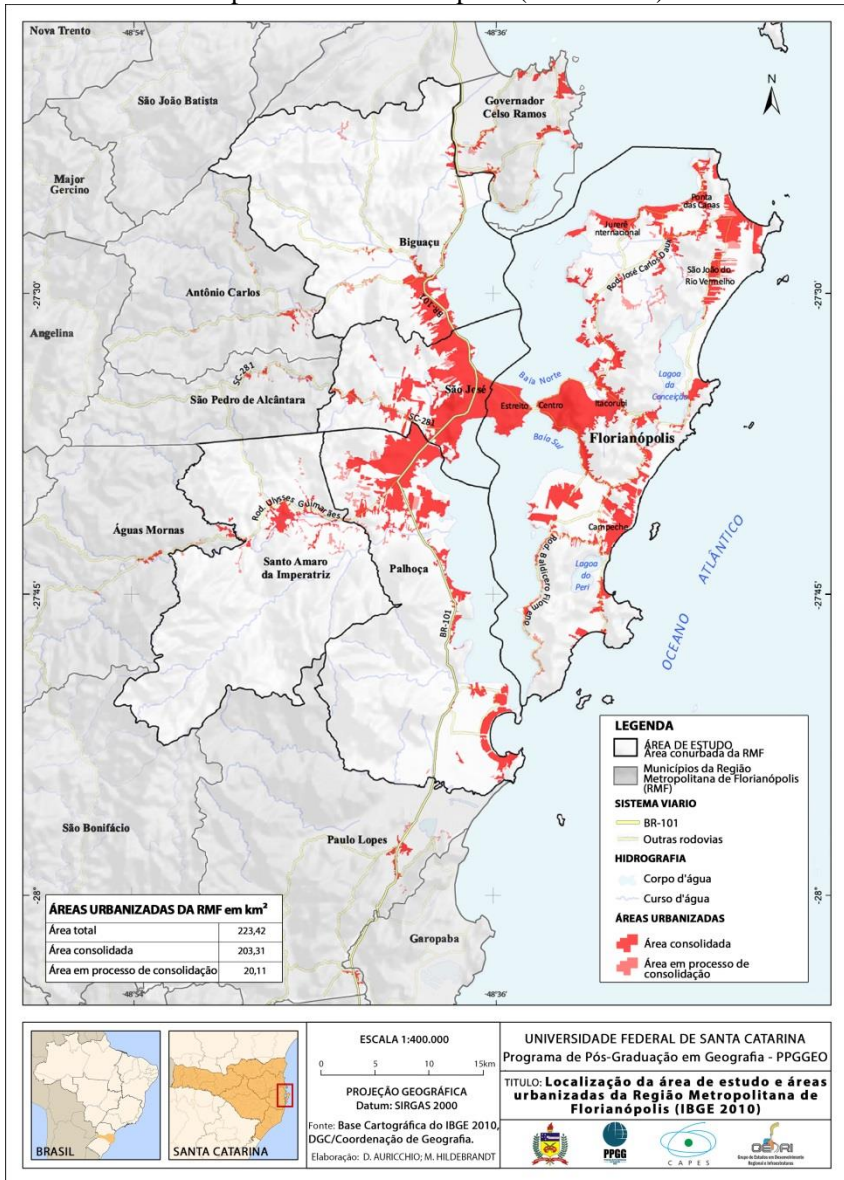
⁶ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2015.

Florianópolis (485.838 hab.), São José (239.718 hab.), Palhoça (164.926 hab.), Biguaçu (66.558 hab.) e Santo Amaro da Imperatriz⁷ (22.609 hab.)⁸; e se localiza na parte litorânea do estado de Santa Catarina, na região Sul do Brasil. O estado de Santa Catarina possui 295 municípios e um território de 95.442,9 Km², área que corresponde a 1,12% da superfície brasileira. Sua capital e sede de governo, desde 1823, é o município de Florianópolis, localizado na Ilha de Santa Catarina e uma porção menor está na área continental, só 49% do seu território é urbanizável, pois o restante está composto de Unidades de Conservação Natural, áreas afetadas por inclinações protegidas e pela rede hídrica. Mesmo assim, Florianópolis exerce a função de centro polarizador por possuir as atividades políticas e administrativas do Estado catarinense. Além do município de Florianópolis, São José também tem tomado protagonismo desde a década de 1930 pela sua proximidade com a capital (PELUSO JÚNIOR, 1991). Atualmente, é gerador de atividades econômicas, industriais e seu crescimento vertical representa a maior densidade habitacional de toda a RMF, que corresponde a 1388,17 hab./km², superando Florianópolis que tem 627,24 hab./km² (IBGE, 2010). São José também possui extensas áreas periurbanas em processo de urbanização. O município de Palhoça, por outro lado, possui uma densidade de 347,68 hab./km² e tem se distinguido na última década pela sua dinâmica imobiliária e pelo crescimento horizontal do seu território. Biguaçu com 155,44 hab./km² é um município de crescimento moderado e apresenta, nos últimos anos, áreas de expansão com dinamismo imobiliário. Já Santo Amaro da Imperatriz é o município de menor taxa de ocupação (57,62 hab./km²), mas independente disso, ele está vinculado fortemente às atividades da capital. Enquanto os municípios de Governador Celso Ramos, Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara, Paulo Lopez, e Águas Mornas, integrantes também da RMF, apresentam uma dinâmica mais autônoma, possuem menor população e menor densidade demográfica, por consequência, menor quantidade de fluxos e deslocamentos com a capital. O Mapa 01 nos mostra a localização da área de estudo, a forma da malha urbana dos municípios em questão e seus limites territoriais.

⁷ Diversos estudos e pesquisas não incluem o município de Santo Amaro da Imperatriz dentro da área conurbada de Florianópolis, para efeitos deste trabalho incluiremos este município, já que nos últimos anos verificamos o crescimento da sua mancha urbana em direção a Palhoça. Esse tema iremos desenvolver no decorrer do trabalho.

⁸ IBGE, estimativas de população 2017.

Mapa 01: Localização da área de estudo e áreas urbanizadas da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE 2010)



Fonte: Base Cartográfica IBGE 2010/ Diretoria de Geociências/ Estudo de Áreas Urbanizadas do Brasil IBGE 2015/ Organizado por M.HILDEBRANDT.

Embora cada município da RMF tenha uma organização político-administrativa autônoma, todos apresentam intensas interações espaciais⁹ de caráter material e funcional, que estão em constante desenvolvimento, entre elas, citamos, por exemplo: as infraestruturas, a mobilidade e acessibilidade, a logística, as normas, tributações etc. (COCCO, 2016). Isso significa que esses elementos vão além dos territórios municipais e das escalas geográficas, porque são capazes de modificar o espaço e a sociedade como um todo. Na área de estudo, as interações socioespaciais se dão numa relação mais intensa entre cada município e a capital ou vice-versa, podemos verificar isso no processo de conurbação¹⁰, onde os novos espaços e os usos sempre se deram em relação ao centro polarizador de Florianópolis, também verificamos essa hierarquia nos fluxos de mobilidade, em que existe um deslocamento pendular intenso (casa - trabalho ou casa - estudo) entre Florianópolis e os outros municípios da área conurbada¹¹.

A escolha dessa região pautou-se sobre alguns aspectos que entendemos como importantes. O primeiro deles reporta ao desenvolvimento dos núcleos urbanos e à expansão da indústria da construção civil conjugada ao crescimento da população. No início do século XX, a capital catarinense tinha a maior população da região, mas os dados apontam que esse crescimento praticamente se inverteu. Segundo censos do IBGE (2000), em menos de cinquenta anos, o crescimento dos municípios contíguos foi maior em relação ao

⁹ Para efeitos deste estudo, abordaremos a noção de interações espaciais, de acordo com um enfoque dialético – materialista, abordadas por Silveira e Cocco (2011), em que “A interação é um dos fundamentos do espaço que, através da ação humana, está em constante desenvolvimento e, para isso, utiliza-se de ações e objetos, como infraestruturas, logística, mobilidade, acessibilidade, normas e tributações. Todas possuem uma dimensão espacial e fomentam relações dialéticas entre as formações materiais, ou seja, influem em algum tipo de mobilidade que são socialmente construídas em diferentes escalas geográficas” (COCCO, 2016, p.409).

¹⁰ Uma conurbação é uma absorção de núcleos urbanos com intensas vinculações socioeconômicas que crescem contínua ou descontinuamente em volta de uma cidade maior ou central. Segundo Villaça (2001[1998]), o processo de conurbação ocorre quando uma cidade passa a absorver núcleos urbanos localizados à sua volta, pertencem eles ou não a outros municípios.

¹¹ 69,112 pessoas se deslocam diariamente para Florianópolis desde outros municípios para realizar atividades, como trabalho e educação, frente a 32,022 pessoas que se deslocam para São José; 10,928 para Palhoça; 4,697 para Biguaçu e 1,282 para Santo Amaro da Imperatriz (PLANMUS, 2015).

crescimento do município de Florianópolis, sendo que na década de 1950, este abrigava 73,72% da população total do aglomerado urbano, e em meados da década de 1990, representava apenas 34,81%. Tal crescimento populacional extrapolou os limites territoriais, dando início ao processo de conurbação, envolvendo diretamente nessa dinâmica São José. Enquanto isso, Palhoça e Biguaçu começaram um período de fortes transformações, isto é, de rural a urbano, impulsionadas pela abertura da rodovia BR-101.

Enfatizamos que o município de Santo Amaro da Imperatriz, no final do século XX, ainda não demonstrava continuidade de tecido urbano e podemos dizer que as interações espaciais eram bastante incipientes. Posteriormente, com o crescimento da população, a expansão da economia, indústria e infraestrutura, no início do século XXI, Santo Amaro da Imperatriz estendeu-se seguindo a linha da BR-282, alcançando os limites territoriais de Palhoça, tornando áreas agrícolas e industriais cada vez mais urbanas. Esse município tem se destacado por possuir grandes glebas de terrenos rurais, com predominante beleza paisagística, por esses fatores, e por sua proximidade com a capital, na última década, vem sendo de interesse e forte direcionamento residencial da população da RMF. Neste estudo, evidenciamos que esse processo se acentua, podendo projetar, nos próximos anos, para outros municípios, como Antônio Carlos, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos.

Neste contexto, a presente tese está norteada pelo seguinte **questionamento**: *de que forma os principais agentes produtores do espaço urbano e as relações que estabelecem os mesmos entre si, impactam no crescimento e na expansão urbana da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis?* Sendo que as dinâmicas de expansão urbana estão vinculadas diretamente ao processo de *metropolização*¹² do espaço, concretizadas a partir de conflitos e contradições sociais representados, de um lado, pelos diferentes interesses do capital, de outro, pelas necessidades da sociedade em geral.

A busca pela compressão das mudanças urbanas recentes ocorridas nas zonas de expansão da nossa área de estudo tem nos levado

¹²A metropolização do espaço se constitui num processo socioespacial que transforma profundamente o território. A bem da verdade, não se trata de uma simples transformação, mas de uma verdadeira metamorfose, pois implica profundas alterações, de formas, bem como de estrutura e natureza (LENCIONI, 2017, p.41).

por vários caminhos, mas todos eles apontam como peças importante a organização e o controle do uso do solo. Nossa análise nos remeteu, inicialmente, a verificar como funcionava a distribuição das terras na época Pré-capitalista, quando predominava uma estrutura econômica baseada na produção agrária da pequena propriedade, assentada no parcelamento de terras no regime de posse, que marcou a origem da estruturação da malha urbana. Nesse sentido, os terrenos de frente estreita e grande comprimento, as ruelas ou servidões etc. formam parte das heranças do passado, elas estão presentes até os dias de hoje em forma de *rugosidades* (SANTOS, 1996 [2012]). Estas restam do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. Por outro lado, outra estrutura importante do passado são as terras de natureza comunal, que eram usadas para pastagem de gado de uso coletivo. Elas se transformaram em espaços urbanos, e em razão da falta de organização e controle, muitas delas foram alvo de uma sobrevalorização do espaço e de especulação imobiliária quando o tecido urbano se expandiu, a partir da década de 1960 (CAMPOS, 2011).

Esse processo de urbanização acelerada é muito importante, pois indica um novo momento histórico na formação socioespacial da RMF vai acompanhado do fortalecimento dos agentes produtores do espaço, sobretudo, da indústria da construção civil, a partir da década de 1970. Podemos destacar, dessa época, as intervenções de tipo vertical que mudaram o centro de Florianópolis com edifícios comerciais de até doze andares e o setor da atual avenida Beira Mar Norte, com edifícios residenciais de até oito pavimentos. Assim como também em outras áreas da cidade foi clara a expansão da malha urbana com a abertura de loteamentos que deram origem a novos bairros, transformando espaços rurais em urbanos, como, por exemplo, o surgimento do bairro Kobrasol, um loteamento planejado no município de São José, com fácil acesso tanto à capital quanto à BR-101, formado anteriormente por fazendas e pelo Aeroclube de Santa Catarina. Esse loteamento fez surgir um grande número de edifícios residenciais de vários andares, influenciando também o crescimento de Campinas, outro bairro. Atualmente, esses dois bairros contêm o maior índice de densidade populacional da área conurbada.

Esses processos de expansão por meio do parcelamento de solo e da verticalização que descrevemos de forma panorâmica e, portanto, genérica, serão estudados a fundo para os municípios que são nosso objeto de estudo. Para tanto, identificaremos os bairros que possuem forte dinâmica urbana, concentração de serviços e presença de

infraestrutura em relação a outras áreas, onde percebemos dinâmicas urbanas dispersas, pouco uso do espaço público, pouca frequência de transporte coletivo e acessibilidade para o pedestre, bem como a introdução de padrões residenciais repetitivos e segregativos, como os condomínios fechados etc.

Ressalta-se que o **recorte temporal** para a formulação das hipóteses compreenderá entre os anos 2003 a 2017, ou seja, estudaremos o processo de produção do espaço no contexto das transformações ocorridas no Brasil nas primeiras décadas do novo milênio. Sendo que esse período abrange movimentos de redemocratização política e crescimento econômico, assim como a mais recente crise política e econômica. Além disso, esse intervalo de tempo engloba também a chegada ao poder de uma coalizão liderada pelo Partido dos Trabalhadores (PT)¹³, coordenada pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a qual define uma nova orientação da política social e urbana, em que são criadas condições institucionais favoráveis, além de serem desenvolvidos projetos de lei, plataformas e programas que atuam na construção da cidade, contribuindo para as mudanças atuais do processo de metropolização. A partir desse período, também se destaca o papel preponderante outorgado ao poder público municipal no processo de urbanização enquanto um dos principais atores da política de desenvolvimento e gestão urbana, tendo como fundamental instrumento o Plano Diretor¹⁴. Este, além de ter o papel de fazer cumprir as funções sociais da cidade, propõe regular o uso do solo para moradia e a instalação de serviços e equipamentos urbanos. Ademais, desde 2003, a reorganização das políticas urbanas trouxe para discussão o grande *déficit* habitacional do país, estimado em 5.572 milhões de domicílios¹⁵, para o qual o Governo Federal instituiu no ano de 2009, por meio do

¹³ Força política que emergiu das lutas sindicais, dos movimentos sociais e da reorganização de grupos de esquerda ao longo dos anos 1980-1990. Uma das suas agendas era a construção de um Estado de direitos, em que o acesso à moradia adequada e o direito à cidade eram elementos importantes (ROLNIK, 2015, p.262).

¹⁴ O Estatuto da Cidade determina que o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana é o Plano Diretor. Ele deve estar construído a partir da participação dos diferentes setores sociais, fazendo com que, coletivamente, ocorra a sua elaboração, implementação e sua revisão. A implementação dos planos diretores participativos é de caráter obrigatório nas cidades de mais de vinte mil habitantes (BRASIL, 2003).

¹⁵ Em 2008, 89,40% esse *déficit* atingia as famílias de renda mensal abaixo de três salários mínimos, segundo IBGE/IPAD 2007.

Ministério das Cidades, o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV). É pertinente destacar a grande participação do MCMV na construção de moradias, já que, até agosto de 2016, foram entregues 2.986.389 unidades habitacionais e contratou-se um total de 4.390.187 trabalhadores vinculados à indústria da construção civil em todo o território brasileiro¹⁶. Aquelas representaram 32,1% do total das construções de moradias do país em 2013¹⁷. Por meio dessa política de subsídios o programa promove o acesso à casa própria para famílias com renda mensal classificadas em três faixas, sendo a primeira faixa a orientada para famílias em situação de pobreza e precariedade que ganham até três salários mínimos.

Paralelo a esse contexto político e econômico que se mostrou favorável na primeira década do presente século, com o crescimento do Produto Bruto Interno (PIB)¹⁸ e a consequente ampliação da renda familiar¹⁹, o país vê avançar a hegemonia dos circuitos globalizados do capital e das finanças, assim como das agendas e das pautas neoliberais, especialmente focadas nas novas políticas habitacionais e urbanas, é por isso que esse período também está marcado por ambiguidades e contradições (ROLNIK, 2015).

Assim, é preciso demonstrar como essas contradições se refletem no espaço urbano, e mais especificamente, nas áreas de expansão. Com isso, vemos que as dinâmicas de expansão se dão por meio da incorporação de glebas de terra não urbanizadas ou rurais ao espaço urbano, em outras palavras, o crescimento se dá em forma de parcelamento de solo sobre o modelo de “loteamentos” financiados por empresas privadas. Nesse sentido, verificamos que o processo de expansão da malha urbana por meio de loteamentos começou, desde finais do século passado, em áreas, na época periféricas, como Jurerê Internacional, no norte da ilha de Florianópolis, Kobrasol, Forquilha

¹⁶ Balanço geral do programa MCMV feito pela Caixa Econômica Federal, apresentado em agosto 2017.

¹⁷ Esses dados foram obtidos mediante uma pesquisa de campo realizada pelo Ministério das Cidades e pelo IPEA, no ano 2013, disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura>>. Acesso em: agosto 2016.

¹⁸ No total do PIB, a presença das operações de crédito cresceu de 24,2, em 2002, para 45% em 2009. Com isso, o volume de recursos envolvidos nos financiamentos à pessoa física mais que quadruplicou entre 2003 e 2009.

¹⁹ O salário mínimo teve reajuste nominal de 155% e aumento real de 73% (acima da taxa de inflação calculada pelo INPC/IBGE) de janeiro de 2003 a março de 2010 (MARICATO, 2011, p.34).

e em São José. Atualmente, esses loteamentos alcançaram sua consolidação e alguns deles possuem categoria de bairros, mas foram criados pela iniciativa do capital privado com aportes de recursos públicos. No presente, presenciamos que tal padrão de expansão urbana tem se multiplicado exponencialmente, pois averiguamos a incorporação de aproximadamente sessenta loteamentos de grande porte (mais de cinquenta lotes) na área conurbada de Florianópolis, entre os mais representativos temos: em Palhoça, Pagani, Loteamento Madrid, Pedra Branca, Loteamento Nova Palhoça, entre outros, já em São José, Loteamento Parque Residencial Lisboa, Loteamento Nova São José, Loteamento Jardim Botânico; Biguaçu: Loteamento Deltaville; e por fim, encontram-se os loteamentos de residência de verão dentro da ilha de Florianópolis, como Jardim Nova Cachoeira, Jardim Ingleses, Red Park Rio Vermelho, Novo Campeche, Condomínio Jardim Campeche, Loteamento Portal do Riverão.

Conforme o mapeamento feito de todos os loteamentos desenvolvidos no período 2003 a 2017, temos que aproximadamente 24.181 lotes²⁰ foram incorporados à malha urbana via parcelamento de terra por meio da iniciativa privada. Todas essas intervenções encontram-se localizadas nas áreas de expansão urbana, no caso dos loteamentos feitos dentro da ilha de Florianópolis, eles vêm mudando as paisagens naturais e dunas nas encostas das orlas marinhas, e no caso dos municípios da área continental, os loteamentos estão transformado as áreas de pequena produção agrícola e mudando drasticamente a paisagem rural. Esse fenômeno forma parte de um processo com características diversas ainda mais complexo, que é a periurbanização²¹, isto é, a dicotomia entre o urbano e o rural (LENCIONI, 2017). Tal fenômeno se apresenta descontinuamente nas franjas não urbanizadas próximas à cidade consolidada, mas traz profunda ruptura da malha urbana, com implicações de periferização²², rururbanização²³ e segregação socioespacial²⁴.

²⁰ Informação organizada pela autora, obtida em entrevistas feitas a funcionários das prefeituras, empresas imobiliárias e em trabalhos de campo, assim como pesquisa informática nos *sites* oficiais das construtoras até dezembro de 2017. Para efeitos deste estudo, só se registraram loteamentos com mais de 50 lotes.

²¹ “A periurbanização trata-se do processo de criação de novos assentamentos urbanos mais ou menos próximos às grandes cidades ou a grandes vias de comunicação, cuja morfologia é difusa” (RUFÍ, 2003, p.91, tradução nossa).

²² Define-se a periferia como um padrão de configuração espacial localizado nas áreas afastadas do centro de uma cidade ou fora do tecido urbano.

Outra forma de assentamento em áreas de expansão urbana que aprofunda o processo de periurbanização e fragmentação socioespacial são os condomínios fechados. Essa tipologia habitacional tem se reproduzido na última década, sobretudo, por meio do financiamento à moradia de interesse social do programa MCMV, já que mediante sua legislação, o programa exige a instalação de muros perimétricos em todos os empreendimentos de habitação coletiva. Se considerarmos a quantidade de produção habitacional existente, essas tipologias podem gerar grandes mudanças não só no espaço, como também na sociedade e no seu modo de perceber a cidade.

Na área de estudo, foram implementadas 27.911 unidades habitacionais (UH) até o ano 2016²⁵, com o programa MCMV. A maioria das construtoras concentra seus empreendimentos nas áreas periféricas dos municípios de Palhoça (13.681 UH), Biguaçu (3.237 UH), São José (8.978 UH) e Santo Amaro da Imperatriz (1.237 UH). Nessa atividade, as empresas construtoras são as encarregadas da escolha e da compra do terreno para a construção das moradias, escolhendo sempre áreas periféricas, gerando, assim, concentração de núcleos residenciais desligados da malha urbana que incrementam a população de um bairro carente de infraestrutura (HILDEBRANDT, 2014).

As consequências gerais, tanto do parcelamento do solo em forma de loteamentos, assim como das intervenções do programa MCMV, apontam para um processo de expansão horizontal do tecido urbano que se dá de forma fragmentada em áreas periurbanas, onde são segregadas

“Aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica” (KOWARICK, 1979, p.31).

²³ O termo Rururbanização é acunhado pelo francês BAUER (1976) e depois usado por DEZERT et al.,(1991) para designar o processo de urbanização de espaços rurais na metrópole de Paris no final do século XX.

²⁴ Para o caso das cidades brasileiras, a segregação socioespacial é um processo em que as diferentes classes sociais concentram-se espacialmente em regiões ou se agrupam em distintas camadas sociais. As camadas de população de alta renda referem-se à alta burguesia, classe dominante; enquanto as camadas de população de baixa renda corresponderiam à classe dominada, com menores recursos econômicos e sociais, e poucas oportunidades de escolha do espaço (VILLAÇA, 2001[1998]).

²⁵ Informações obtidas na base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio da entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição.

as classes econômicas de menor renda pela sobrevalorização imobiliária das áreas centrais. Nesse sentido, vemos que a localização periférica de grandes conjuntos de moradia desprovidos dos meios de consumo coletivo²⁶, produzem interações espaciais excludentes e prejudiciais para a configuração da sociedade. Isso irá ocorrer principalmente no que diz respeito à cobertura do transporte coletivo e ao aumento da sua demanda, motivado pelo crescimento dos percursos entre o centro e as áreas periféricas, com o conseqüente aumento do trânsito e das desigualdades nos tempos de deslocamento. Isso conduz a iniquidades no que tange às possibilidades de reprodução social, sobretudo dos grupos sociais excluídos das áreas mais centrais pelos mecanismos de valorização da terra. Consideramos que os sistemas de transporte público são fundamentais para os processos de estruturação e reestruturação do espaço, já que “repercutem nos padrões de distribuição das atividades econômicas e da habitação, articulando-se aos mecanismos de especulação da terra e às permanências e rugosidades manifestas no local, que concernem à formação socioespacial” (COCCO, 2014, p.203).

Em consideração ao panorama descrito, este trabalho tem como **objetivo principal**: *desvendar as causas do crescimento horizontal, fragmentado e desigual que se dá nas áreas de intensa expansão urbana na Região Metropolitana de Florianópolis, e que, nos últimos anos, vem sendo alvo dos especuladores fundiários, das empresas de construção civil e do mercado imobiliário, para isso é necessário aproximarmos as relações destes com o poder público, especialmente, o municipal.*

Logo, torna-se conveniente refletir sobre este tema, já que atualmente presenciamos um agravamento dos problemas urbanos de mobilidade, acessibilidade, falta de espaços e serviços públicos de qualidade, bem como a segregação e a autosegregação espacial, atributos negativos que caracterizam a nossa área de estudo. Tais dificuldades vêm sendo reproduzidas há décadas e são aprofundadas pelos interesses privados de grupos hegemônicos com solvência financeira, que agem de forma desenfreada na incorporação de terras e conjuntos habitacionais com um nítido viés excludente e de grande injustiça social, ameaçando a qualidade de vida da sociedade em geral.

²⁶ Segundo LOJKINE (1997), os meios de consumo coletivos são as infraestruturas capazes de serem consumidos coletivamente. Trata-se de transporte de passageiros, atividades de saúde ou de educação, ou de atividades bancárias e comerciais.

Neste cenário, o poder público municipal é fundamental para dirigir e administrar a alocação dos recursos provenientes das instituições privadas e do Governo Federal, e assim, fazer cumprir a função social da terra mediante a regularização do uso do solo. Contudo, verificamos que existe um “empresariamento da política urbana” (LENCIONI, 2017), e não, uma política urbana que conta com a participação empresarial. Esses modos são impulsionados pelas forças neoliberais que reforçam o caráter capitalista da lógica econômica de mercado, no qual a moradia é comercializada como um produto, e os meios de consumo coletivo, por não gerarem renda direta para os empresários privados, são subestimados e subdesenvolvidos.

Também faz parte de nosso intuito analisar o que traz a legislação municipal a respeito das áreas de expansão, visto que elas não estão estabelecidas claramente, não se encontram identificadas ou delimitadas por um aparelho legal eficiente, por isso, os planos urbanos e os usos do solo são susceptíveis a mudanças convenientes às atividades imobiliárias.

As realizações desses objetivos serão possíveis por meio do estudo, da análise e da avaliação das dinâmicas do mercado imobiliário, sua produção em matéria de parcelamento de solo e moradia, assim como a identificação dos pactos e dos acordos de poder com os governos locais. Dessa maneira, esperamos nos aproximar das carências e das fragilidades do poder público municipal com o intuito de conhecer quais são os pontos cruciais que impulsionam o crescimento das áreas de expansão urbana a fim de visualizar possíveis soluções para melhorar a futura localização dos empreendimentos de habitação de interesse social, procurando que ela seja inclusiva e que não repercuta nas dinâmicas de valorização do solo e da mobilidade urbana.

Tendo em consideração todo o contexto descrito, a **hipótese** que permeia esta pesquisa se articula, portanto, ao objetivo central e se baseia na afirmação de que *o setor financeiro-imobiliário tende a promover a expansão urbana periférica, criando novos espaços de consumo segregados espacial e socialmente, dando lugar a reservas de valor por especulação imobiliária, beneficiando alguns grupos que possuem o monopólio e produzem renda do solo, tudo isso se faz graças a uma relação estreita das empresas de construção civil e incorporadoras com o Estado em específico com o poder público municipal.*

Tal investigação tentará fornecer elementos que permitam caracterizar, entre outros aspectos, a evolução da diferenciação espacial interna com a conformação dos diferentes espaços de produção

econômica e de acumulação do capital, assim como, avaliar a distribuição dos segmentos sociais e, por conseguinte, a própria reprodução das relações sociais na cidade.

O estudo das características e processos urbanos na cidade nos leva ao claro pressuposto de que a área conurbada da RMF está passando por um intenso processo de metropolização, sendo que essa fase se apresenta mais como uma metamorfose socioespacial, transformadora da cidade na sua forma, função e estrutura (LEFEBVRE, 1970), e a descobre como um produto contemporâneo. Assim, temos um novo tipo de cidade, onde os diferentes grupos sociais seguem uma nova lógica de adensamento e separação, distorção e fissura entre eles e também com o espaço, que se impõe aos padrões do processo de urbanização anterior. Para entender essa transição metropolitana, em que nossa área de estudo está submersa, recorreremos à obra de Sanda Lencioni, *Metrópole, Metropolização e Regionalização* (2017), na qual a autora tenta trazer ao debate as características de um processo que não se restringe apenas às metrópoles constituídas e reconhecidas como tais, mas que se revela, sobretudo, nos espaços urbanos em processo de urbanização e cada vez mais nas áreas rurais ou periurbanas.

Por outro lado, para compreender as dinâmicas da produção do espaço no contexto do sistema capitalista, utilizaremos as discussões empreendidas por David Harvey, em *Justiça Social e Cidade* (1980). Na visão do autor, a cidade é algo complexo e qualquer tentativa de entendê-la deve relacionar de algum modo os processos sociais e espaciais que são influenciados por ela. Também nos apoiaremos na obra *A Produção Capitalista do Espaço* (2001) e *O Enigma do Capital* (2010), as quais discorrem sobre os conflitos espaciais de cada período do movimento circulatório do capital, demarcando também as suas diversas mobilidades geográficas, seus efeitos sobre o espaço urbano e a precariedade com a qual estas economias se inserem nos países subdesenvolvidos e na “economia mercantil”, provocando a profunda crise atual que envolve todo o processo.

Para definir nossa posição sobre o que é o espaço e a sua construção, tomaremos como referência as obras de Milton Santos, entre elas, *Técnica, Espaço e Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. Nela o geógrafo assinala que “o espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não” (1994, p.46), com isto o autor tenta abrir o debate sobre a complexidade do espaço como uma construção social e material na época da globalização. No mesmo sentido, apoiaremos-nos algumas discussões em *A natureza do espaço:*

técnica e tempo, razão e emoção (1996), em que o autor relaciona espaço geográfico com seus agentes formadores e influenciadores, além disso, ele aborda a importância da relação do espaço com o tempo. Complementaremos algumas ideias sobre o espaço com as obras de Lobato Corrêa (2005 [1995]), que afirma que o espaço urbano, em termos gerais, é o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Segundo o estudioso, tais usos definem áreas, como o centro da cidade sendo o local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, ambas distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e aquelas de reserva para futura expansão (CORRÊA, 2005 [1995]). Além dessas leituras, estudaremos a classificação dos processos e das formas socioespaciais ligadas às cidades de Pedro de Almeida Vasconcelos em *A Cidade Contemporânea* (VASCONCELOS, 2013).

Também trataremos as questões estudadas por Samuel Jaramillo, em *Hacia una teoria de la renta del suelo urbano* (2009[1995]), que por meio da perspectiva marxista, o autor traz sua compreensão sobre o mercado da terra, o solo urbano, o processo de urbanização e os grupos sociais implicados. No seu estudo, Jaramillo demonstra a importância de compreender o processo de introdução das relações capitalistas na produção do espaço com todas suas peculiaridades, já que apesar de se tratar de um processo comum a todos os países capitalistas, existem características específicas, como a formação social, urbana e histórica que muda as realidades de cada cidade. De toda a rica complexidade inerente ao conceito de produção do espaço urbano, focamos na questão dos seus agentes produtores, tão bem definidos por Lobato Corrêa, em *O Espaço Urbano* (2005[1995]) e Jean Lojkin, em *O Estado Capitalista e a Questão Urbana* (1997). Lojkin nos dá o aporte sobre a organização da produção do espaço e nos mostra as formas em que são tratados os meios de consumo coletivo na sociedade capitalista.

Será indispensável, portanto, à análise específica do espaço intraurbano²⁷, para conhecer o que determina a localização e a

²⁷ Segundo VILLAÇA ([1989] 2001), a expressão “intraurbano” nasceu da necessidade de colocar nome a um espaço que não é o espaço regional. O autor salienta que aquilo que grande parte da recente literatura espacial progressista tem chamado de espaço urbano refere-se, na verdade, ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais, e mesmo planetário. Ainda em Villaça, no processo de urbanização e das redes urbanas na estruturação regional, expressões, como espaço urbano, estruturação ou reestruturação urbana, passaram a ser

transformação de certos elementos da estrutura, o deslocamento das camadas segundo as rendas, razão das suas escolhas no espaço e as implicações disso, para o qual, consultaremos *O Espaço Intra-urbano no Brasil*, de Flávio Villaça (2001), que contribui com um olhar das cidades entre centro e periferia por "setores" ou regiões. Sob essa perspectiva, as cidades tendem a concentrar bairros de populações com faixa de renda semelhante independente da sua proximidade com o centro, configurando dinâmicas de segregação socioespacial. Também perscrutaremos outras obras importantes de Milton Santos, como *Por uma economia política da cidade* (1994) e *A Urbanização Brasileira* (1993), com a finalidade de entender melhor as repercussões dos processos de crescimento urbano.

Para tanto, a tese está organizada em cinco capítulos, além das Considerações Finais. Assim desenvolvemos nossa discussão: no capítulo 1, tentamos conjugar, de forma dialética, o processo de formação socioespacial da área conurbada, trazendo as discussões teóricas que embasam este trabalho. Nesse sentido, remontamos às origens do povoamento da área de estudo, à forma da distribuição das terras na época Pré-capitalista e aos elementos que determinaram a formação da área conurbada de Florianópolis. Ao realizarmos a construção de um contexto histórico-espacial no nível local, auxiliaramos autores estudiosos do espaço no âmbito da região metropolitana de Florianópolis, como Vitor Antônio Peluso Júnior e Nazareno José de Campos, pois julgamos necessário explicar o crescimento da população e da conurbação entre os municípios nas últimas décadas do século XX, já que esses processos formam parte de uma reestruturação espacial que definiu os princípios do planejamento urbano na área de estudo, e foram acompanhados por significativa segregação socioespacial e periferização da classe pobre. Nesse percurso, serviu-nos de apoio os debates realizados pela urbanista Maria Inês Sugai (2015).

No capítulo 2, o objetivo é aprofundarmos nas dinâmicas imobiliárias do século XX. Para alcançarmos esse fito, discutimos a respeito do contexto político e econômico a nível global e nacional, uma vez que o consideramos importante para o melhor entendimento dos fatos acontecidos na área de estudo. Em seguida, analisamos quais foram as dinâmicas adotadas pelos proprietários fundiários no período de maior expansão da construção civil, assim como as alianças com os

monopolizadas pelos estudos regionais, e embora a palavra intraurbano seja redundante, existe a necessidade de aplicá-la para marcar a diferença entre os termos.

grupos imobiliários, graças as quais esses agentes conseguiram desenvolver mecanismos para uma produção do espaço acelerada e alcançaram seu fortalecimento. Feito isso, identificamos a origem, a organização e o crescimento dos agentes produtores do espaço, como construtoras, incorporadoras, imobiliárias, assim analisaremos alguns elementos descritos nos trabalhos de Edson Telê Campos (2010). Nesse percurso, também estudamos os fenômenos urbanos que tomaram forma na cidade no século XIX, como a formação dos aglomerados urbanos e o início do processo de verticalização.

No capítulo 3, o propósito é introduzir a discussão às novas dinâmicas da produção do espaço nas áreas de expansão urbana do início do século XXI, para isso o dividimos em duas partes. Na primeira, apresentamos os agentes responsáveis pela execução da política urbana e o marco regulatório ao qual o planejamento urbano está sujeito. Além disso, destacamos os acontecimentos mais importantes, como as mudanças políticas do governo do ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva, a incorporação de novas normativas urbanas e a criação dos programas do Estado que impactam na estruturação do território. Com a finalidade de perscrutarmos essa temática, consultamos a obra de Ermínia Maricato, em *O impasse da política urbana do Brasil* (2012), e Raquel Rolnik, em *Guerra dos lugares* (2015).

Na segunda parte desse capítulo, centramo-nos nas tipologias da produção imobiliária, bem como na sua qualificação e quantificação, bem como situamos a produção de loteamentos financiados pela iniciativa privada e de conjuntos habitacionais construídos mediante o financiamento do programa MCMV. Esperamos que a análise da localização desses elementos urbanos dê um claro panorama sobre as direções de crescimento da malha urbana e suas especificidades, assim como os territórios de especulação e sobrevalorização fundiária, onde os grupos imobiliários mantêm seu monopólio. Tudo isso enriquece a discussão sobre as problemáticas e carências vinculadas a esses novos espaços de consumo. Nesse sentido, abordamos a temática dos meios de consumo coletivos, sobretudo no que diz respeito à mobilidade e à acessibilidade urbana em relação ao uso do solo, para estudar este tema, fomos acompanhados pelas experiências de Rodrigo Cocco (2016).

O capítulo 4 tem como intento analisar os processos que caracterizam as transformações atuais do espaço, como a periurbanização, a fragmentação, a dispersão, a segregação socioespacial, tendo em vista que essas características são componentes da metropolização. Por sua vez, essa se revela como um novo padrão territorial estabelecido não só nas metrópoles, mas também em espaços

em processo de urbanização. Tais transformações no espaço criam novas interações espaciais, as quais explicamos de forma detalhada. Para abordar esses atributos, apoiamos-nos na visão materialista dialética de Márcio Silveira e Rodrigo Cocco, em *Interações Espaciais, Transporte Público e Estruturação do Espaço Urbano* (2010), nesse estudo entende-se que as interações espaciais respondem por fluxos de várias naturezas. Para essa discussão, tomamos como ponto de partida os padrões de acumulação que aparecem na escala do espaço urbano em forma de novas centralidades impulsionadas pelo capital privado, que são reforçadas com processos de verticalização, enquanto nas áreas periféricas, o parcelamento de solo e a reprodução de condomínios fechados aprofunda a fissura social das famílias que ali residem.

Na sequência, no capítulo 5, registramos as principais características da fase de expansão do setor imobiliário do século XXI, que compreende o período de 2003 a 2014, quando inovadoras estratégias são implantadas e impostas pelas incorporadoras, construtoras e agentes imobiliárias com objetivo de reproduzir seus capitais. É nesse período em que se revela a estreita relação do Estado com as empresas que comandam o monopólio imobiliário. A fim de acrescentarmos essa discussão, mencionamos as repercussões que o contexto econômico atual traz para o setor imobiliário, já que verificamos que no período de 2015 a 2017 a construção civil estagnou seus investimentos e desde então vem adotando um perfil mais conservador no que se refere à construção de novas unidades habitacionais em comparação aos anos anteriores (2009 ao 2014), abrindo assim uma nova fase econômica para o setor. Para dissertarmos sobre esse assunto nos apoiamos nas análises de Ignácio Rangel, em *Intermediação Financeira e Crise* (1985) e em *Questão agrária, Industrialização e Crise Urbana no Brasil* (2000), com o intuito de trazer alternativas para a reestruturação do setor financeiro-imobiliário baseada na “dialética da capacidade ociosa” (RANGEL, 1985).

Por fim, realizamos as Considerações Finais sobre tudo o que foi discutido, principalmente no que tange às informações apresentadas nos capítulos 3, 4 e 5, em que tentamos trazer de forma clara e sucinta os resultados alcançados em forma de síntese da análise.

Podemos dizer que a fim de formular as nossas hipóteses, optamos por uma **metodologia** de múltiplas fontes. Temos, por um lado, o estudo dos fundamentos teóricos que parte da análise de livros e artigos científicos e técnicos, a nível internacional, nacional e local. Por outro lado, as informações que apresentamos neste trabalho são o resultado de um processo de análise e crítica feita em base à observação

dos fenômenos urbanos. Com esse propósito, realizamos contínuos trabalhos de campo nas áreas de expansão urbana para analisarmos a eficiência da infraestrutura, da mobilidade e da acessibilidade, verificamos também as mudanças no crescimento da malha urbana, assim como o registro do processo de transformação da paisagem nas áreas rurais. Além disso, nós acompanhamos, para o caso dos dados estatísticos do *software* Cart Beta do IBGE que trabalha com os dados do censo de 2010, e que está disponível na sua página *web* oficial, com este *software* conseguimos analisar os dados por setores de cada município, a população e as densidades demográficas, os domicílios vagos, o número de empregos, entre outros dados. Essa ferramenta nos ajudou na construção de mapas informativos.

Além disso, as informações que apresentamos são frutos de dados extraídos de reuniões e entrevistas com sujeitos dos órgãos envolvidos nesta pesquisa, como funcionários da Caixa Económica Federal, do setor de Habitação de Interesse Social, do Crédito Imobiliário, e da Assistência Técnica por municípios de Santa Catarina. Também foram realizadas entrevistas com funcionários do setor de planejamento e infraestrutura dos municípios que formam parte de nosso estudo, e as empresas construtoras e imobiliárias a fim de desvendar os pactos e acordos de poder entre elas e os governos locais.

Cabe ressaltar que essas discussões estão apoiadas nas novas experiências e nos exemplos do contexto nos quais se inserem a Região da Catalunha, na Espanha, com as devidas ressalvas no que tange às diferenças entre a realidade europeia e a brasileira, já que a grande diversidade de propostas e modelos baseados na evolução urbana da Região Metropolitana de Barcelona, no que diz respeito aos processos de expansão urbana, aos planos de transporte e mobilidade integrados, ao estabelecimento do uso misto do solo e às dinâmicas de proximidade estudadas pela geógrafa catalã Carme Miralles Gulash. Tais questões também passam necessariamente pela análise dos modelos de governança adotados nesses contextos, os quais deverão ser levados em consideração para propor alternativas direcionando as melhorias.

Mesmo trazendo esses novos exemplos, obtidos tanto de forma teórica quanto empírica, o nosso objeto de estudo deverá estar sempre presente, sendo ele o ponto central da pesquisa, tentado acoplar as novas ideias trazidas no exterior como complemento do discurso e com o objetivo de chegar a configurar uma análise mais evoluída sem nos distanciarmos do recorte espacial estabelecido.

CAPÍTULO I

O PROCESSO DE FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS

Esse capítulo visa ressaltar as características do processo de formação socioespacial mediante a análise dos eventos históricos que determinaram a atual ocupação do solo e a forte demanda para expansão urbana da área conurbada da RMF. Mediante o estudo do fenômeno de urbanização, definiremos a linha de pensamento teórica trazendo argumentos e conceitos que serão desenvolvidos ao longo de todo o trabalho. O esforço tentará resgatar o estudo do espaço pela sua *estrutura, processo, função e forma* (SANTOS, 1985 [2008])²⁸. Precisamos descobrir as categorias adequadas que nos capacitarão a aprender a marca da sociedade sobre a natureza e as relações existentes antes, durante e depois dessa metamorfose espacial. Portanto, o uso simultâneo destas categorias, nos permitirá aprender a totalidade do real.

Neste aspecto, a *Formação Socioespacial* é construída a partir da junção dessas categorias, “[...] já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade.” (SANTOS, 1985 [2008], p.68). Tendo isto em consideração, vincularemos estas noções a nossa área de estudo, tentando chegar assim, a uma interpretação dialética das relações do homem com a natureza e do homem com o espaço, tendo em conta que “Os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada” (SANTOS, 1977, p.87). Segundo estes preceitos, analisaremos como se conjuga o crescimento da sociedade desde a ocupação dos primeiros núcleos de povoamento motivados por fatores físicos-geográficos do território, assim como pelos meios de produção achados nele.

²⁸ Forma, função, processo e estrutura devem ser estudados concomitantemente e vistos na maneira como interagem para criar e moldar o espaço a través do tempo. A descrição não pode negligenciar nenhum dos componentes de uma situação. Só se pode compreender plenamente cada um deles na medida em que funciona no interior da estrutura total, e esta, na qualidade de uma complexa rede de interações, é maior que a mera composição das partes (SANTOS, 1985 [2008], p.71).

A seguir, trataremos sobre a formação dos aglomerados urbanos e analisaremos a distribuição das terras baseada na ordenação trazida pelos colonizadores, migrantes portugueses, na ilha de Santa Catarina e que atualmente repercutem na organização urbana da cidade, também acompanharemos a evolução da população, já inserida no sistema capitalista, onde os aspectos econômicos e políticos dos municípios alteraram as dinâmicas sociais e o espaço urbano, até chegarmos aos fatos que produzem a consolidação RMF.

Por outro lado, veremos que este crescimento socioespacial nem sempre ajudou a configurar uma cidade justa e equitativa, pelo contrário, as ações do Estado permitiram ao capital privado incentivar e moldar, em grande medida, a expansão urbana, a falta de controle dele sobre o uso do solo, levou a configuração de uma área urbana fragmentada social como espacialmente. Neste cenário, analisaremos como as mudanças socioespaciais na cidade no século XX são reguladas pela lógica da acumulação do capital, e o resultado desse processo é o desenvolvimento desigual, injustiças sociais e dinâmicas de segregação socioespacial presente até os dias de hoje.

Finalmente, tentaremos apresentar as características da malha urbana atual focando-nos na sua morfologia física, onde analisaremos a profunda fragmentação da malha urbana possuidora de uma geografia variada e muitas áreas de conservação natural que formam parte da identidade da região, mas que por outro lado impossibilitam a formação homogeneia da cidade. Além disso, vamos analisar a baixíssima densidade que predomina nas áreas urbanizáveis, incluindo nas áreas periurbanas. Os índices demonstram que um dos fatores determinantes recai na falta de consolidação da mesma, pelo fato da existência abundante de casas térreas, vazios urbanos, terrenos subutilizados ou terrenos com usos rurais. Estas características são o resultado de um processo histórico com dinâmicas imobiliárias cada vez mais intensas.

Nosso desafio será então, entender em que parte da formação socioespacial se intensificaram essas formas capitalistas de produção do espaço e de que modo repercutem da dinâmica urbana atual. Todo isto servirá de base para a análise que acompanha essa pesquisa.

1.1 DISTRIBUIÇÃO DAS TERRAS NA ÉPOCA PRÉ-CAPITALISTA

Ao estudar a formação socioespacial de uma região, tentando resgatar algumas características da época quando o sistema capitalista de produção e economia ainda não tinha se estabelecido, é tentar conhecer

a origem dos elementos e dinâmicas presentes. Nesse percurso nos encontramos com eventos tangíveis e intangíveis que se desenvolvem no espaço e que em conjunto podem servir como fundamento para compreender a realidade atual da nossa área de estudo, a realidade que não só é vista na cidade, também é vivida e incorporada no dia a dia das pessoas.

Não é a nossa intenção trazer em amplitude fotos históricas e globais sobre a formação das cidades antigas. Mas sim é nossa intenção a articulação de teorias e conceitos com eventos históricos que representam a realidade concreta atual sobre a produção do espaço e sua dinâmica no tempo, que de todas as formas, contribui a estruturação da Região Metropolitana de Florianópolis atual.

A análise das atividades, localizações e as costumes das sociedades do passado mostram a origem dos impactos que geraram mudanças profundas no espaço, e que atualmente vemos refletida num processo de “metamorfose socioespacial” (LENCIONI, 2017), aonde o território vem sendo fragmentado pelo parcelamento abusivo do solo e a segregação socioespacial, hierarquizado estritamente pela espacialização do poder, da economia e da política e ao mesmo tempo é homogeneizado devido ao semelhante padrão urbano e arquitetônico imposto pelos agentes produtores do espaço.

Fatos marcantes a nível global podem repercutir numa sociedade local direta ou indiretamente e todos os fatos sempre terão lugar no espaço. “Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 1977, p.22). Nesse sentido, é preciso explicar o que consideramos nós por espaço. Para efeitos deste estudo, tomaremos o conceito de SANTOS (1988, p.10) quando se refere ao espaço geográfico como um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações”, sua definição varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico, onde o conteúdo da sociedade não é independente. Para Santos, existem dois componentes importantes que interagem continuamente no espaço: a) a configuração territorial, isto é, o conjunto de dados naturais, mais ou menos modificados pela ação consciente do homem, através dos sucessivos “sistemas de engenharia”; b) a dinâmica social ou o conjunto de relações que definem uma sociedade num momento específico. Sendo assim, tomamos em conta que o espaço não é um elemento neutro, pois a combinação das formas espaciais é inerente às atividades que se desenvolvem nele, já que cada espaço é peculiar e pode servir para caracterizar a uma sociedade.

O processo intenso de transformação estrutural no espaço é resultado de múltiplas e complexas determinações, variáveis, interações e combinações que buscam abranger todas as possibilidades de determinada sociedade. O estabelecimento dos primeiros núcleos de povoamento num território é determinado pelas características geográficas. As atividades e a produção do seu entorno respondem as necessidades inerentes ao homem, estas duas determinantes são definidas por SANTOS (1977) como necessidades externas e internas, onde a localização dos homens no espaço estaria associada às necessidades externas e aquelas do modo de produção puro estariam associadas às necessidades internas. Coincidimos com o autor em que esses elementos ou variáveis atuam juntos de forma sincronizada.

Por exemplo, na fase em que a terra começa a ser fonte de sustento e organização social, MARX (1985), nos explica, ao referir-se a estrutura das comunidades tribais, na sua visão sobre o uso e a função da terra, assinalando que:

A terra é o grande laboratório, o arsenal que proporciona tanto os meios e objetos do trabalho como a localização, a base da comunidade. As relações do homem com a terra são ingênuas: eles se consideram como seus proprietários comunais, ou sejam membros de uma comunidade que se produz e reproduz pelo trabalho vivo. Somente na medida em que o indivíduo for membro de uma comunidade como esta — literal e figuradamente — é que se considerará um proprietário ou possessor (MARX, 1985, p.67).

Levando isto em consideração, podemos analisar que na costa sul do oceano Atlântico, o grupo indígena Caió, afiliados a tradição linguística *Tupi-Guarani*, teriam ocupado o litoral catarinense migrando a partir do Rio da Prata, tendo se instalado há cerca de 1000 anos atrás. As causas da sua migração era principalmente a necessidade de ocupar novas terras apropriadas para o cultivo, e aproveitar da abundância de peixes. Uma vez mais as condições geográficas influenciaram a formação dos primeiros núcleos de povoamento indígena, fazendo prevalecer as suas necessidades externas. Posteriormente, no século XVI, os navegadores europeus frequentaram a Ilha de Santa Catarina por ser um ponto meridional, que oferecia condições para que os navios realizassem reabastecimento e aguada. Devido a isso, as embarcações que vinham realizar missões de reconhecimento ou patrulhamento da costa, necessitavam abastecer com os Caiós para chegar até o próximo

porto praticável, na foz do Rio Prata. Fato que acabaria por criar um comércio de escambo ou troca entre os navegadores europeus e os povos indígenas que surgiram das necessidades internas dos habitantes. A expansão destas atividades criaram vínculos de intercâmbio de produtos com os estrangeiros desenvolvendo relações dialéticas entre os objetos produzidos e o meio físico, estabelecendo fortes interações espaciais em pontos estratégicos do território que depois se tornariam centralidades. CORRÊA (2016), na sua concepção refere-se às relações entre o tipo de sociedade e à natureza das interações espaciais que estão presentes desde a história dos povoados primitivos:

As interações espaciais estão presentes na história e na geografia da espacialidade humana, denotando as condições diferenciadas em que a existência e reprodução humana ocorriam e ocorrem. Há uma forte relação entre o tipo de sociedade e a natureza das interações espaciais, distinguindo-se, por exemplo, as interações realizadas pelas hordas primitivas, comunidades de camponeses, sociedade feudal, colonial e capitalista, entre outras (CORRÊA, 2006, p.132).

Essas primeiras interações espaciais se intensificaram quando Nossa Senhora do Desterro, denominação antiga para a ilha de Florianópolis, foi base militar aonde chegavam às forças que se batiam na fronteira sul. O livre acesso à baía, aliado à sua profundidade, constituía a mais importante diferenciação pela qual se criou a Capitania da Ilha de Santa Catarina em 1737, isto repercutiu no seu povoamento.

Já que o espaço é uma construção social em todas suas dimensões, é importante ressaltar também o contexto histórico mundial vivido “Somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem” (SANTOS, 1997, p.81). Nesse sentido, achamos pertinente considerar os processos que comprovadamente estão ligados aos espaços estudados como, por exemplo, os fenômenos relacionados à *mundialização do capitalismo* e à universalização da ação das potências ocidentais referenciado na obra de MARX (1966), onde a decorrente expansão comercial da Europa para suas colônias nos séculos XVII e XVIII, e o ingresso do continente americano na economia; incentivou a formação do mercado mundial e da grande indústria, constituído não apenas pelas necessidades geradas numa determinada fase do desenvolvimento capitalista, mas pela própria essência do sistema e do *modus vivendi* da classe burguesa.

Ainda que as primeiras cidades coloniais não tenham sido mais do que portos construídos para escoar as riquezas coloniais em exploração, ou fortes para proteger os colonizadores, a extensão do fato urbano a novas áreas foi importante, porque se constituiu no embrião de um processo de ampliação espacial da urbanização e no suporte de articulação destas novas áreas ao capitalismo mercantil europeu (SPOSITO, 1991, p.39).

Logo, a política expansionista de Portugal para o sul do Brasil foi comandada por vicentistas e assim como ocorreu no restante do país, a área povoada inicialmente em Santa Catarina foi o litoral, alvo de vários núcleos de povoamento, como é o caso de São Francisco do Sul, em 1658; Nossa Senhora do Desterro, em 1673; e Laguna em 1676 (PEREIRA, 2003). Com esses objetivos, em 1748, chegou à primeira gleba conformada por 461 pessoas das ilhas portuguesas dos Açores a Ilha de Santa Catarina. Os colonos depararam-se com muitos problemas de adaptação, porém excelente potencial de terras novas e férteis, a serem aproveitadas. Por outro lado, no continente, São José tem iniciado sua colonização em 1750, com a chegada de 182 famílias, também imigrantes açorianos, que desembarcaram na baía Sul, estes casais recém-chegados logo começaram a construir as primeiras casas de São José da Terra Firme (GERLACH; MACHADO, 2007).

1.1.1 Centralidades Históricas

A formação das centralidades são processos onde necessariamente se promove a ativação de recursos materiais e simbólicos e a atuação de agentes sociais e políticos que vão paralelamente com a formação socioespacial da região como um todo.

No Brasil, no final do período colonial (1500-1822), começou a formação da rede urbana; quando os aglomerados passam a reunir condições substanciais para a realização das atividades agrárias, possibilitando uma transformação da relação hierárquica entre campo e os núcleos de povoamento, o que se intensifica durante o período imperial (1822-1889) e do início da República (1889). Não é mais apenas a população que dependem do campo, mas o campo passa a depender dos aglomerados, pois é na cidade que se criam as condições para a realização da atividade agrária.

Nesse contexto, uma nova etapa começou para os núcleos de povoamento do litoral catarinense, o que podemos chamar de fase inicial do parcelamento de terras, onde impõem-se novas condições de

trabalho, as atividades de tipo militar perderam importância e deram passo ao comércio de produtos em maior escala, as novas circunstâncias permitirão ao indivíduo tornar-se proprietário privado de um lote de terra, cujo cultivo corresponderá somente a ele e à sua família. Isto agiu positivamente sobre o pequeno produtor e a economia regional, a terra passou a ser elemento essencial e o Estado, começa a ter maior presença na sua organização. MARX (1985) nos assinala as características das mudanças da sociedade europeia nesse processo, quando uma comunidade baseia-se, no fato de seus membros serem trabalhadores proprietários, pequenos camponeses que cultivam terra; mas, igualmente, a independência destes consiste em seu mútuo relacionamento como integrantes da comunidade, na defesa das terras de uso comum.

Há uma concentração na cidade, com a terra como território seu; a agricultura em pequena escala, produzindo para o consumo imediato; e a manufatura, como trabalho subsidiário, doméstico, das esposas e filhas (fiando e tecendo) ou alcançando existência independente em umas poucas ocupações artesanais (fabri, etc.) (MARX, 1985, p.70, 71).

A estrutura econômica que predominava nesta época foi à produção agrária da pequena propriedade, que servia de sustento econômico, onde o produtor desenvolvia as atividades manufatureiras como engenhos de açúcar, farinha, alambiques, produção de pescado, olho de baleia, teares e roupas etc. “Logo, embora tivesse ocorrido o processo de diferenciação entre os pequenos produtores, a acumulação era dividida entre um razoável número de produtores, impedindo a transformação de alguns deles em empresários capitalistas” (CAMPOS, 1991, p.26).

Assim como os açorianos aumentaram no litoral catarinense, a ocupação do Planalto foi dada pela migração paulista e tinham a agricultura e a criação do gado como principal atividade de subsistência. “A população de Santa Catarina, por ocasião do primeiro censo populacional em 1870 foi de 158.513 habitantes” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p.274). A vida econômica do estado catarinense sempre foi de difícil articulação, porque o relevo acidentado e o precário sistema de transporte não favoreceu a integração entre as diversas regiões.

Já no século XIX, a economia catarinense baseava-se, então, na exportação de produtos agrícolas, atividade denominada por PELUSO JÚNIOR (1991) como “pequena produção mercantil” que “[...] podia

garantir às metrópoles as vantagens da ocupação territorial e a consolidação do poder colonial” (MAMIGONIAN, 1998, p.65). Baseados nestas atividades, os fluxos se intensificaram nos centros, atualmente denominados de “centros históricos” já que eram espaços de comércio e serviços voltados ao atendimento da população rural.

As dinâmicas de interdependência entre os núcleos de povoamento sempre se desenvolveram em torno do centro polarizador de Florianópolis, com maior intensidade desde que o município é oficialmente a capital da Província de Santa Catarina em 1823. Até então, as interações entre a ilha e o continente, como o transporte de passageiros e mercadorias, eram definidas pelo transporte marítimo, donde o porto era o centro comercial de maior importância servindo como escoamento dos produtos locais e abastecimento de navios, fator que contribuiu para definir a rede urbana e os fluxos, já que deu origem as principais rotas entre os outros núcleos de povoamento. O aparecimento da área central se deve assim às demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se um fator crucial na competição capitalista (CORREA, 1989). É importante destacar que estas atividades comerciais, originaram atividades secundárias vinculadas a ele como pousadas, restaurantes, bancos, lojas etc. além de polarizar o comércio e os serviços. Neste sentido, podemos dizer que, conforme identificou CORRÊA (1989) para o caso de outras centralidades brasileiras, se reproduzia aqui em Florianópolis para sua área central, “A área central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir” (CORRÊA, 1989, p.40).

Porém, a intensa expansão do setor imobiliário das últimas décadas do século XX, fez com que as centralidades históricas mudassem em São José e Palhoça. Estes municípios tiveram uma transferência da sua área central á novos espaços, graças à implementação de grandes empreendimentos imobiliários que outorgaram dinâmicas complexas ao seu território, deixando os centros históricos estagnados, com baixas densidades e pouca ocupação o que, de certa forma, contribuiu para a conservação do patrimônio histórico municipal.

1.1.2 O parcelamento de terra no regime de posse

Uma das questões da formação socioespacial a destacar desde o ponto de vista urbano, refere-se ao sistema de sucessão da terra dentro da estrutura agrária da pequena produção mercantil que adotaram os

migrantes açorianos nas terras obtidas em base ao regime de posse, sistema comum que dominava em muitos casos e/ou situações. CAMPOS (1991, p.27) assinala que “Cada filho que casava e que constituía uma nova família, herdava parte da terra. Após algumas gerações esse parcelamento indiscriminado do solo levou a um forte uso e ao seu conseqüente desgaste [...]” Por outro lado, podemos afirmar que a referida divisão das terras, e seu conseqüente adensamento, sem juízo técnico (desde o ponto de vista urbano), deu origem a elementos até hoje presentes na estrutura da cidade como as “ruelas” ou “servidões” abertas segundo os interesses dos proprietários dos grandes sítios desmembrados (PELUSO JÚNIOR, 1991). Assim, se reproduzem subespaços pouco usados, que dificultam a acessibilidade em direção a outras áreas por não terem saída ou serem extremadamente estreitos. SANTOS (1996 [2012]) denomina as heranças do passado, que ficam até os tempos atuais de “rugosidades”. O autor salienta que as rugosidades são: “[...] o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares”.

As servidões revelam combinações de tempo e espaço tangíveis, onde a tipologia de divisão da terra teve um papel preponderante e deu resultado a morfologias urbanas específicas. Como seu mesmo nome lembra, as servidões são ruas que alimentam a outras, e se interceptam formando terrenos de frente estreita e grande comprimento. Este tipo de estrutura é conhecida no vocabulário local como “espinha de peixe”, sendo as servidões as espinhas, e a rua principal a coluna do peixe.

Em São José, evidenciam-se os mesmos problemas de vias incompletas (sem ligação entre suas extremidades, na forma de “espinha de peixe”) presente no sul e norte da ilha e que dificultam a operação dos transportes públicos. [...] o itinerário do ônibus é duplicado em distância (ao final da servidão, que é uma rua sem saída, o ônibus tem que voltar pela mesma rua e assim, sucessivamente em todas as servidões), na falta da ligação viária nas extremidades das vias (COCCO, 2016, p.131).

Nesse caso, esse resquício urbano baseado em elementos improvisados do passado em função do sistema de partilha da terra, vem a ser uma rugosidade desde o ponto de vista não só físico-espacial, também socioterritorial. Em conseqüência a acessibilidade a certas áreas

da cidade encontra-se prejudicada, já que as servidões não se encontram ligadas a outras vias ou são de difícil acesso.

1.1.3 As terras de natureza comunal

Outro tipo de organização baseada na distribuição do solo que vale a pena destacar para efeitos deste estudo, são as terras de natureza comunal. Essas terras gradualmente se transformaram em espaços urbanos que foram alvo de uma sobrevalorização quando o tecido urbano expandiu-se a partir da década de 1960.

As terras comunais, conforme assinala CAMPOS (1989), eram de propriedade administrativa dos governos locais, estavam destinadas ao usufruto comum, como pastagem do gado, à obtenção de lenha, madeira, e a agricultura de subsistência, por parte de pequenos produtores pobres e sem terra, assim como também aí se incluíam outras formas de logradouros públicos em direção a áreas urbanas.

Sendo que no passado, as terras de uso comunal, também eram importante parada das trilhas das tropas de gado que iam em direção a Desterro. Uma destas trilhas passava pelo Campo de Araçatuba (hoje território de Palhoça) e pelas terras comunais de Desterro, que passaram a pertencer a São José oficialmente em 1852.

As outras duas linhas importantes de trânsito de gado do planalto, em direção ao litoral, ocorriam uma, via Bom Retiro – Barracão – Rancho Queimado – Angelina – São José, margeando o Rio Maruim, e a outra, via Bom Retiro – Barracão – Rancho Queimado – Santo Amaro da Imperatriz, margeando a serra do Tabuleiro (CAMPOS, 1991, p. 95).

Uma das localidades comunais de descanso e engorda dos bois era denominada Águas Quentes do Norte e ficava próximo ao Rio Forquilhas, os campos de Araçatuba, situado entre os rios Maciambú e Embaú (atual Enseada da Pinheira) e Caldas do Cubatão, atuais território de Palhoça. Pelo norte, eram áreas de uso comum o atual bairro São Miguel em Biguaçu, a margem do rio Tijucas Grandes e algumas áreas de marinhas. Mas era nas terras de uso comum de Campinas que o gado fazia uma de suas últimas paradas antes de chegar ao abatedouro do Estreito ou à Desterro. No trajeto passava pelos atuais bairros Fazenda Santo Antônio, Praia Comprida, Kobrasol e Campinas em São José, a passagem das tropas se deu aproximadamente até a década de 1960 (CAMPOS, 1991).

A utilização dessas áreas comuns foi intensa no século XIX, algumas continuaram ligadas a atividades pecuárias, porém com fins privados. Mas a partir de 1940 houve um processo de apropriação pelo poder público e privado em favor dos novos interesses da economia local instalando-se grandes fazendas onde os donos coincidentemente eram políticos, empresários e comerciantes. “O reforço deste processo deu-se pelas transformações que ocorriam no campo: fim das terras comuns para pastagens, elevação das taxas de arrendamento em decorrência da transformação definitiva da terra em mercadoria, o que quer dizer, em fonte de renda.” (SPOSITO, 1991, p.47).

Segundo CAMPOS (1989), muitas terras comunais localizadas dentro da Ilha de Florianópolis foram alvo do interesse imobiliário orientado ao turismo como, por exemplo, os balneários de Canasvieiras, Jurerê, Ponta das Canas, parte dos Ingleses, Campeche, Pântano do Sul, Ribeirão e os bairros Trindade, Ratonos, Costa da Lagoa etc.

As áreas comunais são transformadas, então: a) em grandes fazendas de uns poucos donos (políticos, empresários, comerciantes, altos escalões do poder público) que geralmente não moram e pouco produzem nas mesmas; b) em loteamentos ligados a grandes empreendimentos imobiliários, principalmente relacionados à expansão do setor turístico (como em Canasvieiras e Jurerê); c) ou mesmo, apropriadas pelo próprio Estado (CAMPOS, 1989, p.158).

Segundo nossa pesquisa baseada na colheita de dados e entrevistas aos agentes produtores do espaço, temos detectado a coincidência que muitas das áreas onde hoje são implementados loteamentos e se instalam condomínios de grande porte, foram no século passado áreas de pastagem de gado de grandes fazendas de uso privado, certamente muitas dessas áreas tiveram sua origem nas terras de uso comunal.

A falta de controle na admiração das terras de uso comunal por parte do Estado, de forma direta ou indireta, contribuiu para a expansão da malha urbana na área de estudo. Os mecanismos de apropriação dessas terras por privados se faziam de forma irregular, por meio de acordos, com documentos de posse, ou por meio da usurpação direta com o aval jurídico da administração pública (CAMPOS, 2011). Embora algumas destas áreas de fato transformaram-se em espaços para albergar organismos públicos, vias ou logradouros, a grande maioria de terras de uso comunal, perdeu-se para o uso meramente privado. Com o

passar dos anos, a malha urbana foi se estendendo e estas grandes áreas de origem comunal, se integraram a malha urbana, sendo objeto de especulação imobiliária.

O mais razoável é que ante a decadência da pequena produção açoriana, estas terras continuem tendo um uso público, onde poderia ter sido instalada infraestrutura de educação, lazer, saúde etc. ou mesmo conjuntos habitacionais de baixo custo para resolver o déficit habitacional que nos últimos anos do século XX, chegou a números bastante altos na Grande Florianópolis²⁹, e não sejam usadas em benefício de empreendedores privados.

1.2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS NO SÉCULO XX

A partir do século XVIII, as relações de produção trouxeram grandes mudanças na sociedade, no consumo, no transporte, nas comunicações etc. e começaram a interferir consideravelmente nas dinâmicas de ocupação do solo. O processo de industrialização provocou um impacto sobre o urbano adaptando as cidades às suas novas necessidades onde elas são o lugar da riqueza acumulada. “A industrialização caracteriza a sociedade moderna” (LEFEBVRE, 2011 [1968], p.11). Assim, o período histórico vivido após a Revolução Industrial tem se caracterizado por grandes transformações urbanas.

Na sociedade europeia, as indústrias começaram a englobar atividades humanas que tem por objetivo a produção de mercadorias, através da transformação dos produtos da natureza. Esse foi o primeiro passo no sentido de transformar a cidade efetivamente num espaço de produção. Como o surgimento da manufatura, surge também o trabalho assalariado como reação a esse processo. “A manufatura cresceu, dominou a cidade e transformou o próprio caráter da produção artesanal urbana” (SPOSITO, 1988, p.45). “A imigração europeia em meados do século XIX deu grande impulso ao porto, que passou a centralizar, então, a maior parte da exportação dos produtos da região” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p.329) e contribuiu para o crescimento de Florianópolis, no período intitulado como “segunda urbanização” BASTOS (2000). Dentre os quais destacou-se a Casa Hoepcke que realizava importações

²⁹ Em 1994 uma pesquisa Perfil apontava um déficit habitacional de 20.226 unidades na Grande Florianópolis. Deste número, 9.506 eram famílias morando em situação inadequada e 10.720 sem moradia alguma. Em 1994 o déficit total correspondia a 11,24% das moradias da região.

diretamente da Alemanha e abastecia a várias cidades litorâneas, tornando-se o maior grupo empresarial na virada do século, mantendo-se em expansão até 1930 (MAMIGONIAM, 1966). Poderíamos dizer que, de uma pobreza ligada à subsistência do antigo povo dos emigrantes açorianos de vida simples, de pescadores, desterrados e índios agregados e escravos, a cidade passou a presenciar uma grande diferença social, pelo surgimento de classes hegemônicas ligadas a indústria e comércio que começaram a dominar a economia local por meio das infraestrutura portuária.

Imagem 1: Centro de Florianópolis em 1890



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Imagem 2: Sobrados no centro de Florianópolis em 1900.



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Especialmente, as localizações dos portos e dos acessos contribuía para definir as rotas e as distâncias entre os primeiros núcleos urbanos entre o centro de Florianópolis e o centro de São José,

mais incipientemente na Vila de São Miguel atual território de Biguaçu e na Encenada de Brito, Cubatão e Passa Vinte, territórios que hoje pertencem ao município de Palhoça. O deslocamento de residências e comércio produziam eixos de ocupação definidos por cercas ou estradas não pavimentadas. A antiga Rua das Olarias, atual Mauro Ramos, é um exemplo, aqui se estabeleceram algumas pequenas fabricas de tijolos e telhas. Também é importante destacar que nesse período iniciou-se a construção de sobrados no núcleo da cidade, que eram edificações de dois pisos, sendo que a parte térrea destinava-se à instalação de negócios dos proprietários e a parte superior à moradia.

Lojkine dá um enfoque estrutural à análise do fenômeno urbano. O autor parte da hipótese de que a “urbanização como forma desenvolvida da divisão social do trabalho, é um dos determinantes fundamentais do Estado” (LOJKINE, 1981, p.19), tais transformações criam as condições necessárias à reprodução global das formações capitalistas desenvolvidas, através da dupla socialização das condições gerais e da produção do espaço (LOJKINE, 1981).

Sendo assim, o aumento da produtividade é imprescindível ao desenvolvimento da acumulação capitalista. MARX demonstrou na sua obra *O Capital* que o modo de produção capitalista é obrigado a revolucionar incessantemente seus meios de produção para aumentar a parte do *trabalho excedente* com relação ao *trabalho necessário*. Existe, pois, uma relação entre desenvolvimento das forças produtivas e acumulação do capital e essa relação não se limita somente ao interior da fábrica; para MARX (apud LOJKINE, 1981, p.123) “A socialização das forças produtivas, consecutivas ao desenvolvimento da mais-valia relativa, estende-se de fato ao conjunto de uma sociedade”. Nesta linha de pensamento, pode-se dizer que ao criar rodovias, habitação, transporte coletivo, escolas, parques e praças, etc., a cidade atua como um agente socializador das condições de produção. Além disso:

A cidade no modo de produção capitalista não é apenas o lugar de reprodução dos trabalhadores (onde vivem, trabalham, estudam etc.), mas um efeito direto da necessidade de consumo a fim de acelerar a velocidade de rotação do capital, e, portanto, de aumentar o período em que o capital é valorizado (LOJKINE, 1981, p.153).

Com a divisão territorial do trabalho, os lugares também tinham suas próprias especializações em função das atividades, e as cidades tiveram que ir se adequando para levar em frente novas necessidades.

Nesse processo, os transportes foram de grande importância para o fortalecimento da articulação entre outros lugares e principalmente entre as cidades. Em Florianópolis, por exemplo, em 1880, instalou-se o primeiro serviço de bondes puxados por burros, orientado para o deslocamento coletivo, a matéria publicada no jornal *Despertador* sobre a inauguração do serviço, dava a entender que a linha era curta e foi rapidamente concluída. Até inícios do século XX, ainda eram usadas embarcações como lanchas e canoas, que faziam o transporte de passageiros e de mercadorias entre o continente e a ilha. Porém, sob o governo do coronel Gustavo Richard uma linha de bondes de tração animal começou realmente a funcionar em 1906. Segundo SANTOS (2009, p.464) “O transporte coletivo por bondes contribuiu para que a população mais rica ocupasse mais intensamente áreas fora do perímetro antigo da cidade [...] estendendo o perímetro da cidade e acentuando a separação entre áreas ricas e pobres”.

Imagem 3: Transito marítimo de passageiros e mercadorias entre a Ilha e o Continente 1920.



Fonte: Fotografia da família Elpo, <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Mesmo com a produção mercantil da época, a grande pobreza e insalubridade que se vivia na ilha era devastadora. Muitos imigrantes eram pobres, outros sobreviviam durante alguns meses com os recursos que traziam, depois começavam a viver em cortiços ou até como mendigos (SANTOS, 2009). O investimento econômico privado representava a rápida solução para a construção dos “melhoramentos urbanos” que o centro de Florianópolis precisava, portanto os empresários com capital, se disponibilizaram à contribuir com diversas obras de arruamento, saneamento etc. A população de maior poder aquisitivo se limitava ao perímetro onde se desenvolviam essas novas infraestruturas, o espaço era delimitado pela construção da avenida do

Saneamento, atual avenida Hercílio Luz formando um cinturão desde a parte sul do porto ao norte da Praia de Fora, na qual os pobres eram excluídos. O gradativo aumento da navegação e do interesse e desenvolvimento do comércio ligado ao porto durante o século XIX e as medidas sanitárias do início do século XX, em específico a implantação das redes básicas do sistema de fornecimento de água (1910) e da rede de esgoto (1913-1916), culminaram na expulsão da população pobre. Como única opção restou a ocupação do Maciço Central, voltada para o perímetro urbano entre o Estreito e as duas baías.

Imagem 4: Começo do assentamento informal no Maciço Central 1920.



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Esta dinâmica higienista e excludente nos remete a reforma urbanística promovida em Paris entre 1853 e 1870 pelo Barão Georges Haussmann, cuja proposta remodelou radicalmente o espaço urbano e expulsou aos subúrbios os trabalhadores, destituindo-os da vida urbana, e da possibilidade de viver e experimentar a cidade. A especulação imobiliária desempenhou papel fundamental ao atuar a favor da crescente mercantilização do solo, assim, em lugar das relações de valor de uso, as relações de valor de troca passam a prevalecer.

Nesses tempos de grandes transformações, econômicas, sociais e políticas na Europa, se começava a debater os primeiros modelos de segregação residencial baseados na espacialidade. Como por exemplo, o modelo elaborado pelo geógrafo alemão J.G. Kohl em 1841, explicados posteriormente por G. Sjoberg em 1960; debatendo o padrão da segregação “centro-periferia” onde a elite ocupava o centro com melhor infraestrutura e os pobres ocupavam as periferias, áreas sem qualidades onde os preços das terras eram mais acessíveis.

Do centro para a periferia aumenta progressivamente a distância para as amenidades e fontes de poder e simultaneamente diminui a acessibilidade ao centro, a qual é agravada pela circulação pre-mecânica. Os preços da terra declinam progressivamente do centro para a periferia, gerando o declínio progressivo do status dos moradores. Ricos no centro e pobres na periferia (SJOBERG, 1960 in CORRÊA, 2013, p.46).

Os padrões de configuração urbana “centro-periferia” foram replicados pelos colonizadores na América Latina, baseados seguindo os regulamentos rigorosos de planificação da Lei das Índias, onde os equipamentos principais da cidade como a igreja, a catedral e os prédios da administração colonial se localizavam ao redor da *plaza de armas* ou praça principal, isso direcionava as residências das personalidades e comerciantes mais importantes da época a serem instaladas próximas a esses equipamentos. Enquanto fora dos limites, nas periferias, se encontrava a moradia precária dos pobres, índios e mestiços; esse é o caso de Lima, Cuzco, Bogotá, México e Buenos Aires. Atualmente as cidades, continuam sendo configuradas a partir desses centros, muitas funções e processos mudaram ou desapareceram, mas a estrutura centro-periferia existe até nossos dias.

A noção de periferização no Brasil está substituindo a de marginalização espacial. Essa noção é muito próxima da de marginalização, mas com um componente espacial mais forte. Ela lembra parte da dualidade “centro-periferia” o que não reflete a complexidade das cidades (VASCONCELOS, 2013, p.31).

Então podemos dizer que desde os séculos passados até hoje, a realidade urbana dos países latino-americanos e em específico do Brasil, periferia tem a ver com a noção espacial de marginalidade, onde as centralidades são bem equipadas e dotadas de infraestrutura, enquanto as margens seriam o oposto. Tal estrutura foi originada pelo processo histórico das heranças da colonização europeia na América Latina.

Muitos autores tentam trazer classificações dos processos e formas socioespaciais baseados nas diferenças sociais e econômicas do assentamento das pessoas no espaço que o modo de produção capitalista tem originado na cidade atual. VASCONCELOS (2013) mostra em esquemas as formas socioespaciais para descrever situações específicas

de uma época ou de um lugar. No quadro a seguir, apresentamos um resumo destas noções ligadas aos espaços e as suas próprias formações socioespaciais.

Quadro 1: Processos e formas socioespaciais ligadas aos espaços.

Nome do processo	Esquemas	Conceitos	Exemplos
Diferenciação Socioespacial		Resultam de vários processos, como o processo de colonização ou desigualdades originária do passado escravista.	Cidades Sul-africanas, guetos norte-americanos, bairros coloniais europeus e bairros islâmicos, as favelas nas cidades brasileiras.
Desigualdade Socioespacial		Podem ser resultantes da Revolução Industrial, podem estar escondidas, é possível atravessar parte da cidade sem perceber os distintos padrões de desigualdade.	A cidade de Manchester, Londres " <i>West Side</i> " e " <i>East Side</i> ". Porto Príncipe, Haiti. A sociedade Brasileira uma das mais desiguais do mundo, o caso de São Paulo.
Justaposição		Proximidade espacial. Processo de simbiose na medida em que as famílias que recidem nos bairros ricos, depende ou explora dos serviços dos bairros pobres.	São Paulo, a justaposição entre o bairro do Morumbi e a favela de Paraisópolis. Nova York a justaposição de áreas pobres como a do Harlem negro ao lado do Harlem porto-riquenho.
Separação		Recusam as proximidades, é uma forma radical de divisão do espaço com muros ou outros obstáculos visando separar diferentes comunidades.	Berlín dividida por muros que correspondiam a dois sistemas políticos e sociais. Fronteiras de países como as duas Coreias ou os Estados Unidos com México.
Dispersão		Spraw ou Urbanização difusa, formação de subúrbios. Implementação centros de trabalho e residências em locais periféricos. Fuga dos centros das cidades.	Los Angeles em Norte-américa. Alphavilles em Brasil. <i>Périurbanization</i> francesa, implementação de loteamentos periféricos ocupados por habitantes da classe média.
Fragmentação		Setores desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte. Produzida em parte pela ação (ou inação) do Estado, do mercado imobiliário e pela ação da população pobre.	Los Angeles emerge como uma metrópole fragmentada e é caracterizada por tendências de centralização administrativa e de desenvolvimento de autonomias locais.

Fonte: VASCONCELOS, 2013. Organização, Margaux Hildebrandt (2018).

Da classificação socioespacial que apresentamos, o autor alerta que numa área urbana, os processos e formas socioespaciais se podem

superpor, podem achar-se duas, três ou uma mistura de formas de grande complexidade que necessitam da elaboração de novas noções e conceitos para realidades diferentes. Nesse sentido, na nossa área de estudo, achamos vários tipos de formas socioespaciais que são heranças do passado: a fragmentação, a segregação socioespacial, a dispersão ou urbanização difusa, a desigualdade social, são algumas das muitas características que persistem e se superpõem criando ainda espaços mais complexos e problemas urbanos profundos, que tentaremos explicar a continuação.

1.2.1 A fragmentação socioespacial

Desde o início do seu povoamento, Florianópolis e sua posterior conurbação configuram uma malha urbana com assentamentos populacionais bastante dispersos, devido às características geográficas do seu relevo de topografia muito variável. Mas quando falamos de uma cidade fragmentada, não só estamos fazendo referência à fragmentação como forma urbana, também estamos trazendo o conceito desde um ponto de vista socioespacial, onde cada fragmento é constituído por uma classe social, segregando a outras pelo valor do solo.

É importante assinalar que existe no espaço urbano e intraurbano, uma luta profunda de classes pela apropriação diferenciada das vantagens do espaço construído e dotado de infraestruturas, isto gera efeitos que fragmentam social e espacialmente uma cidade ou um território, assim como existem hierarquias em lugares centrais e centros especializados que marcam diferenças e escalas na rede urbana.

Os processos espaciais constituem um conjunto de forças atuando ao longo do tempo, viabilizando localizações, realocações e permanências de atividades e população sobre o espaço da cidade. Postos em ação pelos diversos agentes sociais da produção do espaço, os processos espaciais constituem um movimento de massa, como por exemplo, centralização, descentralização e segregação residencial são exemplos de processos espaciais (CORRÊA, 2007, p. 68).

Como assinala (VILLAÇA, [1999] 2001, p. 45). “A dominação através da estruturação do espaço intra-urbano visa principalmente à apropriação diferenciada de suas vantagens locais” essa é uma condição necessária para o exercício da dominação por meio do espaço, que constitui simultaneamente reflexo, meio e condição para o funcionamento e reprodução do sistema capitalista (VILLAÇA, [1999]

2001). Nesse teor, verificamos na área de estudo eventos e fatos históricos que demonstram a dominação de classes sobre o espaço que geram desenvolvimento desigual. O início da construção de uma rede hoteleira nos balneários do norte da Ilha e a construção das residências de verão são um claro exemplo disto. As consequências foram a valorização de certos setores produzindo concentração de renda e, por outro lado, desfavorecendo a uma classe social de renda baixa.

A década de 1980 foi marcada pela expansão da atividade turística na Ilha de Santa Catarina, em consequência da presença de consumidores turísticos provenientes dos países vizinhos (Argentina, Paraguai e Uruguai), motivados pela atratividade paisagística local e também pelas vantagens monetárias decorrentes da política cambial da época. Nesse período, tem início a construção de uma rede hoteleira nos balneários do Norte da Ilha, ao mesmo tempo que se constata uma alteração da rede hoteleira situada no centro da cidade. (PEREIRA e SANTOS, 2008, p.130)

O turismo torna-se o grande vetor do crescimento urbano de Florianópolis e projeta Santa Catarina nacional e internacionalmente apesar dos limitados investimentos públicos e da precariedade do planejamento para o setor. Este novo tipo de ocupação espacial residencial, impulsionada pelas características naturais foi estudado por Homer Hoyt em 1939, o economista argumenta que a expansão espacial da cidade ao longo de setores que possuíam certas características particulares como belezas naturais ou espaços sociais produzidos é um tipo de segregação residencial que ele chamou de segregação por “setores de amenidades”.

Os setores de alto status social acompanham eixos de circulação rápida, dotados de amenidades, livres de problemas ambientais e sem barreiras que impeçam a expansão urbana. Por outro lado esses setores estão direcionados para locais onde já residem pessoas de poder e prestígio na cidade, apresentando a tendência de acompanhar a expansão de atividades comerciais e de escritórios (HOYT, 1939 in CORRÊA, 2013, p. 48; grifos do autor).

Segundo Hoyt, com a difusão massiva do automóvel é que a expansão das cidades se faz mais intensa, e setores periféricos se tornam

áreas privilegiadas para investimentos de capital em terras e imóveis, envolvendo distintos agentes modeladores do espaço. Derivado destas ideias sobre segregação e espacialidade, outros autores formularam seus próprios conceitos de segregação desde o ponto de vista social e urbano, como por exemplo, CASTELLS (1983, p.210) que definiu a segregação urbana no contexto europeu como: “[...] a tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só nos termos de diferença, mas também de hierarquia”.

Concomitante ao crescimento dos balneários aconteceu o abandono do centro de Florianópolis por parte da população de classe média e média alta do século XX. Já que o centro encontrava-se tomado pelo comércio, mistura de usos e áreas de pobreza, a população começou a ocupar os novos prédios da avenida Beira Mar ou os balneários ao norte da Ilha. Ao respeito, explica VILLAÇA ([1998] 2001) que o processo de segregação espacial acontece de várias formas no espaço, e depende muito do tipo de deslocamento das classes sociais e do desequilíbrio que existe entre elas.

A essência do sentido radial – e portanto dos setores - é a necessidade de manter o acesso ao centro da cidade. Há outros fatores, porém. O “peso espacial” da atividade – moradia, comércio ou indústria – também conta na otimização do acesso ao centro. Quanto mais restrita espacialmente a atividade, maior sua tendência de se concentrar num setor (VILLAÇA, [1998] 2001, p. 153).

CORRÊA (2005 [1995]) coloca a esta população como um agente social produtor do espaço, e denomina-os de “grupos sociais excluídos” por não possuírem renda suficiente para o aluguel de uma habitação digna, ou para a sua aquisição. Os grupos sociais excluídos são forçados a morar em lugares com pouco ou nenhum serviço básico ofertado e vivem em constante reivindicação frente ao Estado para a implementação de mais infraestrutura. “É na produção de favela, em terrenos públicos ou privados invadidos que os grupos sociais excluídos tornam-se efetivamente agentes modeladores produzindo seu próprio espaço [...]” CORRÊA (2005 [1995] p.30). Esta dinâmica marcou a rota da expansão para as camadas de baixa renda nos bairros da área continental e das encostas do Morro da Cruz, próximo ao centro de Florianópolis, onde a falta de regulamentação para o uso do solo

incentivaram processos de ocupação clandestina e autoconstrução em espaços carentes de todo tipo de infraestrutura urbana e vulneráveis pela sua topografia.

Por outro lado, a autossegregação é resultado de uma decisão voluntária, propiciada pela tendência de uma localização específica, é um fenômeno social importante dentro da construção do espaço urbano. A concentração dos bairros residenciais das camadas de alta renda, contidos em condomínios fechados, com entradas restritas, muros e sistemas de segurança muito fortes “[...] é uma forma radical de agrupamento residencial defensivo que procura juntar os semelhantes e excluir os diferentes e impedir o acesso dos indesejáveis” (VASCONCELOS, 2013, p. 26). A tendência à autossegregação revela o controle do processo de estruturação do espaço urbano. Nesse sentido “Os bairros das camadas de alta renda, ao se segregar numa mesma região geral da cidade, condicionam o mercado imobiliário” (VILLAÇA, [1998] 2001, p. 352).

Um caso concreto encontra-se claramente no balneário de Jurerê Internacional em Florianópolis, começou a ser implementado em 1980 como um loteamento residencial de 600 hectares, com espaços planejados e arborizados, e se destaca até agora pelo crescimento de casas e mansões de alto padrão. Está localizado no norte da Ilha, a 30 quilômetros do centro de Florianópolis, mas é de difícil acesso por meio do transporte público, já que não existem unidades que façam trajetos diretos desde o centro da cidade.

O presidente do Sindicato da Construção Civil da Grande Florianópolis, Helio Bairros, comemora o resultado e diz que a pesquisa mostra o potencial de Jurerê Internacional. Ele afirma que estar em Florianópolis ajuda, pois a cidade ganhou destaque nacional nos últimos anos. Mas diz que só isto não basta. A valorização é consequência da estrutura de Jurerê Internacional. Segundo Bairros, foi o planejamento do bairro que agregou valor à praia bonita e de mar calmo. Hélio declara que a infraestrutura se diferencia por apresentar opções de lazer e preocupação com a ocupação do solo. Lembra que os eventos e festas realizados na temporada de verão contribuem para a fama de Jurerê Internacional (PEREIRA, in A NOTÍCIA, artigo publicado em 25/05/2012).

Pode-se dizer que existe uma sobrevalorização de certas áreas da cidade devido a um maior interesse das camadas de alta renda, estes grupos focalizam os seus recursos para adquirir e dominar o espaço, nesse processo, o preço do solo é definido pela sua demanda.

Então podemos definir que a fragmentação socioespacial do território, se intensificou nas últimas décadas do século XX com este tipo de propostas de parcelamento do solo de alto padrão em áreas de interesse turístico. Bem como, pela expansão de assentamentos de ocupação informal nas periferias. Estes fragmentos se caracterizavam por não possuírem boas ligações de transporte público, pelo qual as dinâmicas de segregação e autoss segregação se fizeram mais intensas e tomaram maiores dimensões.

1.2.2 A evolução da população urbana do século XX

Nas primeiras décadas do século XX, a expansão mundial do capitalismo trouxe transformações no espaço. Uma das consequências mais destacáveis foi a migração do campo para a cidade, que também se presenciou na capital do estado de Santa Catarina. Segundo PELUSO JÚNIOR (1991, p. 318), a população de Florianópolis em 1900 era de 13.474 habitantes e em 1940 atingira os 25.014, aumento populacional que exigiu um planejamento urbano mais dinâmico. Em 1950 Florianópolis chegava a ser o município mais populoso de Santa Catarina com 67.630 habitantes, seguido por Palhoça com 38.326 habitantes, que incluía no seu território a Santo Amaro da Imperatriz como uma das suas vilas. Depois São José com 22.798 e Biguaçu com 19.527 habitantes eram os municípios menos populosos³⁰.

Na perspectiva de MAMIGONIAM (1969, p.52) “Por volta de 1960, o estado de Santa Catarina era visto como mero território de passagem entre São Paulo e Rio Grande do Sul, fazendo com que os catarinenses se considerassem inferiorizados”, segundo o autor, esse cenário, reforçava a posição isolada da capital do estado, cujos acessos não eram pavimentados, nem mesmo sua ligação com o aeroporto. O ritmo lento de vida da população é atribuído por PELUSO JÚNIOR (1991) à ausência de indústrias modernas e à natureza das ocupações da população de forma dispersa e pouco densa. Entretanto, Porto Alegre e Curitiba já eram grandes capitais, com economias em franco progresso.

O processo de industrialização, trouxe mudanças para esse cenário. No campo, aconteceu o aumento da produtividade, pela ampliação da capacidade de produção agrícola graças às novas formas

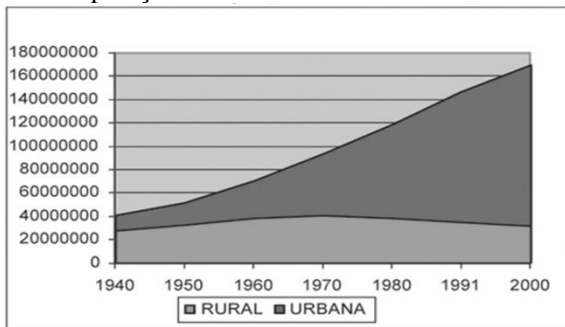
³⁰ (IBGE – Censo demográfico de 1950).

de produção industrial (especialização e mecanização). Isto repercutiu na concentração dos meios de produção, especialmente da terra.

Estes mecanismos acentuam a articulação entre a cidade e o campo, transformando o rural em espaço altamente dependente do urbano, inclusive porque há um aumento do consumo da produção e dos serviços da cidade pelos moradores do campo (SPOSITO, 1991, p.65).

É assim que entre 1940 e 1960 se consolida a virada da população urbana sobre a rural, passando a concentrar a maioria dos habitantes, nas áreas urbanas surgindo outras cidades de grande relevância como Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Belém e Recife.

Gráfico 1: População rural e urbana do Brasil de 1940 ao 2000



Fonte: IBGE – Censo demográfico de 1940 e 1950, 1970, 1991 e 2000.

Outro fator relevante foi que em 1970 que se configuraram legalmente as Regiões Metropolitanas³¹ no Brasil, com a participação dos municípios como órgãos capazes de elaborar políticas públicas comuns e interligadas como, por exemplo, os serviços públicos básicos de saneamento e transporte coletivo. Dessa forma se constituiu a Região Metropolitana de Florianópolis com 22 municípios.

Em decorrência de suas posições geográficas, em Biguaçu, Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz, nota-se uma urbanização de baixa densidade populacional e baixo nível de desenvolvimento humano em

³¹A constituição de 1988, em seu Artigo 25 parágrafo 3º, faculta aos estados instituir as Regiões Metropolitanas, representadas pelo agrupamento de municípios limítrofes, com o objetivo de integrar o planejamento e a execução de funções públicas e de interesse comum.

relação aos outros municípios, enquanto em Florianópolis o IDHM³² era de 0,681 e em São José de 0,626; em Palhoça era de 0,541. Já em Biguaçu esse índice era de apenas 0,538 e em Santo Amaro da Imperatriz era de 0,544.³³ A tabela a seguir expressa as variações da população no âmbito urbano e rural dos municípios da área conurbada de Florianópolis num período de 30 anos, entre 1970 e 1991.

Tabela 1: População Urbana e Rural da área conurbada de Florianópolis, período 1970 a 1991.

Município	1970			1980			1991		
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
Florianópolis	121.028	17.309	138.337	161.795	26.085	187.880	239.996	15.394	255.390
São José	29.380	13.155	42.535	79.170	8.652	87.822	128.375	11.118	139.493
Palhoça	6.380	14.272	20.652	35.073	2.950	38.023	65.791	2.639	68.430
Biguaçu	6.230	9.107	15.337	16.099	5.342	21.434	28.207	5.856	34.063
Santo Amaro da Imperatriz	-	-	10.362	5.885	5.431	11.316	7.701	5.691	13.392
Subtotal:	163.018	53.843	227.223	298.022	48.460	346.475	470.070	40.698	510.768

Fonte: IBGE Censos demográficos 1970, 1980, 1991.

Segundo os dados dos censos demográficos do IBGE para os respectivos anos analisados na forma de série histórica, vemos que em 1970 a população total dos cinco municípios era de 227.223 habitantes, essencialmente urbana, e 30% do total era rural. Para os anos seguintes, a evolução da população urbana foi sempre positiva e relativamente regular, em comparação a população rural sofreu oscilações, mas em geral se manteve em declínio quando considerados valores absolutos. Podemos destacar que Palhoça, em 1970, tinha uma população rural que atingia quase 70% do total, mas nas seguintes décadas estas cifras se transpõem prevalecendo a população urbana em quase 80%. Essa realidade muda bastante em Santo Amaro da Imperatriz, onde o peso do setor agrícola era maior, apesar da existência de outras funções urbanas intimamente relacionadas à conurbação.

A ocupação de áreas periféricas de São José, Biguaçu e Palhoça, também responde ao fato de que os espaços rurais passam a receber

³² O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano. PNUD 2010.

³³ IBGE, censo demográfico de 1991.

migrantes vindos de outras áreas do estado (Águas Mornas, Rancho Queimado, Angelina, Alfredo Wagner, São Bonifácio) ou mesmo Planalto (Urubici, Bom Retiro, Urupema) para comprar ou arrendar terras, no intuito de estabelecer sua produção agrícola, numa lógica capitalista. Essa produção se localizou em áreas de pouca influência urbana como o Sertão do Maruim no município de São José, Guarda do Cubatão em Palhoça e Sul do Rio no município de Santo Amaro da Imperatriz (CAMPOS, 2010). Essas localidades passaram a se inserir no mercado consumidor das áreas mais densas e em favor da estrutura urbana estabelecida.

1.2.3 O processo de conurbação de Florianópolis

No Brasil, na segunda metade do século XX, a concentração espacial do capital trouxe aumento da riqueza nos centros urbanos fomentando a migração e o deslocamento rural-urbano, conseqüentemente as dinâmicas de adensamento populacional nos municípios, provocaram a extrapolação dos seus limites, o traço mais marcante deste processo é a “conurbação” que dá origem às primeiras metrópoles³⁴ (VILLAÇA, 2001[1998]).

Uma conurbação está organizada em torno de um centro polarizador onde as relações entre os aglomerados urbanos envolvem uma série de transformações tanto no núcleo urbano absorvido, como no que absorve (VILLAÇA, 2001[1998]). Isto significou no processo de urbanização o fim das cidades como elemento autônomo e a formação dos grandes aglomerados urbanos que eram fortalecidos graças à produção e a concentração de capital, o que permitiu a constituição da rede urbana (SPOSITO, 1988).

A partir de 1926, a construção da ponte Hercílio Luz, a maior obra de infraestrutura do estado até então, comunicou a área do Estreito

³⁴ Núcleos coloniais como Pinheiros, São Miguel Paulista, (em São Paulo) ou Santa Cruz (no Rio de Janeiro) para os padrões do século XVIII e mesmo XIX, eram “cidades” vizinhas a São Paulo e Rio. Eram núcleos bastante autônomos com relação a essas capitais, tendo tido inclusive fundações independentes. Pinheiros, no final do século XIX ou início do século XX, já havia sido absorvido por São Paulo e depois a ela conturbou-se. São Miguel Paulista e Santa Cruz demoraram um pouco mais. O Rio conturbou-se com Nilópolis e São Miguel Paulista e Santa Cruz demoraram um pouco mais. O Rio conturbou-se com Nilópolis e São João de Merití (outros municípios) antes de conturbar-se com Santa Cruz (mesmo município). São Paulo conturbou-se com São Caetano do Sul (outro município) antes de conturbar-se com São Miguel Paulista (mesmo município). (VILLAÇA, 2001[1998]).

à malha urbana de Florianópolis, fazendo ligação com São José. Isso impulsionou nos anos subsequentes profundas mudanças na estruturação do território e maior interesse para os proprietários fundiários, que começaram a dividir suas terras em porções menores para comercializá-las à população pobre. Posteriormente, os investidores da Ilha, também se interessaram nestes espaços com o objetivo de construir. Segundo SUGAI (2015, p.67) os investidores imobiliários interessados nestas terras, eram advindos das camadas mais ricas e influentes de Florianópolis, entre eles estava o ex-governador Fúlvio Aducci que, tendo sido deposto pelo movimento político de 1930, começou a investir em negócios imobiliários no Balneário do Estreito.

Então, temos que a obra da ponte Hercílio Luz, gerou grande impacto sobre a vida social e econômica da área continental, servindo de eixo propulsor para o assentamento de moradias, indústrias e comércio. Mas o processo de expansão das áreas residenciais se desenvolveu sem ingerência do poder público, tudo foi uma sucessão de fatos onde novos setores de crescimento urbano não faziam parte do plano urbanístico da cidade.

O plano urbano do estreito, com a construção da ponte Hercílio Luz, integrou-se ao de Florianópolis, mas a área estava sob jurisdição do Município de São José. Como zona rural e depois como sede de distrito, o Estreito pouco ou nenhum cuidado recebeu do Poder Público. As ruas eram trechos das estradas que levavam a Biguaçu e São José, respectivamente pelo Canto e Barreiros, e por Campinas e Capoeiras, esta última tendo por alternativa Coqueiros para chegar a Capoeiras. Algumas ruas foram sendo abertas por proprietários a partir dessas vias principais, em repetição do que ocorrera na ilha, iniciativas que aumentaram depois da inauguração da ponte Hercílio Luz (PELUSO JÚNIOR, 1991, p.318).

O processo de ocupação do solo no Estreito foi determinado pela lógica dos loteadores que em sua maioria não obedeciam a princípios mínimos de regras urbanísticas e eram conduzidos pelo interesse da lucratividade. Além disso, é perfeitamente possível perceber que a forma da ocupação, como foi feita, sonegava a instalação de infraestrutura básica transferindo a responsabilidade para o poder público após a divisão das parcelas de terra ou da construção dos empreendimentos.

Com a ligação feita pela ponte, surgiram as primeiras linhas de ônibus que faziam percursos aos principais bairros dos municípios do continente “Em 1926 surgiu a Empresa Palhoçense e, em 1925, surgem às primeiras notícias sobre linhas de ônibus para Caldas da Imperatriz” (SOUZA, 2011, p.24), mas o serviço era ainda precário e as viagens tinham que ser marcadas com antecedência. “Ocorreu, portanto, em função da maior acessibilidade, um processo gradativo de integração do espaço intraurbano do Estreito com o núcleo urbano na península da ilha” (SUGAI, 2002, p.52). Com o decorrer dos anos, mais empresas de transporte coletivo surgiram graças ao estímulo do poder público à iniciativa privada.

Imagem 5: Primeira ligação viária Ilha-Continente 1930.



Na parte superior-esquerda o Estreito, na parte inferior direita o centro de Florianópolis. Fonte: Fotografia da família Elpo, <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Na década de 1970 esses investimentos viários estiveram incentivados pelas propostas de planos urbanos como o “Plano de Desenvolvimento Integrado da área Metropolitana de Florianópolis” (SUGAI, 2015)³⁵. Nesse Plano, o modelo de desenvolvimento esteve

³⁵ O Plano de Desenvolvimento Integrado da área Metropolitana de Florianópolis, elaborado no período 1969-1971, propunha um complexo rodoviário em toda a área da microrregião de Florianópolis e conexões com outras rodovias estaduais e federais de Santa Catarina. A intervenção prioritária, no entanto, era a execução do eixo viário de integração Continente-Ilha. Esse eixo viário era constituído pela Via Expressa Sul, que interligava a BR-101 com

baseado em propostas viárias, tinha como princípio a implementação de edifícios de alta densidade, comunicados por grandes vias expressas como artérias e o automóvel formava parte integral e necessária para a locomoção do cidadão. Para incentivar esse Plano, uma obra importante foi a abertura da BR-101 (concluída em 1971), localizada na parte litorânea dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu. Mesmo sendo uma rodovia federal destinada ao escoamento de cargas e ao transporte nacional de passageiros, passou a ser usada também para deslocamento intermunicipal e local, consolidando assim o processo de conurbação por causa do assentamento populacional nas suas imediações.

Outras grandes amostras do rodoviarismo encontram-se na construção da ponte Colombo Salles (1972-1974); a construção do Aterro da Baía Sul (1972-1975) que fazia ligação com a nova ponte, abrigaria o novo terminal rodoviário e os poderes legislativo, judiciário e executivo; a construção do Aterro Continental e sua ligação à nova ponte (1972-1975); a abertura da Av. Beira Mar Norte (1977-1981) ao longo da orla marítima. Com a pavimentação da BR-282, concluída em 1990, os municípios do eixo Leste-Oeste do estado passaram a ter uma melhor ligação, fator que repercutiu diretamente na formação socioespacial de Santo Amaro da Imperatriz já que essa via facilitou o acesso e consolidou os bairros próximos ao centro.

Imagem 6: Construção do aterro da Baía Sul no centro de Florianópolis em 1975



Fonte: <https://arquiteturahistoriaepatrimonio.wordpress.com/2015>

a ponte e com o “Centro Metropolitano”, na ilha, e conectava esse Centro com a costa leste da Ilha, denominado Setor Oceânico Turístico (SUGAI, 2015, p.98).

As rodovias criaram eixos integradores na estrutura socioespacial dos municípios, com o funcionamento delas o sistema passou a modernizar-se e os meios de transporte fluíam com maior rapidez, passando então, a economia local a utilizar mais as redes terrestres, gerando novas dinâmicas e promovendo a aparição de subcentros com áreas comerciais e de serviços sem restar importância à lógica do centro tradicional da cidade.

Com a localização da nova infraestrutura de transporte e serviços públicos o Estado exerceu seu controle direcionando as linhas de desenvolvimento urbano. Conforme salienta VILLAÇA (2001[1998]), isso acontece através de três mecanismos: primeiro é a localização dos aparelhos do Estado, tais aparelhos seguem os percursos territoriais das camadas de mais alta renda. O segundo mecanismo é a produção da infraestrutura urbana, como vias de transporte, melhoramentos públicos, projetos imobiliários de uso coletivo como prefeituras, Casas de Governo, hospitais, estações de polícia, espaços de lazer e cultura etc. que revalorizam o solo. E finalmente, o Estado atua através da legislação urbanística como regulador e gerador de normas para uso do espaço onde tenta organizar o mercado.

A produção de infraestrutura urbana é relevante nesse período, já que surgiram as empresas estatais e órgãos ligados à administração pública, se destaca as Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), o Banco de Desenvolvimento do Estado (BESC), a Imprensa Oficial do Estado (IOESC), ELETROSUL e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), dentre outras. Os funcionários, provenientes de outras cidades, trabalhadores do setor público, provocaram segundo PEREIRA (2008), o aquecimento no mercado imobiliário, demanda por terrenos, casas e apartamentos.

Florianópolis passa a atrair um contingente maior de pessoas, estudantes, professores e empresários, estimulados pela criação e pela atuação de grandes empresas estatais estaduais e federais. Foi a partir desse período que ocorreram grandes transformações na configuração urbana da cidade, com o adensamento do núcleo central e a expansão de sua periferia, de forma tentacular (PEREIRA & SANTOS, 2008, p.126).

Com a implantação da Universidade Federal e a ELETROSUL, no bairro Trindade intensificaram-se os interesses de ocupação da área situada a leste do Morro da Cruz. Isto significou o maior investimento público do período, pois ela direcionou a abertura de uma imensa frente

vinculada ao capital imobiliário, já que sua localização orientou a implantação de equipamentos públicos e privados no bairro criando uma subcentralidade em Florianópolis com influência a nível estadual, já que começou a ser, e atualmente continua sendo, um polo de atividades educativas, laborais e residenciais muito importante para toda a região.

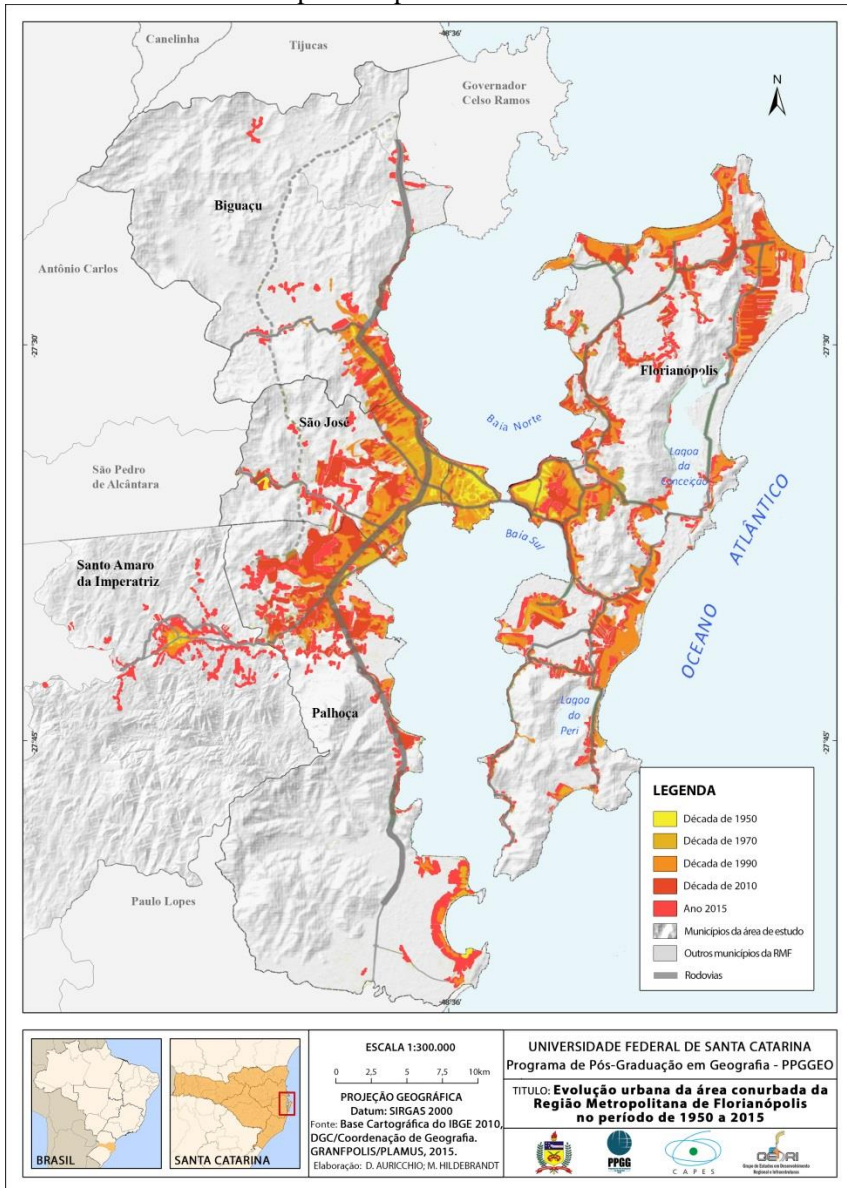
Em função da concentração dos aparelhos do Estado no centro de Florianópolis, os deslocamentos se fizeram mais intensos e a separação entre a residência e o trabalho se incrementou. Esses fatores reduziram a produtividade do sistema de ônibus, que passou a rodar mais quilômetros para atender a mesma demanda, o que levou a um aumento nos custos do serviço e do tempo da viagem. Essas dinâmicas se deram em várias cidades brasileiras, sobretudo nas metrópoles do século XX. Nesse sentido, o espaço intraurbano tem a ver com a questão da localização, os locais onde os produtos são produzidos e consumidos, e pelas condições de deslocamento do ser humano como casa/trabalho, casa/compras, casa/lazer, escola etc.

[...] o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais, são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho - os que ali trabalham - com os de consumidores - os que ali fazem compras e vão aos serviços (VILLAÇA, [1989] 2001, p. 20).

Então, temos que esses eixos viários além de oferecer as condições de deslocamento, incentivaram o desenvolvimento industrial o crescimento da malha urbana e a formação de subcentros. Mas, o crescimento foi, sobretudo, periférico, e trouxe problemas de desorganização, grandes vazios urbanos, a falta de identidade com o entorno, espaços com carências de infraestrutura e serviços coletivos.

O Mapa 02 de evolução urbana, nos mostra que na metade do século XX, o contingente demográfico de Florianópolis, que era de 67.630 habitantes, se estabeleceu na área central da ilha e em menor quantidade nos bairros do estreito. Na década de 1970 Florianópolis dobrou sua população a 138.337 habitantes (IBGE, 1970), a qual se concentrou na parte continental e a finais dessa década, extrapolou sua jurisdição amarrando territórios vizinhos de São José. Vejamos o Mapa 02:

Mapa 02: Evolução urbana da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis no período de 1950 a 2015



Fonte: Pesquisa PLAMUS, Análise Logit e Strategy& para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis Plamus 2015.

No Mapa 02, podemos ver que em 1990 Florianópolis alcançou a ocupação quase completa do seu centro e sua porção continental. Por outro lado, a expansão orientada ao turismo, atingiu territórios no norte da Ilha, e em menor intensidade no sul, esse fenômeno é chamado de *balnearização* por BASTOS (2000)³⁶.

O forte crescimento populacional dos municípios do continente (241.986 habitantes) da década de 1990, repercutiu na expansão da malha urbana de São José que se une a Biguaçu pelo norte, e pelo sul à Palhoça, porém com uma estrutura bastante dispersa. Entretanto, Santo Amaro da Imperatriz, com 13.392 habitantes em 1991, ainda não apresenta contiguidade de malha urbana nas últimas décadas do século XX, com a abertura da BR-282, este município se integrará à conurbação num processo lento que dura ainda até a atualidade.

Um dos fatores que tem fortalecido o processo de conurbação e o crescimento da malha urbana, foi à definição de São José como o município onde se instalariam as indústrias que até então estavam em Florianópolis, à acessibilidade viária facilitou a transferência das fábricas. “Durante a década de 1970 o crescimento de estabelecimentos industriais de São José atingiu 151,85%”[...] esse crescimento se deu apesar da precariedade no fornecimento da energia elétrica, serviços de saneamento básico e de pavimentação” (SUGAI, 2015, p.106).

Tabela 2: Crescimento da malha urbana de Florianópolis em relação ao núcleo da RMF

ÁREA	1993	2003	2013
FLORIANÓPOLIS	Ha. 5 238,44	7 633,60	8 735,29
NMF*	Ha. 8 456,50	15 161,87	18 409,14

Fonte: Prefeitura Municipal Florianópolis/Consórcio IDOM-COBRAPE 2015.

*Núcleo Metropolitano de Florianópolis (corresponde a todos os municípios que conformam a RMF)

Segundo a tabela apresentada, é evidente, que nos últimos anos o maior crescimento da RMF foi absorvido pelos municípios de Palhoça,

³⁶ Este fenômeno intensifica-se em 1970, mas sua explosão se deu nos anos 1990, em decorrência de várias causas como os atrativos turísticos naturais e a beleza das praias e lagoas. Isto também é estudado por SUGAI (1994), que assinala que os grupos de renda maior, também chamados de elites, redefiniram o norte da ilha para a localização de suas áreas residenciais, iniciando-se uma série de ações do estado que reforçaram a ocupação e contribuíram para o desenvolvimento do setor imobiliário e da indústria da construção civil.

São José, Biguaçu e em menor proporção Santo Amaro da Imperatriz, já que todos eles fazem 18409,14 hectares, que corresponde a 55% do território. Só o município de Florianópolis tem 8735,29 hectares de contínuo urbano que representa 45% do total. Por outro lado, em São José surgem novos eixos de expansão em direção ao oeste, quebrando a hegemonia do crescimento norte-sul na faixa litorânea da BR-101. A mancha urbana do município de Biguaçu que até então crescia apenas na direção norte, se expande nos eixos da SC-408 e Rua Treze de Maio em direção a Antônio Carlos e ao norte em direção ao município de Governador Celso Ramos através da BR-101 e SC-410.

Portanto, nos últimos anos do século XX, o processo de conurbação tem absorvido os municípios do continente, onde predomina uma expansão periférica, deixando grandes glebas de terra sem ocupação em áreas consolidadas, formando uma estrutura bastante descontínua e fragmentada. Todas estas características atuais revelam uma notável falta de planejamento urbano no século passado para a ocupação das áreas de expansão da cidade.

Colocamos como referência *El Eixample*, projeto urbano da área de expansão de Barcelona, surgido nas últimas décadas do século XIX, época na qual a cidade destaca como importante centro industrial e político. Naquele tempo, a densidade dentro das muralhas medievais de Barcelona e as condições de salubridade mostravam-se insustentáveis. Nesse contexto, e frente às necessidades de ampliação da malha urbana para atender com moradia a classe operária, a Coroa Espanhola convocou um concurso visando à reestruturação urbana da cidade. A proposta de Idelfons Cerdà para Barcelona foi aprovada inicialmente em 1859. Essa proposta apresentou uma intervenção em forma de quadrícula, cortada por duas diagonais, deixado entre a cidade medieval amuralhada e os povoados vizinhos espaços livres³⁷. Esse tipo de planejamento urbano esteve focado na cidade industrial, excluiu qualquer tipologia unifamiliar de grande consumo do espaço, teve a

³⁷ O plano de Cerdà desenha uma grelha ortogonal, com quadras de 113m x 113m e vias de 20m de largura, elevando a taxa de superfície viária, incluindo praças, de 17% para 34%. A quadricula estende-se até os núcleos urbanos vizinhos e envolve a cidade medieval. Apesar de aparentar a imposição de uma nova ordem, indiferente ao contexto, o ajuste das bordas é feito com habilidade tendo como suporte avenidas diagonais que surgem a partir de conexões pré-existentes. O corte diagonal nas arestas da quadra transforma o simples cruzamento de vias em lugar. As grandes avenidas possibilitam a conexão metropolitana e a integração à viabilidade.

moradia coletiva como ponto de partida, sendo adaptada para a classe operária em custo, mas procurando o máximo de qualidade ambiental numa densidade habitacional média. Por sua vez, o fator mais importante dessa proposta radica, nos usos mistos do solo, onde o urbanista pensou a cidade como um todo: o ato de morar, trabalhar, estudar, se divertir, ir e vir, seja qual for o meio de transporte. Nesse modelo de estrutura urbana, as quadras da nova retícula se caracterizam por ser claramente homogêneas, padrão que foi possível, em grande parte, graças à planície física do seu território.

Essas características de ocupação do espaço não foram comuns nas cidades brasileiras do século XX, pois a topografia irregular do território não permitia o estabelecimento de uma retícula regular. Além disso, existiram as forças de estruturas de poder interessadas em obter benefícios privados por meio das atividades imobiliárias, frente a um poder político inconsistente. Tanto para a expansão da cidade, como para o transporte público, as ações dos governos locais foram pontuais, localizadas em áreas centrais. Diante da ineficácia do Estado na regulação dos conflitos de ocupação e uso do solo, a cidade resultou num complexo urbano com grandes vazios e bairros periféricos de baixa densidade, que provoca impactos muito fortes no transporte coletivo.

1.3 CARACTERÍSTICAS DA MALHA URBANA DA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS

Como explicamos no item anterior, o núcleo da RMF possui uma malha urbana fragmentada e descontínua decorrente de uma fase histórica de distribuição espacial desigual e segregativa, imersa num acelerado processo de urbanização. No final do século XX o crescimento populacional da área conurbada atingiu uma média anual de 1,63% ao ano, média de crescimento que apenas algumas das maiores capitais do país, como Manaus (3,76%) e Brasília (2,82%) (INFOSOLO, 2007, p.8). Com tudo isso, na virada do século se consolidou a população urbana sobre a rural, correspondendo no ano 2000 à 93% da população dos municípios que formam a área de estudo.

Tabela 3: População no âmbito urbano e rural da área conurbada da RMF, período 2000-2017.

Município	2000			2010			Estimativa 2017
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	
Florianópolis	332.185	10.130	342.315	405.286	15.954	421.240	485.838
São José	171.230	2.329	173.559	207.312	2.492	209.804	239.718
Palhoça	97.914	4.828	102.742	135.311	2.023	137.334	164.926
Biguaçu	42.907	5.170	48.077	52.758	5.448	58.206	66.558
Sto. Amaro da Imperatriz	12.536	3.172	15.708	14.970	4.853	19.823	22.609
Total :	656.772	25.629	682.401	815.637	30.770	846.407	979.649

Fonte: IBGE Censos demográficos, 2000, 2010 e estimativas 2017.

Atualmente, todos os municípios em questão apresentaram uma proporção de população urbana de mais de 90%, sendo São José o caso mais extremo onde 98,8% de população é urbana. Por sua vez, Santo Amaro da Imperatriz também tem incrementado consideravelmente sua população urbana, chegando a ser 76%. Mesmo assim, Florianópolis continua contendo a maior porção de população da RMF, o desenvolvimento dos municípios do entorno está associado ao seu crescimento por ser ele o topo da hierarquia urbana regional. As particularidades da região estão condicionadas ao uso do solo enquanto determinante físico da vida urbana, assim, apresentaremos a seguir, quais são essas características e como atingem na distribuição das áreas residenciais.

1.3.1 A fragmentação da malha urbana como característica geográfica.

A fragmentação da malha urbana em qualquer território pode se dar por muitos fatores de ordem social, econômico ou morfológico, neste tópico, estudaremos a fragmentação da malha urbana pela morfologia física do território, tomando em consideração as especificidades inerentes a ele.

A diferença de outras cidades, a fragmentação da malha urbana acontece principalmente por um motivo, a geografia natural do território. No entanto, devemos lembrar que Florianópolis, o município mais importante da região, é antes de tudo uma ilha. Tem cerca de 54 km de comprimento (norte-sul) por no máximo 18 km de largura (leste-oeste), totalizando uma área de 424,4 km² (IBGE, 2014). A Ilha está circundada no este pelo oceano Atlântico e pelo oeste por duas baías (a

Baía norte e a Baía Sul), elas dividem o território da região de uma forma muito contundente. Então temos nesta característica uma das principais divisões físicas da malha urbana, pois mesmo que o município de Florianópolis possua uma parte continental, está fracionada pelas porções de água das baías o que faz do território florianopolitano muito peculiar e formoso, mas territorialmente dividido, gerando repercussões nas dinâmicas urbanas.

Por outro lado, uma porcentagem dos territórios municipais está constituída por Unidades de Conservação³⁸, áreas afetadas por inclinações protegidas³⁹ e as áreas afetadas pela rede hídrica e proteção de recursos aquáticos⁴⁰ onde não é possível o assentamento humano, nem exploração de nenhum tipo (FLORIANÓPOLIS, 2015). Essas áreas tem como objetivo a preservação de sistemas naturais de grande relevância e correspondem a 51,15% do território do município de Florianópolis; 22,57 % do município de São José; 20,13% do município de Biguaçu; 17,34 do município de Santo Amaro da Imperatriz e 12,92% do município de Palhoça, conforme a seguinte tabela:

Tabela 4: Setores não urbanizáveis da área conurbada da RMF.

Municípios	Área Municipal Total (Km2)	Superfície Urbana (Km2)	Áreas afetadas por Unidades de Conservação		Áreas afetadas por inclinações Protegidas		Áreas afetadas pela Rede Hídrica	
			Área (Km2)	Área (%)	Área (Km2)	Área (%)	Área (Km2)	Área (%)
Florianópolis	442	87,3	109,9	24,87%	76,8	17,38%	39,4	8,90%
São José	114,5	33,5	10,6	9,30%	11,5	10,08%	3,7	3,19%
Biguaçu	323,9	13,5	0	0%	59,8	18,48%	5,3	1,65%
Palhoça	328,6	34,9	0,4	0,14%	26,9	8,19%	15,1	4,59%
Sto. Amaro da Imperatriz	344,2	6,0	0	0%	51,7	15,02%	8	2,32%

Fonte: Estudo de crescimento urbano de Florianópolis/ Prefeitura de Florianópolis, Elaboração Consórcio IDOM-COBRAPE, 2015.

³⁸ Unidades de Conservação (UC) refere-se a áreas de Proteção Ambiental, Florestas Nacionais, Reservas Particulares do Patrimônio Nacional, Parques nacionais, estaduais, municipais etc. (Florianópolis, 2015).

³⁹ Inclinações protegidas refere-se a zonas de forte inclinação (>25% <45%), zonas de muito forte inclinação (<45%) e zonas montanhosas com inclinação média superior a 25% e com altura mínima de 100 metros.

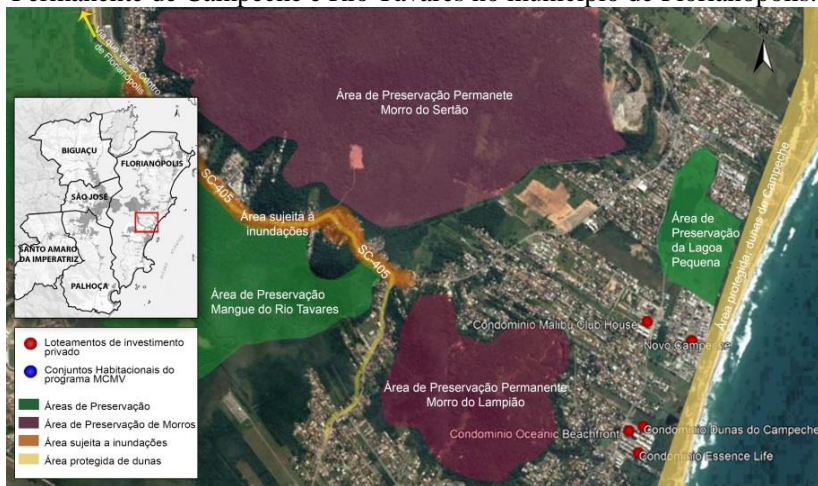
⁴⁰ As áreas de proteção de recursos aquáticos refere-se a zonas de proteção sobre a linha de costa, zona de proteção de corpos d'Água: rios, lagos, lagoas e outros. (Lei n°12.727, de 2012 / Florianópolis, 2015).

Embora estas áreas signifiquem de grande importância para a preservação dos ecossistemas naturais, são um fator relevante pelo qual o tecido urbano não consegue ser homogêneo, já que alguns bairros ou setores, estão divididos por Unidades de Conservação e Áreas de Preservação Permanente, enquanto outros estão divididos por áreas afetadas pela rede hídrica, são áreas alagáveis e zonas pantanosas.

Na jurisdição de Florianópolis, por exemplo, o bairro Campeche (Figura 1), que desde a década de 1990 suporta a expansão urbana do município, está submerso em vários espaços onde a edificação não é possível, tem pelo norte a área Protegida dos Mangues do Rio Tavares, e a APP do Morro do Sertão, além da APP do Morro do Lampião na área central, e pelo este estão as Dunas do Campeche tombadas como patrimônio municipal, estes fatores restringem o acesso ao bairro e limitam seu crescimento. Mesmo com estes limitantes, podemos identificar novos condomínios residenciais de grande porte edificados e outros em edificação cada vez mais próximos a estas áreas de preservação natural. Podemos afirmar, pela qualidade e pelo custo das unidades que estes novos condomínios são de alto padrão e usam as paisagens naturais como uma estratégia de *marketing* imobiliário com o objetivo de ter maiores lucros sobre os seus produtos.

Na mesma figura, temos, no setor do Rio Tavares, o assentamento de 500 famílias aproximadamente, com moradias precárias e comércio ocupando áreas de risco sujeitas a inundações. Em épocas de fortes chuvas, estas pessoas sofrem com inundações e perda dos seus bens por estarem muito próximas aos mangues do Rio Tavares. Além disso, por esse setor passa a rodovia SC-405 umas das principais vias de acesso que conecta o centro da cidade aos bairros do sul da Ilha de Florianópolis, a qual também fica bloqueada por causa das inundações, provocando muitos transtornos na acessibilidade e mobilidade urbana do município, já que não há outra opção de deslocamento próximo.

Figura 1: Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente de Campeche e Rio Tavares no município de Florianópolis.



Fonte: Mapa base Google Earth (extraído em fevereiro de 2018), trabalhando por M. Hildebrandt.

Figura 2: Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente do bairro Barra do Aririú no município de Palhoça.



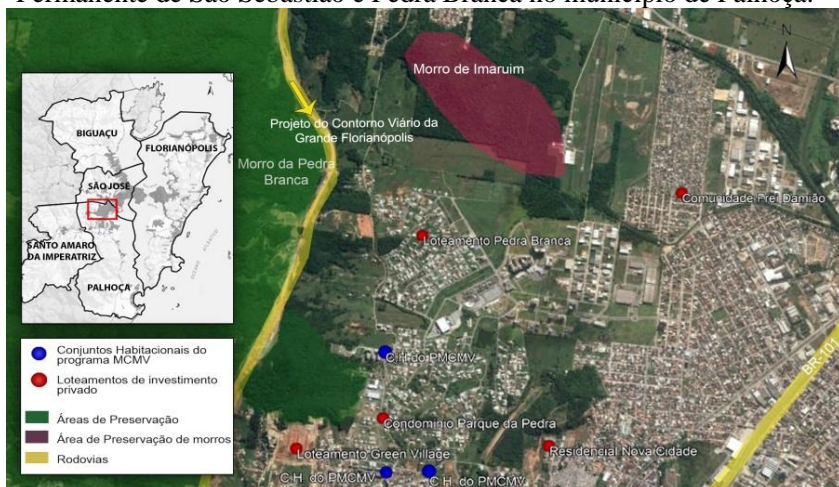
Fonte: Mapa base Google Earth (extraído em fevereiro de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Em Palhoça (Figura 2), os bairros Enseada do Brito e Enseada da Pinheira estão divididos do centro do município por ter entre eles a

zona do Tabuleiro do Rio Madre e, além disso, a desembocadura do Rio Cubatão e do Rio Grande formam mangues catalogados como áreas de preservação permanente pela prefeitura, isto deixa ao bairro Barra do Aririú isolado, entre áreas alagáveis e com acessos muito limitados, esse bairro também se caracteriza por ter dinâmicas imobiliárias intensas incentivadas pelo capital privado e público.

Por outro lado, os novos loteamentos privados se localizam cada vez mais próximos as áreas de preservação permanente, por exemplo, o novo bairro Pedra Branca (Figura 3), conformado basicamente pelo loteamento Pedra Branca, encontra-se bastante próximo a APP do Tabuleiro do rio Cubatão, onde encontra-se um dos morros mais emblemáticos do município de Palhoça, o morro Pedra Branca. Mais ao sul encontramos maior quantidade de condomínios residenciais edificadas, cada vez mais próximos aos morros ou áreas verdes, deixando atrás grandes vazios em áreas urbanizadas.

Figura 3: Crescimento da malha urbana e as áreas de Preservação Permanente de São Sebastião e Pedra Branca no município de Palhoça.



Fonte: Mapa base Google Earth (extraído em fevereiro de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Vale a pena aclarar que não estamos contra a preservação das áreas naturais, pelo contrário, achamos que são de muita importância para a conservação do ecossistema e das espécies naturais. Apenas estamos mencionando que a existência delas, é uma das causas pelas quais a malha urbana dos municípios em questão é fragmentada. Considerando esses fatores, o planejamento urbano para os municípios

da RMF, demanda ainda maior juízo técnico por sua complexidade, pois como vimos nas imagens, às áreas de preservação permanente assim como as áreas de risco não permitem uma trama urbana homogênea, com um sistema de ruas e avenidas organizadas em quadricula como foi planejada a área de expansão *Eixample* da cidade de Barcelona, por exemplo. Sendo que a morfologia dos territórios dos municípios estudados é especialmente heterogênea e acidentada, a equipe encarregada do planejamento urbano deve ser entendida na organização de territórios com unidades de preservação, áreas de risco e colocar maior ênfase na preservação destas reservas naturais, assim como no crescimento sustentável da população.

1.3.2 A baixa densidade habitacional

Segundo MIRALLES (2014) a densidade populacional é uma precondição e uma chave catalizadora da presença de dinâmicas urbanas de proximidade⁴¹, já que nos espaços urbanos densos e compactos existe mais atividade que em outras áreas, acontecem mais deslocamentos, um maior uso do espaço público e aproveitamento da infraestrutura.

A presença de proximidades está vinculada sempre a entornos urbanos compactos, sendo que ela requer de umas características morfológicas determinadas que permitam ter o máximo de destinos potenciais, o mais próximo possível (MIRALLES, 2014, p.504, tradução nossa).

Assim nas tipologias das cidades europeias compactas⁴² como Barcelona, onde a densidade média é de 15.970 hab./km² (com edifícios que em áreas residenciais como *El Eixample*, podem ter entre 6 a 10 pavimentos), que equivale a um nível alto em comparação com outras

⁴¹ O conceito vinculado às dinâmicas de proximidades se centra no estudo da intensidade de uso da cidade com serviços próximos, com o objetivo de averiguar em que medida a população de uma área urbana frequenta seu entorno mais próximo para suprir suas necessidades (MIRALLES, 2014).

⁴² “*La ciudad compacta está a menudo relacionada con conceptos como los TOD (Transit Oriented Developments), el New Urbanism o el movimiento Smart growth (Neuman, 2005). Todas estas ideas sobre la ciudad giran en torno a las altas densidades de población, a una amplia oferta de transporte público y a la mixticidad de usos, con el objetivo de proporcionar una mejor calidad de vida a la ciudadanía, ampliando sus niveles de accesibilidad y reduciendo las externalidades negativas sobre el medio natural (Banister, 2006, 2008; Dempsey et al., 2012; OCDE, 2012).*” (MARQUET & MIRALLES, 2014, p.100)

idades europeias como Londres (4.542 hab./km²) ou Madrid (5.208 hab./km²)⁴³. No Eixample, as concentrações de população, somado ao uso misto do solo, favoreçam a aglomeração espacial de atividades e o uso intensivo do espaço público. Bem como o contato direto com os moradores e trabalhadores dos estabelecimentos comerciais, traz segurança urbana e bem estar à população que ali habita. Por outro lado, a rígida legislação dos municípios de cada setor da cidade, permite um crescimento homogêneo, sem deixar vazios urbanos ou espaços subutilizados.

No diagnóstico feito para a nossa área de estudo, nos encontramos com uma situação totalmente opostas à realidade de Barcelona. Verificamos que nos municípios da área conurbada existem todo tipo de assentamentos que produz densidades variadas, para nada homogêneas, que se misturam também com os vazios urbanos, áreas subutilizadas. Segundo o recente estudo feito pela prefeitura de Florianópolis⁴⁴, as densidades que predomina nas áreas urbanizáveis da conurbação é *baixa ou muito baixa*⁴⁵. Tendo 52% do território residencial classificado como densidade “muito baixa”; 35% como densidade “baixa” (FLORIANÓPLIS/IDOM-COBRAPE, 2014).

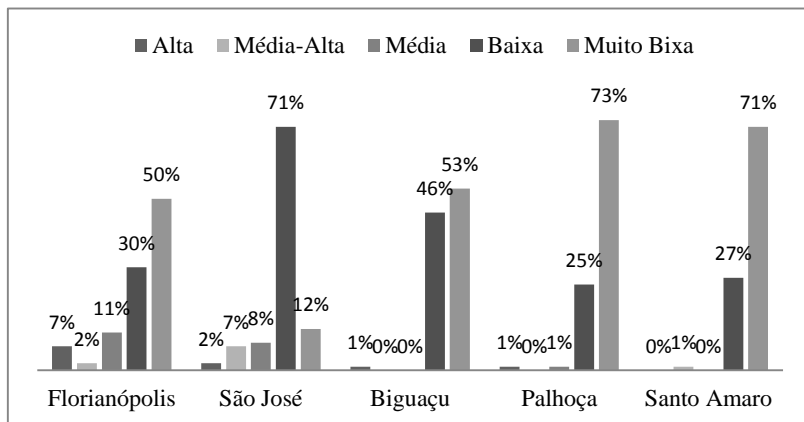
Em alguns setores de Florianópolis como o Estreito, centro e o setor da Beira Mar Norte, a densidade pode chegar até 26557hab./km² (IBGE 2010), predominando os edifícios de 8 a 12 andares. Esses bairros possuem forte dinâmica urbana, condições que estão sujeitas à hierarquia que exerce Florianópolis como capital do Estado concentradora de serviços. Mas a alta densidade é só o 7% do território, o restante do município está conformado por bairros que correspondem a áreas predominantemente residenciais e possuem em maior proporção densidades baixas ou muito baixas, que por fim, fazem uma densidade média municipal de 627 hab./km² (IBGE 2010).

⁴³ Dados extraído do estudo: *La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos*. Oriol Marquet Sardá e Carme Miralles-Guasch, 2014.

⁴⁴ Estudo de crescimento urbano de Florianópolis/Elaboração Consórcio IDOM-COBRAPE, 2014.

⁴⁵ Sendo que segundo o estudo FLORIANÓPLIS/IDOM-COBRAPE, 2014; as densidades se definem pelos seguintes parâmetros: Densidade Alta >200 hab./ha; Densidade Média Alta 150-200 hab./há; média 100-150 hab./há; Densidades Baixa 50-100 hab./há, Densidade Muito Baixa <50 hab./há.

Gráfico 2: Proporção das diferentes densidades habitacionais dos municípios da área conurbada da RMF.

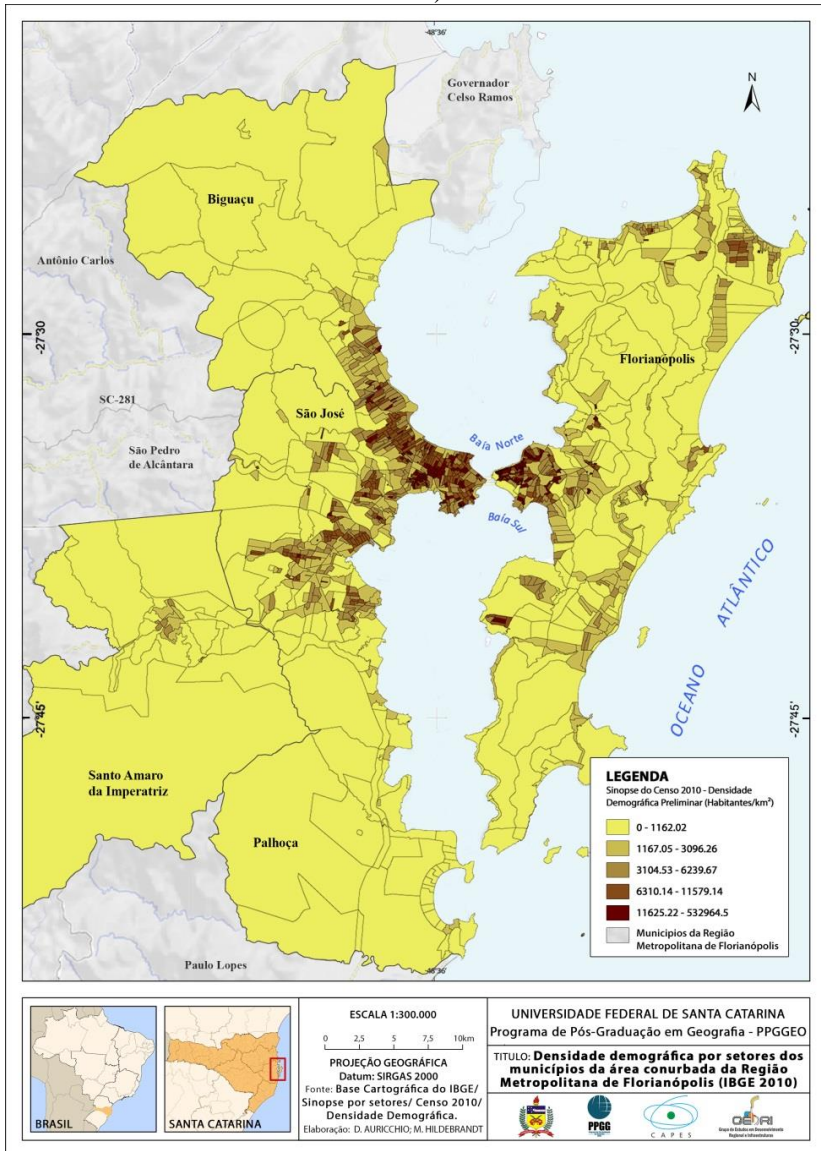


Fonte: Base IBGE 2010, FLORIANÓPLIS/IDOM-COBRAPE, 2014.

Segundo essa análise, nos outros três municípios predominam as densidades muito baixas. Por exemplo, 73% das áreas urbanizáveis do município de Palhoça tem uma densidade muito baixa retratada nas áreas periurbanas onde se identificam dinâmicas dispersas, pouco uso do espaço urbano, pouca frequência de transporte público, altas taxas de insegurança e criminalidade. Por sua vez, Palhoça tem alguns pequenos setores dentro dos bairros mais antigos como Ponte do Imaruim e Passa Vinte, com uma densidade que pode chegar a ser de 10464 hab./km² (IBGE, 2010), onde predominam casas terras e sobrados, a ausência de espaços verdes e áreas de lazer acrescentam o nível desta densidade.

Em Biguaçu os setores mais adensados conformam só o 1% do total do território e se localizam em áreas próximas a São José e no centro histórico, nesses setores a densidade pode chegar até 12791 hab./km²; mas a área urbanizável do município tem uma densidade predominantemente baixa e muito baixa que corresponde 99% do seu território. Isto faz uma média municipal de 155 hab./km² segundo o IBGE (2010). Finalmente, Santo Amaro da Imperatriz tem a densidade habitacional mais baixa de todos os municípios que conformam nossa área de estudo, isto se deve a que nas zonas urbanizáveis não há ocupação, ou a ocupação é baixa, com presença de glebas de terra de grande porte, misturando os usos residenciais com áreas de produção agrária e turística, só na sua parte central a densidade pode chegar até 3400 hab./km², sendo que a média é de 57 hab./km² (IBGE, 2010). Vejamos o seguinte mapa de densidade demográfica por setores:

Mapa 03: Densidade demográfica por setores dos municípios da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE, 2010).



Fonte: Base Cartográfica IBGE 2010/ Diretoria de Geociências/ *Estudo de Áreas Urbanizadas do Brasil* IBGE 2015/ Organizado por M.HILDEBRANDT

Por outro lado, o IBGE (2010) detectou que existem na área conurbada 69.670 domicílios vagos que representam uma porcentagem significativa dos domicílios permanentes. Segundo essas informações, vemos que o município que mais se destaca na quantidade de domicílios vagos é Florianópolis com 21.552 moradias, seguida por São José e Palhoça, vejamos:

Tabela 5: Domicílios Particulares Permanentes não Ocupados ou vagos*

MUNICÍPIO	SETOR	DOMICÍLIOS VAGOS
FLORIANÓPOLIS	Total municipal	21.552
	Campeche	1.674
	Setor Centro	9.560
	Setor Sul	1.459
	Setor Canasvieiras	3.660
	Setor Ingleses	5.199
BIGUAÇU	Total municipal	2.056
	Setor centro	145
	Setor Bom Viver	161
SÃO JOSÉ	Total municipal	7.643
	Kobrasol	588
	Campinas	518
	Forquilha	231
	Forquilha	699
PALHOÇA	Total municipal	6.563
	Setor Pagani	238
	Setor Pedra Branca	209
SANTO AMARO DA IMPERATRIZ	Total municipal	605
Total área conurbada da RMF		69.670

Fonte: IBGE 2010, Sinopse por setores. *Não são considerados os lotes não ocupados ou vagos.

Outra questão importante a ser ressaltada refere-se à consolidação da mancha urbana, que cerca 36% da área urbanizável, é composta por vazios urbanos. Isto quer dizer que uma grande quantidade de glebas e lotes vagos urbanizados equipados ou semi-equipados estão sendo subutilizados. Essas áreas ociosas, em sua maioria encontram-se a

espera da valorização imobiliária, configurando práticas de especulação do solo urbano. Em outro sentido, podem ser também espaços residuais ou sobras decorrentes da morfologia urbana e das rugosidades da ocupação e confecção de elementos estruturais que deixou o processo de formação socioespacial, é muito comum ver na cidade vazios físicos como orlas de rodovias, áreas de aterro sem uso definido, espaço de servidão de infraestrutura urbana, miolos de quadras etc.

Essas características denotam que a formação socioespacial da RMF vem sendo marcada pela falta de planejamento urbano eficaz, somado a uma geográfica física de características difíceis por possuírem reservas naturais, lagoas, morros, áreas alagáveis, manguezais etc. todos esses fatores dão como resultado uma malha urbana totalmente dispersa e descontínua, concentradora de atividades específicas, com ausência de comércio e serviços nas áreas residenciais.

Com esta análise feita sobre as principais características atuais da configuração urbana, além dos dados apresentados sobre população, expansão e densidades demográficas, podemos definir qual é o contexto em que se situa a indústria da construção civil. Nos próximos capítulos será aprofundada e analisada a produção do espaço nas áreas de expansão urbana.

1.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO I

No primeiro capítulo da tese, buscamos explicar, por meio da formação socioespacial da região metropolitana de Florianópolis, as bases teóricas para definir o processo de urbanização com uma abordagem dialética da noção de “produção espacial”. Nesse percurso, tentou-se trazer algumas épocas ou acontecimentos importantes para o desenvolvimento dos próximos capítulos, desde o contexto pré-capitalista, a urbanização do século XIX, até final do século XX, quando se dá o início do processo de conurbação.

Na distribuição socioespacial do século XIX, predominavam as relações de produção e divisão territorial de origem açoriana, que foram marcadas pela pequena produção agrária e atividades manufatureiras. Enquanto nos núcleos aconteciam funções comerciais e serviços orientados as atividades rurais. A hierarquia era exercida pelo grande dinamismo das atividades portuárias na área central de Florianópolis, desde onde se impulsavam as exportações para outras cidades do território brasileiro, sendo o motor do desenvolvimento. Posteriormente, no século XX, essas atividades atraíram a migrantes europeus, populações do interior do estado e de regiões vizinhas, apoiados nos

ofícios industriais, propiciando o surgimento da acumulação dos capitais de grupos hegemônicos, gerando assim uma diferenciação social dentro da pequena propriedade, além do aumento da riqueza nos centros.

Enquanto isso, nas áreas afastadas dos centros, o rudimentar sistema de patilha de terras gerou formas de assentamento pouco funcional em termos urbanos. Com o crescimento da malha urbana, essas estruturas configuram espaços limitados e repercutem na acessibilidade até os dias de hoje em forma de rugosidades. Por outro lado, as terras de uso comum que serviam para pastagem e passagem de tropas de gado até 1960, foram de fundamental importância para a organização espacial, sendo o próprio Estado quem defendia os interesses da população usuária. Mas gradualmente, e com o processo de expansão do sistema capitalista e a falta de controle dos órgãos públicos locais, particulares se apropriaram das terras de uso comunal. Atualmente nessas áreas se edificam condomínios e loteamentos, que tem contribuído a estender a malha urbana da cidade.

Dessa forma, a partir do início do século XX, a transição da população predominantemente rural para o novo processo “urbano” se intensifica de forma hegemônica e complexa, não só está regido pelo crescimento populacional, econômico e político da sociedade, também vem, e cada vez mais, a depender dos componentes urbanos e da sua estrutura como transformador do modo de vida das pessoas. No ciclo intenso da urbanização se criam novas estruturas urbanas reflexo dos limitantes interesses capitalistas sobre o espaço. Nesse contexto, a construção da Ponte Hercílio Luz, gerou grande impacto sobre a vida social e econômica da área servindo de eixo propulsor para o assentamento de moradias, indústrias e comércio na área continental de Florianópolis, valorizando as terras dos bairros do Estreito donde os proprietários fundiários começaram a lotear e vender suas terras em porções menores. O crescimento intensivo das áreas de expansão urbana ocorreu sem critérios urbanos bem definidos, e beneficiou aos grupos hegemônicos da sociedade.

Mas o claro processo de conurbação se deu a partir da década de 1960, quando as taxas de população atingiram os mais altos níveis nas áreas urbanas com um novo grande elemento de deslocamento, o automóvel. Neste contexto, as obras viárias sempre foram de grande importância na configuração da malha urbana já que marcaram as direções de expansão e crescimento da cidade. Com a construção da BR-101, por exemplo, os terrenos adjacentes passaram por um processo de sobrevalorização e comercialização intensiva, em pouco tempo esses setores se povoaram dando como resultado uma malha urbana em fita,

onde as construções tinham diferentes usos, diversas alturas, padrões arquitetônicos, e muitos terrenos vazios. Definiram-se assim as linhas mestras da morfologia dos tecidos urbanos dos municípios de Palhoça e Biguaçu e São José, enquanto Santo Amaro da Imperatriz, ainda conservava suas características de povoado rural.

Nas últimas décadas do século XX, o crescimento demográfico extrapolou o território de Florianópolis amarrando por completo o núcleo do município vizinho de São José, criando fortes vínculos socioeconômicos graças à sua conexão espacial. Esse crescimento chegou pelo norte à Biguaçu e pelo sul à Palhoça, mas com fortes incidências de precariedade, pobreza e processos de periferação; que tem a ver com a noção espacial de marginalidade nas áreas afastadas do centro. Desse modo, as periferias dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu, formam os setores que mais cresceram, não necessariamente de forma informal, mas o abandono do Estado em questões de infraestrutura e equipamento urbano, fez com que as terras constituíram-se em foco de pobreza e precariedade.

Por outro lado, houve também uma expansão urbana significativa associada à instalação dos aparelhos do estado como a CELESC, o BEC a PRODASC a IOESC e em especial à UFSC. Também se destacam os reincidentes investimentos viários como o aterro da Beira Mar Norte, o aterro da Baía Sul, e a manutenção dessas mesmas obras. A localização desses empreendimentos nos leva a identificar que existiram áreas privilegiadas para a instalação de infraestrutura, pois a mesma dinâmica de desenvolvimento não acontecia homogeneamente.

Por exemplo, na avenida Beira Mar Norte de Florianópolis, se desenvolviam processos totalmente opostos, a instalação de infraestrutura eficiente e a produção de moradias de alto padrão, concentravam a população de alta renda. Estas dinâmicas se deixam ver também nos balneários do norte da Ilha, nos quais a partir da expansão das redes de comunicação viária, há um claro afastamento da população de alta renda do centro histórico para formar novos núcleos residenciais aproveitando das belezas naturais.

O resultado dessas dinâmicas, nas últimas décadas do século XX é próprio de um processo de urbanização acelerada, onde temos um aglomerado urbano difuso, uma malha urbana descontínua com a presença de muitos vazios e terrenos ainda com características rurais, bairros periféricos de população pobre com carências fortes de infraestrutura e de difícil acessibilidade, mas também bairros de classe alta com super-abastecimento de infraestrutura. Em poucas palavras

temos uma cidade fragmentada espacial e socialmente com dinâmicas de segregação e autosegregação .

Além disso, a fragmentação da malha urbana também se deve a que uma porcentagem dos territórios municipais é constituída por áreas não urbanizáveis como às Unidades de Conservação, as áreas afetadas por inclinações protegidas e pela rede hídrica, onde não é possível o assentamento humano nem exploração. Essas restrições têm como objetivo a preservação de sistemas naturais de grande relevância, sua conservação e cuidado são de grande importância, então o planejamento urbano e o sistema de mobilidade deverá ajustar-se a elas para o desenvolvimento da cidade de forma responsável com o meio ambiente.

Com tudo isso, muitas dessas unidades de conservação, mesmo estando identificadas pelas prefeituras, estão ameaçadas pela pressão do mercado imobiliário, que com o intuito de aproveitar das melhores paisagens para veneficiar aos seus consumidores, se estabelece mais próximo às reservas naturais. Por outra parte, as áreas de preservação natural e as áreas afetadas pela rede hídrica, também se vem ameaçadas pela apropriação irregular de famílias em situação de pobreza.

No que diz respeito ao adensamento populacional, as áreas urbanizáveis da RMF, possuem densidades habitacionais muito baixas, isto inclui as áreas periurbanas caracterizadas pela abundancia de casas térreas, vazios urbanos, terrenos subutilizados ou terrenos com usos rurais. Palhoça é o município com maior porcentagem de densidade “muito baixa” que corresponde a 73% da sua malha urbana, também é o município com a área periurbana mais extensa e dinâmicas urbanas difusas. Porém, existem setores da conurbação com densidades habitacionais altas, como o bairro Estreito, o setor Centro de Florianópolis, Campinas e Kobrasol em São José, mas esses setores só chegam a 7% e a 2% respectivamente. Isto deixa claro que a área de estudo está longe de ser homogênea no que respeita ao assentamento populacional.

O conjunto de características socioespaciais analisadas é decorrente de um processo de formação no qual intervierem distintos agentes produtores do espaço, assim como das condicionantes geográficas do território, e onde o papel do Estado como regulador do uso do solo, demonstra uma falta de capacidade sobre o planejamento para a ocupação das áreas de expansão urbana no século passado.

CAPÍTULO II

A FASE DE EXPANSÃO IMOBILIÁRIA DA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS NO SÉCULO XX

Esse capítulo tem como objetivo principal analisar a fundo a produção do espaço nas épocas de maior crescimento imobiliário do século XX, quando ocorreu uma reestruturação espacial intensa na área conurbada da RMF. Sobretudo, no que diz respeito ao crescimento periférico da cidade e as mudanças nos padrões de mobilidade. Isto marca um estágio nas relações econômicas e sociais que corresponde ao preambulo da consolidação das grandes empresas na qual está inserida a indústria da construção civil nos tempos atuais. Essa fase se divide nos seguintes períodos:

Tabela 6: Periodização da fase de expansão imobiliária do século XX

Períodos	Caraterísticas
1960 - 1980	<p>Crescimento econômico nacional; Crescimento populacional em Florianópolis e São José; Implementação de loteamentos de investimento público e privados em áreas rurais e nas terras de uso comunal; Crise do padrão de Desenvolvimento Territorial; Início do processo de conurbação; Início da verticalização em Florianópolis e São José; Expansão de instituições públicas, geração de serviços especializados; A criação de subcentralidades.</p>
1980 - 1990	<p>Crise econômica /Aumento do déficit habitacional; Estagnação da construção civil; Maior atuação de programas de habitação popular como a COHAB/SC; Consolidação da centralidade de Campinas e Kobrasol em São José.</p>
1990 - 2000	<p>Processo de urbanização desigual na área conurbada de Florianópolis Fortalecimento da indústria da construção civil por conta da concessão de financiamentos imobiliários da Caixa Econômica Federal;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Banharização em Florianópolis e desenvolvimento do setor turístico; • Verticalização acelerada nos centros e subcentros urbanos; • Crescimento periférico de São José, Biguaçu e Palhoça; <p>Falta de subsídios para habitação de interesse social; Marcada segregação socioespacial Ilha-Continente.</p>

Fonte: Organizado por M. Hildebrandt

No decorrer desse capítulo desenvolveremos os períodos destacados dentro dos tópicos apresentados. No primeiro tópico, analisaremos o contexto econômico e político a nível global e nacional, que repercutiu no fenômeno de favelização e pobreza na década de 1970 e 1980 nos países periféricos imersos na economia capitalista. Cotejaremos dados sobre as carências habitacionais e o padrão de expansão urbana, isto revelará que existiu uma crise no padrão de desenvolvimento territorial (PEREIRA, 2002) a qual coincidiu com uns dos períodos de maior crescimento populacional da região.

Nesse contexto, verificaremos o processo de constituição dos bairros e a ocupação das áreas periurbanas, bem como às dinâmicas adotadas pelos proprietários fundiários por meio do parcelamento do solo na forma de “loteamentos”. No tópico referido as dinâmicas dos agentes produtores do espaço, se abordarão as origens, a organização e o crescimento desses agentes, que se encontram sob o perfil de construtoras, empreiteiras, incorporadoras e imobiliárias, assim como as alianças entre os grupos imobiliários e o Estado.

Por outro lado, veremos que a gestão e as atividades do poder público municipal e instituições de planejamento urbano, do século XX, não foram suficientemente eficazes em garantir um maior equilíbrio no valor e no uso da terra. Fator que trouxe consequências para a cidade como a segregação socioespacial, a periferização e a fragmentação do tecido urbano. Apresentaremos também, duas experiências da produção do espaço em termos de habitação popular da área metropolitana de Barcelona, pretendendo ressaltar a gestão pública aplicada na integração de setores empobrecidos, que no século XX estavam segregados, e que graças à propostas de requalificação urbana, na atualidade encontram-se integrados tanto física como socialmente à cidade.

Considerando a posição materialista dialética explorada por SILVEIRA e COCCO (2010) na qual “as interações espaciais tem caráter transformador e propiciam as combinações de elementos de um espaço com outros”, devemos explicar a complexidade advinda das interações espaciais dadas no processo de produção do espaço urbano. Complementaremos essa propositura tomando em consideração que elas são de modo geral “um amplo e diverso deslocamento multidirecional de mercadorias, pessoas, capitais e informações” (CORRÊA, 1997); e centraremos a parte final desse capítulo no estudo das interações que são formadas pelos fluxos das pessoas no espaço intraurbano nos deslocamentos mediante os meios de transporte coletivo.

Sendo assim, no contexto do século XX, estudaremos as ações do governo para a implementação dos meios de consumo coletivos na

cidade. É a partir desse processo, tanto das dinâmicas como de sua morfologia, que direcionaremos nosso debate no que tange à produção do espaço urbano em suas relações com as condições gerais de produção e aos meios de consumo urbanos que se configuram como coletivos onde destacaremos os estudos feitos por LOJKINE (1981).

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS E SEUS IMPACTOS SOBRE AS CIDADES

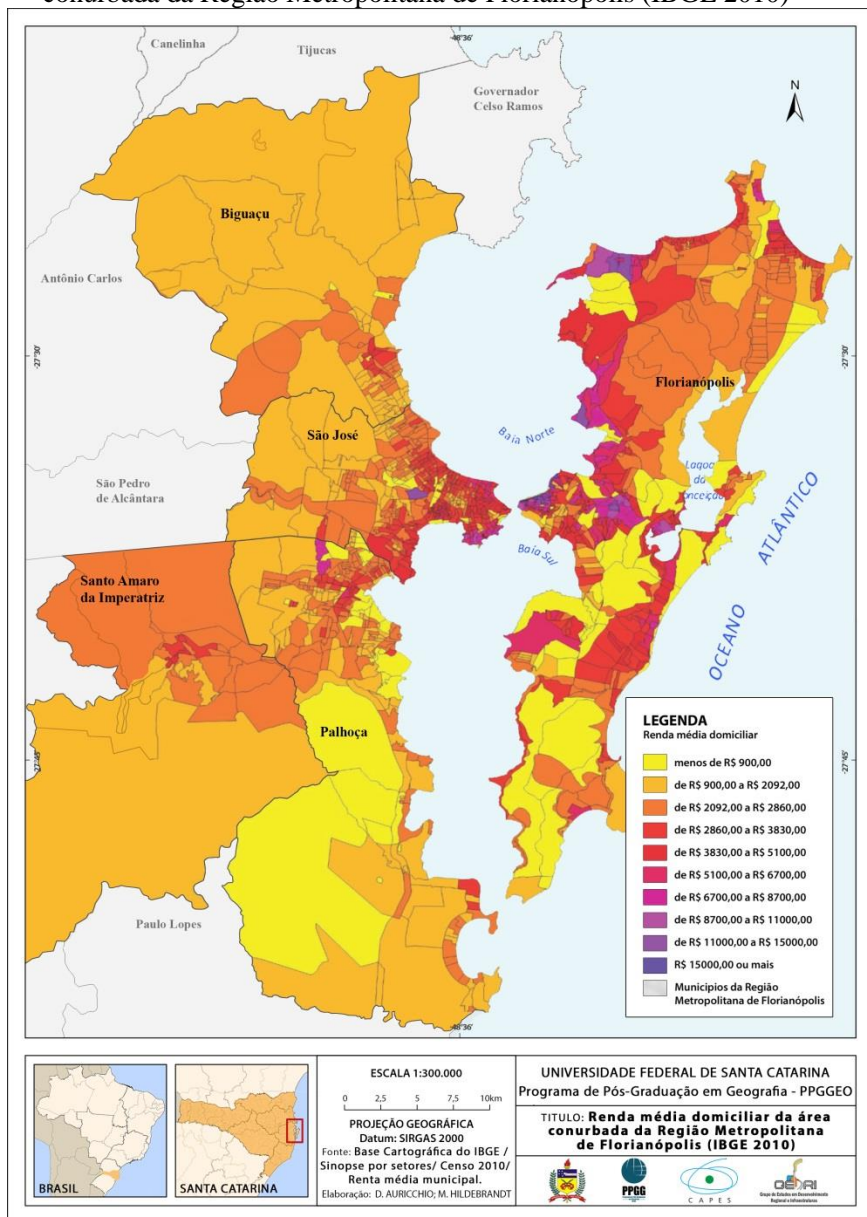
Ao longo das últimas décadas do século XX, os municípios da área conurbada da RMF se transformaram em centros de aglomeração, resultado do crescimento populacional. Isto foi conveniente no processo de reprodução do capital, que esteve apoiado num modelo desenvolvimentista, no contexto da ditadura militar, na qual os direitos sociais ficaram reprimidos, dentre eles o direito à uma moradia digna.

O frágil regime democrático estabelecido depois de 1945 foi interrompido por uma ditadura militar que durou mais de vinte anos (1964-1985) e praticamente bloqueou qualquer avanço social significativo que poderia ter sido alcançado como subproduto do rápido processo de modernização econômica que se desenvolvia no país (ROLNIK, 2015, p.267).

Entre as várias fases de expansão urbana da RMF que vai desde a colonização açoriana, o processo de urbanização, o boom imobiliário da década de 1970 e 1990⁴⁶, a reestruturação das políticas urbanas na primeira década do século XXI, até nossos dias; temos que a indústria catarinense, e em especial o setor da construção civil, tem-se ampliado e fortalecido. Mas por outro lado, as áreas de pobreza e precariedade tem-se acentuado nas periferias da região, típica dinâmica de cidades capitalistas (LOJKINE, 1981). Assim, a maior concentração de renda da área de estudo segundo o IBGE (2010) está localizada no centro de Florianópolis, nos balneários de maior beleza natural, assim como em Campinas e Kobrasol em São José. A seguir, o Mapa 4 nos mostra a setorização da população segundo a renda:

⁴⁶CAMPOS (2010, p.125) assinala que na década de 1970, em plena ditadura militar, Florianópolis teve seu primer boom imobiliário que se estende até o fim da mesma década, já que nesse período surgiram grandes empreendimentos tanto em Florianópolis como nos demais municípios. Posteriormente há uma retomada do boom imobiliário na década de 1990.

Mapa 04: Setorização da renda média domiciliar da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis (IBGE 2010)



Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia.

Por sua vez, é necessário cotejar a ligação desses diferentes setores determinados pelo nível de renda, com os modos de consumo e da circulação detectados no espaço urbano. Refletindo sobre a cidade como aglomeração de população, dos instrumentos de produção e do capital, segundo LOJKINE (1981), duas seriam as características principais da cidade capitalista, a saber: a crescente concentração dos meios de consumo coletivos e uma específica aglomeração do conjunto dos meios de reprodução, tanto do capital como da força de trabalho, os quais serão determinantes no desenvolvimento da economia.

Nessa mesma linha, KOWARICK (1979) nos apresenta que graças às formas de divisão social do trabalho, introduzidas pelo capitalismo, há um novo modelo de inserção urbanística dos trabalhadores nas cidades chamada “espoliação urbana”. A espoliação urbana é a expressão imediata de uma forma de exploração social e econômica, marcada pela “lógica da desordem”, onde a distribuição espacial da população está comandada pela dinâmica de valorização-especulação do sistema imobiliário-construtor, expulsando a classe trabalhadora as periferias e reservando áreas próximas aos núcleos centrais, impondo distâncias de deslocamento cada vez maiores para a classe pobre. Na verdade, KOWARICK (1979) descreve este processo para o caso da cidade de São Paulo, mas podemos comparar que estas mesmas dinâmicas foram verificadas por VILLAÇA (2001) para Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre. Na área conurbada de Florianópolis SUGAI (2015) analisa os investimentos públicos e a dinâmica socioespacial no período de 1970-2000 e verifica processos similares ao estudado pelos autores antes mencionados para aquele mesmo período. Mais recentemente COCCO (2016) constatou com seu estudo sobre o transporte público e mobilidade urbana na RMF que:

A espoliação ocorreu historicamente (e ocorre), como um fato social geral da formação socioespacial brasileira, uma vez que as populações do país – com maior ou menor teor de industrialização – sempre estiveram submetidas a pouco aporte de recursos estatais voltados aos equipamentos de reprodução. Entre eles os transportes públicos (COCCO, 2016, p.340).

No Brasil, a partir da década de 1980, o ajuste fiscal, por causa do endividamento externo⁴⁷, foi o principal obstáculo à realização de investimentos voltados para equipamentos de uso coletivo como escolas, hospitais, infraestrutura de transporte público, urbanização e a produção de moradias, principalmente pelos estados e municípios, forçando-os a destinar maior volume de recursos para o pagamento de dívidas e outros encargos e pressionando “modernizar” o sistema bancário com a entrada de bancos estrangeiros, ao respeito ROLNIK (2015, p.286) assinala:

A abertura do sistema bancário fazia parte do conjunto de medidas propostas por organismos internacionais como FMI e Banco Mundial, que exerciam enorme pressão sobre os países emergentes, inclusive através de acordos multilaterais. A tese era de que a entrada de bancos estrangeiros traria mais eficiência e modernizaria o sistema bancário, além de facilitar um maior afluxo de capitais internacionais.

É importante destacar outra característica marcante da época foi a eliminação de subsídios para os pequenos produtores rurais, medida que trouxe repercussões e intensificou as dinâmicas migratórias do campo para cidade na década de 1980. É época em que as favelas se disseminaram nas periferias das maiores metrópoles latino-americanas, tornando-se espaços de refúgio para os migrantes rurais. Essas medidas trouxeram por um lado, inversão estrangeira fortalecendo os capitais privados, mas deixaram desatendidas as necessidades básicas da população, o que resultou no alicerçamento de uma sociedade profundamente desigual e aumento dos loteamentos irregulares e áreas de pobreza no Brasil. Onde a região sudeste possuía em 1999, mais municípios com lotes irregulares que municípios com lotes regulares. A segunda região mais atingida por loteamentos irregulares foi à região sul, na qual ultrapassava os municípios com loteamentos regulares. Vejamos o detalhe na seguinte tabela:

⁴⁷ A crise da dívida externa constitui um fator importantíssimo que atingiu o Brasil durante a década de 1980. O aumento vertiginoso dos juros, esteve intrinsecamente relacionado com a recessão que atingia a economia dos E.U.A. País que passou a ter seus déficits públicos financiados pelos países periféricos, os quais contraíram dívidas a juros flutuantes, que foram aumentados por meio de políticas monetárias unilaterais adotadas pelo Banco Central norte americano.

Tabela 7: Distribuição dos municípios que possuíam loteamentos irregulares em grandes regiões do Brasil no ano 1999.

Grandes regiões do Brasil	Número total de municípios	Municípios que possuem loteamentos irregulares	Municípios que não possuem loteamentos irregulares
Norte	449	202	227
Nordeste	1.787	538	1.154
Sudeste	1.666	854	769
Sul	1.159	628	505
Centro-Oeste	445	196	241
Total no Brasil	5.506	2418	2896

Fonte: IBGE Diretoria de Pesquisas. Departamento de População e Indicadores Sociais. Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 1999.

Os dados da tabela confirmam a grande faixa de ilegalidade da época, que se desenvolvia basicamente em áreas periféricas. Em Florianópolis, a ocupação informal do Maciço Central do Morro da Cruz se intensificou, sendo que no início da década de 1990, existiam 17 áreas de assentamento de população pobre (INFOLOSO, 2007, p.33).

Em Santa Catarina o levantamento do IPEA (1995) aponta um déficit de 92.054 unidades habitacionais. Esse déficit estava concentrando na população pobre, que ganhava de 0 a 5 salários mínimos por família. Assim mesmo, em 1994 a área conurbada de Florianópolis tinha um dos maiores déficit habitacional do estado, sendo de 20.226 unidades habitacionais que correspondia a 11,24% da região⁴⁸. Desse número, 9.506 eram famílias morando em situação inadequada e 10.200 sem moradia. Verificamos que o déficit dos anos 1994 se ampliou, chegando a 23.941 em 2000, sendo que quase a metade dele, encontrava-se só em Florianópolis onde a falta de moradias adequadas chegou em 2000 a 12.436 unidades (MIRANDA, 2001).

Isto incentivou a ocupação de áreas informais, além do Maciço Morro da Cruz ser uma grande área de pobreza, também a região do Capivari e Rio Vermelho no norte, e Tapera da Base no sul, tinham uma população considerável morando em más condições. Em São José, no distrito de Barreiros, pode-se destacar a comunidade Solemar com 468 domicílios deficientes e a comunidade Frei Damião em Palhoça, com 1100 moradias precárias e de autoconstrução (IBGE, 2000). Além disso, grande parte dos municípios de Biguaçu e Palhoça estavam

⁴⁸ Câmara Setorial da Habitação da Região Metropolitana/Pesquisa perfil 1994. In Rogério Miranda 2001.

conformados por famílias que recebiam até dois salários mínimos (SUGAI, 2015).

Tabela 8: Déficit habitacional de moradias e assentamento informais da área Conurbada de Florianópolis no ano 2000 e 2007.

Municípios	Déficit urbano de moradias 2000*		Assentamentos informais 2000*	Assentamentos informais 2007**
Florianópolis	12.436	45,72%	55	61
São José	6.634	24,39%	12	67
Biguaçu	1.463	5,38%	8	16
Palhoça	3.408	12,53%	8	27

Fonte: *Câmara Setorial da Habitação da Região Metropolitana/Pesquisa perfil 1994. In Rogério Miranda 2001. **Grupo INFOSOLO/UFSC – Florianópolis 2007. Organização: M. HILDEBRANDT.

Conforme mostra a Tabela 8, ente o ano 2000 e o ano 2007, muitos assentamentos de caráter informal se somaram à pobreza urbana existente. A isto se atribui a falta de controle no uso do solo que prevaleceu nos anos anteriores. Segundo a análise que faz PEREIRA (2002)⁴⁹ entre as décadas de 1970 e 1980, houve no Brasil e mais especificamente na região conurbada de Florianópolis, uma crise do Padrão de Desenvolvimento Territorial (PDT) que gerou grandes impactos urbanos habitacionais, na qual os “sem-teto” se constituíram na “ponta do iceberg” do processo de pauperização, espoliação, segregação, e periferização do trabalho. Segundo o autor, isto se desenvolveu nos marcos da modernização econômica e territorial, com um viés desigual, contraditório e antiético. Os três níveis da crise do PDT são:

“[...] crise de natureza econômica-territorial; crise político institucional; e crise do PDT propriamente dita, e em particular a crise do PHGE (Padrão Habitacional de Grande Escala). O marco geral da crise do PDT em nível urbano e habitacional tem sido: 1) estruturação e consolidação do PDT a partir do regime militar, com base na internacionalização da economia e na reitoria do Estado; 2) crise da acumulação mundial; 3) modelo territorial baseado na

⁴⁹ PEREIRA, Fernando (Coordenador); PEREIRA, Alice; SZUCS, Carolina; PEREZ, Lino; SILVEIRA, Luís. Características da habitação de interesse social na Região de Florianópolis: Desenvolvimento de indicadores para melhoria do setor. In: Coletânea Habitar – Inserção. Urbana e Avaliação Pós-Ocupação (APO) da habitação de Interesse Social. Vol. 1. FAUUSP, 2002.

alta concentração tecnológica, intensificação da sociedade urbano industrial, do monopólio agroindustrial e de exportação, expansão e generalização da rede viária (modelo rodoviarista), energética e de telecomunicações (Santa Catarina foi uma das zonas estratégicas deste modelo econômico-territorial); 4) política social seletiva e extensiva; 5) política urbana e habitacional de natureza rentabilista, centralizadora e discriminatória” (PEREIRA, 2002, p.161,162).

Segundo o autor, no que diz respeito à crise do padrão habitacional de grande escala, o Estado orientou-se por uma política urbano –habitacional que sempre buscou a rentabilidade do Sistema Financeiro de Habitação, privilegiando os segmentos solventes da população e impulsionando a ampliação das intermediações privadas dos recursos do Estado (PEREIRA, 2002). Destacamos também, dentre essas características a política social seletiva, pois mesmo com as grandes desigualdades, informalidade e pobreza que atingiam a maior parte dos municípios da área de estudo, 31% do apoio habitacional do Estado foi dirigido para famílias que ganhavam acima de cinco salários mínimos (MIRANDA, 2011).

Imagem 7: Assentamentos informais no Estreito, Florianópolis, 1975.



Fonte: <http://www.velhobruxo.tns.ufsc.br/Albuns.html>

Na área conurbada de Florianópolis, entre os anos 1967 a 2000 foram principalmente três instituições que atuaram na construção de moradia popular, a COHAB⁵⁰ com 49% da produção de unidades habitacionais populares construídas, a Caixa Econômica Federal⁵¹ com 21%, a INOCOOP⁵² com 23%, Prefeituras e União com 7% da produção habitacional, fazendo um total de 16.455 moradias implementadas entre conjuntos habitacionais e casas térreas (MIRANDA, 2011). Na seguinte tabela mostramos um resumo das intervenções dessas instituições segundo o município e a faixa de renda.

Tabela 9: Unidades habitacionais do Estado produzidas nos municípios da área conurbada por faixa de renda familiar no período de 1967 a 2000

Municípios	Unidades produzidas	Até cinco salários mínimos		Acima de cinco salários mínimos		% do total
		Unidades	%	Unidades	%	
Florianópolis	7.879	3.692	33%	4.187	82%	48%
São José	5.867	5.151	45%	716	14%	36%
Biguaçu	743	627	6%	116	2%	5%
Palhoça	1.966	1.855	16%	111	2%	12%
Soma	16.455	11.325	69%	5.130	31%	100%

Fonte: MIRANDA, Rogelio 2001, com dados do PMF, IPUF, CEF, COHAB.

Segundo a Tabela 8, a maior quantidade de unidades habitacionais construídas para a faixa de até cinco salários mínimos encontra-se em São José, ali se fizeram 5.151 moradias para a população

⁵⁰ As Companhias de Habitação (COHAB) criada em 1964, foram instituições reservadas aos Estados e Municípios com a assistência de Órgãos Federais. De acordo com MELO (1989), as COHABs, no período 1979-1982, tiveram uma produção notável, que “esteve associada à campanha concentrada do Ministério do Interior e se pautou por uma lógica tipicamente clientelista quanto aos critérios de alocação de conjuntos”.

⁵¹ A Caixa Econômica Federal (CEF ou Caixa) é uma instituição financeira sob a forma de empresa pública do governo federal brasileiro, criada em 1969 com patrimônio próprio e autonomia administrativa e está vinculada ao Ministério da Fazenda. É centralizadora de operações como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), Programa de Integração Social (PIS) e Habitação popular (Programa de Arrendamento Residencial - PAR, Carta de Crédito, FGTS e administrador do financiamento do programa Minha Casa Minha Vida.

⁵² Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP) surgiu com a Lei que o criou, pelo extinto BNH - Banco Nacional de Habitação e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, em 1964.

de baixa renda, seguido por Florianópolis com 3.692 moradias. As intervenções dessas instituições tiveram grande impacto na estrutura urbana, pois impulsaram o processo de conurbação de Florianópolis com os outros três municípios próximos. Este processo mostra a ausência de uma política fundiária e a desarticulação da política habitacional e urbana nos diferentes níveis de Governo no Brasil, desde o municipal até o federal.

Sobre um processo penoso de expansão da pobreza e precariedade, em 1980 aconteceu a mobilização civil e a luta dos movimentos sociais para a Reforma Urbana que trazia ao debate a equidade urbana, a justa distribuição dos ônus e benefícios do processo de urbanização, bem como coibir a especulação imobiliária priorizando “a função social da cidade e da propriedade”. Fruto desse esforço social, a constituição de 1988, trouxe o marco jurídico relativo à Política Urbana, mas o desenvolvimento e as ações só se dariam treze anos mais adiante com a criação do Estatuto da Cidade. Nesse conjunto de ações sociais, econômicas e políticas, o setor imobiliário foi alvo importante. A criação do Sistema Financeiro Imobiliário, que estava inspirado no modelo de mercado de hipotecas norte-americano, defendia a criação de novos produtos com o objetivo de captar mais recursos para a produção imobiliária.

Para eles, a melhor política de habitação social que se poderia fazer era desenhar um marco regulatório confiável para o setor imobiliário, com o objetivo de atrair investidores em potencial e fomentar a oferta habitacional através de relações de mercado (ROLNIK, 2015, p.287).

Entre 1986 e 2003 vários órgãos formam ativados e desativados na gestão da política urbana do governo federal o que revelou uma forte instabilidade política e institucional, entre eles estava o Ministério da Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente/MHU (1987), Ministério de Habitação e do Bem-Estar Social/MBES (1988), Secretaria de Política Urbana/SEPURB (1995), Secretaria de Desenvolvimento Urbano/SEDUR/PR (1999-2003) e o Programa Pró-Moradia com atuação nos governos locais que também se viram afetados pela crise financeira.

Tomando em conta o contexto político e econômico, veremos como foi o crescimento urbano dos municípios que na atualidade conformam a área conurbada de Florianópolis, as dinâmicas dos agentes produtores do espaço e como sucederam as intervenções dos programas

de habitação de interesse social e as ferramentas legislativas para o ordenamento da cidade no contexto de uma economia capitalista.

2.2 DINÂMICAS DOS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO NAS ÚLTIMAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

A partir da década de 1960, pode-se dizer que a área de estudo, inicia um ciclo de expansão, que esteve gerenciado pelos agentes produtores do espaço, baseados numa realidade onde a cidade surgiu como um produto ou mercadoria.

Os agentes produtores do espaço, segundo CORRÊA (2005 [1995]), seriam um conjunto de agentes que realizam parcial ou total, as operações de incorporação, financiamento, estudo técnico, construção ou produção física do imóvel e a sua comercialização. JARAMILLO (2009[1995]) chama a esse agente de “capitalista construtor” e se desdobra em dois: os agentes que comandam o processo de produção do espaço construído e o capitalista que opera a partir da posse do capital-dinheiro. Nesse caso o “capital-dinheiro se transforma em meio de produção e força de trabalho, desencadeia e faz acontecer o processo de produção até a entrega do produto terminado, pronto para seu consumo, extraindo dele plus-valia” (JARAMILLO (2009[1995] p.125, tradução nossa).

Segundo HARVEY (1980), os promotores imobiliários ou chamados por ele de incorporadores imobiliários também podem ser proprietários fundiários, agentes imobiliários, industriais da construção civil, instituições financeiras e instituições governamentais. Sendo que cada um deles está determinado por regras de valorização de cada capital em particular, porém, sempre visando à obtenção do maior lucro possível de suas construções.

Analisaremos nesta parte do trabalho, a complexidade das ações dos produtores imobiliários nas últimas décadas do século XX, cujas atividades incluem práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial além de arranjos empresariais e institucionais que eles produzem a partir de suas demandas e conflitos. O reconhecimento desses agentes seria, então, a nosso ver, uma etapa inicial para as dinâmicas urbanas concernentes à realidade da área de estudo.

2.2.1 Início do parcelamento do solo

Em paralelo a todas as circunstâncias políticas e econômicas, anteriormente descritas, ocorridas no Brasil e nossa área de estudo, na

segunda metade do século XX, temos um fenômeno bastante importante que imprimiu um novo significado no espaço urbano e no campo, a “urbanização das áreas rurais”. Conforme salientou SINGER (1980, p.79), “a ‘produção’ de espaço urbano se dá, em geral, pela incorporação à cidade de glebas que antes tinham uso agrícola” (grifo do autor). Como efeito, ocorre a ampliação da mancha urbana.

O espaço rural brasileiro se torna, portanto, diferenciado, de acordo com o grau de intensidade das incorporações, que é mais perceptível nas áreas rurais próximas as grandes cidades. Nessas franjas, é comum ver uma transição difusa entre o uso da terra rural e espaços construídos. Este fenômeno originalmente foi estudado pelos franceses (DEZERT et al., 1991; DEMATTEIS, 1998) para definir as formas do crescimento das cidades europeias nas últimas décadas do século XX.

Entre os anos 1980 e 1990, esse processo de descentralização urbana continua, embora com uma forma muito mais seletiva de “desconcentração concentrada” [...] com duas dinâmicas diferentes [...]. A primeira delas (que na literatura francesa sobre o tema toma o nome de “periurbanização”) consiste na recuperação da polarização urbana, que na atualidade, manifesta-se com uma dilatação progressiva das *coronas* (franjas) externas e das ramificações radiais dos sistemas urbanos [...]. A segunda dinâmica se manifesta em aquelas formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros, que na Itália se indicam com a denominação de “cidade difusa” (DEMATTEIS, 1998, p.21, in RUFÍ 2003, tradução nossa).

Segundo o autor, acontecem então duas dinâmicas diferentes, o processo de periurbanização onde se dilatam progressivamente as coronas⁵³ ou franjas externas da cidade em relação ao centro polarizador;

⁵³ A tradução literalmente da palavra *corona* (espanhol), viria a ser coroa, mais nesse caso, a denominação *coronas* é um termo usado no urbanismo europeu - especificamente no espanhol - para definir as franjas ou cinturões que circundam os núcleos urbanos das cidades. Por exemplo, a Região Metropolitana de Barcelona possui duas *coronas* além do seu núcleo central urbano “Desde un punto de vista morfológico, la RMB está integrada por la ciudad-capital, Barcelona, por un espacio compacto central y por un espacio urbano discontinuo de la Primera Corona y por uno discontinuo de la Segunda Corona, formada por sistemas urbanos polarizados en las capitales de las

e a expansão independente da polarização do centro que dá resultado à cidade difusa. Por outro lado, no contexto americano esse processo poderia ser comparado com o Urban Sprawl que lembra a porções urbanas fora da cidade com uma estrutura frouxa, mas com tendência a converter-se em cidade, que nos Estados Unidos culminou na formação dos subúrbios, sendo a cidade de Los Angeles o melhor exemplo (VASCONCELOS, 2013).

Então podemos distinguir um leque de formas e processos intrínsecos ao crescimento das bordas da malha urbana estudados por diversos autores em diversas realidades e tempos. Podemos destacar que os fenômenos presenciados para nossa área de estudo, na segunda metade do século XX, se ajustam ao período do início do processo de periurbanização, à medida que passam os anos, uma área passa de rural para periurbana e depois para urbana, com implicações que levam a criar uma cidade difusa, na qual os centros polarizadores deixam de ser o lócus exclusivo da indústria, do comércio e dos serviços.

Neste contexto, deram-se as condições para que os proprietários fundiários⁵⁴ agissem como agentes produtores do espaço urbano, iniciando o processo a partir da comercialização de suas glebas de terra com o fim de ganhar lucros. Eles estavam particularmente interessados na conversão da terra rural em terra urbana, “[...] ou seja, têm interesse na expansão do espaço da cidade na medida em que a terra urbana é mais valorizada que a rural” (CORRÊA, 2005 [1995] p.16) e, portanto, os proprietários fundiários impulsionam contundentemente o início do processo de produção o espaço urbano.

Em Florianópolis, a ocupação das áreas, naquela época periurbanas, foi marcada por certa precariedade do ponto de vista do planejamento urbano. Segundo SUGAI (2015, p.77) o número de loteamentos aprovados na área continental de Florianópolis, na década de 1940 e, sobretudo, em 1950 supera as aprovações da ilha (53% e 16%

áreas, donde aún se conserva, en buena parte, la estructura urbana histórica” (MIRALLES et al, 2010).

⁵⁴ Para Jaramillo (2009 [1995]), este agente é o primeiro da cadeia, e pode ser chamado também de “terrateniente original”. Ele se define por ser o proprietário das terras antes que se estenda o processo de produção, este agente que recebe de forma antecipada a renda do solo e não participa mais do processo. A atividade de venda e compra da terra é a peça inicial do processo de produção e consumo do espaço, onde se começam a estabelecer pactos e acordos entre os diversos agentes. Entretanto, destaca-se que muitos dos proprietários fundiários reservam suas terras com o fim de valorizar-se.

respectivamente), a autora também alerta que é preciso considerar que a imensa maioria dos loteamentos era executada clandestinamente, fator pelo qual os dados não demonstram os intensos processos de ocupação e parcelamento informal do solo.

Assim temos que a partir da década de 1960, em São José, Palhoça e Biguaçu destaca-se a aparição destas lógicas de crescimento nas franjas externas da cidade. Como exemplo podemos citar a criação do bairro Kobrasol, um loteamento planejado, com fácil acesso tanto à capital quanto à BR-101, fez surgir um grande número de residências e incrementou a parte econômica e social do município. Esta iniciativa resulta dos empresários locais, Adroaldo Cassol, Walter Koerich e Antônio Scherer que criam, em 1975, a empresa Kobrasol Empreendimentos Imobiliários Ltda. cujas atividades principais estiveram focadas em criar as condições básicas de saneamento e infraestrutura nas terras que eram ocupadas pelo antigo Aeroclube da cidade “A região surge de uma permuta tendo que a Kobrasol adquirir um novo espaço na Estrada Geral Colônia Santana e fornecer duas novas aeronaves em troca da gleba de terra do então Aeroclube” (KOERICH, 2014, p.66).

Imagem 8: Início do Loteamento Kobrasol em São José, década de 1970



Fonte: Arquivo histórico municipal de São José. Alto à esquerda os hangares do aeroclube de Campinas; à direita a BR-101.

Cabe ressaltar que anterior às atividades ligadas ao Aeroclube, as terras do distrito de Campinas eram de uso comum, ao respeito CAMPOS (2011, p.280) assinala:

[...] o distrito Campinas, no município de São José [...] Boa parte de seu território era constituída por mata secundária, por descampados, banhados, capoeirões, razão pela qual, ainda nas primeiras décadas do século XX, era utilizada tanto por tropas vindas do Planalto (Lages, Bom Retiro, Urubici) quanto por pequenos proprietários que a margeavam, onde soltavam algum gado, retiravam lenha, entre outros usos.

Uma vez traçada a estrutura do loteamento Kobrasol, as porções eram comercializadas à empresas para a implementação de condomínios ou casas. Isto permitiu a capitalização de muitas indústrias de construção civil na época. Destaca-se a Terral Empreendimentos Imobiliários Ltda, empresa que comercializou o loteamento.

As principais atividades da empresa foram de valorização dos terrenos, através de obras de aterro e drenagem, além da instalação de infraestruturas. O grande negócio consistiu, portanto em criar condições para valorização da área, e então vender os lotes, os quais começaram a ser comercializados em 1977 e foram vendidos com grande rapidez: 113 somente no primeiro mês, 463 nos dois anos seguintes. Como a própria Kobrasol não se envolvia na construção dos imóveis, o empreendimento permitiu a capitalização de muitas indústrias de construção civil: basta observar [...] a presença de várias empresas deste setor na região de Kobrasol/Campinas, todas elas surgidas nos anos de 1970 e 1980, algumas de propriedade dos sócios do empreendimento, como a Zita Empreendimentos Imobiliários, pertencente ao grupo Koerich (VIDAL, 2009, p.83).

O processo de expansão da malha urbana de Florianópolis envolveu diretamente a esses novos espaços catalogados atualmente como bairros. Graças aos diversos loteamentos implementados em São José na década de 1970 e 1980, se transformaram boa parte das antigas pastagens de gado em lotes para ocupação urbana.

No processo de expansão urbana do século XX, participou ativamente o Estado, a partir da construção de conjuntos habitacionais populares. Como foi mencionado, o Estado foi efetivo agente propulsor dos investimentos na construção civil. Ele criou em 1962 a COHAB-SC,

responsável de 49% das intervenções na área conurbada. Por outro lado, a INOCOOP trabalhava com a faixa de cinco a dez salários mínimos de renda familiar. A Caixa Econômica Federal por sua parte, além de colaborar com os empresários, também facilitavam a comercialização dos imóveis por meio de programas como Crédito Associativo e o PAR que produzia diversos conjuntos habitacionais (MIRANDA, 2011).

As tipologias arquitetônicas que esses empreendimentos adotaram foi à reprodução de edifícios de apartamentos de 4 a 5 andares como o Conjunto Habitacional Bela Vista (1972-1988) em São José com 1.745 unidades habitacionais, ou o Conjunto Habitacional Panorama (1989) com 800 apartamentos no bairro Capoeiras, área continental de Florianópolis. Outras intervenções de menor escala tinham tipologias de casas geminadas como é o empreendimento Gov. Ivo Silveira (1968) em Biguaçu com 370 unidades habitacionais, Forquilhas (1980) em São José com 688 unidades habitacionais. Posteriormente esses empreendimentos se consolidaram nos bairros de Bela Vista, Forquilha e Flor de Nápoles.

Imagem 9: Loteamento Bela Vista em São José, década de 1970



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São José.

A iniciativa da COHAB-SC foi importante na década de 1980, conseguiu a construção de moradia em grande escala, sendo edificadas 32 conjuntos habitacionais de caráter social o que corresponde a 7.851 unidades habitacionais segundo a Secretaria de Assessoria de Planejamento da COHAB-SC. Em seguida apresentamos um resumo das intervenções mais importantes da COHAB/SC na área de estudo:

Tabela 10: Empreendimentos Habitacionais produzidos pela COHAB/SC na Área Conurbada de Florianópolis

I - Município de Florianópolis

C.H. /Localização (Bairro)	Término da obra	N.º UNID.	Tipo de habitação	Equipamentos comunitários	Fonte de Recursos
Monte Verde / Saco Grande	dez/80	400	150C 40,25 m ² / 250C 48,00 m ²	CC/CM/EC/PS/CR	FGTS
Promorar / Pasto do Gado	jul/84	220	100E 27 m ² / 80E 27,39 m ² / 40E 27,95 m ²	CC 191,26 m ² / EC 3381,56 m ²	FGTS
Urbanização Monte Cristo /Pasto do Gado	mai/85	186	186 Un San. 2,40 m ²	CC (102,03m ²)	FGTS
Parque da Figueira / Saco Grande	mar/86	424	424 aptos 51,42 m ²	CC (191,26 m ²)	FGTS
Panorama / Pasto do Gado / R. Egídio Ferreira nº 1100	out/89	800	512 Aptos. 54,62 m ² / 288 Aptos. 48,71 m ²	CC 191,26 m ² EC (20 S.) 3381,56 m ²	FGTS
Total		2030			

II - Município de Biguaçu

C.H. /Localização (Bairro)	Término da obra	N.º UNID.	Tipo de habitação	Equipamentos comunitários	Fonte de Recursos
Pedregal / Serraria	jun/05	52	52 L	CC-120,00 m ²	FGTS
Biguaçu (R. Bertoldo S. de Oliveira)	mar/05	192	64 aptos, 56,40 m ² 3Q / 128 aptos 48,54 m ² 2Q	CC 102,03 m ²	FGTS / Gov. Est.
TOTAL		244			

III - Município de Palhoça

C.H. /Localização (Bairro)	Término da obra	N.º UNID.	Tipo de habitação	Equipamentos comunitários	Fonte de Recursos
C.H. Caminho Novo	mar/93	288	288C 36m ² (Madeira)	CC (60,00 m ²)	Gov. Est.
Gov. Ivo Silveira / Ponte Imaruim	ago/68	214	81 C 25,62 m ² / 96C 32,65 m ² / 37C 39,90 m ²	CC/PS(204,96 m ²)	FGTS
Jacob Knabben / Padre Réus	nov/82	370	74C 42,00 m ² / 111C 48,00 m ² / 74CS 42,00 m ² / 11CS 48 m ²	EC	FGTS
Tomaz Domingos da Silveira / Brejaru	jul/82	250	100C 42,00 m ² / 39C 48,00 m ²	CC/EC	FGTS
Brejaru II / Brejaru	mar/86	108	69C 42,00 m ² / 39C 48,00 m ²	CC (101,00 m ²)	FGTS
TOTAL		1230			

IV – Município de São José

C.H. /Localização (Bairro)	Término da obra	N.º UNID.	Tipo de habitação	Equipamentos comunitários	Fonte de Recursos
Bela Vista I / Barreiros	Mai/72	1008	600C 38,63 m ² / 408C 46,05 m ²	CC/EC/CR (371,48m ²)	FGTS
Bela Vista II / Barreiros	jun/78	233	93C 39,98 m ² / 140C 48,00 m ²	Sem informação	FGTS
Bela Vista III / Barreiros	mar/79	296	160C 40,25 m ² / 136C 48,00 m ²	PS	FGTS
Forquilha / Forquilha	abr/80	688	175C 24 m ² / 41C 30 m ² / 52C 26,40 m ² / 162C 36 m ² / 129C 40,25 m ²	CC (238,00 m ²) EC/CR/PS	FGTS
Gerônimo Thives / Barreiros	dez/81	288	288 aptos 52,66 m ²	CC	FGTS
Picadas do Norte / Picadas do Norte	jul/82	250	100C 42,00 m ² / 150C 48,00m ²	Sem informação	FGTS
Arthur Mariano / Picadas do Norte	jun/82	250	100C 42,00 m ² / 150C 48,00 m ²	PP	FGTS
Diná Destri / Morada do Sol Campinas	jul/82	320	176 aptos 45,09 m ² / 144aptos 52,70 m ²	CC	FGTS
José Ferreira de Souza / Praia Comprida	jul/82	288	128A 45,61 m ² / 160A 52,76 m ²	CC	FGTS
Bela Vista IV / Barreiros	dez/88	208	208 aptos 56,38 m ²	CC (101,17 m ²)	FGTS
C.H. José Nitro (Morro do Viveiro)	out/93	262	262C 30,00 m ² (Madeira)	Sem informação	FGTS
C.H. Alto Bela Vista	set/03	256	128aptos 2Q/128aptos 3Q	CC 118,44 m ² CR 118,44 m ² CH 60,00 m ²	FEHAP
TOTAL		4.347			

C= Tipologias habitacionais/ CE=Equipamento Comunitário/CC= Centro Comunitário/ CR= Creche / CH= Churrasqueira / PS=Posto de Saúde/ PP = Posto Policial/ Q=Quadra de esporte
Fonte: Secretaria de Assessoria de Planejamento da COHAB-SC/ HILDEBRANDT (2014).

Como podemos verificar nas tabelas apresentadas, São José é o município com mais intervenções da COHAB-SC. Os conjuntos habitacionais foram localizados na sua maior parte nos eixos da BR-101 em direção a Biguaçu e Palhoça. Em Florianópolis, os empreendimentos se distribuíram na porção continental do município, nas margens da BR-282, na antiga área de uso comum “Pasto de Gado” atual bairro de Monte Cristo, onde se instalou o conjunto habitacional Chico Mendes, resultado de uma grande operação de reassentamento de famílias que ocupavam irregularmente essa área em 1998.

Para a implementação desses conjuntos habitacionais, como era de costume, se aplicou a política do mínimo possível de gastos a qual

gerava minúsculos ambientes interiores nas unidades habitacionais, isto fica claro na Tabela 9, na qual podemos ver que as unidades habitacionais tinham entre 38 a 52 m² para uma família de quatro ou cinco membros. Por esse motivo, o conjunto habitacional Chico Mendes, tem sofrido muitas variações em relação à proposta original, as famílias, frente a suas necessidades de aumento do espaço, têm iniciado a ocupação das pequenas áreas deixadas livres no terreno para iluminação e/ou ventilação, levando a uma deterioração do conjunto e aspecto de abandono. Esse padrão arquitetônico foi reproduzido no conjunto Vila Cachoeira na área de Saco Grande em Florianópolis, com os mesmos resultados de deterioro.

Segundo PEREIRA (2002), com a implantação desses conjuntos habitacionais se colocou em marcha uma estratégia erradicatória, extensamente reproduzida pelo regime militar, já que os conjuntos foram concebidos a partir de um usuário padrão, sem tomar em consideração o nível socioeconômico e as verdadeiras necessidades das famílias. Particularmente, em Florianópolis, acham-se estas características no conjunto habitacional Panorama e em sua versão posterior no Bela Vista IV, e a construção do conjunto Abraão, construído entre o ano 1997 e 2000. Da mesma forma, os conjuntos habitacionais atualmente têm aspecto de abandono e precariedade, já que foram subestimados e subutilizados pelos proprietários. Em geral, estes empreendimentos reforçaram o processo de ocupação dos eixos viários, áreas que na década de 1980 eram periféricas. Assim, fortaleceram o crescimento e expansão de Florianópolis e São José, e em menor escala de Biguaçu e Palhoça.

Entre 1994 e 2002, o Governo Federal aprofundou as medidas de austeridade fiscal, seguindo as prescrições do Fundo Monetário Internacional, incluindo-se aí a limitação ao endividamento do setor público. Isso teve como consequência forte restrição dos empréstimos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, necessários para produção de moradias nos estados e municípios, o que levou à redução quase absoluta dos financiamentos previstos pela COHAB e pelo Programa Pró-Moradia. A falta de uma política clara e eficiente de habitação popular incentivou o crescimento de assentamentos humanos irregulares e com eles se deram mais problemas ambientais nas periferias, precariedade e processos de autoconstrução etc.

2.2.2 A formação de subcentralidades

Por outro lado, é sumamente importante analisar também que os grandes loteamentos mencionados como Kobrasol e os conjuntos

habitacionais da COHAB-SC como Bela Vista e Forquilha, criaram dinâmicas tão fortes nos seus entornos que evoluíram ao ponto de serem hoje bairros consolidados com atividades comerciais e de serviços formando assim subcentralidades de diferentes escalas e com raios de influência variados. Como especifica SPOSITO (2002), a influência destes núcleos, depende do nível de relações e fluxos que se estabelecem entre suas partes e revelam as relações que se estabelecem na cidade.

Segundo CORRÊA (1989) esses tipos de aglomerados, são replicas menores dos subcentros regionais, onde as filiais das lojas da área central estão presentes, mas em menor número, e são o ponto focal do transito intraurbano do setor. Nesses espaços instalaram-se pequenos agrupamentos de comércio localizados em esquinas os quais atendem as demandas cotidianas da população que habita nos conjuntos habitacionais, mas tudo isto ocorre no meio de muitas deficiências urbanas, falta de qualidade arquitetônica e ambiental, além de uma deficiente acessibilidade para o pedestre. Para COCCO (2016, p.269):

Muitas destas centralidade de bairro, em meio a empreendimentos habitacionais de subúrbio, tipicamente monofuncionais, surgem de modo espontâneo, e acabam convertendo/adaptando a própria edificação de moradia em comércios de bairro (mercearias, mini-mercados), serviços etc.

O autor destaca as COHABs como caso típico, onde os térreos e as garagens foram convertidos em comércios. Mas, alerta que não se pode confundir esses processos com o efetivo planejamento de espaços de uso misto, nem como a misturas de níveis de rendas (COCCO, 2016, p.269), pois ali prima um nível de renda baixo e o uso principalmente residencial.

Destaca-se o crescimento de São José em direção ao oeste da BR-101. Nesse setor atualmente está consolidado o Bairro Forquilha. Esse bairro teve sua fundação em 1970, quando distava da cidade consolidada e as terras eram destinadas a pastagem de gado. Com a pavimentação da rodovia municipal Vereador Arthur Manoel Mariano (antiga “estrada de carro de boi”) a acessibilidade foi facilitada e a área passou por um processo de adensamento com a implementação do primer loteamento da COHA/SC em 1980. Hoje o setor possui 13.803 habitantes, uma densidade habitacional de 33404.189 hab./km² e corresponde ao 6,6% do total da população de São José (IBGE, 2010) entre famílias de classe média e baixa, e é um dos mais populosos do

município. Além disso, Forquilha apresenta, ao longo da sua rua principal, dinâmicas urbanas intensas incentivadas pela grande quantidade de lojas de comércio e serviços públicos existentes, como delegacia de polícia, centro comunitário, escolas, creches e posto de saúde. Embora esses serviços estejam em más condições, não supram as demandas de toda a população e o bairro tenha problemas de poluição pela falta de tratamento de esgoto e de resíduos; ele configura atualmente uma subcentralidade dentro de São José por ser concentrador de atividades urbanas necessárias para seus habitantes.

Com tudo isto, não podemos afirmar que a reestruturação do crescimento urbano da década de 1970 e 1980 na RMF trouxe relações harmoniosas e neutras no uso do espaço, pelo contrário, estas dinâmicas nos aproximaram profundamente a lógica das cidades capitalistas, onde existem conflitos que produzem desequilíbrio na estruturação do espaço⁵⁵ e no funcionamento do mercado imobiliário já que ele é dominado pelo lado da oferta e pelos interesses dos grupos imobiliários.

O mercado imobiliário seria dominado pelos interesses de grupos e classes, em vez dos consumidores individuais; o Estado não teria o papel de um árbitro neutro e passivo, mas pelo contrário, seria um ativo agente. Nesta perspectiva, portanto, o espaço perde o caráter passivo diante dos processos sociais de modo que a sua apropriação fica sujeita aos conflitos e barreiras que caracterizam a alocação do produto social (FARRET, 1985, p.81-82).

Podemos dizer que desde sempre foi muito difícil achar uma boa relação entre os diferentes componentes do espaço, já que o desenvolvimento urbano da área de estudo, esteve dominado pelos interesses do capital imobiliário.

⁵⁵ Existem dois paradigmas na estruturação do espaço intraurbano, o paradigma do “equilíbrio” e o paradigma do “conflito”. O paradigma do equilíbrio é definido pelo funcionamento de um mercado imobiliário livre, neutro e perfeito, e pela ação equidistante do Estado em relação aos agentes envolvidos. Já o paradigma do conflito, explica a estruturação do espaço urbano pelo lado da oferta, enfatizando as noções de desequilíbrio, funcionamento imperfeito do mercado, interesses e conflitos sociais, questionando até mesmo a suposta equidistância do Estado em relação aos agentes envolvidos no processo (FARRET, 1985).

É a partir do caráter contraditório/complementar entre os interesses dos que produzem e dos que consomem, que se (re)estrutura a cidade. É a partir desta (re)estruturação que estes interesses se expressão enquanto possibilidade de realização rentista dos proprietários fundiários de realização capitalista dos empreendedores, e de satisfação objetivas a subjetivas, concretas e simbólicas dos consumidores (SPOSITO, 1991, p.356)

A reestruturação urbana ocorrida no final do século XX na área de estudo, revela-se como uma nova estratégia de reprodução do capital, donde a lógica de “consumo” é a protagonista, consumo do espaço assim como o consumo de bens e serviços. Por todo o exposto, afirmamos que nas últimas décadas do século XX ocorre um movimento de inflexão na lógica de reprodução das centralidades na RMF, fazendo eclodir nas áreas periurbanas novos espaços e com eles novos fluxos intraurbanos, que estenderam a malha urbana de forma irregular e deficiente. Isto corresponde à gênese de muitos setores que hoje são importantes para os municípios da área conurbada.

2.3 O FORTALECIMENTO DA CONSTRUÇÃO CIVIL NAS ÚLTIMAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

Segundo JARAMILLO (1950[2009]) a indústria da construção civil se desenvolve plenamente das relações capitalistas; ela se estrutura sobre o capital-trabalho assalariado e a acumulação é o motor da produção. Sua expansão privilegia num primeiro momento alguns setores da economia, formando parcerias favoráveis, porem, deixando de lado outras atividades nas que ela se encontra com maiores obstáculos. Concordamos com JARAMILLO (1950[2009]) nesta afirmação já que esses agentes produtores do espaço estão setorizados formando monopólios, e por outro lado, estas mesmas empresas excluem-se dos espaços ou das atividades que não rendem lucro.

Na década de 1970 houve um frágil crescimento econômico nacional produto de um processo rápido de industrialização, onde se beneficiaram, sobretudo os grandes monopólios industriais. Nessa época surgiram grandes empresas imobiliárias, construtoras e incorporadoras, assim como pessoas físicas ou investidores individuais, que buscavam grandes lucros e multiplicar seus capitais.

Temos que as empresas mais importantes da época, que trabalhavam na construção de prédios de habitação, surgiram na década

de 1950 e 1960 como a A. Gonzaga e a Ceisa, estas empresas extinguíram-se na década de 1980. Mas a maioria das construtoras que trabalham até hoje em Florianópolis se conformaram na década de 1970, 1980 e 1990 e mais recentemente a partir do ano 2000 criaram-se muitas outras construtoras e imobiliárias das mais diversas tipologias de intervenção. As empresas mais importantes para o ramo residencial estão no seguinte listado:

Tabela 11: Principais construtoras da Região Metropolitana de Florianópolis do período de 1950 á 2000.

Nome da construtora	Local de atuação	Década de início	Situação atual
A. Gonzaga	Centro Florianópolis	1950	Extinta em 1984
Ceisa Construções e Empreendimentos Imobiliários SA	Centro Florianópolis	1960	Extinta em 1981
Habitusul empreendimentos imobiliários LTDA	Norte de Florianópolis	1960	Em atividade
AM Const. E Incorporações	São José e Palhoça	1970	Em atividade
Emedaux Construtora	Centro Florianópolis	1970	Extinta em 1980
Becocastelo Const. e Incorporações	RMF	1970	Em atividade
Tayer Engenharia LTDA	Todo Florianópolis	1970	Em atividade
Magno Martins Engenharia	Centro Florianópolis	1970	Em atividade
Cota Empreendimentos Imobiliários	Coqueiros - Florianópolis	1970	Em atividade
D. Dechamps Construções	Kobrasol - São José	1970	Em atividade
Formacco Cezarium	Centro Florianópolis	1970	Em atividade
OK Construções	Kobrasol - São José	1970	Em atividade
KOBRASOL Empreendimentos Imobiliários	Kobrasol - São José	1970	Em atividade
Construtora Nacional LTDA	RMF	1970	Em atividade
Construtora São Luis	Capoeiras-Florianópolis	1970	Em atividade
Construtora Stylo LTDA	Barreiros - São José	1970	Em atividade
ZITA Empreendimentos Imobiliários	RMF	1970	Em atividade
Construtora PLANEL	Centro Florianópolis	1980	Extinta em 2017
Coral Arquitetura	Coqueiros, Florianópolis	1980	Em atividade
ENGEAL	Centro Florianópolis	1980	Extinta em 2016
NBS Construtora e Incorporadora LTDA	RMF	1980	Em atividade
Lumis Construtora e Incorporadora	RMF	1980	Em atividade
Jota's Empreendimentos Imobiliários LTDA	Palhoça	1980	Em atividade
Espaço Aberto	Centro Florianópolis	1980	Em atividade
Kremer Construtora e Incorporadora LTDA	Florianópolis, São José	1980	Em atividade

Nome da construtora	Local de atuação	Década de início	Situação atual
RDO empreendimentos imobiliários LTDA	RMF	1980	Em atividade
Sanford Construções	Campinas - São José	1980	Em atividade
Sant'Ana Construções	Kobrasol-São José	1980	Em atividade
Hoepcke adm. part. e Empreend. LTDA	Centro Florianópolis	1980	Em atividade
NR Engenharia Construção Incorporação	RMF	1980	Em atividade
Zilli Construções	RMF	1980	Em atividade
ACCR Construções	Centro Florianópolis	1980	Em atividade
Pioneira da Costa Construção e Incorporação	Todo Florianópolis	1980	Em atividade
Construtora Fontana LTDA	Agronômica - Florianópolis	1980	Em atividade
Tríplice Engenharia	Norte de Florianópolis	1980	Em atividade
Aria Construtora e Incorporadora LTDA	Barreiros - São José	1990	Em atividade
Etaplan Engenharia & Construção LTDA	Todo Florianópolis	1990	Em atividade
Hantei Const. e Incorporações	Centro Florianópolis	1990	Em atividade
HS Construtora Incorporadora	Centro, Trindade, Florianópolis	1990	Em atividade
Becker Construção Civil	Norte de Florianópolis	1990	Em atividade
Itasa Const. e Incorporações	Centro Florianópolis	1990	Em atividade
Furtado de Mendonça ABPS LTDA	Balneários de Florianópolis	1990	Em atividade
JA Urbanismo	Estreito - Florianópolis	1990	Em atividade
Koerich Construções	Centro Florianópolis	1990	Em atividade
Klokplan Engenharia LTDA	RMF	1990	Em atividade
AS Ramos Construtora e Incorporadora LTDA	Centro Florianópolis	1990	Em atividade
Seleta Engenharia LTDA	Balneários de Florianópolis	1990	Em atividade
Construtora Pinheiro LTDA	Trindade, Florianópolis	1990	Em atividade
Campos de Almeida Eng.	Centro Florianópolis	1990	Extinta em 2017
Gentil Construções e Incorporações LTDA	Norte de Florianópolis	1990	Em atividade
Daros Engenharia e Edificações	Centro Florianópolis	1990	Em atividade
Dimas Empreendimentos Imobiliários	Estreito - Florianópolis	1990	Em atividade
Álamo Construções	Centro Florianópolis	2000	Em atividade
Arthur Silveira Construtora e Incorporadora LTDA	Norte de Florianópolis	2000	Em atividade

Nome da construtora	Local de atuação	Década de início	Situação atual
Brava Empreendimentos Imobiliários LTDA	São José e Palhoça	2000	Em atividade
Cadema Construções e Incorporações LTDA	Sul - Florianópolis	2000	Em atividade
Ceranium Construção e Inc. LTDA	Sul - Florianópolis	2000	Em atividade
Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA	Florianópolis e São José	2000	Em atividade
Ferreira Antunes Construções,	Todo São José	2000	Em atividade
Hogar Empreendimentos Imobiliários	Palhoça	2000	Em atividade
Fiori Empreendimentos Imobiliários	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
GDI Empreendimentos Imobiliários	Centro Florianópolis	2000	Em atividade
GGET Administração e Participação	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
GND Construtora e Incorporadora	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
Kilar Construtora	São José e Palhoça	2000	Em atividade
KDS Engenharia LTDA	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
KOESA Construção e Incorporação	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
Odlare Construções	Kobrasol - São José	2000	Em atividade
PHM Construtora	São José e Palhoça	2000	Em atividade
Placon Empreendimentos Imobiliários	Todo Florianópolis	2000	Em atividade
Incorporadora Pedra Branca LTDA	Palhoça	2000	Em atividade
SC Construções LTDA	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
Solução Incorporação Empreendimentos e Part. Soc. LTDA	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
Terras e Terras Incorporações LTDA	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
Porto Sul Construtora e Incorporadora	Balneários de Florianópolis	2000	Em atividade
WOA Empreendimentos Imobiliários	Centro Florianópolis	2000	Em atividade

Fonte: CAMPOS 2010, SINDUSCON 2017, Organizado por HILDEBRANDT, 2018.

Essas empresas se caracterizam por monopolizar alguns territórios graças a sua capacidade financeira e/ou a seu poder de investimento. A territorialização percebe-se mais clara no município de Florianópolis, pois dificilmente vemos uma companhia construtora que trabalhou na área central de Florianópolis, ter intervenções nas áreas periféricas de São José e Palhoça, assim como raramente as construtoras

que trabalhavam nas áreas periféricas, tem intervenções no centro ou nos balneários de Florianópolis.

Percebe-se que a indústria da construção civil foi tão importante para a expansão urbana nas últimas décadas do século XX, que CAMPOS (2010) classifica os períodos da expansão urbana da área conurbada vinculados estreitamente com o crescimento do setor imobiliário. Esses períodos são:

“1º) *O boom imobiliário da década de 1970*, que teve fim na mesma década. 2º) *A crise dos anos 1980 e o início da expansão imobiliária em São José*, esta expansão urbana teve início a fim da década de 1970 e vai até a segunda metade dos anos 1980. 3º) *A retomada do boom imobiliário na década de 1990*, que tem início no final da década de 1980 e se mantém durante os anos 1990. 4º) *A explosão imobiliária do ano 2000*. Este último período, favorecido pelo reconhecimento, nacional e internacional, das belezas naturais, da segurança e tranquilidade da cidade de Florianópolis e da região é um verdadeiro “*tsunami imobiliário*” que surge entre o final da década de 90 do século XX e o início do novo milênio, persistindo até os dias atuais” (CAMPOS, 2010, p.125).

O autor também destaca a crise dos anos 1980 como um dos períodos onde a indústria da construção civil teve uma estagnação em decorrência do ajuste fiscal por causa do endividamento externo. Consequente a isto, grandes construtoras como A. Gonzaga, Ceisa e Emedaux, perderam suas fontes de financiamento e sua demanda, fechando suas portas definitivamente no início dos anos 1980. Da fragmentação destas empresas, surgiram outras de menor porte, que vieram suprir a demanda por imóveis.

Mas essa crise foi relativamente curta na região conurbada de Florianópolis, já que paralelo a ela, o setor turístico passou a adquirir relevância sendo promotor de novos empreendimentos imobiliários nos balneários do norte e do sul da ilha. Por outro lado, em São José, Palhoça e Biguaçu, a construção de casas térreas, edifícios de dois e quatro andares (dentro dos loteamentos preestabelecidos por outras incorporadoras), abriram caminho para que as novas empresas construtoras de menor porte acharam um espaço de trabalho desenvolvendo essas tipologias de moradia. Embora esses tipos de

construção gerassem menor rentabilidade, eles supriam a demanda de moradia da população de classe média da época. Como assinala CAMPOS (2010), os proprietários dessas pequenas novas empresas construtoras que surgiram, em alguns casos eram pedreiros que prestavam serviços de mão de obra, ou seja, eram empregados das grandes empresas desarticuladas por conta de crise econômica. Como por exemplo, o fundador da construtora Beco-Castelo foi empregado da construtora Ceisa que ao se-desarticular, empreendeu negócios imobiliários de forma independente.

“[...] tanto os proprietários da AM Construções, da Construtora Beco-Castelo, da Construtora Deschamps, da Construtora Sant’ana e da RDO Construções iniciaram na construção civil trabalhando como serventes de pedreiro, depois passaram a pedreiros e só mais tarde passaram a construir casas para vender, acumulando assim, o seu primeiro capital” (CAMPOS, 2010, p.166).

Hoje em dia as empresas mencionadas por CAMPOS (2010) têm expandido suas intervenções de grande forma, por exemplo, a AM Construções tem edificado 460.000m² de área construída, totalizando mais de 4.500 unidades habitacionais, entre suas intervenções mais importantes está a construção do edifício Brasilar, primeiro prédio com 12 andares no Kobrasol, e o Residencial Alzemiro João Vieira, localizado em Campinas com 265 apartamentos e 34 lojas comerciais, e nos últimos anos, a construtora também tem intervenções em Pagani no município de Palhoça⁵⁶. Por sua parte a construtora Beco-Castelo tem 313.491 m² de área construída em projetos residenciais e 470 salas comerciais. No início suas intervenções se centralizavam em São José, na década de 1990 expandiu suas construções em Florianópolis e hoje tem intervenções também em Biguaçu. As duas construtoras impulsionam a verticalização por meio de prédios de moradia.

Por outra parte, muitas dessas empresas que hoje se destacam, tem seus fundadores descendentes de migrantes estrangeiros que chegaram em Santa Catarina no século XIX, e que no início faziam outras atividades econômicas. Como por exemplo, a Construtora Dionísio Deschamps, fundada pelo francês Nikolaus Deschamps e a alemã Katharina Eich, que chegaram ao Brasil em 1828, se

⁵⁶Informação publicada no site oficial da AM Construções, <http://amconstrucoes.com.br>. Acesso 10/01/2018.

estabeleceram na Colônia de São Pedro de Alcântara (hoje município), e iniciaram o ofício como agricultores. Por quatro gerações realizaram as mesmas atividades sobre um lote de terra, até que em janeiro de 1961, durante a sua primeira visita à Florianópolis, Dionísio Deschamps (o 12º filho de Nicolau Antônio Deschamps e Maria Hoffmann) decide ficar e se estabelecer. Trabalhou inicialmente como servente, em poucos meses tornou-se pedreiro na empreiteira do Sr. Aluísio Junk, logo passou a dedicar-se por completo na construção da sua primeira residência unifamiliar, a qual foi concluída em março de 1972 e comercializada. Posteriormente, ele em parceria com seu irmão fundou em 1973 a Empreiteira de Mão de Obra Irmãos Deschamps Ltda., passando da condição de empregados para empresários. Juntos edificaram mais de 20 residências, até que em 1980, iniciaram a construção de seu primeiro empreendimento multifamiliar, o Residencial Maresol, com 17 apartamentos no loteamento Kobrasol. No ano 2000, Dionísio Deschamps resolve fundar uma segunda empresa em parceria com seus três filhos a Construtora Dionísio Deschamps Ltda. A qual até hoje totaliza a construção de 1.391 apartamentos e 184 salas comerciais⁵⁷.

Nessa mesma linha, temos outro claro exemplo, o grupo Koerich, empresa que foi fundada por descendentes de alemães vindos ao Brasil. A atividade comercial da família começou por volta de 1829, quando Eugênio Raulino Koerich, iniciou a comercialização de produtos coloniais da região⁵⁸. Em 1955, Eugênio Raulino Koerich e Zita Althoff Koerich, criaram vários armazéns de secos e molhados denominados de Fiambrerias Koerich, posteriormente se deu a abertura do Supermercado Koerich e o comércio de móveis e eletrodomésticos que até hoje existe.

Com o processo de capitalização comentado na seção anterior, a empresa conquistou recursos para continuar o processo de expansão e diversificação. Assim foram fundadas as Lojas Koerich de Móveis e Eletro Doméstico em 1964; Koerich Magazine de vestuários em 1967; Koesa concessionária Volkswagen em 1968; Consórcio

⁵⁷ Informação publicada no site oficial da Construtora Dionísio Deschamps Ltda, <http://ddeschamps.com.br>. Acesso 10/01/2018

⁵⁸ Para maiores detalhes sobre as origens do grupo KOERICH, ver Monografia de Eduardo Keil Koerich. “Trajetória das organizações KOERICH durante período conturbado da economia brasileira de 1955 a 2002: como se sustentar em uma economia de mercado instável” Monografia UFSC, 2014.

Koerich criada em 1968 junto com a Koesa (KOERICH, 2014, p.66).

Em 1975 foi instituído pela família o Consórcio Koerich e a Construtora Zita. Seis anos depois, em parceria com os grupos Brasilpinho e Cassol, criaram a Kobrasol empreendimentos Imobiliários, e em 1993 a Koerich Imóveis junto com outras empresas parceiras construiu o primeiro centro comercial da ilha, o Beiramar Shopping. No início da década de 1990, a Koerich contavam com pouco mais de mil funcionários distribuídos entre as construtoras Kilar, Dular, Koesa, Kimoto e Zita. O Grupo tinha ainda participação nas empresas Macedo, Kobrasol e Beiramar Shopping” (KOERICH, 2014). Em 1993 as empresas Koesa, Kimoto, Consórcio Koerich e Beiramar Shopping começaram a ser controladas por Walter Osli Koerich, quem com o intuito de focar na área da construção civil em 1993, juntamente com sua esposa e filhos, fundou a Koerich Imóveis. Em 2009, os irmãos Koerich unem-se uma vez mais e abrem a WOA, união de Walter Osli Koerich, Orlando Odílio Koerich e Antônio Obed Koerich. Verifica-se com essa descrição que o capital com que o Grupo Koerich se originou, constitui-se nas atividades comerciais da família, entre as estratégias apontadas estão à diversificação dos seus negócios.

Então, temos que as últimas décadas do século XX formam fundamentais para a estruturação e o crescimento das empresas da construção civil, sobretudo o período de 1970, corresponde ao auge da expansão imobiliária da região, na qual as empresas se consolidaram por conta de sua ampliação no mercado, da intensificação da produção, e da expansão do seu poder financeiro, todo isto gerou grande concentrações de capitais.

2.3.1 Início da verticalização

Historicamente, o processo de verticalização esteve ligado às condições particulares de formação das cidades americanas e do próprio estágio de desenvolvimento capitalista, cujos fatores decorrem da grande concentração urbana, o incremento da divisão do trabalho, o preço da terra elevado, às áreas funcionalmente especializadas e ao liberalismo da legislação (SOMEKH, 1987). Do processo de verticalização e suas consequências nas transformações do espaço urbano, destacam-se as contribuições de SPÓSITO (1991) e SOUZA (1994) e SOMEKH (1997). Para estes autores, a verticalização representa a materialização das transformações técnicas que atingem, sobretudo, as grandes e médias cidades contemporâneas de forma acentuada. Tal fato é uma das opções possíveis traçadas e definidas

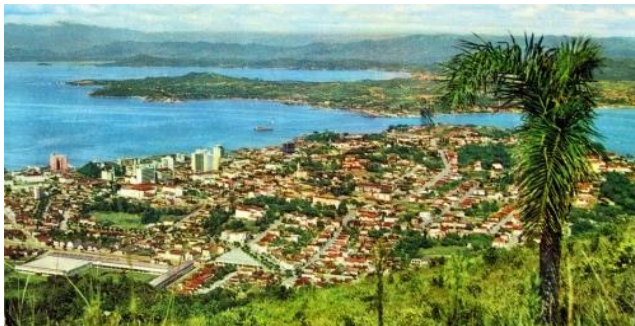
pelos diferentes agentes sociais e interesses econômicos que envolvem o espaço urbano.

Usualmente, o termo “verticalização” está relacionado com a expansão em altura da área edificada, construção de edifícios com muitos pavimentos ou como “o resultado da multiplicação do solo urbano” (SOMEKH, 1987, p.8). Por outro lado, SOUZA (1994), em seu trabalho sobre a verticalização denominado Identidade da Metrópole, salienta que pode-se definir a verticalização como “[...] a resultante, no espaço produzido, de uma estratégia entre múltiplas formas do capital - fundiário, produtivo, imobiliário e financeiro, que cria o espaço urbano” (SOUZA, 1994, p.135). O fato notório, é que o processo de verticalização foi responsável por um absurdo incremento na “construção material” das cidades, com drásticas transformações na paisagem, além de reforçar o processo de metropolização.

Se alerta que antes da década de 1970, raros foram os edifícios construídos em Florianópolis. Os poucos edifícios erguidos na capital eram basicamente para a instalação de instituições públicas, hotéis, bancos, como anota MAMIGONIAM (1959), ou então eram para escritórios ou lojas, também chamados de edifícios comerciais. Com o transcorrer dos anos, grandes transformações ocorreriam impulsionadas pela indústria da construção. Temos por exemplo que as primeiras grandes construtoras desse período foram a Ceisa, A. Gonzaga e a Emedaux, com origem em Florianópolis e com capitais locais, construíam edifícios comerciais no centro do município de até 12 pavimentos. Essas empresas empreenderam um grande volume de obras neste período, chegando a atingir, em 1975 uma média de 12 obras ao mesmo tempo (CAMPOS, 2010, p.142).

Por outro lado, temos a construção de edifícios residenciais na Av. Rubens de Arruda Ramos, hoje conhecida por Beira Mar Norte a qual iniciou nos anos 1960, desde então foi destinada à construção de prédios de 8 andares. As protagonistas das obras foram as construtoras Planel, Daros, Espaço Aberto e Engecal. Essas construções mudaram radicalmente o perfil urbano, que anteriormente estava composto por chácaras e sobrados, por edifícios verticais de alto padrão e condomínios fechados para a classe média-alta. Além da estrutura empresarial local, a presença construtoras dos estados vizinhos, como Rio Grande do Sul e Paraná também se estabeleceu em Florianópolis, dentre as maiores está a Maguefa e a Comasa, a Taba e a Coteli (CAMPOS, 2010). Mesmo com algumas intervenções em Florianópolis, essas empresas vindas de outros estados tiveram pouca presença na região em comparação as locais já mencionadas.

Imagem 10: Início da verticalização no centro de Florianópolis na década de 1960



Fonte: <http://santiagosiqueira.blogspot.com.br/2014/>

Imagem 11: Verticalização e a expansão de Florianópolis para o Continente em 1998



Fonte: <http://santiagosiqueira.blogspot.com.br/2014/>

Imagem 12: Consolidação da verticalização, Florianópolis 2015



Fonte: HILDEBRANDT, 2015

Olhando o centro de Florianópolis panoramicamente (Imagem 10,11 e 12) percebe-se que o processo de verticalização e modernização foi rápido e se estende na área continental de forma muito clara.

No processo de verticalização, o Estado atuou como agente regulador e incentivador da verticalização por meio de legislações a favor do aproveitamento do uso do solo. Em São José, por exemplo, a verticalização se consolidou em alguns bairros no início dos anos 1990 com o incremento no limite de andares para prédios em alguns bairros como Kobrasol e Campinas. Anterior a esse ano, no período de 1977 a 1980, só eram permitidas construções de até dois pavimentos com uso exclusivamente residencial, posteriormente, o gabarito permitido pela prefeitura de São José passou para 4 andares e, segundo o Plano Diretor de 1987 (lei nº. 1812), foi legitimada a construção de edifícios de quatorze pavimentos com a permissão de usos mistos. Assim progressivamente a mudança da legislação favoreceu a verticalização desses setores.

Destaca-se nesse processo de verticalização, que as autoridades de 40 ou 50 anos atrás não conseguiriam impor qualquer tipo de ordenamento sustentável à cidade, pouco havia em termos de restrições urbanísticas e ambientais por parte do poder público “[...] era dado até certo incentivo por parte dos gestores municipais, para o desenvolvimento das construções verticais, pois essas obras geravam emprego e deixavam a cidade com cara de um grande centro urbano” (CAMPOS, 2010, p.134). Também, aclaramos que nessa época, os municípios de Biguaçu e Palhoça não passavam por dinâmicas de verticalização.

É importante ressaltar que mesmo com todo esse processo de verticalização descrito, a densidade que predominava em todo o núcleo metropolitano sempre foi muito baixa, sendo que 52% do território residencial tem essa classificação. A consolidação de áreas verticais é de apenas 5% com predominância de edifícios de quatro andares (FLORIANÓPOLIS, 2005).

Então, podemos dizer que o processo de verticalização começado no século XX na área de estudo, também se deu de forma fragmentada, pois ocupou áreas específicas de acordo com os interesses do capital financeiro-imobiliário. Consequentemente, excluiu outros setores à espera de valorização. Esta territorialização do processo de verticalização é uma prova da concentração dos capitais das empresas construtoras, no qual o crescimento vertical representa a multiplicação dos lucros por meio do espaço.

2.4 EXPERIÊNCIAS DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM BARCELONA

Os desequilíbrios achados na realidade da nossa área de estudo, não são exclusivos das realidades dos países subdesenvolvidos. Na Europa, a exclusão socioespacial, é também objeto de estudo e esforço com o propósito de achar soluções que integrem as diferentes classes sociais. Podemos citar como exemplo o famoso bairro obreiro de Bellvitge no município de L'Hospitalet del Llobregat na área metropolitana de Barcelona. Território originariamente ligado à agricultura e de localização periférica no início do século XX.

A planificação e construção de residências nessas áreas formavam parte de um conjunto de ações para proporcionar habitação ao grande número de imigrantes provenientes de outras cidades da Espanha⁵⁹. Em 1964, a empresa Imobiliária Ciudad Condal S.A. começou a construção dos conjuntos habitacionais, em terras que tinha comprado dos agricultores locais, posteriormente foram construídos mais prédios em forma de blocos padronizados nas outras ruas e avenidas próximas. Os primeiros problemas começaram a surgir entre os habitantes e a Imobiliária Ciudad Condal porque o bairro não estava dotado de equipamento como o estabelecido previamente no Plano Parcial. Problemas como a falta de iluminação, carência de calçadas e pavimento, falta de escolas, áreas verdes e mobilidade pública insuficiente, dificultava o deslocamento ao centro da cidade. Diante essa problemática, foram feitos protestos e manifestações por parte dos habitantes, com destaque para os protestos de 1973 e 1976, sob o lema "Não mais blocos" no qual os vizinhos organizados paralisaram as obras de novos prédios, até que, finalmente, um Supremo Tribunal ordenou a suspensão de todas as construções em Bellvitge (1976).

Nos últimos anos Bellvitge passou por muitas melhoras urbanas como: a chegada do metrô até o bairro, a abertura de um segundo mercado, a criação do calçadão Marina, a construção de duas áreas de estacionamento subterrâneas e a implementação do parque, melhoraram a qualidade de vida dos moradores. Atualmente o bairro conta com 24.609 habitantes segundo o censo de 2014, tem uma densidade 8.796 hab./km² e está dotado de todos os serviços básicos necessários para o

⁵⁹ Mais de 126.000 pessoas em 1964 vieram a Catalunha em busca de trabalho. Em três distritos de Barcelona, a população migrante representava mais de 70% do total. "Las migraciones internas durante el franquismo" Francisco Andrés Burbano Trimiño, 2013.

desenvolvimento da população, bem como está integrado com o centro graças à linha de metro e a rede de ônibus urbanos.

Paralelo a esses sucessos, outras obras de embelezamento da cidade eram feitas na Área Metropolitana de Barcelona com processos de relocação da população, conformada por migrantes vindos do sul da Espanha. Estas famílias moravam nas “barracas” ocupando informalmente as encostas do morro Monjuic (lado sul de Barcelona), e a área onde hoje se localiza o passeio marino da Barceloneta, maior ponto turístico na época de verão da cidade, chamada na aquela época de Somorrostro. Com o objetivo da relocação dessas pessoas, foi planejado e construído o complexo habitacional La Mina, situado no município de Sant Adrià de Besòs, ao lado norte da região metropolitana, originalmente dedicado a atividades agrícolas, que eram possíveis graças à proximidade com o rio Besòs.

A construção do conjunto habitacional se realizou em duas etapas (1969 e 1975). As urgências do momento aceleraram o processo, que aconteceu independentemente da dotação de infraestrutura e serviços. Foram feitas na primeira etapa 2.721 moradias sociais, e depois da construção da segunda etapa em 1975, a população chegou a ser de 15.000 pessoas⁶⁰ agrupadas em grandes blocos de concreto. Foi usada para sua construção a melhor e mais rápida tecnologia da época, pois se pretendia terminar a obra num curto prazo.

Imagem 13: Começo da construção da segunda etapa do bairro La Mina na área Metropolitana de Barcelona 1974



Fonte: Maria Altimira, Diario Vice News, Espanha.

⁶⁰ Dados do portal oficial do Consorcio do bairro La Mina: <http://www.barrimina.cat/cast/index.php/barrio-de-la-mina-mainmenu-28>

Uma vez habitado, os problemas por deficiências funcionais da arquitetura apareceram. Por outro lado, os grupos sociais concentravam baixos níveis de alfabetização, alta taxa de desemprego, tráfico de drogas e delinquência, problemas que fizeram que a população fosse mal vista e excluída socialmente por décadas, apesar dos investimentos realizados pela municipalidade em prol do melhoramento da área. Em 1998, se elaborou o plano de transformação do Bairro, com o objetivo de integrar social e espacialmente os conjuntos habitacionais com toda a malha urbana da cidade consolidada; este plano teve uma aplicação de 10 anos e foi conjuntamente trabalhado com o município de Sant Adrià de Besòs, o Conselho Provincial de Barcelona e com a *Generalitat de Catalunya*⁶¹.

Hoje, depois de muitos anos de melhoramentos urbanos e trabalho social, o bairro comporta 9.412 pessoas, está arborizado e dotado de infraestrutura e os problemas sociais têm diminuído drasticamente. Além disso, a partir de 2004 a área conta com um dos meios de transporte mais modernos da cidade como é o sistema de VLT⁶² linha chamada comumente de “El Tranbesòs”, que complementa a rede de metro e ônibus, integrado a todo o sistema de transporte público de Barcelona.

Os dois exemplos descritos, tem a ativa ação dos diferentes agentes produtores do espaço, embora tenham sido iniciativas do Estado, as empresas da construção civil tiveram uma importante participação. Nos dois casos, as terras onde se implementaram esses empreendimentos foram até a metade do século XX de uso agrícola, e estavam localizadas fora do tecido urbano planejado por Cerdà para o Eixample, projeto urbano que encontrava-se em ocupação na época da construção dos empreendimentos, razão pela qual a malha urbana estava descontinua. Mas o maior problema radicava na falta de articulação com as infraestruturas do centro da cidade. Em quase cinco décadas, o processo de integração dessas áreas, ao nível social e espacial foi uma

⁶¹ A *Generalitat de Catalunya* é o sistema institucional em que se organiza politicamente o autogoverno da Catalunha. Tem as suas raízes nas Deputações Permanentes, no século XIV, sob a administração da Coroa de Aragão. A sua sede é o Palácio da Generalidade na cidade de Barcelona.

⁶² O trem ligeiro ou veículo leve sobre trilhos (VLT) é um sistema de transporte que utiliza o mesmo material rodante que o tranvia, mas que inclui segmentos parcial ou totalmente segregados do tráfego, com carris reservados, vias periféricas e em alguns casos túneis no centro da cidade de características similares às de um caminho de ferro convencional.

tarefa muito árdua que precisou de órgãos interprovinciais, não sendo possível a requalificação e integração só com as iniciativas municipais.

Vemos que parte importante do sucesso da requalificação dessas áreas foi sua inserção espacial por meio do transporte público. No caso do primeiro exemplo, no Bairro de Bellvitge se estenderam as redes de metrô, o sistema de transporte urbano mais usado da cidade, com frequências de 2 a 3 minutos de espera, infraestrutura adequada para embarque e desembarque de passageiros. Com esse meio de transporte, o tempo de deslocamento até o centro da cidade é de apenas 10 minutos. No segundo exemplo, com já foi mencionado, o sistema de VLT se estendeu até o bairro La Mina, conectando os dois setores do empreendimento. Vale a pena mencionar que entre os diferentes meios de transporte ocorre a integração das unidades e das tarifas, sendo que com a “tarifa única”, é possível a troca de meio de transporte dentro da região metropolitana.

Coincidentemente, os exemplos expostos de Barcelona e os casos da COHAB/SC anteriormente descritos, guardam certa similitude nas suas origens. Em ambos casos o poder público instalou empreendimentos nas periferias por meio de programas sociais, para famílias de baixa renda, e na tentativa de solucionar o problema do déficit habitacional, geraram um problema social. A concentração da população pobre e com baixos níveis de escolaridade, associada à infraestrutura desconexa da malha urbana acabou gerando segregação e desenvolvendo impasses de delinquência, tráfego de drogas e informalidade.

A clara diferença entre os exemplos trazidos de Barcelona e a habitação popular da década de 1970 e 1980 da área conurbada de Florianópolis, é que, no caso brasileiro o Estado e os municípios não tem feito intervenções claras para a requalificação urbana e a inserção social das áreas degradadas em nenhum nível. Com o passar dos anos e conforme a expansão da cidade foi avançando, essas intervenções foram abraçadas por uma malha urbana dispersa e pouco densa onde as redes de transporte se estenderam de uma forma bastante deficiente, sem tomar em conta as áreas de pobreza. Fator pelo qual até hoje vemos que bairros como Forquilha e Bela Vista possuem grandes deficiências de articulação com o centro da cidade, sendo que o transporte público de Florianópolis não encontra-se integrado com o resto de municípios da conurbação, além de ser caro. A falta da acessibilidade à cidade dificulta plenamente o desenvolvimento econômico e social dos habitantes destas áreas.

Nesse sentido, LOJKINE (1997) afirma que as políticas urbanas no capitalismo, no processo de desenvolvimento das condições gerais de produção, são de caráter contraditório:

[...] à necessidade de desenvolver a socialização das forças produtivas materiais e humanas responde a necessidade oposta, que o capitalismo tem, de subordinar o crescimento econômico unicamente à valorização do capital (LOJKINE, 1997, p.193).

Temos visto com esses exemplos, que as intervenções do Estado, são localizadas nas áreas de expansão, já que o valor da terra é menor. Por esta condição esses empreendimentos negam o direito à cidade para à população pobre. Os processos causados pelos agentes produtores do espaço, na maioria das vezes, não foram capazes de contribuir para harmonizar as diferenças e os conflitos e garantir um maior equilíbrio no valor e uso da terra e a estruturação do espaço urbano. Transversalmente, na área de estudo, pouco ou nada se faz para melhorar a inserção social e espacial dos conjuntos habitacionais populares aos benefícios da cidade constituída. A partir dessa análise é possível perceber que os agentes produtores do espaço urbano têm diversos interesses, criando espaços segmentados nas cidades.

2.5 INTERAÇÕES ESPACIAIS NA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS NAS ÚLTIMAS DÉCADAS DO SÉCULO XX

É relevante entender que na região metropolitana de Florianópolis, o modo de produção capitalista se consolidou de forma contundente, em parte graças à indústria da construção civil e a expansão imobiliária das últimas décadas do século XX, além da divisão social e territorial do trabalho, desenvolvida pelos modos capitalistas, as interações espaciais ganham um novo teor, servindo à lógica da acumulação. Nessa visão, segundo SILVEIRA e COCCO (2010) a interação (ação recíproca) é a causa do surgimento e transformação das coisas, e não a substância.

“Esta relação entre fluxos e fixos – com o fluxo e subespaços representando a própria interação espacial se manifestando – é a causa de novos fenômenos, de transformações dos elementos que compõem os fluxos, mas também dos fixos, dos objetos espaciais e subespaços que comunicam. No movimento de transformação em direção ao desenvolvimento, fluxos e fixos se complexificam, com as interações

entre formações materiais se diversificando e os objetos técnicos se tornando cada vez mais artificiais” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p.67).

Essas transformações interagem expressamente a realidade geográfica formando redes sociais como materiais “Assim as redes são estáveis e, ao mesmo tempo, dinâmicas. Fixos e fluxos são intercorrentes, interdependentes. Ativas e não-passivas, as redes não têm em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social” (SANTOS, 1990, p.187). Continuando com SANTOS (1990) o movimento das redes, inclui dinâmicas próximas locais, quanto dinâmicas distantes, universais movidas pelas grandes organizações.

Na visão de Corrêa, as interações espaciais são o “componente do espaço geográfico” sendo assim,

[...] devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço (CORRÊA, 1997, p. 280).

Consequentemente, não podemos reduzir elas apenas aos fluxos, já que demonstram um fenômeno mais amplo “que envolve fluxo, mas que promove transformações dos espaços que interagem” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p.7).

Ao analisar as interações espaciais de Santa Catarina, nos encontramos com acontecimentos que marcaram um antes e depois na formação da rede urbana. Temos que a partir de 1970 os fluxos entre os municípios catarinenses foram potencialmente alterados, graças à execução de obras viárias o que significou “uma revolução do transporte rodoviário em Santa Catarina” (PELUSO JÚNIOR, 1991a, p.276). Isto, conjuntamente com o progresso das comunicações como a telefonia e o setor automobilístico, definiu aspectos funcionais, políticos e territoriais. Portanto, aconteceu a emergência de um novo e mais elevado estágio no desenvolvimento, desencadeador da nova conjuntura de crescimento econômico.

O conjunto de ações e eventos para impulsionar o desenvolvimento viário influenciaram a consolidação dessa rede urbana, como por exemplo, a elaboração do Projeto Catarinense de Desenvolvimento, durante o governo de Colombo Salles (1971-1975). Cujo propósito era de integrar as regiões isoladas do estado e aumentar a malha rodoviária através da construção de estradas para promover o escoamento da produção no território nacional. Assim,

A partir de 1975 aumentaram em média 180 km de rodovias estaduais pavimentadas por ano, concentrando-se nas ligações municipais de curta distância, chegando a 1995 com 3.148 km de pavimentação (GULARTI, 2002, p.215).

Em 1980, praticamente todas as rodovias federais do estado já estavam asfaltadas: BR-101 na faixa litorânea, BR-153 que corta o este, a BR-470 que liga Itajaí a Campos Novos e a BR-280 que liga São Francisco a Dionísio Cerqueira, e os trechos faltantes da BR-282 a que liga Florianópolis a São Miguel do Oeste.

Nesse contexto, o município de Florianópolis tinha diversas funções políticas e administrativas como capital estadual, e passou por um processo de expansão acelerada em várias escalas, involucrando diretamente os municípios do seu entorno, adensando os fluxos nos núcleos de cada município. A partir desses subcentros, as aglomerações vão dispersando-se progressivamente em direção as periferias, criando a sua vez outras novas pequenas concentrações. Soma-se a isto, o peso populacional de cada município e os deslocamentos entre eles que se processam através da articulação viária e os meios de comunicação. É preciso ressaltar que a articulação espacial entre o centro polarizador e os subcentros, se fez ainda mais intensa a partir da construção das pontes Colombo Salles (1975) e Ivo Campos (1991), mesmo não existindo alternativa de locomoção urbana que não seja o modal rodoviário.

Por outro lado, a intensidade das interações espaciais revela a desigualdade entre as diferentes localizações no que tange à capacidade de atrair deslocamentos. Sobre o assunto, CORRÊA (1997, p.280) destaca que elas “refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas” e “caracterizam-se preponderantemente por uma assimetria”, ou seja, “por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes”. Isto quer dizer que os diferentes tipos de deslocamentos que configuram as interações espaciais não podem ser considerados de forma isolada, pois, dependendo do fenômeno ou processo analisado, verifica-se uma articulação de diversos tipos de fluxos que se fazem mais intensos dependendo das especificidades do local.

Então, vemos que o Estado, ao impulsionar o desenvolvimento rodoviário como agente produtor do espaço, cria e reproduz novos padrões de interações espaciais, ampliando as diferenças sociais, tornando-o mais complexo e diferenciado. Seguidamente, aprofundaremos essas questões focando a nossa análises nas mudanças

que a expansão urbana trouxe nas interações espaciais realizadas por meio do transporte coletivo.

2.5.1 O transporte coletivo e acessibilidade nas áreas de expansão nas últimas décadas do século XX

A cidade apresenta importância fundamental não só no processo de produção de mercadorias, mas também no processo de circulação das mesmas e da realização do valor criado na esfera da produção. A compreensão, portanto, da produção do urbano capitalista não pode deixar de levar em conta os processos interligados de acumulação e expansão do capital. Um destes processos, desde o ponto de vista da produção do espaço, é a circulação, mas especificamente a mobilidade e acessibilidade urbana. Trata-se do meio pelo qual as interações espaciais se realizam numa estrutura capitalista.

Na visão de SILVEIRA e COCCO (2010) a mobilidade, trata-se do atributo da coisa ou da pessoa que é móvel, que possui a faculdade de se deslocar diferencialmente segundo as capacidades materiais das quais dispõe. Enquanto a acessibilidade:

Trata-se de um atributo do espaço produzido e que reflete a facilidade em se atingir os destinos desejados, podendo ser mensurada através do número e da natureza dos destinos objetivados e que podem ser alcançados dentro de certo contexto urbano (SILVEIRA e COCCO, 2010, p.7,8).

Faz-se fundamental então, entender o funcionamento das estruturas urbanas necessárias para o funcionamento da mobilidade e acessibilidade urbana, tomando em consideração que o transporte público é um tipo de meio de consumo coletivo indispensável à reprodução e circulação da força de trabalho. No planejamento e organização da rede de mobilidade e acessibilidade urbana o poder público é o maior agente, já que é o principal responsável pela implantação e localização da sua rede e infraestrutura.

LOJKINE (1997) identifica os meios de consumo coletivo como àqueles que possibilitam que as necessidades da sociedade como um todo sejam coletivamente atendidas, como à habitação popular, hospitais públicos, centros culturais, parques e praças, assim como também o transporte público, meio pelo qual se fazem efetivas as interações espaciais. O autor ressalta que entre eles, os serviços de circulação de mercadorias e pessoas, são diretamente responsáveis pelas condições gerais de produção dos e nos espaços urbanos, pois são os

facilitadores da circulação e das trocas – devem proporcionar: 1) a econômica de despesas de consumo; 2) acelerar o ritmo de distribuição de serviços públicos e; 3) contribuir para a rotação do capital, por essas condições são primordiais. Por outro lado, os equipamentos como os centros culturais e as áreas de lazer, parques e praças, geralmente são, menos privilegiados, pois não trazem ganhos diretos para o poder público, sem embargo, são necessários para a reprodução da qualidade de vida da sociedade.

Desde que Florianópolis está imersa no contexto da economia capitalista, o transporte coletivo da cidade cumpre sua função de transportar passageiros, mais isto não quer dizer que o serviço funcione em ótimas condições e que, sobretudo, seja o suficientemente dinâmico como para se estender em paralelo ao crescimento da malha urbana. Como já foi explicado, a primeira iniciativa de transporte coletivo foi à concessão de Carris Urbanos e Suburbanos, operados por uma empresa particular de origem inglesa, isto marca o início do sistema de transporte público. Naquele tempo, os novos loteamentos situados na área continental do município de Florianópolis, eram os mais desabastecidos por este serviço. O historiador Reinaldo Lohn aponta as dificuldades em relação aos meios de transporte, diante do crescimento constante do bairro Estreito:

A urbanização crescente tornava necessárias medidas para a criação de alternativas de transporte de massas, pois os ônibus eram muito deficientes. No carnaval de 1955 a imprensa pedia providências para resolver a “penosa permanência de centenas de pessoas, nas filas dos ônibus do Estreito, tanto da Capital quanto do Sub-distrito, ao rigor do sol implacável, à esperados coletivos”. Acontece, porém, que os concessionários mantinham relações muito próximas e promíscuas com os administradores, mantendo uma frota pequena e velha. A cidade mantinha-se refém desses empresários e durante muito tempo o transporte coletivo continuou sendo plataforma eleitoral de muitos candidatos e promessas de vários prefeitos (LOHN, 2006, p.258)

Esse depoimento denuncia não só a falta de transporte em dias feriados, mas também, deixa entender que os concessionários e a administração das unidades de transporte levavam o serviço de forma muito desorganizada.

Depois de 1950 o sistema de auto-ônibus começou a dominar o transporte coletivo, as rotas seguiam a linha dos deslocamentos comuns em direção aos bairros com maior demanda. Dentre as linhas com maior fluxo estavam Transporte Coletivo Limoense, que fazia rotas ao bairro Saco dos Limões, Viação Trindadense, Enflotur, Canasvieiras, Riveronense, Transol, etc. Estas linhas de transporte geralmente saiam do centro de Florianópolis e se deslocavam até o centro do bairro de destino, obviando por completo outras áreas que não se achavam nesse percurso, ou as mais afastadas dos centros. Por outro lado, também existiam rotas que conectavam o centro de Florianópolis com os outros centros municipais. Por exemplo, a linha Palhoçense fazia rotas até o centro de Palhoça, a linha que fazia viagens a Santo Amaro da Imperatriz, a que fazia viagens a Antônio Carlos e que no seu percurso passava por Biguaçu etc. todas com pouca ou nenhuma frequência nos finais de semana.

Nas últimas décadas do século XX, o modelo desenvolvimentista levou a incentivar o consumo do automóvel, “A indústria automobilística, base importante para o crescimento econômico, era responsável por 13% do PIB em 1999, menos de um quarto da população possuía automóvel” (ROLNIK, 2015, p.272). Esse modelo propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média de Florianópolis, impulsionando a ocupação de áreas mais distantes do centro, assim a malha urbana sofreu ainda mais o crescimento em direção a outros municípios, tomando dimensões regionais, embora com limites dispersos, dinâmica que também se reproduzia em outras cidades do Brasil.

Ao viabilizar a posse do automóvel, o modelo propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média. Enquanto a classe média aumentou as distâncias percorridas e sua velocidade – já que teve acesso a uma tecnologia de transporte mais rápida, viabilizando permanentemente novas frentes de expansão imobiliária-, o usuário de transporte coletivo seguiu preso à mesma alternativa tecnológica e de gestão (ROLNIK, 2015. P.272)

Essa dispersão urbana em direção ao continente, junto com a disseminação do automóvel, levou ao colapso as vias de circulação (sobretudo na região do centro de Florianópolis e na ponte Hercílio Luz), comprometeu a qualidade do transporte coletivo em relação ao incremento dos tempos de deslocamento, por causa da ocupação dos

bairros cada vez mais afastados, engarrafamentos e caos veicular, por conta da quantidade de veículos circulando “Veja-se que, consoante a essas transformações, em 1969 relatórios do Governo do Estado apontam crescimento de 90% dos veículos privados no estado de Santa Catarina” (COCCO, 2016, p. 81).

Com o aumento das distâncias e o congestionamento, o trajeto ilha continente, que concentrava o maior fluxo de veículos da época, ficou muito demorado. Segundo VEIGA (2004) antes da construção da ponte Colombo Sales em 1974, somente a travessia da ponte Hercílio Luz por meio do transporte coletivo, demorava cerca de uma hora nos horários de pico. Isto somado a falta de qualidade do serviço, fez com que as pessoas preferissem sempre optar pelo deslocamento privado. Coincide com essa perspectiva VASCONCELLOS (2011) quem afirma que na cidade de São Paulo, na mesma época, existia um desprezo pelo transporte coletivo, pois era ineficiente e estava baseado num sistema de ônibus operados precariamente.

Depois de muitos anos de um transporte público de má qualidade e praticamente informal, no ano 2003 foi implantado em Florianópolis o Sistema Integrado de Transporte (SIT), mudança importante, que levou a uma reestruturação nos trajetos das linhas e principalmente na construção de nove terminais de integração. Nesse sistema, diversos traslados passaram a necessitar de transbordos, obedecendo a horários, itinerários e frota preestabelecida, remunerado mediante o pagamento de tarifa, oferecido através de ônibus tipo convencional. A organização do SIT tem a estrutura em forma de uma rede integrada com a seguinte dinâmica:

I - circular: linha com itinerário perimetral, operada em um único sentido, com um único ponto terminal para controle da oferta e da demanda;

II - diametral: linha que liga mais de um bairro, com passagem pelo centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda;

III - periférica: linha que liga mais de um bairro, sem passagem pelo centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda;

IV - radial: linha que liga um ou mais bairro ao centro da cidade, com dois pontos terminais distintos para controle da oferta e da demanda;

§ 1º As linhas constantes dos incisos II, III e IV podem apresentar um único ponto terminal para controle da oferta e da demanda, caso em que são classificadas respectivamente [...] (FLORIANÓPOLIS, 2010).

Com esta reestruturação a prefeitura agrupou as diferentes administrações das linhas que circulavam pelo município e conseguiu numa estrutura formal e organizada. Basicamente foram três grandes grupos, Transol, Insular e Canasvieiras os que foram convocados para suprir a necessidade de deslocamento da população. Mas, não podemos dizer que essa reestruturação foi geral, pois não incluiu os municípios da área continental, mesmo tendo estreita relação de fluxos urbanos e intraurbanos, não se atingiu o patamar da integração tarifária, nem da integração espacial, muito menos no que diz respeito aos tempos de espera dos usuários.

A reestruturação do sistema de transporte coletivo foi superficial já que não incluiu meios mais eficientes que os ônibus, nem corredores exclusivos nas rotas propostas o que conduziu a ineficiências nos tempos de deslocamentos por causa da congestão veicular por conta da excessiva carga do transporte privado. Além disso, segundo COCCO (2016) o SIT também não foi aperfeiçoado com tecnologias intensivas em terminais que permitam a integração, o que não incentivou a eficácia dos tempos de deslocamento, nem a eficiência econômica:

Gerou, isto sim inicialmente a necessidade de aumento das tarifas, e em função disso, fortes manifestações do Movimento Passe Livre na ocasião (MPL). O fato é que considerando a complexidade das estruturação espacial que vimos analisado, estas ações tardias e incompletas foram paulatinamente se materializado em aumento dos tempos gerais de deslocamento em todos os modos de transporte (COCCO, 2016, p.84).

Nesse contexto, no terminal central de Florianópolis, só se instalaram embarques e desembarques de passageiros para as unidades que vinham de Palhoça, São José e Biguaçu, mas os ônibus que faziam essas rotas eram precários e pouco confiáveis, toda vez que sofriam avarias e ocasionavam desconforto aos passageiros. As rotas para São José, eram melhor atendidas mas igualmente desintegradas. Já as rotas para outros municípios mais longínquos como Santo Amaro da Imperatriz, e Antônio Carlos, não contaram com embarque e

desembarque no terminal central e pelo visto não foram nem estudadas no SIT. As ineficiências se mostram até os tempos atuais, sobretudo nos deslocamentos entre os centros e os subcentros urbanos, ou entre os bairros residências e o centro, e em horários que coincidem com a entrada e saída dos trabalhos “fato que desvaloriza a força de trabalho transportada” (CORRÊA, 2016).

O fato é que o SIT centraliza seu serviço nos terminais de integração e certamente a área em volta desses pontos específicos ficam bem servida pelo transporte público. Mas por outro lado, nos bairros afastados destes terminais atendidos pelas “linhas periféricas”, as frequências e horários são notavelmente reduzidos, dificultando os fluxos, aumentando o tempo de deslocamento e as esperas dentro dos terminais. A grande questão é que nesses bairros periféricos é onde, maiormente se instalaram os novos empreendimentos e conjuntos habitacionais, saltando vazios urbanos, expandindo as dimensões da cidade.

O proposito de diminuir a frequência de transporte público nas áreas de expansão de menor densidade, responde ao fato de que a infraestrutura de transporte público e de circulação (motorizada ou não), assim como também a dos demais serviços urbanos, tem um alto custo e requer significativos investimentos para sua provisão. Tais investimentos são melhor aproveitados quando realizados em eixos de concentração de demanda, onde beneficiam um maior número de pessoas. Pelo mesmo raciocínio, a gestão das políticas urbanas devem estimular o adensamento das atividades em regiões de fácil acesso e já dotadas de infraestrutura de serviços, pois manter uma densidade populacional muito baixa é pouco racional pelos altos custos de implantação e manutenção dessa infraestrutura.

Há uma razão ainda mais profunda pela qual, os meios de consumo coletivo como os transportes públicos, não são uma questão primordial a ser atendida na cidade, mesmo sendo tão importantes para a força de trabalho e a circulação do capital. Segundo LOJKINE (1997) os meios de consumo coletivos são vistos como supérfluos para o capitalista, pois eles só intervêm no nível da reprodução da força de trabalho, ou seja, a confecção dos meios de consumo coletivos, tem como especificidade o fato de que sua produção, na maioria das vezes, não representa oportunidade lucrativa capitalista. Ele chama a isto de “contradição do sistema capitalista”.

Longe de suprimir a contradição entre meios de reprodução do capital e meios de reprodução da

força de trabalho, a política urbana vai exacerbá-la, tornando-se um instrumento de seleção e de dissociação sistemática dos diferentes tipos de equipamento urbano, de acordo com seu grau de rentabilidade e de utilidade imediata para o capital (LOJKINE, 1997, p.193).

Em outras palavras, os meios de consumo coletivos, não acrescentam nenhum valor direto ou “imediato” às condições gerais da produção, mais sim, são necessárias para o deslocamento casa-trabalho, trabalho-casa da força de trabalho.

Por sua vez, os meios de consumo coletivo, sobretudo a infraestrutura viária, possuem capacidade de agregar valor ao solo urbano, o que deve ser relativizado, pois outros fatores como a localização, os tipos de atividades a se desenvolver nela, as condições históricas de constituição do grupo social ali residente etc. também participam como definidores das características que irão estabelecer uma tipologia socioespacial para cada setor da cidade e, por conseguinte, atribuem valor aos lotes, resultando nos padrões de residências conforme o segmento social que os adquirirá. Ao respeito VILLAÇA assinala que:

O primeiro efeito que uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade e, daí, sua valorização. [...] Há um aumento de valor – criação de valor -, que é fruto do trabalho socialmente necessário dispendido na construção da via e na produção de todos os pontos que a ela possam ser contatados – todos os pontos do espaço construído. O valor da terra que passa a ser determinado por uma via é em general maior que o da própria via (VILLAÇA, [1998] 2001, p. 80).

Essas dinâmicas de valorização de terras pela instalação de nova infraestrutura viária se presenciaram com grande assombro na área de estudo. Por exemplo, segundo SUGAI (2015), no final da década de 1990, a administração municipal de São José obteve recursos e desencadeou uma intensa atividade de pavimentação de vias. Foram pavimentadas cerca 540 ruas, um total de 250 km. “Essas pavimentações de vias, que se desenvolveram paralelas a outros investimentos no sistema viário, definiram imensas mudanças na paisagem urbana de São José, na valorização imobiliária e até na maior

identidade da população com a cidade” (SUGAI, 2015, p.152). No município de Palhoça, da mesma forma, a BR-101 atraiu a instalação da prefeitura nas imediações do loteamento Pagani, “que alterou substancialmente a estrutura daquele bairro, inclusive com uma grande valorização dos imóveis nas imediações” (CAMPOS, 2010, p.201).

Por outro lado, as características morfológicas e urbanas de uma cidade ou região podem condicionar a sua infraestrutura e influenciar de maneira significativa na mobilidade e na circulação urbana e regional. Mesmo com todo o avanço técnico e tecnológico, as características do território influenciam a sua estrutura, ora como facilitadores ou geradores da ocupação do território, ora como barreiras. Nesse sentido, as áreas de preservação permanente, os morros e áreas alagáveis de Florianópolis têm sido barreiras morfológicas muito significativas para a circulação do transporte público entre alguns bairros da cidade.

Podemos dizer que no início do século XXI, apesar da expansão viária, o crescimento imobiliário e o reconhecimento turístico de Florianópolis, o sistema de mobilidade urbana é primário e insuficiente, prioriza aos meios de transporte motorizados sem explorar outras alternativas. No que diz respeito ao transporte público, temos que entre o município de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, não há um transporte coletivo verdadeiramente integrado, cada município é autônomo na sua toma de decisões com respeito ao planejamento da rede de mobilidade urbana do seu território.

Nesse contexto, em setembro de 2013, a Prefeitura Municipal de Florianópolis lançou o edital de licitação do transporte coletivo por ônibus do município (Nº 607/SMA/DLC/2013) determinando a operação do sistema por um único concessionário, assim foi criado o Consorcio Fenix sobre as bases do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS). Mas até o fechamento dessa pesquisa, não temos presenciado nenhuma reestruturação substancial, o SIT de Florianópolis continua trabalhando sem muitas mudanças nem obras de integração com os outros municípios. Embora os problemas de congestão veicular tenham-se agravado nos últimos anos, os ônibus continuam transitando pelas mesmas autopistas que os veículos privados, incrementando seu tempo de deslocamento, neste cenário, as áreas de expansão urbana, continuam estando praticamente desatendidas pelo transporte público. No próximo capítulo, ampliaremos ainda mais este tema no item de mobilidade nas áreas de expansão urbana.

2.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO II

Este capítulo da tese buscou estudar a fase de expansão imobiliária do século XX, e de que forma as ações dos agentes produtores do espaço são os protagonistas de uma reestruturação intensa na cidade incentivando processos de conurbação. Suas ações repercutiram na configuração do espaço e influenciaram o crescimento da malha urbana, mudando os “fluxos e fixos” (SANTOS, 1999), criando novos espaços de consumo e alterando as interações espaciais em direção ao desenvolvimento do capital.

Isto aconteceu num contexto onde a globalização neoliberal repercutia no aumento da desigualdade social no Brasil, os Planos de Ajuste Estrutural, impostos pelo FMI para o pagamento da dívida, foram cruciais tendo efeitos negativos para o desenvolvimento das cidades. O IBGE mostra que enquanto a população brasileira cresceu a 1,9% entre 1980 e 1991, a população morando em áreas de pobreza crescia a 7,65% no mesmo período. Entretanto, os investimentos para construção de habitação de interesse social e saneamento público por parte do governo federal, eram muito escassos.

Nesse processo de urbanização submerso na pobreza e desigualdade social, PEREIRA (2002) nos fala sobre a crise do Padrão de Desenvolvimento Territorial estabelecida nos municípios da área conurbada de Florianópolis por conta da modernização econômica e territorial, que se deu de forma desigual, contraditória e antiética. Essa crise repercutiu no crescimento informal da cidade, em Florianópolis a ocupação do Maciço Central do Morro da Cruz se intensificou, chegando a ter 17 áreas de assentamento de população pobre. Além disso, grande parte dos municípios de Biguaçu, São José e Palhoça estavam conformados por famílias em condições de pobreza, organizadas espacialmente em grupos nas periferias e segregadas pelas deficientes infraestruturas coletivas e meios de transporte público.

O processo de urbanização dos municípios na metade do século XX irá ocorrer, sobretudo nas áreas rurais. Muitos dos bairros hoje consolidados eram parcelas de solo agrícola em processo de transformação ou terras de uso comunal. Esses espaços também foram definidos como áreas periurbanas, onde se distinguem atividades rurais, mais também se identificaram as dinâmicas dos agentes produtores do espaço urbano.

A análise as atividades dos proprietários fundiários nas áreas periurbanas, nos leva a afirmar que esses agentes são os que iniciam o processo de consumo do espaço a partir da comercialização de suas

glebas de terra. A transformação da terra rural à urbana, tem acontecido de uma forma muito rudimentar, sem terraplanagem de vias, lotes muito estreitos e/ou pequenos, sem redes de saneamento básico e com conflitos entre os proprietários e os loteadores. Essas atividades se fizeram presentes primeiramente no bairro Estreito, por estar mais próximo à Florianópolis, logo ocuparam setores nas imediações, abarcando até Barreiros. Essa transição rural-urbana contribuiu para o aumento da especulação fundiária da cidade, uma vez que, permitiu a valorização de amplas glebas de terra mantidas desocupadas nos espaços intermediários. Então, os proprietários fundiários podem ser também especuladores, quando a terra é reservada com o fim de valorizar-se.

Posteriormente, na década de 1970, a expansão econômica criou as condições para o desenvolvimento do setor imobiliário, essa época também é definida como *O boom imobiliário* (CAMPOS, 2010) a qual reestruturou todo o perfil da cidade, consolidou a conurbação, e iniciou o processo de verticalização. Na época, se geraram prédios de vários pavimentos no centro de Florianópolis, na Av. Beira Mar, em Kobrasol e Campinas em São José. O Estado também jogou um papel muito importante, já que ele impulsionou o índice de aproveitamento do solo com níveis edificatórios inovadores para a época, o que levou a modificação da paisagem pela presença de prédios e a “modernização” da cidade.

As pequenas indústrias de capital familiar; como o Grupo Koerich e a Construtora Dionísio Deschamps, AM Const. e Incorporações, Beco Castelo Const. e Incorporações etc. com o tempo, se fortaleceram, sendo que na década de 1980 e 1990 eles se ampliaram aproveitando das condições para a formação de monopólios imobiliários, fazendo articulações cada vez mais complexas com o capital. Assim, manifesta-se uma tendência à expansão do capitalismo sobre os novos territórios de consumo que levam a intensificação, direta ou indireta da acumulação desses grupos imobiliários.

No início na década de 1980, a implantação de vários loteamentos nas periferias da região, principalmente o loteamento Bela Vista e Forquilha, dirigido para uma classe social de baixa renda, foi de grande importância para aprofundar o processo de expansão urbana em direção ao oeste. O desenvolvimento desses loteamentos seguiu a lógica de crescimento tradicional (centro-periferia), fazendo nascer novos espaços de consumo intraurbano reestruturando a cidade e implantando subcentros residenciais. Nesses novos espaços tem desenvolvido de forma paralela, serviços de lazer, todo tipo de micro comércio, como restaurantes, bares, padarias, minimercados assim

como novas dinâmicas de mobilidade impulsadas das necessidades básicas da população.

O desenvolvimento de subcentralidades nas últimas décadas do século XX, formam parte de um processo de polinucleação da cidade, se dá sem que o centro principal perca hierarquia, pois Florianópolis continuou sendo polarizador da administração, serviços e comércio da região. Tais transformações trouxeram mais e maiores interações espaciais, exemplificadas no aumento dos deslocamentos pendulares de pessoas, capitais e informações. Além disso, podemos dizer que essas subcentralidades em processo de consolidação no final do século XX, não estavam bem servidas pelo transporte público. Somado isto, ao fato de que existem barreiras geográficas no território temos que os deslocamentos se fizeram mais difíceis e demorados. Fatores que provocaram a ruptura social e espacial, aprofundando uma marcada segregação da classe de menor renda econômica, a qual era expulsa nas periferias.

Nesse cenário, podemos afirmar que o crescimento acelerado da malha urbana nas últimas décadas do século XX, foi por mérito do produto imobiliário incentivado pelo capital privado, mas esse crescimento não se deu paralelamente ao desenvolvimento dos meios de consumo coletivo, pois existiu uma precarização do espaço público e da infraestrutura coletiva que impossibilitou o progresso da sociedade de forma homogênea.

Mesmo com a reestruturação do transporte público de agosto de 2003, na qual foi implantado no município de Florianópolis o Sistema Integrado de Transporte, não foi atingida uma melhora substancial, pois a efetivação desse sistema foi superficial. O SIT não incluiu o uso de meios de transporte mais eficientes que os ônibus, nem corredores exclusivos nas rotas, isto conduziu a demoras nos tempos de deslocamentos por causa da congestão veicular. Ineficiências que se mostram até os tempos atuais, sobretudo nos deslocamentos entre os centros e os subcentros, ou entre os bairros residências e o centro e em horários que coincidem com a entrada e saída dos trabalhos.

Fatos por ora apresentados contribuem para a compreensão do processo de produção do espaço urbano do século XX. Pode-se dizer que as características mais marcantes desse processo são:

- O espraiamento da malha urbana nas periferias em forma de periurbanização;
- O parcelamento do solo formal e informal em espaços carentes de infraestrutura;

- A expansão do setor da construção civil;
- A expansão da conurbação e a formação de subcentralidades não planejadas no território;
- O incremento de interações espaciais em forma de fluxos de deslocamento pendular em direção ao centro polarizador de Florianópolis;
- O desfase do crescimento urbano em detrimento dos meios de consumo coletivo;
- O aprofundamento da segregação socioespacial no território por conta do deficiente sistema de mobilidade de acessibilidade urbana.

Tomando em conta essas características de crescimento urbano do século XX, podemos passar ao seguinte capítulo que trata sobre como os fatores anteriormente descritos influenciaram a configuração urbana atual, e a análise sobre as novas formas de reprodução do capital por meio do espaço.

CAPÍTULO III

A NOVA FASE DE EXPANSÃO DO CAPITAL FINANCEIRO-IMOBILIÁRIO NA ÁREA CONURBADA DA RMF

Este capítulo tem como objetivo principal descrever e analisar as especificidades do início da nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário e a sua forma de agir na área de estudo. Quando mencionamos uma fase, estamos nos referindo a um período de tempo que começa com acontecimentos que marcam mudanças e repercutem na economia, na política, na sociedade e no espaço. Para o caso desta análise, estudaremos a fase de crescimento econômico e urbano do início do século XXI, que se divide nos seguintes períodos:

Tabela12: Periodização da fase de expansão do capital financeiro-imobiliário do século XXI

Períodos	Caraterísticas
2001 - 2009	Retomada de crescimento econômico nacional; Criação do Estatuto das Cidades (2001); Criação do Ministério das Cidades (2003); Criação do Programa de Aceleração do Crescimento (2007); Criação do Programa Minha Casa Minha Vida (2009).
2009 - 2014	Coalizão Estado - Construtoras/ Incorporadoras; Expansão de obras de infraestrutura de financiamento público e privado; Expansão financeira-imobiliária na área conurbada de Florianópolis; <ul style="list-style-type: none"> • Superprodução habitacional; • Criação de um polo de ociosidade na indústria de construção civil/habitação; • Consolidação e criação de subcentralidades periféricas; • Processo de conurbação com Santo Amaro da Imperatriz
2014 - 2018	Crise político-econômica nacional; Corte orçamentário ao programa MCMV; Aumento do déficit habitacional; Crise de mobilidade e acessibilidade urbana na área conurbada de Florianópolis; Suspensão de alvarás de construção na prefeitura de Florianópolis; Expansão da malha urbana por intensas atividades de incorporação em áreas periurbanas de São José, Biguaçu, Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz.

Fonte: Organizado por M. Hildebrandt

No decorrer dos próximos capítulos desenvolveremos as especificidades dos períodos destacados na tabela em forma de tópicos numa estrutura dialética. Como primeiro tópico discutiremos profundamente as formas de expansão da malha urbana respaldados pelos trabalhos de campo efetuados.

Por meio dos mapas de localização dos empreendimentos imobiliários, das entrevistas com agentes produtores do espaço e da análise quantitativa e qualitativa dos produtos imobiliários, tentaremos definir as tipologias da expansão urbana atual. Essa análise se baseia em duas classificações; 1) a implementação de loteamentos de investimento privado; 2) a construção de condomínios fechados de investimento público por meio do programa MCMV. Ambas tipologias estruturam nas bordas da malha urbana da área de estudo.

Como primeiro ponto, analisaremos a implementação de loteamentos ou parcelamento de terras, na qual o capital privado é a peça mais importante, já que as incorporadoras vêm realizando operações de incorporação, financiamento, construção e comercialização; fazendo acontecer o processo de consumo do espaço, sendo ativos promotores da expansão urbana na área de estudo.

Como segundo ponto, estudaremos o marco econômico nacional, as políticas urbanas que impactam na estruturação do território e o marco regulatório ao qual o planejamento está sujeito, destacando as normativas e legislações que promovem o desenvolvimento da cidade. Nesse contexto, analisaremos as intervenções do programa Minha Casa Minha Vida (MCMV). Estudaremos qual é o papel das construtoras vinculadas ao programa, as funções que elas exercem e as repercussões dos seus projetos. Apresentaremos exemplos tomando em consideração que formam parte de uma fase de transformações, na qual se desenvolvem as recentes dinâmicas de metropolização que corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização, e se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea associada à reestruturação capitalista (LENCIONI, 2017).

Por fim, explicaremos as atuais condições em que coexistem os meios de consumo coletivos considerando sua importância para a reprodução do capital. Sendo que a escassez ou precariedade deles acompanha processos de exclusão socioespacial, assim como nega uma vida urbana em coletividade. Sendo assim, nos focaremos também na acessibilidade e mobilidade urbana, toda vez que verificamos componentes que configuram uma crise urbana por conta do incremento dos deslocamentos pendulares e engarrafamentos em relação com o crescimento da população e o excessivo impulso ao transporte privado.

3.1 A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO DO SÉCULO XXI

No processo de formação socioespacial, apresentado nos capítulos anteriores, temos analisado que diversos acontecimentos e atividades têm contribuído de forma concreta na produção do espaço no século XX. Isto tem induzido à expansão urbana sobre áreas de interesse do capital, nas que investimentos de caráter público e privado impulsionaram conjuntos habitacionais, formação de bairros, loteamentos e centralidades. Na sequência, analisaremos as particularidades das dinâmicas de expansão urbana atual, tomando em consideração as especificidades encontradas nas novas configurações espaciais dadas pelo aprofundamento do desenvolvimento das relações fundadas na lógica capitalista.

Com efeito, na nossa área de estudo, existem algumas formas de crescimento espacial que insistem em permanecer e até se desenvolver de uma forma muito resistente. Rapidamente podemos assimilar, por exemplo, a presença imponente dos loteamentos em grandes glebas de terra e os novos conjuntos habitacionais financiados pelo programa MCMV, elementos que criam uma nova configuração de interações espaciais que repercutem na mobilidade urbana em geral e que, sobretudo, tem implicações na sobre-exploração do trabalho por conta das grandes distâncias percorridas pelos usuários do ineficiente sistema de transporte público, a precarização em relação à apropriação da cidade e suas centralidades simbólicas, culturais e de lazer.

Sobre isso, temos que considerar que a lógica econômica do capital não se instala no espaço sem gerar conflitos “A imposição global do neoliberalismo tem sido altamente desigual, tanto social quanto geograficamente, e suas formas instrucionais e consequências sociopolíticas variam significativamente ao redor do mundo” (ROLNIK, 2015, p.33). Segundo a autora, do antigo bloco soviético da Ásia Central e do Leste Europeu até América Latina, da África até a Ásia, a tomada do setor habitacional pelas finanças tem sido uma tendência massiva e hegemônica “A mercantilização da moradia, bem como o uso crescente da habitação como um ativo integrado a um mercado financeiro globalizado, afetou profundamente o exercício do direito à moradia adequada pelo mundo” (ROLNIK, 2015, p.32). Ao respeito DAHER (2013) assinala que existe uma justaposição da concentração econômica e territorial que se expressa numa *metromonopolização financeira-imobiliária*. Essa expressão deixa revelar a força do monopólio da propriedade privada, da propriedade patrimonial, como âmagdo

movimento do capital que gera rendas financeiras e imobiliárias e privilegia as metrópoles (LENCIONI, 2017).

O comum desses agentes produtores do espaço é que suas atividades imobiliárias estão centralizadas basicamente no ramo da moradia, representada pelos apartamentos residenciais, casas térreas, ou pela venda de lotes destinados ao uso residencial. Já que a moradia é uma necessidade básica do homem, sua aquisição e uso são imprescindíveis a todos, embora nem sempre seja necessário ter uma casa própria para suprir essa necessidade. A segurança da propriedade se sustenta na ideia de que ter uma casa te proporciona muitas benfeitorias já que pode ser usada simultaneamente de modos diferentes. Segundo HARVEY (1980, p.136) uma casa, no sistema capitalista pode ter vários fins, entre eles: abrigo, privacidade, uma localização relativa que é acessível aos lugares de trabalho, serviços, família, amigos etc. (inclusive a possibilidade de ter o lugar de trabalho dentro dela); segundo as características físicas pode simbolizar status e, além disso, pode ser um meio para lucrar e aumentar riqueza. “Na nova economia política centrada na habitação como um meio de acesso à riqueza, a casa transforma-se de bem de uso capital fixo - cujo valor é a expectativa de gerar mais valor no futuro” (ROLNIK, 2015, p.32, 33).

Apesar da moradia ter perdido sua essência de bem social, no sistema capitalista ela tem ganhado, sobretudo, valor financeiro. Estas condicionantes são válidas para o surgimento das inversões imobiliárias e o aumento de estoque da moradia para a expansão dos seus negócios. Dessa forma, veremos nos itens seguintes as diversas formas de produção de moradia e comercialização assim como os processos políticos e institucionais com o objetivo de ampliar o mercado, a competição e a mercantilização da moradia. Todos esses fatos são indícios da *metropolização financeira-imobiliária* presente na nossa área de estudo.

3.1.1 A expansão periférica de loteamentos

Foi só em 1979 que no Brasil surge a Lei Federal Nº 6.766 a qual define loteamentos como “Subdivisão de glebas com lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.” Em que:

A infra-estrutura básica dos parcelamentos é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de

água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação (BRASIL, 1979).

O desmembramento via loteamentos ou a incorporação é o resultado da habilitação de grandes espaços vazios subutilizados, áreas agrícolas ou antigas chácaras que circundavam a esfera central dos municípios, que os incorporadores imobiliários dotam de redes de saneamento básico e subdividem em parcelas menores para ser vendidos à famílias ou à construtoras que finalizam o processo de consumo do espaço com o estabelecimento de moradias, edifícios residenciais, comerciais, ou institucionais, sob os parâmetros do uso de solo.

O padrão socioeconômico a qual se destina o loteamento é o coeficiente que regula o tipo de infraestrutura e imobiliário a ser implantado nele. Nos loteamentos para às famílias de alto nível socioeconômico o tratamento do espaço coletivo e áreas de lazer é maior, isto tende a ser revertido no valor do produto. Além disso, segundo SINGER (1982, p.24) pode ocorrer que a valorização da gleba seja “antecipada”, isto ocorre em função de mudanças futuras na estrutura urbana, para as que o especulador se dispõe a esperar um determinado período até que as condições propícias se tenham realizado. Equipar o solo urbano para comercializá-lo é condição básica, já que o preço de uma gleba pode, e muito, depender do grau de dotação de infraestruturas implantadas.

Por meio do mapeamento dos loteamentos implementados entre o ano 2003 e 2017 (Mapa 05, p.157), conseguimos espacializar 57 empreendimentos de grande porte (mais de 50 unidades) edificadas ou em processo de edificação, bem como ocupados ou em ocupação. Esses empreendimentos em sua totalidade perfazem 24.181 unidades de moradia que se juntaram à malha urbana. Podemos identificar que a maior proporção de loteamentos se encontra localizada na parte oeste de São José e Palhoça, enquanto dentro da ilha de Florianópolis, os loteamentos estão distribuídos espalhadamente no território.

Um dos municípios com maior dinâmica de incorporação é São José. Nesse município, depois da implementação de Forquilha, foram construídos inúmeros loteamentos continuando com a linha de expansão em direção ao oeste do município. O pioneiro foi o Parque Residencial Lisboa I com 1284 lotes numa área de 420.000,00 m² feito pela Jota's Empreendimentos Imobiliários em 1996. Posterior a ele surgiram outros em áreas próximas como Parque Residencial Lisboa II e III, San Marino, Ceniro Martins, Recanto da Natureza e Portal da Colina, esses três últimos recentemente implementados e em ocupação.

Essa aglomeração de loteamentos em sua totalidade confirmarão o bairro de Forquilhas, mas ressaltamos que apesar de estarem contíguos não possuem acesos viários nem acesso para pedestres bem definidos entre si, alguns deles se constituem como ilhas isoladas com ligação à estrada principal apenas.

Imagem 14: Loteamento P. R. Lisboa I em Forquilhas, São José.



Fonte própria, registro em Agosto 2015

Imagem 15: Loteamento Portal da Colina em Forquilhas, São José.



Fonte própria, registro em Agosto 2017

Além disso, em outro setor de São José, no bairro Potecas, ao lado oeste da Avenida Osvaldo José de Amaral (antiga avenida das Torres) o loteamento Jardim Botânico tem-se instalado com aproximadamente 300 lotes. Por outro lado, no bairro Sertão do Imarum, diversos empreendimentos como Nova São José estão em processo de implementação, seguindo a linha da SC-281 estendendo de forma contudente a malha urbana.

Mapa 05: Localização dos Grandes Loteamentos, implementados no período 2003 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis

RESUMO DE LOTEAMENTOS IMPLEMENTADOS E IMPULSADOS NO PERÍODO 2003 A 2017 NA ÁREA CONURBADA DA RMF

MUNICÍPIOS	Total por município
Florianópolis	3 400 aproximadamente
Biguaçu	716 aproximadamente
São José	7 853 aproximadamente
Palhoça	11 911 aproximadamente
Santo Amaro da Imperatriz	301 aproximadamente
Total de lotes	24 181 aproximadamente

Informação organizada pela autora, obtida em entrevistas feitas a funcionários das prefeituras, empresas imobiliárias e em trabalhos de campo, assim como pesquisa informática nos sites oficiais das construtoras até 12/2017. Para efeitos deste estudo, só se registraram loteamentos com mais de cinquenta lotes.

LOTEAMENTOS IMPLEMENTADOS E IMPULSADOS NO PERÍODO 2003 A 2017 NA ÁREA CONURBADA DA

MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

Sigla	Nome do Empreendimento	Lotes	Construtora
F1	Jardim Nova Cachoeira	216	Fiori Empreendimentos Imobiliários
F2	Loteamento Della Giustina/Inglese	150	Agnes Construção e Incorporação
F3	Condomínio Jardim Inglese	139	ANC Engenharia/FIORI Empreendimentos Imobiliários
F4	Loteamento Real Parque	280	Real Urbanismo
F5	Condomínio Terra Norte	50	Terras e Terras Incorporações
F6	Jardim do Rio Vermelho	136	Fiori Empreendimentos Imobiliários
F7	Codominio Red Park/Rio Vermelho	150	HAFIL Inc. Desenvolvimento Imobiliário
F8	Loteamento Alameda Rio Vermelho	125	ANC Engenharia/FIORI Empreendimentos Imobiliários
F9	Condomínio Villa Rationes	50	Terras e Terras Incorporações
F10	Condomínio Cachoeira de San Antônio	50	Toplands Empreendimentos
F11	Mirante das Baías/Itacorubi	80	Não informado
F12	Loteamento Novo Campeche	300 Aprox.	Imobiliária Novo Campeche
F13	Loteamento Residencial Campeche	95	Perímetro Construção & Incorporação
F14	Condomínio Residencial Garapuvu	55	Construtora Guarapuvu
F15	Loteamento Jardim Campeche	334	ANC Engenharia/FIORI Empreendimentos Imobiliários
F16	Loteamento Portal do Riverão	300 Aprox.	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
F17	Condomínio Jardim Riverão	50	Fiori Empreendimentos Imobiliários
F18	Loteamento os Açores	840	Imobiliária Pântano do Sul

MUNICÍPIO DE BIGUAÇU

Sigla	Nome do Empreendimento	Lotes	Construtora
B1	Loteamento Deltaville	560	Construtora Ábaco
B2	Loteamento Altos do Jardim	156	Costa Sul Urbanismo

MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ

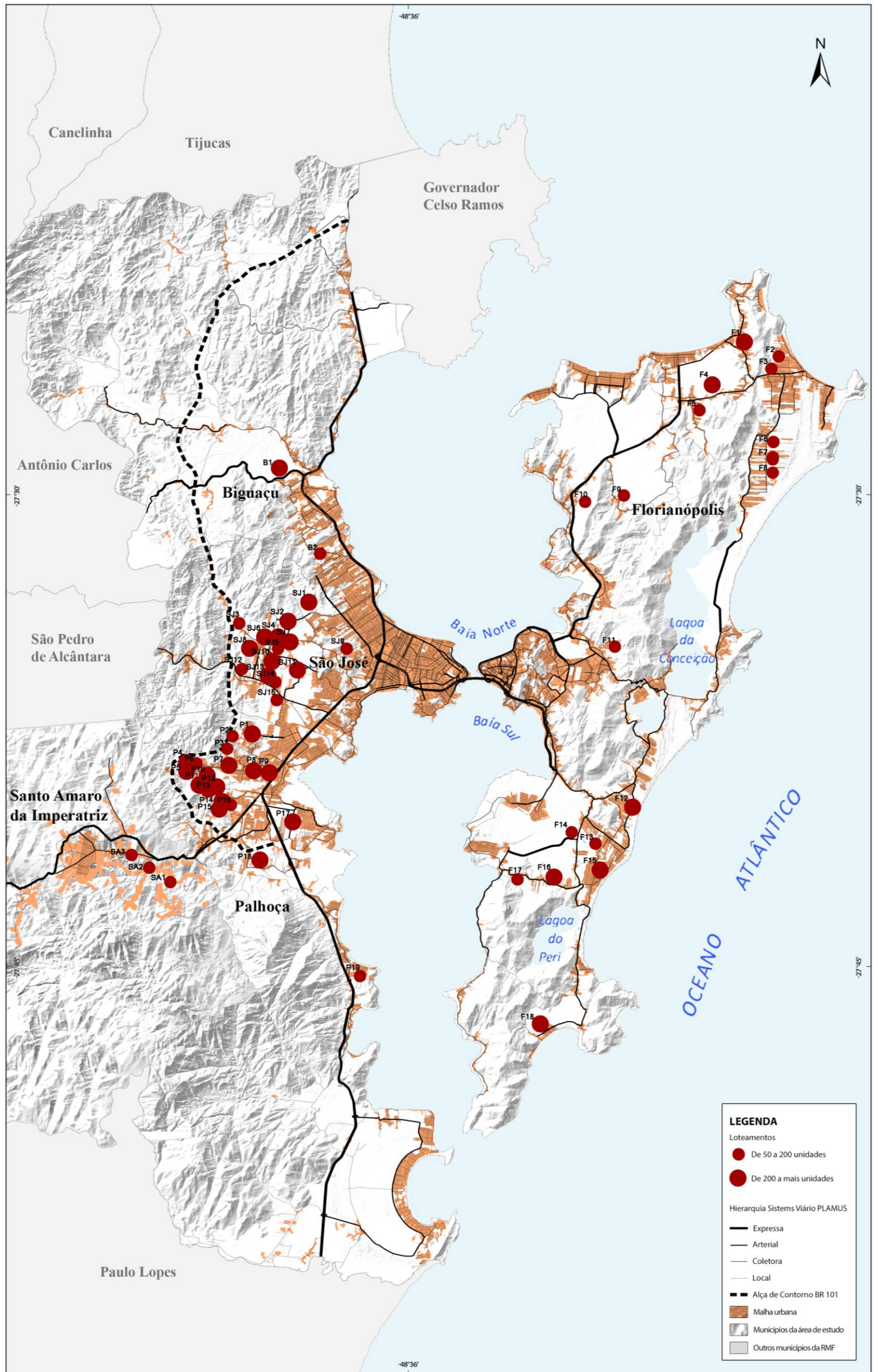
Sigla	Nome do Empreendimento	Lotes	Construtora
SJ1	Loteamento Jardim Botânico	637	J.A. Urbanismo
SJ2	Loteamento Recanto da Natureza	455	JCP Espaços Urbanos
SJ3	Loteamento Bosque São José	119	J.A. Urbanismo
SJ4	Loteamento Parque Residencial Lisboa I	1284	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
SJ5	Loteamento Parque Residencial Lisboa II	168	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
SJ6	Loteamento Parque Residencial Lisboa III	1508	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
SJ7	Parque Residencial Ceniro Marins	1200 aprox.	Estácio Vieira Construtora e Incorporadora
SJ8	Loteamento Manoel Melo/Forquilhas	500 aprox.	Não informado
SJ9	Jardim Residencial Maria Honorata	231	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
SJ10	Loteamento San Marino	610	J.A. Urbanismo
SJ11	Loteamento Portal da Colina	360	Costa Sul Urbanismo
SJ12	Loteamento Vista da Pedra	184	Costa Sul Urbanismo
SJ13	Loteamento Nova São Jose I	287	J.A. Urbanismo
SJ14	Loteamento Nova São Jose II	200	J.A. Urbanismo
SJ15	Loteamento Figueira Velha	110	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA

MUNICÍPIO DE PALHOÇA

Sigla	Nome do Empreendimento	Lotes	Construtora
P1	Bairro Planejado Pedra Branca	3330	Incorporadora Pedra Branca LTDA
P2	Condomínio Parque da Pedra	127	Incorporadora Pedra Branca LTDA
P3	Loteamento Green Village	225	Firenze Urbanismo
P4	Loteamento Parque Residencial Alaor Silveira I	803	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
P5	Loteamento Parque Residencial Alaor Silveira II	289	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
P6	Loteamento Parque Residencial Alaor Silveira III	200	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
P7	Loteamento Madri	1200	J.A. Urbanismo
P8	Loteamento Parque Residencial Pagani I	650	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
P9	Loteamento Parque Residencial Pagani II	588	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
P10	Loteamento Vale Verde Butiá	378	Payssage Empreendimentos
P11	Loteamento Vale Verde Araçá	530	Payssage Empreendimentos
P12	Loteamento Terra Nova I	647	Rodobens Negócios Imobiliários
P13	Loteamento Terra Nova II	630	Rodobens Negócios Imobiliários
P14	Loteamento Parque Residencial Jardins I	350	TAKLA Empreendimentos Imobiliários
P15	Loteamento Parque Residencial Jardins II	400	TAKLA Empreendimentos Imobiliários
P16	Loteamento Parque Residencial Jardins III	200	TAKLA Empreendimentos Imobiliários
P17	Loteamento Nova Palhoça	594	J.A. Urbanismo
P18	Bairro Planejado Guarda do Tabuleiro	610	Firenze Urbanismo
P19	Condomínio Praia de Fora Residence	160	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA

MUNICÍPIO DE SANTO AMARO DA IMPERATRIZ

Sigla	Nome do Empreendimento	Lotes	Construtora
SA1	Loteamento Cascalina Dona Emilia	120	Não informado
SA2	Condomínio Quinta dos Guimarães	103	Jota's empreendimentos imobiliários LTDA
SA3	Loteamento Jardins da Imperatriz	78	RVJ Construções



LEGENDA

Loteamentos

- De 50 a 200 unidades
- De 200 a mais unidades

Hierarquia Sistemas Viário PLAMUS

- Expressa
- Arterial
- Coletora
- Local
- Alça de Contorno BR 101
- Malha urbana
- Municípios da área de estudo
- Outros municípios da RMF

BRASIL SANTA CATARINA

ESCALA 1:150.000

0 2,5 5 7,5 10km

PROJEÇÃO GEOGRÁFICA
Datum: SIRGAS 2000

Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia. GRANFPOLIS/Prefeitura de São José, 2015. M. HILDEBRANDT, 2018.

ELABORAÇÃO: D. AURICCHIO; M. HILDEBRANDT

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGGEO

TÍTULO:
Localização dos Grandes Loteamentos, implementados no período 2003 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis

Logos: UFSC, PPGG, CAPES, GEARI

Nota: Informação organizada pela autora, obtida em entrevistas feitas a funcionários das prefeituras, e empresas incorporadoras, assim como pesquisa informática nos sites oficiais das construtoras e informação coletada nos trabalhos de campo. Para efeitos desse estudo, só se registram nesse mapa, loteamentos de mais de 50 lotes até dezembro de 2017.

Em Palhoça aconteceram dinâmicas de expansão similares a partir da criação do loteamento Pagani em 1998. Seu estabelecimento (que inicialmente continha 550.371,89 m² e 650 unidades), além da expansão do município, incentivou à transferência do seu núcleo central com a relocação dos serviços públicos e comércio, com destaque à sede administrativa da Prefeitura em 2001, a Câmara de Vereadores em 2009, o Fórum Municipal em 2011, assim como a construção do shopping Via Catarina implantado às margens da BR-101.

O presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil (SINDUSCON) de Santa Catarina, Hélio Bairros, em entrevista, também fez referência ao loteamento Pagani, e afirmou que a instalação da prefeitura e da Câmara de vereadores no loteamento foi fundamental para a expansão e o crescimento econômico de Palhoça. “Não havia mais espaço no centro, a necessidade de serviços produzia o deslocamento das pessoas em busca de serviços a outras áreas, e essa mudança foi pontual” (Entrevista com o Sr. Hélio Bairros, 2015).

De acordo com o constatado nos trabalhos de campo, além do loteamento Pagani (1998) outros merecem destaque por ter mudado ou estarem mudando seus entornos e criando novas dinâmicas urbanas, temos, por exemplo: O Bairro Planejado Pedra Branca com aproximadamente 3330 lotes; o Aloar Silveira I de 1999, com 446.269,34m² e 803 lotes; Aloar Silveira II de 2000, com 117.365,30m² e 289 lotes; o Pagani II com 599.551 m² com 588 lotes e o Nova Palhoça de 2003 com 594 lotes. Sendo que alguns deles se encontram pouco ocupados e em péssimas condições de manutenção.

A origem desses empreendimentos, aliado a condição de município industrial e a implantação de outras grandes obras fazem ver a Palhoça como um centro de expansão imobiliária, já que representa um grande pólo de interesse de grandes investidores que marcaram definitivamente um processo de reestruturação econômica e urbana liderada pelo capital privado.

Imagem 16: Bairro Pagani em Palhoça



Fonte própria, registro em maio 2015

Imagem 17: Loteamento Nova Palhoça em Palhoça



Fonte própria, registro em Julho 2015

Imagem 18: Loteamento Deltaville em Biguaçu



Fonte: www.abacobrasil.com.br/empreendimentos-abaco, acesso Julho 2017

No município de Biguaçu, verificou-se uma nova linha de crescimento urbano em direção ao noroeste, seguindo a SC-407, onde a partir de março de 2013, verifica-se a instalação do loteamento Deltaville, com aproximadamente 560 unidades (284 lotes e 6 condomínios fechados), áreas comerciais e industriais num espaço de 1.715.000m². Localiza-se na rodovia SC-407, a cinco quilômetros do centro de Biguaçu e a 18 quilômetros do centro de Florianópolis. Esse empreendimento usa o termo de “bairro sustentável” para apresentar-se na mídia, mas pelo contrário, aproveita dos recursos naturais como o rio Biguaçu para atrair compradores, pois oferece a possibilidade de ter vagas para iates na marina criada a partir do rio e só impulsiona meios de transporte sustentável dentro de seus próprios limites.

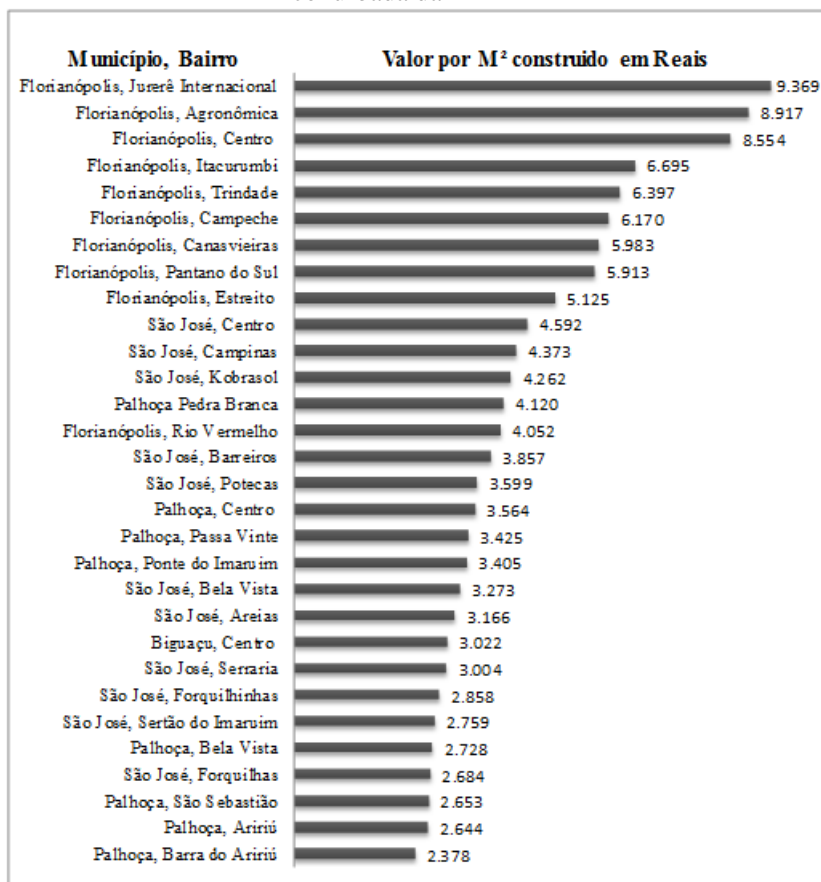
No trabalho de campo realizado se analisou, sobretudo o entorno do empreendimento, verificou-se a drástica mudança do uso de solo (de rural e/ou natural a residencial) que esse projeto vêm impulsionando. Além disso, apesar de não ser um loteamento fechado, usa canais de água para limitar seu perímetro, a falta de calçadas para pedestres impede a integração com outros espaços, só possui duas via de ligação com o exterior e há pouca frequência de transporte público na área. Pode-se dizer que é um empreendimento orientado basicamente ao uso do automóvel e iates privados.

Já no município de Florianópolis, as dinâmicas de parcelamento de solo se diferenciam basicamente pelo setor econômico que se orienta a venda dos lotes, pois dependendo da localização, os terrenos poderiam ser adquiridos com fins residenciais e de lazer temporário. Por colocar alguns exemplos, destacamos a incorporadora de maior produção de lotes na ilha a Fiori Empreendimentos Imobiliários. Empresa fundada em 2003 que localiza suas intervenções nos balneários do norte e sul da ilha para um segmento de público de alta renda. Atualmente tem seis loteamentos construídos ou em fase de implementação, que totalizam mil unidades produzidas.

Por outro lado está o balneário de Jurerê Internacional, intervenção do grupo HABITASUL do Rio Grande do Sul, localizado na parte norte da ilha, voltado para uma população de alta renda. Quando o grupo adquiriu as terras em 1980, se exerciam atividades de pastoreio em alguns setores do terreno e em outros a área era de manguezal. Em 1980, a cobertura vegetal ainda se mantinha conservada e o balneário era um lugar isolado, de pouco movimento, com poucos acessos. Posteriormente, a construção das vias de acesso e a instalação de infraestrutura de primeira linha, gerou um processo intenso de valorização, direcionado à elite, tornando-se um espaço de ostentação,

desligado da malha urbana. Atualmente Jurerê Internacional tem categoria de bairro e conta com mais de 2000 unidades residenciais, entre casas e apartamentos, restaurantes e clubes, possui também um calçadão central no qual se exercem atividades de comércio e serviços com qualidades de alto padrão. Destacamos a sobrevalorização dos lotes no balneário, que correspondem a R\$ 9.369 m², o que coloca ao bairro como o mais valorizado da Ilha em comparação com outros bairros turísticos e de veraneio como Canasvieiras (R\$ 5.982) e Campeche (R\$ 6.170) segundo a seguinte pesquisa:

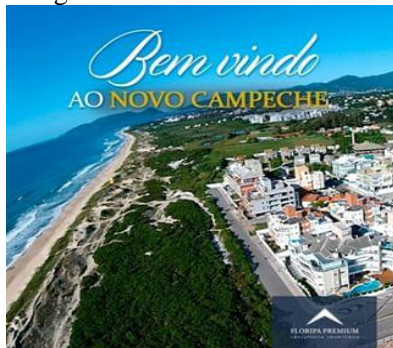
Gráfico 3: Comparação de preços de imóveis por bairros na área conurbada da RMF



Fonte: Pesquisa do Mercado Imobiliário da Agente Imóvel, com dados extraídos em 31/12/2017 <https://www.agenteimovel.com.br/mercado-imobiliario/a-venda/>

Podemos destacar também, a presença de loteamentos no sul da ilha que tem incrementado o valor do m² construído em bairros como Campeche e Pântano do Sul. É o caso do loteamento Novo Campeche (Imagem 19), localizado ao leste da Lagoa Pequena, foi criado na década de 1990, mas seu desenvolvimento se deu a partir de 2003, ano em que começou a construção edifícios de apartamentos.

Imagem 19: Loteamento Novo Campeche, Campeche em Florianópolis.



Panfleto informativo

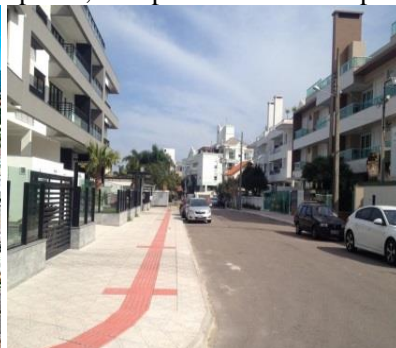


Imagem: própria, registro agosto de 2015.

Por outro lado, o Loteamento Balneário dos Açores (Imagem 20) modificou drasticamente a paisagem natural da vila de pescadores Pântano do Sul. Ele começou a ser implementado em 1975 (ano em que adquiriu seu alvará de construção). A implementação deste loteamento foi demorada, destaca a corretora de imóveis Sônia⁶³, que trabalha na imobiliária Pântano do Sul há 15 anos. Atribui-se esse fato à grande distância que existe entre o loteamento e o centro da cidade (31 km), assim como à falta de serviços como mercados, postos de saúde e escolas, além da pouca frequência de transporte público. Em nossas consecutivas visitas ao balneário, se verificou a expressiva implementação de novos edifícios de até quatro pavimentos e outros lotes em processo de construção das empresas Açores Empreendimentos Imobiliários e AC/DC Engenharia. O ressurgimento que teve este loteamento na última década se deve o incremento de pavimentos permitidos no loteamento, além da preferência turística aplicada ao sul da ilha por conta de que no norte os preços locacionais são maiores.

⁶³ Entrevista realizada com a corretora de imóveis Sônia da imobiliária Pântano do Sul em agosto de 2015.

Imagem 20: Balneário dos Açores no Bairro Pântano do Sul em Florianópolis



Distribuição dos lotes no Balneário e registro fotografico 1990.

Fonte: Imobiliariapantanodo sul.com.br



Imagem: própria, registro em julho 2015.

Vemos então que para os incorporadores imobiliários, determinados usos de solo, são mais rentáveis do que os pré-estabelecidos, fator pelo qual é desenvolvido um processo de negociação nas prefeituras para a alteração do uso de solo e/ou incremento de pavimentos permitidos. Tais transformações marcam imensos contrastes, com os mais variados mecanismos de expulsão da população de baixa renda devido aos processos de valorização fundiária.

Por outro lado, existe outra realidade no universo dos loteamentos, o parcelamento de terra de origem clandestina ou informal. Esses loteamentos, de forma geral, não possuem rede de saneamento básico nem energia elétrica e se desenvolveram processos de autoconstrução por famílias que correspondem ao setor não-capitalista de uma classe social empobrecida ou também chamada de “grupo social

excluído” (CORRÊIA, 2005). Esse grupo social é levado a morar nesses espaços clandestinos já que na cidade formal os preços dos imóveis não compatibilizam com seu baixo poder aquisitivo.

Em São José, a prefeitura tem cadastrado 24 assentamentos que se caracterizam por estarem em terrenos ocupados por loteamentos irregulares e clandestinos, ocupados predominantemente por população de baixa renda que necessitam de intervenções urbanas e da devida regularização fundiária. Entre as três maiores áreas estão a agrupação de comunidades José Nitro, Morar Bem e Boa Vista no bairro Serraria com uma população aproximada de 4.476 habitantes, densidade demográfica de 111.90 hab./há. e aproximadamente 1.119 edificações; também temos o assentamento precário Colônia Santana com uma população estimada de 1.340 habitantes, densidade de 40.71hab./há e aproximadamente 335 edificações e a Comunidade Vila Formosa no bairro Forquilhas com uma população estimada de 636 habitantes, densidade de 61.74hab.há e com aproximadamente 159 edificações, entre outras comunidades⁶⁴.

Já no município de Biguaçu as dimensões das áreas de pobreza são menores, a prefeitura tem identificado 22 pequenos núcleos irregulares ou precários, onde se concentra população de baixa renda, os que fazem um total de 1370 moradias.

Em Palhoça, temos como exemplo a Comunidade Frei Damião que caracteriza-se por ser uma das áreas mais empobrecidas da Região da Grande Florianópolis, possuindo uma das piores condições de cidadania, infraestrutura urbana, violência e abandono do poder público. A comunidade fica situada na divisa dos municípios de São José e Palhoça, e surgiu através da apropriação de um terreno que foi loteado de forma informal. De acordo com SUGAI (2009), esse assentamento se originou nos primórdios da década de 1990 e uma grande parte de seus moradores trabalha como catadores de lixo reciclável. A comunidade teve uma grande expansão nos últimos anos, conforme o levantamento do IBGE (2010) aproximadamente 5 mil pessoas moram nesse setor, possuindo por volta de 1.400 domicílios, com famílias de renda média mensal de 2,06 salários mínimos. Os moradores do Frei Damião passam por muitas limitações por falta de serviços públicos de saúde, educação e transportes, tendo que sistematicamente recorrer aos bairros próximos para atendimento dessas necessidades.

⁶⁴ Plano Municipal de Habitação de Interesse Social do Município de São José/ Contrato 700/2011/ 3.2 Relatório com registro e versão preliminar do plano local de habitação de Interesse Social de São José.

Assim demonstramos que os loteamentos foram e continuam sendo de grande importância na configuração de áreas periféricas da cidade, tendo várias tipologias de implantação, que vão desde luxuosos loteamentos com áreas de lazer e vista para paisagens naturais, loteamentos constituídos por famílias de média e baixa renda com problemas sociais, de saneamento e inexistência do espaço público, até loteamentos de origem totalmente informal com processos de autoconstrução, impasses de pobreza e delinquência. Em geral, esses empreendimentos fortaleceram as linhas da expansão urbana, instalando-se em espaços carentes de infraestrutura, como resultado constatamos maior dinamismo do mercado imobiliário, a redefinição do fluxo de pessoas e maior deslocamento intraurbano.

3.1.2 Os programas do Estado e sua influencia na expansão urbana.

Na visão de JARAMILLO (2009 [1995]) e CORREA (2005) o Estado como agente produtor do espaço, pode agir de diferentes formas, como regulador e gerador de normas, como produtor de imóveis de seu próprio uso e como produtor de imóveis de uso privado, como é o caso da habitação de interesse social. Em seguida, estudaremos o Estado como propulsor da produção do espaço através da criação de políticas públicas e instituições destinadas ao crescimento da economia e a inclusão social através de programas onde atua como financiador de projetos de moradia e infraestrutura.

O início do novo milênio marca um período de grandes mudanças políticas e econômicas para o Brasil, abrange processos de retomada de crescimento econômico com a chegada ao poder do Partido dos Trabalhadores tendo como líder o ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva (2003). Isto se pode comprovar no crescimento do PIB brasileiro que cresceu a uma taxa anual de 3,27%, enquanto a população ocupada aumentou a uma taxa anual de 2,29% (ROLNIK & KLINK, 2011, p.89). Entre 2001 e 2008 o número de pobres no Brasil caiu de 57 milhões para menos de 30 milhões de pessoas, o que equivale a 30% da população para 15,5%, quanto ao número de indigentes ou pobreza extrema, o índice caiu de 36 milhões de indivíduos para 12 milhões (MARICATO, 2010, p.35,36).

Nesse marco, foram desenvolvidos projetos de lei, plataformas e programas apresentados no Fórum Nacional da Reforma Urbana por partidos políticos progressistas, instituições legislativas, entidades sindicais, profissionais ou acadêmicos, que deram como resultado a criação do Estatuto da Cidade 2001, e posteriormente a estruturação do Ministério das Cidades em 2003. “O Ministério das Cidades foi fruto de

um amplo movimento social progressista e sua criação parecia confirmar com os avanços, os novos tempos para as cidades no Brasil” (MARICATO, 2012, p.24).

Com esse novo grupo de normas, as atribuições do poder público municipal foram expandidas, os municípios ganharam um papel ainda mais importante para o desenvolvimento das cidades, sendo responsáveis por formular leis e fazer cumprir as políticas urbanas através dos Planos Diretores, onde eles são a base do planejamento urbano municipal, possibilitando acesso à moradia, aos serviços e equipamento urbano, ao transporte público, ao saneamento básico, à saúde, à educação, à cultura e ao lazer, todos eles direitos intrínsecos aos que vivem nas cidades.

Paralelo à formulação dos Planos Diretores nas prefeituras, o Ministério das Cidades começou suas atividades ampliando os investimentos nos setores de habitação e saneamento ambiental e adequando programas existentes às características do déficit habitacional e infraestrutura urbana. De modo transversal, foram criados programas que operam com a lógica de enfrentamento das carências urbanas, como o Programa de Aceleração do Crescimento no ano 2007, focado em investimentos de infraestrutura viária e energética, que até o ano 2015 contratou 37 mil empreendimentos no país, e o programa MCMV focado na implementação de habitação de interesse social criado em 2009, além de programas que visam à melhoria da gestão urbana, como o Programa de Fortalecimento da Gestão Urbana.

É importante detalhar, a atuação do programa MCMV que foi criado com o objetivo principal de atender a demanda por moradia popular e diminuir o déficit habitacional no Brasil, calculado em 6,273 milhões de domicílios (IBGE,2007). O programa atua em três faixas de renda, outorgando o subsídio segundo o nível salarial da família⁶⁵, destaca-se que a faixa 1 está destinada à famílias com maiores carências por possuir menor renda. Por outro lado, o MCMV opera por intermédio

⁶⁵ Limites das faixas de renda, subsídios e juros para o financiamento do imóvel das famílias atendidas pelo programa MCMV: Faixa 1 (para famílias que ganham até R\$1.600,00, até 90% de subsídio sobre o valor do imóvel, com 5% de juros ao ano); Faixa 2 (para famílias que ganham de R\$ 1.601,00 até R\$ 3.275,00, até R\$ 29.000,00 de subsídio, com 6% a 7% de juros ao ano); Faixa 3 (para famílias que ganham de R\$ 3.275,00,00 até R\$ 5.000,00, sem subsídio, com condições especiais de taxas de juros até 8,16% ao ano, ou seja, mais baixas que as taxas praticadas pelo mercado imobiliário) (Decreto n.º7.499, de 16 de junho de 2011, Programa MCMV)

da Caixa Econômica Federal como agente financeiro, responsável por administrar os recursos do FGTS, e distribuir os subsídios.

Além de reiterar o papel de agente financiador, regulador e fiscalizador que o banco vem exercendo desde a extinção do BNH, o MCMV o transformou em importante ator no nível local, responsável por fazer o programa “rodar” e funcionar como importante elo entre os agentes envolvidos – governo federal, empresas, governos locais e beneficiários. Sendo assim, foi ainda mais fortalecido o papel do agente financeiro como principal formulador e implementador da política (ROLNIK, 2015, p. 307).

Uma importante inovação que o programa MCMV traz é a possibilidade de delegar a promoção de empreendimentos aos municípios e prefeituras como segundo agente articulador do programa. O papel delas é indicar os beneficiários a serem atendidos pela faixa 1 inscritos no cadastro habitacional. Por outro lado, a partir da criação do programa, as prefeituras não precisavam destinar mais recursos orçamentários para ações em habitação já que elas se encontravam sem capacidade de implementar uma política habitacional (ROLNIK, 2015).

De acordo com o balanço da Caixa Econômica Federal, em agosto de 2016 o programa já havia contratado 4.3 milhões de unidades habitacionais (u.h.) e entregado cerca de 2.9 milhão de casas e/o apartamentos. Em Santa Catarina o MCMV, desde sua implementação até o ano 2016, tem contratado um total de 159.657 u.h., que corresponde a 3,79% do total contratado no país. Na área conurbada da RMF o programa tem financiado 27.911 u.h. distribuídas em 1200 empreendimentos, conforme a seguinte informação:

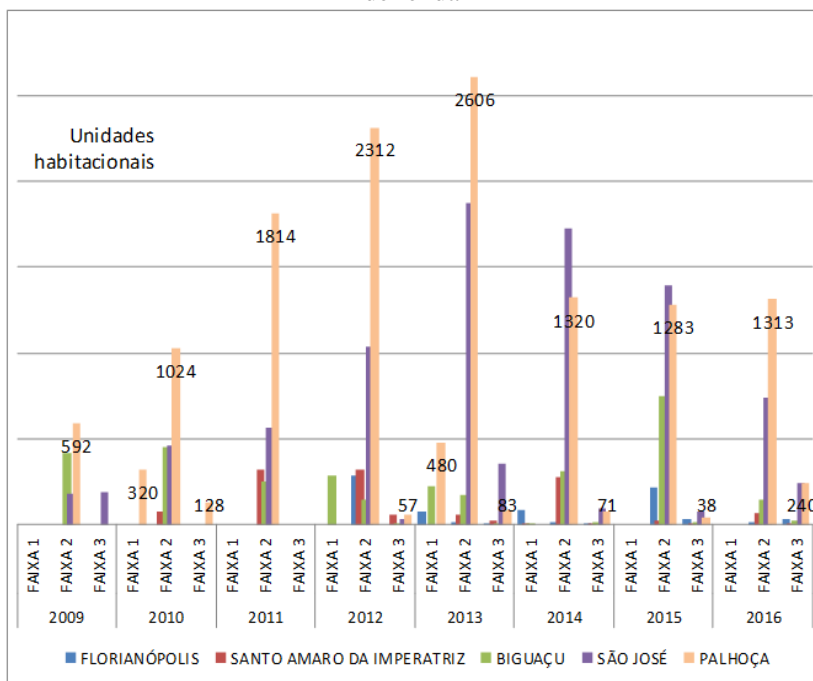
Tabela 13: Intervenções do programa Minha Casa Minha Vida nos municípios da área conurbada de Florianópolis.

MUNICÍPIOS	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Florianópolis	0	0	0	289	98	109	241	41	778
São José	373	460	567	1067	2236	1820	1469	986	8978
Biguaçu	416	448	274	442	399	326	762	170	3237
Palhoça	592	1472	1814	2369	3169	1391	1321	1553	13681
Santo Amaro da Imperatriz	0	79	320	377	78	287	23	73	1237
Total de u.h.	1381	2459	2975	4544	5980	3933	3816	2823	27 911

Fonte: Elaboração própria / Informações obtidas na base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio da entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição.

Conforme a Tabela 13, Palhoça é o município com mais intervenções do programa (14.681 u.h.) e Florianópolis é o município com menor quantidade de unidades habitacionais contratadas. Atribui-se isto ao fato de que em Florianópolis o preço dos terrenos é mais alto já que existe forte condicionante imobiliário, não só no centro urbano municipal, como também em qualquer outro bairro da Ilha.

Gráfico 4: Intervenções do programa Minha Casa Minha Vida por faixas de renda



Fonte: Elaboração própria / Informações obtidas na base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio da entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição.

Segundo os dados apresentados, temos que em 2012 e 2013 o programa teve um pico de contratações, foram financiadas 10.524 u.h. na área de estudo, sendo a faixa 2 a mais atendida, com 57% do total das intervenções. Por outro lado, temos que a faixa 1, a faixa com maior subsídio por parte do governo, é a menos atendida e teve uma grande queda nos anos 2014, 2015 e 2016, enquanto a faixa 2 se manteve estável.

Imagem 21: Conjuntos habitacionais do programa MCMV na área conurbada da RMF



**Residencial Solar dos Araças - Palhoça
construído no ano 2013**



**Residencial Alaide Duarte - São José,
construído no ano 2014**



**Residencial Palmas da Imperatriz -
Santo Amaro da Imperatriz, construído
no ano 2013**



**Residencial Ilhas Gregas - Palhoça,
construído no ano 2014**



**Ilha do Sol Residencial - Florianópolis,
construído no ano 2016**



**Residencial Jardins de Gaia -
Biguaçu, construído no ano 2016**

Fonte: M. Hildebrandt.

Sendo que o déficit habitacional se localiza, sobretudo nas pessoas com renda menor a 3 salários mínimos da faixa 1, a grande diferença no número de unidades que existe entre as intervenções da faixa 1 e a faixa 2 é contraditório. Em entrevista com a senhora Beatriz Kauduinski Cardoso da gerência de Desenvolvimento Urbano da Caixa Económica Federal de Florianópolis, conseguimos entender que a importância que o programa coloca para a faixa 2, está vinculado diretamente à demanda por parte das empresas construtoras em trabalhar

com empreendimentos nessa faixa, já que os patamares preestabelecidos do valor do terreno são mais altos, além disso, tanto a construção como a comercialização das unidades habitacional é feita diretamente pela empresa privada, o que outorga certo grau de autonomia à construtora para organizar seus próprios ganhos.

Segundo BONDUKI (2009), foi visível o empenho do governo do ex-presidente Ignácio Lula da Silva no intuito de criar condições para viabilizar uma nova política urbana e habitacional no país. No entanto, o autor ressalta que a fragilidade institucional do Ministério das Cidades radica no fato de que a Caixa Econômica Federal é a principal executora das Políticas Nacionais de Habitação e está subordinada ao Ministério da Fazenda, quando deveria estar diretamente vinculada às instituições de planejamento urbano do Ministério das Cidades.

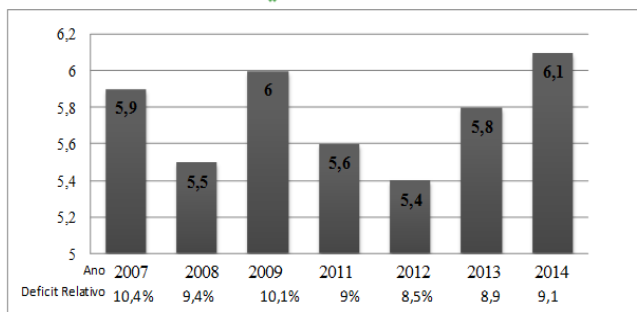
Em tese, o Ministério das Cidades é o responsável pela gestão da política habitacional, mas, na prática, a enorme capilaridade e poder da Caixa, presente em todos os municípios do país, acaba fazendo que a decisão sobre a aprovação dos pedidos de financiamentos e acompanhamento dos empreendimentos seja sua responsabilidade (BONDUKI, 2009, p.97).

A Caixa Econômica Federal não só tem importância e participação no processo da aquisição de uma moradia do programa MCMV, mas também tem influência na produção do espaço, pois ela é responsável pela avaliação e viabilidade para o financiamento dos projetos de habitação de grande escala. Além disso, a Caixa Econômica está submetida à pressão por resultados por parte do governo federal, o que leva à aprovação de projetos habitacionais com soluções padronizadas e de baixa qualidade arquitetônica, consideradas de baixo risco para os investidores da construção civil. Dessa forma, o MCMV já investiu R\$ 270 bilhões na economia brasileira até o ano 2015, de uma carteira de investimentos totais de cerca de R\$ 550 bilhões em infraestrutura. Por esses grandes investimentos e suas repercussões é que MCMV considera-se o maior programa habitacional de América Latina dos últimos anos.

Mesmo com deficiências criticáveis na execução das obras, depois da posta em marcha do programa MCMV, o déficit habitacional caiu nas décadas subsequentes, baseados em números objetivos da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)-IBGE, se percebe que o primeiro mandato do Governo da ex-presidente Dilma Rousseff (2011-2014) foi quando mais se fez esforço no combate ao

déficit habitacional brasileiro. E o programa teve impactos importantes na melhoria da qualidade de habitação no país que se refletiu no índice de desenvolvimento humano (IDH), este melhorou progressivamente chegando a 0.754 no ano 2015⁶⁶.

Gráfico 5: Déficit habitacional no Brasil



Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)-IBGE. Organização, M.HILDEBRANDT, 2018.

Embora mais famílias conseguiram uma moradia e o IDH tenha melhorado no período assinalado, a desigualdade brasileira permaneceu entre as 10 mais altas do mundo, correspondendo ao terceiro país mais desigual de América Latina (PNUD, 2015)⁶⁷. Esta grande desigualdade social se percebe claramente através da alta concentração de renda da população, no acesso à instrução e à saúde, na qualidade da habitação, na infraestrutura urbana, na periferização, entre outros aspectos.

3.1.3 O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões da sua produção habitacional

Para o desenvolvimento desse item, como primeiro ponto trazemos o mapeamento da localização de todos os conjuntos habitacionais contratados pela Caixa Econômica Federal para receber o subsídio do programa MCMV no período de 2009 a 2016. Vejamos:

⁶⁶Relatório de Desenvolvimento Humano de 2014 do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), da Organização das Nações Unidas (ONU), compilado com base em dados de 2015 e publicado no dia 21 de março de 2017.

⁶⁷ O levantamento usa como referência o Índice de Gini, como forma de calcular a disparidade de renda. O indicador varia de 0 a 1, quanto menor, melhor. No Brasil, ficou em 0,515 em 2015, mesmo número registrado pela Suazilândia, e maior que vizinhos da América Latina, como Chile (0,505) e México (0,482) (PNUD 2015).

Mapa 06: Localização dos empreendimentos do programa MCMV no período 2009 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis

RESUMO DE EMPREENDIMENTOS CONTRATADOS DO PROGRAMA MCMV NA ÁREA CONURBADA DA RMF

MUNICÍPIOS	Total por município no período 2009 a 2016
Florianópolis	778
São José	8978
Biguaçu	3237
Palhoça	13681
Santo Amaro da Imperatriz	1237
Total de Unidades habitacionais	27 911

Informações obtidas na base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio de entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição.

EMPREENHIMENTOS CONSTRUÍDOS DO PROGRAMA MCMV NA ÁREA CONURBADA DA RMF

MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS

Sigla	Nome do Empreendimento	U.H.	Construtora
F01	Condomínio Cidades Portuguesas	193	Arthur Silveira
F02	Jardim da Cachoeira Residencial	96	Triplíce Engenharia
F03	Ilha do Sol Residencial	192	Triplíce Engenharia
F04	Condomínio Popular Jardim Atlântico	79	Vita Construtora
F05	Condomínio Ponta do Leal	88	Vita Construtora

MUNICÍPIO DE BIGUAÇU

Sigla	Nome do Empreendimento	U.H.	Construtora
B1	Residencial Saudade	288	Parceria Construtora
B2	Residencial Bosque dos Ipês	432	Athenea Construções
B3	Portal do Sol	27	CCHaipu LTDA
B4	Condomínio Residencial Portal das Cores	192	Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA
B5	Residencial Buona Vita	224	Scire Incorporações
B6	Residencial Villaggio Campo Belo	256	Sulbrasil Engenharia e Construções LTDA
B7	Residencial Porto Biguaçu	240	Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA
B8	Residencial Biguaçu Garden Ville	240	Konkreta Construtora e Incorporadora
B9	Residencial Açores	256	Não Informado
B10	Residencial Villa Real	224	Construtora Moinho
B11	Residencial Jardins da Gaia	224	Otrebor Engenharia
B12	Residencial Portal das Montanhas	192	Casaalta Construções LTDA
B13	Condomínio Residencial Villa Azuleja	192	Mima Engenharia
B14	Condomínio Residencial Bom Vivier	112	AJ Coelho Construtora e Incorporadora
B15	Residencial Villa di Trento	176	Casaalta Construções LTDA
B16	Villaggio Mira Mar	240	Casaalta Construções LTDA

MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ

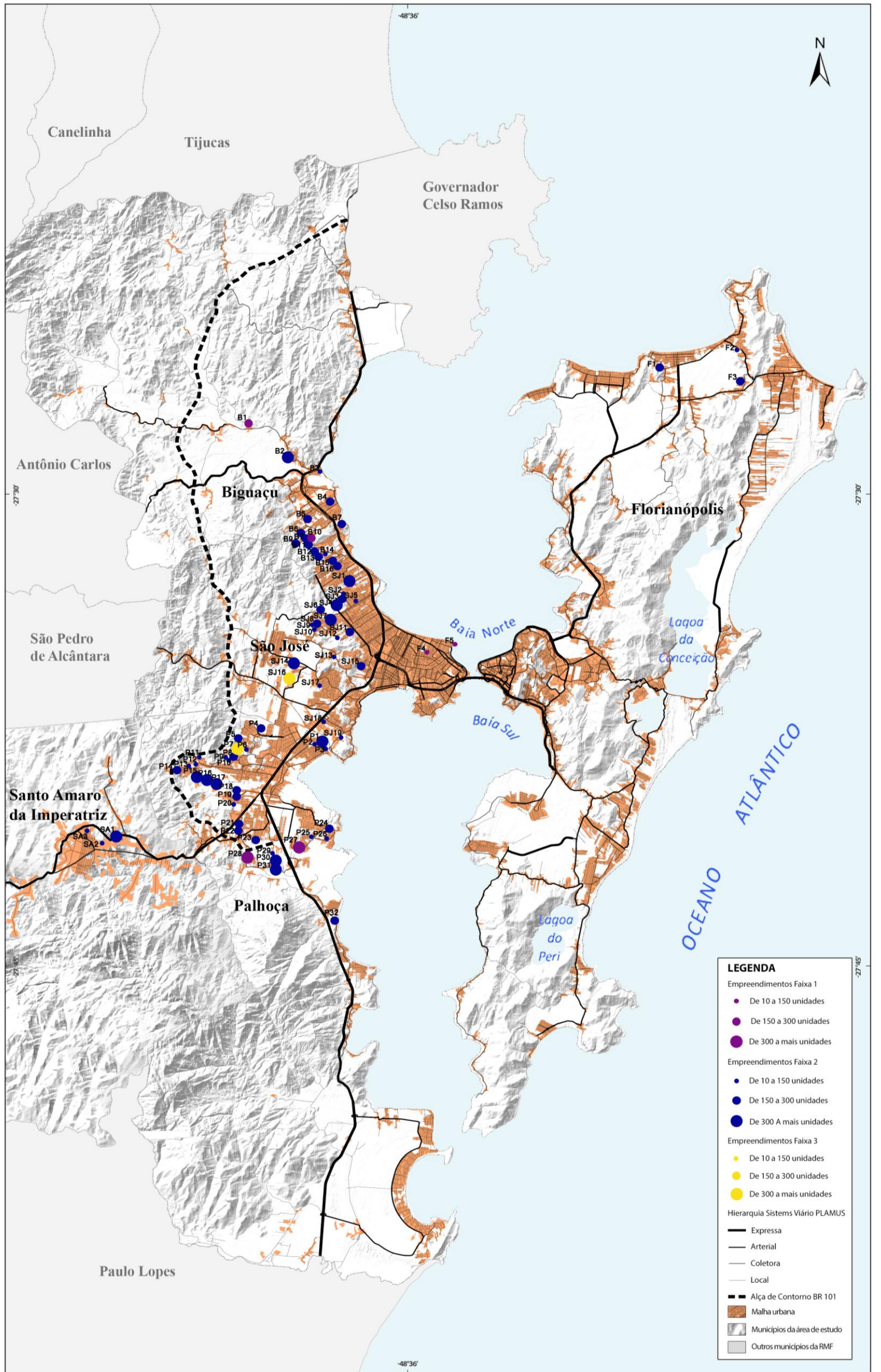
Sigla	Nome do Empreendimento	U.H.	Construtora
SJ1	Residenciais Jardins de São José I e II	416	Sepag Empreendimentos Imobiliários LTDA
SJ2	Condomínio Residencial Porto Rico	64	Otrebor Engenharia
SJ3	Residencial Villas do Arvoredo	192	Porto Sul Construtora LTDA
SJ4	Parque Flores da Estação	736	MRV Engenharia S.A.
SJ5	Privilege Tower Residence	93	Sanford Tecnologia em Construções LTDA
SJ6	Residencial Quinta da Potecas	336	RCA Engenharia/JAT Engenharia
SJ7	Residencial Compasso do Sol	416	Sulbrasil Engenharia e Construções LTDA
SJ8	Residencial Villa do Sol	256	Mima Engenharia e Construções LTDA
SJ9	Luci Berkembrock	42	Mima Engenharia e Construções LTDA
SJ10	Residencial Villa D'Italia	108	Mima Engenharia e Construções LTDA
SJ11	Residencial Parque Flores do Campo	50	MRV Engenharia e Participações S.A.
SJ12	Classic Terraz Residence	48	Ação Concreta Construção e Incorporação LTDA
SJ13	Residencial Jardim das Bromélias	28	Jota's Empreendimentos Imobiliários LTDA
SJ14	Residencial Alaide Duarte	312	NR Construções e Incorporações
SJ15	Parque Flores do Bosque	256	MRV Engenharia S.A.
SJ16	Condomínio Garden Ville Residence	448	Sanford Tecnologia em Construções LTDA
SJ17	Residencial Oswaldo Cruz	42	Planta e Obra Arquitetura e Construção LTDA
SJ18	Residencial Max Village	102	Kilar Construções e Incorporações LTDA
SJ19	Residencial Gemini	136	Sanford Tecnologia em Construções LTDA

MUNICÍPIO DE PALHOÇA

Sigla	Nome do Empreendimento	U.H.	Construtora
P1	Residencial Parque da Ponte	336	Habitatus Empreendimentos Imobiliários LTDA
P2	Residencial Jardins do Imaruim	96	Porto Sul Construtora e Incorporadora LTDA
P3	Liberty Crystal Residence	36	SN Construtora e Incorporadora LTDA
P4	Residencial Lindolfo dos Santos	220	ALZ Construtora e Incorporadora LTDA
P5	Residencial Boulevard Ivo Luchi	192	Vita Construções LTDA
P6	Residencial Villa Toscana	32	Konkreta Construtora
P7	Residencial Recanto dos Sonhos	368	Mima Engenharia e Construções LTDA
P8	Residencial Caminho do Sol	160	Planta e Obra Construtora
P9	Residencial Turin	112	ALZ Construtora e Incorporadora LTDA
P10	Residencial Villa Madrid	96	Village Construções LTDA
P11	Residencial Solar dos Araçás	128	Vita Construções LTDA
P12	Ecoville Residence	64	Mari Mar Construtora Incorporadora
P13	Residencial Paço da Coroa	80	Konkreta Construtora
P14	Residencial Flores da Colina	256	Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA
P15	Condomínio Moradas Palhoça I	380	Terra Nova Rodobens Incorporadora Imobiliária
P16	Condomínio Moradas Palhoça II	470	Terra Nova Rodobens Incorporadora Imobiliária
P17	Residencial Bromélias	480	MRV Engenharia e Participações S.A.
P18	Residencial Via Cambirela	256	Habitatus Empreendimentos Imobiliários LTDA
P19	Residencial Bosque das Estações	256	Habitatus Empreendimentos Imobiliários LTDA
P20	Torres do Bella Vista	96	Construtora Dumont
P21	Residencial Santorini	256	Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA
P22	Residencial Ilhas Gregas	256	Femai Empreendimentos Imobiliários LTDA
P23	Residencial Parque Flores do Oriente	192	MRV Engenharia e Participações S.A.
P24	Residencial Costão da Barra	288	Vita Construções LTDA
P25	Residencial Solar das Aroeiras	48	Vita Construções LTDA
P26	Residencial Novo Atlântico	96	NR Engenharia Construções e Inc. LTDA
P27	Conj. Hab. Marlene Moreira Pierri	320	Parceria Construtora e Incorporadora LTDA
P28	Conj. Hab. Alexandre Coelho	480	Parceria Construtora e Incorporadora LTDA
P29	Villa Florata	112	Prima Engenharia
P30	Residencial Recanto da Guarda	448	Vita Construções LTDA
P31	Adair Francisco Thiesen	500	Casaalta Construções LTDA
P32	Brisas do Oceano Residencial	160	Scire Incorporações

MUNICÍPIO DE SANTO AMARO DA IMPERATRIZ

Sigla	Nome do Empreendimento	U.H.	Construtora
SA1	Residencial Palmas da Imperatriz	640	Porto Sul Construtora e Incorporadora LTDA
SA2	Residencial Imperador	72	ALM Construtora LTDA
SA3	Residencial Águas da Imperatriz	79	ALM Construtora LTDA



ESCALA 1:150.000
 0 2,5 5 7,5 10km
 PROJEÇÃO GEOGRÁFICA
 Datum: SIRGAS 2000
 Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia. GRANFOPOLIS/Prefeitura de São José, 2015. M. HILDEBRANDT, 2018.
 ELABORAÇÃO: D. AURICCHIO; M. HILDEBRANDT

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
 Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGGEO

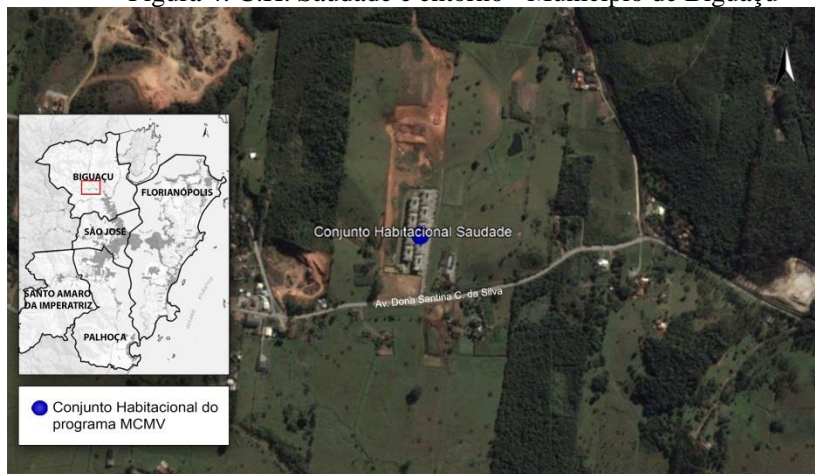
TÍTULO:
Localização dos empreendimentos do programa MCMV no período 2009 a 2017 na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis

Nota: Informação organizada pela autora, obtida em entrevistas feitas a funcionários das prefeituras, empresas imobiliárias e em trabalhos de campo, bem como da base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio de entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição até dezembro de 2017.

Verificou-se mediante a localização dos empreendimentos no Mapa 06, que a maioria deles ocupam os limites da malha urbana e áreas periféricas dos municípios em questão. Sobretudo, no município de Palhoça, as intervenções do MCMV formam uma franja quase contínua e periférica no território. Enquanto em São José se distribuem de forma espalhada. Em Biguaçu, os empreendimentos estão concentrados formando uma linha paralela à margem esquerda da BR-101, ficando cada vez mais dispersa em direção ao norte, em Santo Amaro da Imperatriz as poucas intervenções existentes encontram-se próximas a BR-282. Finalmente em Florianópolis existem três intervenções no norte da ilha da faixa 2, e duas pequenas intervenções no bairro Estreito da faixa 1.

Na análise feita aos empreendimentos nos trabalhos de campo realizados, se verificou a total desarticulação de alguns conjuntos habitacionais com o tecido urbano. Podemos citar o caso do conjunto habitacional Saudade no município de Biguaçu que tem 228 u.h. e foi construído pela empresa Parceria Construtora e Incorporadora. O empreendimento se localiza claramente numa área rural, fora do limite da malha urbana consolidada, a Rua Treze de Maio é a única via de acesso à ele, e o entorno mostra claramente as carências de serviços sociais e comércios locais (ver Figura 4).

Figura 4: C.H. Saudade e entorno - Município de Biguaçu



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), modificado por M. Hildebrandt.

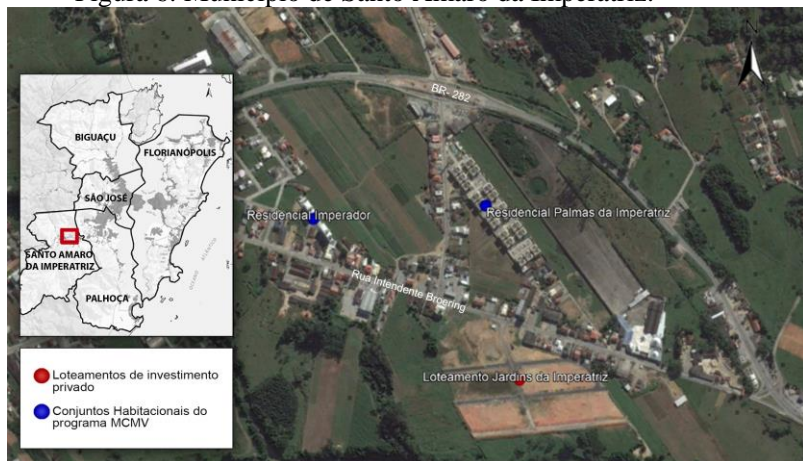
A Figura 5 mostra a produção de moradia no bairro Guarda do Cubatão em Palhoça. Nesse setor encontram-se agrupados vários empreendimentos como o C.H. Adair Francisco Thiesem com 500 unidades habitacionais da Casa Alta Construções LTDA, o empreendimento Recanto da Guarda com 448 unidades habitacionais, construído pela empresa Vita Construções LTDA e o conjunto habitacional Villa Florata com 112 unidades habitacionais.

Figura 5: Bairro Guarda do Cubatão em Palhoça.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Figura 6: Município de Santo Amaro da Imperatriz.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Observa-se esse fenômeno também em Santo Amaro da Imperatriz, nesse município, temos três conjuntos habitacionais do MCMV localizados nas imediações da BR-282 no limite com Palhoça. O maior conjunto habitacional é Palmas da Imperatriz com 640 u.h. construído pela empresa Porto Sul Construtora e Incorporadora, e próximo a ele encontra-se o Conjunto habitacional Imperador de 72 unidades habitacionais construído pela ALM Construtora, de igual forma, esses empreendimentos ocupam áreas periurbanas onde coexistem as atividades agrárias e residenciais.

As dinâmicas que geram os empreendimentos do programa MCMV no seu entorno, valorizam outros terrenos vizinhos, dando lugar à especulação imobiliária nos lotes vazios do entorno, já que a demanda capitalista pelo uso do solo é o fator fundamental no processo de definição do preço da terra (JARAMILLO, 2009 [1995]).

Nas áreas periurbanas, carentes de infraestrutura, as empreiteiras não só constroem o conjunto habitacional, também se encarregam de levar as redes de saneamento, energia e da pavimentação de calçadas e vias de acesso ao empreendimento proposto, toda vez que pela regulamentação do MCMV, necessariamente o acesso deve estar pavimentado e as redes de saneamento básico assim como de energia elétrica devem estar instaladas. Sendo assim, o produto imobiliário passa por uma sobrevalorização, esse fator é um condicionante importante, responsável pela formação dos preços imobiliários e também pela configuração socioespacial da cidade.

É importante mencionar que a compreensão da disputa capitalista pelo uso do solo, está estreitamente vinculada à questão da propriedade. Coincidimos com SANTOS (1993) quando se refere à importância da localização dos empreendimentos para atividades especulativas.

A especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjunção de dois movimentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização. A especulação se alimenta dessa dinâmica, que inclui expectativas. Criam-se sítios sociais uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outras, mais valorizadas (SANTOS, 1991, p.96).

Efetivamente, a posição onde esses empreendimentos se localizam formando aglomerações, com o transcorrer dos últimos anos, incrementaram seus valores de troca, amarrando nessa dinâmica seu entorno próximo como já se viu ocorrer no caso de outros empreendimentos estudados, como Kobrasol, Bela Vista, Forquilha etc. fatos que confirmam que o solo urbano está sujeito à incidência da lei capitalista da oferta e da procura, submetendo-se às dinâmicas de valorização, que contribuem para afiançar os processos de segregação socioespacial.

Na área de estudo, evidentemente, pode-se identificar o papel dos agentes produtores do espaço. Os proprietários fundiários, os proprietários dos meios de produção, os promotores imobiliários em parceria com o Estado e as prefeituras, atuam conjuntamente no espaço urbano sobre uma legislação urbanística e fundiária que não vem sendo utilizada. Pois com o intuito de resolver o problema de *déficit* habitacional, se está criando outros problemas sociais pela falta de inserção dos estratos pobres da sociedade no mercado formal de terras.

Esses impasses poderiam atenuar-se se os municípios colocam em funcionamento os princípios e ferramentas legais do Estatuto das Cidades de uma forma rigorosa. Conforme vimos, eles constituem um marco para a consolidação do modelo integrado e participativo de gestão da política urbana. Mas os municípios apresentam muitas dificuldades para construir seus Planos Diretores e pelo visto também para organizar e distribuir os recursos federais de habitação de interesse social do programa MCMV, sendo que a maioria das administrações públicas é condicente com as empresas construtoras na hora da escolha das localizações para a implantação de moradia. Além disso, as prefeituras não contam com uma estrutura adequada para o exercício do planejamento urbano no que se referem aos recursos técnicos, tecnológicos, materiais e de fiscalização; sendo assim, um programa tão importante como MCMV traz repercussões negativas para o espaço urbano.

3.1.3.1 O papel das construtoras privadas no programa MCMV

O programa MCMV contrata através da Caixa Econômica Federal as construtoras privadas, executoras das unidades habitacionais. Destaca-se o grande papel que elas têm para o programa, já que sem elas os braços do Estado não conseguiriam abarcar todo o território brasileiro na tarefa da implementação de habitação popular. Além disso, não esta demais mencionar que:

O “pacote habitacional” foi elaborado pelo governo em diálogo direto com os empresários e investidores envolvidos e, inicialmente, tinha como objetivo salvar as empresas da *débâcle* e, ao mesmo tempo, funcionar como medida contracíclica para garantir empregos e crescimento num cenário internacional desfavorável (ROLNIK, 2015, p.301).

Coincide também com essa perspectiva MARICATO (2012), quem assinala que o programa MCMV veio corroborar o novo cenário do mercado imobiliário brasileiro e foi lançado em parte para “aquecer o setor da construção civil dos temores quanto aos efeitos no Brasil da crise econômica global de 2008”, a qual era potencialmente capaz de dinamizar a economia nacional face à ameaça da crise.

Por outro lado, ROLNIK (2015, p.265) destaca que “A expansão e a maior disponibilidade de subsídios públicos ao crédito para a produção habitacional, associadas ao crescimento da economia, têm provocado um dos maiores ciclos de crescimento do setor imobiliário nas cidades.” Destacamos que o programa MCMV representou 32,1% do total das construções de moradias do país no ano de 2013 e, a cada R\$1 milhão investido no programa, o Governo Federal mantém ativos 32 postos de trabalho⁶⁸. Estas intervenções geram uma renda de forma direta e indireta, na construção civil e em outros setores da economia.

Também ressalta-se o fato de que a empresa construtora é a responsável pela aquisição do terreno, cujo montante não deve superar a 15% do valor total da obra, e posteriormente o valor do terreno é reembolsado em parcelas à construtora. Esse valor mostra-se realmente baixo para aquisição de terrenos localizados em áreas urbanizadas já que ultrapassa os patamares estabelecidos pelo programa. Sendo que as repercussões de uma boa ou má localização de núcleos habitacionais monofuncionais, para um segmento socioeconômico específico, podem ter efeitos colaterais atroztes como agravar a fragmentação e segregação social.

Mesmo no caso da faixa 1, em que o papel de incorporador é formalmente atribuído ao FAR, as empresas privadas são as verdadeiras responsáveis por encontrar e adquirir a terra e por elaborar os projetos. No entanto, o critério para orientar as decisões desses agentes não pode ser outro senão o da rentabilidade (ROLNIK, 2015, p.310).

⁶⁸ Pesquisa realizada pelo Ministério das Cidades e pelo IPEA.

Na área conurbada de Florianópolis, são aproximadamente 30 empresas que trabalham na construção de moradia para um setor popular de renda baixa e média. Dentre as empresas com maior número de intervenções nos municípios de Palhoça e São José estão: a MRV Engenheira, Femai Empreendimentos Imobiliários, Habitatus Empresa Imobiliária, a Parceria Construtora e Incorporadora, a Terranova Rodobens, a Vita Construções, a Sanford Tecnologia em Construções etc., todas elas com mais de 800 unidades habitacionais contratadas.

Em Biguaçu a empresa com mais intervenções é Sulbrasil Engenharia e Construções LTDA com 503 u.h. e também se destaca a Porto Sul Construtora e Incorporadora LTDA que atua em Santo Amaro da Imperatriz com a construção de 640 unidades habitacionais.

Outra grande questão que incide sobre o trabalho das construtoras privadas é a qualidade das tipologias habitacionais, elas vem sendo trabalhadas repetitivamente sem valores funcionais e estéticos tanto nas formas exteriores do prédio, assim como nos ambientes interiores, que em geral são pequenos (de 40 a 60 m²) se consideramos a ocupação por uma família de 4 integrantes. O valor dos terrenos e a porcentagem da área edificável neles é o que torna viável o investimento para uma construtora.

Para (SHIMBO, 2010), as características repetitivas dos conjuntos habitacionais são o resultados de um processo profundo de padronização da moradia popular. O fato das construtoras escolherem edificar só quatro andares se deve a que acima desse nível o programa exige a instalação de elevador, fator que tem sido decisivo para a repetição dessa altura em todos condomínios de habitação do programa.

A padronização, tanto do tamanho das unidades como de seus arranjos internos, tem como consequência a inadequação ao tamanho das famílias e, sobretudo, a não flexibilidade da moradia ao longo do ciclo familiar, não permitindo incorporar atividades econômicas ou acomodar parentes através de “puxadinhos” (ROLNIK, 2015, p.310).

As repercussões do processo de padronização são prédios que restam identidade a qualquer cidade, carecem de qualidade funcional e estética, e oferecem poucas oportunidades de desenvolvimento econômico e cultural aos seus moradores, além de que mudam drasticamente seu entorno e a paisagem natural. Comparemos as seguintes imagens das áreas periféricas de diferentes regiões metropolitanas do Brasil:

Imagem 22: Residencial Lucio Costa - Município de Petrópolis,
RM de Maceió.



Fonte: *Google Street View* (extraído em março de 2018)

Imagem 23: Residencial Parque Iguaçu I – Município de Ganchinho,
RM de Curitiba.



Fonte: *Google Street View* (extraído em março de 2018)

Imagem 24: Residencial Alaide Duarte – Município de São José, RMF.



Fonte: *Google Street View* (extraído em março de 2018)

Na metamorfose socioespacial pela qual nossas cidades passam, nas intervenções urbanas, reabilitações de áreas degradadas, tanto quanto pela arquitetura dos edifícios, existe uma “homogeneização” do espaço, causada pelas semelhanças entre estes elementos urbanos e arquitetônicos, esta homogeneização torna a algumas metrópoles semelhantes, como se fossem cópias umas de outras (LENCIONI, 2017). Efetivamente, podemos destacar nas imagens anteriores, áreas periféricas de outras regiões metropolitanas brasileiras como Curitiba, e Maceió e verificar a similitude no que se refere à tipologia arquitetônica e aos entornos onde se localizam os empreendimentos do MCMV.

O processo de metropolização tende a homogeneizar o território, mas a homogeneização se constitui apenas uma tendência, porque persistem e são criadas diferenças. São essas diferenças que contribuem para a fragmentação no interior desse aglomerado metropolitano e para a formação de uma nova hierarquia entre as cidades desse aglomerado (LENCIONI, 2017, p.143).

Nesse contexto, o Estado também deveria ter um papel ativo e participar amplamente no processo da escolha da localização da moradia ou deixar planos urbanos com medidas que promovam a integração da habitação de interesse social dentro do tecido urbano. Assim como também, deveria participar do processo de edificação, impulsionando a construção eficiente de edifícios que não atinjam o meio ambiente nem a paisagem do entorno de uma forma tão agressiva e padronizada.

Como já se descreveu, apesar de todos os recursos investidos em subsídios públicos, o programa Minha Casa Minha Vida, não impacta de forma positiva sobre a segregação urbana existente, pelo contrário, apenas a reforça, produzindo novas manchas urbanas monofuncionais ou aumentando a densidade populacional de zonas degradadas já existentes. Isto acentua as diferenças socioespaciais e reproduz padrões de segregação já adotados há décadas com outros programas habitacionais.

Finalmente podemos afirmar que as diretrizes que adotam as empresas construtoras para a elaboração de projetos do programa MCMV, são, sobretudo de ordem econômica, na medida em que visa o maior aproveitamento do espaço, o menor custo e tempo na elaboração e execução do projeto.

3.2 AS CONDIÇÕES DOS MEIOS DE CONSUMO COLETIVO NAS ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA

Na perspectiva do bem coletivo, a presença ou ausência de infraestruturas ou de serviços urbanos gera diferenças no modo de vida, pois eles dão condições de habitabilidade urbana nas ruas, numa praça, num parque, numa escola ou no transporte público, ou seja, eles são necessários para uma vida em sociedade, onde essa socialização é capaz de elevar os índices de desenvolvimento humano, graças as relações culturais, amicais e em certo grau até econômicas que acontecem fora de casa. Ainda há a questão da oferta desigual de infraestrutura ao longo do território, priorizando certas regiões e ocasionando a desvalorização de outras “A baixa produtividade destes meios de consumo coletivos, deflagra na constituição de *investimentos seletivos* a partir dos quais os agentes públicos e privados elencam suas “prioridades”” (SILVEIRA e COCCO, 2010, p.69).

JACOBS, em *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961), destaca dos fatores fundamentais para a vida pública que podem ser alcançados pelo desenho da cidade; segurança e diversidade. O primeiro é o pre-requisito para o uso das ruas pelas pessoas; e o segundo é a garantia de que a cidade não será um agrupamento de comunidades homogêneas e intolerantes umas com as outras. Seu objetivo é que haja vida urbana diversa em todas as ruas. Em Barcelona, por exemplo, 1.129 hectares de todo seu território (10.216 há.) e de superfície patrimonial “verde”, isto inclui a parques e praças e jardins públicos, o uso misto do solo permite que as ruas estejam sempre cheias de pessoas graças a infraestrutura de lazer conjugada com os pequenos comércios, bares e restaurantes que convivem com os usos residenciais. Por outro lado, o transporte público integrado agiliza os fluxos (incluindo o sistema de bicicletas públicas). Ao respeito BORJA & MUXÍ (2000, p.9, tradução nossa) assinalam:

A história da cidade é a do seu espaço público. É onde as relações entre os habitantes e o poder da cidadania se materializam e se expressam na conformação das ruas, das praças, dos parques, dos locais de encontro dos cidadãos, nos monumentos. A cidade é entendida como um sistema, redes ou conjunto de elementos - sejam ruas e praças ou infraestruturas de comunicação (estações de trem e ônibus), áreas comerciais, instalações culturais são espaços de uso coletivo devido à apropriação progressiva das pessoas -

que permitem a caminhada e o encontro, que ordenam cada zona da cidade e dá sentido, as ruas são o âmbito físico da expressão coletiva e da diversidade social e cultural. Isto é dizer que o espaço público é ao mesmo tempo o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania. É um espaço físico, simbólico e político.

Em vista disso, deixamos claro que os meios de consumo coletivo não só são necessários para o funcionamento de uma cidade, também são indispensáveis para o desenvolvimento de uma vida saudável em sociedade.

O caso de Barcelona é diferente a cidades latino-americanas, onde o capitalismo tem se implantado de uma forma prematura, tomando conta de territórios periféricos, onde a produção do espaço é por conta do investimento privado.

De outro ponto de vista, os meios de consumo coletivo, são administrados pelas prefeituras municipais, esses serviços em geral funcionam dentro de suas próprias jurisdições. Sendo que as interações espaciais se dão intensamente entre os municípios da área conurbada, os transportes coletivos, os serviços de saúde e educação, ficam restritos por causa das limitações administrativas e técnicas que os órgãos públicos têm em planejar sistemas coletivos intermunicipais de mobilidade, educação ou saúde. Em entrevistas feitas com distintos funcionários públicos de prefeituras da área conurbada⁶⁹, eles coincidiram em que umas das grandes questões a se trabalhar, é a integração serviços públicos que forneçam infraestrutura de um modo intermunicipal, dentre eles, o transporte coletivo como principal questão a ser adaptada.

No caso do transporte coletivo se soma o fato de que as companhias encarregadas de administrar e colocar em marcha os ônibus estão dirigidas por consórcios privados, que tem como principal objetivo o lucro. Assim como também a habitação de interesse social coletiva, que é construída por empresas privadas totalmente inseridas nos

⁶⁹ Entrevista com Matheus Hoffmann Machado (2017), Secretario Municipal de Planejamento e Gestão da prefeitura de Biguaçu; Entrevista com Eduardo Freccia (2017), Secretario do Planejamento e Infraestrutura da prefeitura de Palhoça; entrevista com Arq. Maria Teresa Kretzer (2017), Secretaria de Serviços Públicos da prefeitura de São José. Entrevista com Luiz Carlos de Macedo (2017), Secretaria de Transportes, Obras e Serviços Públicos da Prefeitura de Santo Amaro da Imperatriz.

mecanismos da acumulação do capital. Sendo que os meios de consumo coletivo se opõem as condições gerais diretas da produção capitalista, essas duas sinergias (o coletivo e o privado) entram em conflito⁷⁰.

Outra questão importante de LOJKINE (1997) é que identifica que os meios de consumo coletivo possuem capacidade de agregar valor ao solo urbano, pois fatores como a localização da área, o tipo de atividades a se desenvolver nela, as condições históricas de constituição do grupo social ali residente etc. também participam como definidores das características que irão estabelecer uma tipologia socioespacial para cada setor da cidade e, por conseguinte, incrementam os preços dos lotes, resultando nos padrões de residências conforme o segmento social que irá adquiri-los.

Temos como claro exemplo o loteamento Pedra Branca em Palhoça, cujos lotes oferecidos são muito parecidos em forma, localização e entorno as parcelas oferecidas no loteamento Geen Village, mas no primeiro, os preços são muito maiores, no loteamento Pedra Branca o custo de um lote de 368m² é de R\$. 212,000.00 e no loteamento Green Village, um lote de 364m² custa R\$. 151,000.00⁷¹. Pode-se atribuir este desvalanço de preços as influências que os meios de consumo coletivo colocam sobre a terra, pois vemos que o Loteamento Pedra Branca, além de contar com fortes sistemas de segurança, também, conta com parques, áreas verdes, uma universidade e um área de serviços e lazer. Além disso, podemos ver no Mapa 08 (sobre a densidade de linhas de ônibus), que a linha de transporte coletivo de Palhoça, circula dentro do Loteamento Pedra Branca, mas deixa desabastecida ao setor onde se localiza o loteamento Green Village.

Então vemos que uma das interações espaciais criadas pelas forças do capital financeiro e o monopólio do solo urbano, é comandado através dos preços imobiliários conforme sua localização e sobre a quantidade e qualidade dos meios de consumo coletivos, impedindo que

⁷⁰ Em Julho de 2013 houve duas grandes manifestações em Florianópolis, com o objetivo de pedir a redução imediata da tarifa de ônibus e a criação de um grupo de trabalho de caráter deliberativo para discutir a implementação da tarifa zero num médio prazo. Segundo a Polícia Militar, cerca de 3 mil pessoas participaram do protesto. Já Guilherme Basto, da Frente de Luta pelo Transporte Público, um dos grupos organizadores do protesto, calculou quase 4 mil pessoas.

⁷¹ VivaReal Inc.-Lotes e terrenos. <https://www.vivareal.com.br/>. Informação coletada em março de 2018

classes de menor poder aquisitivo tenham acesso a terrenos alguns empreendimentos imobiliários, pelos mecanismos de valorização da terra. Essa lógica é amplamente praticada na nossa área de estudo, na qual vemos que a maioria de loteamentos feitos nas áreas de expansão são ocupados por famílias que não tem condições econômicas para obter um lote de terra dentro do município de Florianópolis pela excessiva valorização imobiliária.

A questão da acessibilidade viária e do espaço público é um tema que a equipe técnica da prefeitura deveria guiar e desenvolver. Mas nesses casos, as empresas incorporadoras de lotes ou construtoras de conjuntos habitacionais, carregam com a responsabilidade da construção dos acessos em direção aos seus empreendimentos. Então a grande maioria deles considera uma única via de acesso, que pelo geral prevê o automóvel como principal meio de locomoção. A particularidade é que, os loteamentos das diferentes companhias num mesmo setor, não possuem conexões diretas entre eles, pois as incorporadoras não acostumam trabalhar conjuntamente o espaço e a acessibilidade das suas intervenções, sendo muito visível a existência de espaços vazios, áreas remanescentes e a falta de conexões entre os loteamentos.

Além disso, é notável a ausência de áreas verdes, a maioria delas, quando reservadas, são disponibilizadas próximas a córregos onde não é possível usufruir para o lazer, ou deslocadas das áreas mais densas, em espaços remanescentes que posteriormente, por falta de uso, podem ser desmembradas e vendidas. Também se constatou a falta de acessibilidade para o pedestres, calçadas descontinuas sem sinalização nem habilitação para deficientes físicos, cheias de obstáculos que fazem que não seja agradável à caminhada nas proximidades, o que dificulta a acessibilidade do pedestre. Isso nos leva a refletir sobre o morador desses loteamentos, para onde é que ele vai caminhado, se no seu entorno próximo não há nada? Pois nestes espaços os usos coletivos são inexistentes.

No seguinte tópico detalharemos as condições onde se circunscreve a segregação socioespacial impulsionada pela falta dos meios de consumo coletivo, em específico pelas condições do sistema de transporte público nas áreas de expansão urbana.

3.2.1 A crise de mobilidade e acessibilidade nas áreas de expansão urbana

Na atualidade, o funcionamento eficaz das cidades se mede pela dialética que existe entre a mobilidade e as centralidades conjugadas com a moradia. A qualidade da mobilidade urbana pode ser interferida

pelo fato dos meios de consumo coletivo terem sido tomados como mercadorias no processo de desenvolvimento do capital “No caso dos serviços de transporte, essa mercadoria é o deslocamento de um produto ou da mercadoria força de trabalho de um subespaço a outro” (SILVEIRA & COCCO, 2010, p.70). O custo da força de trabalho corresponde ao salário e consiste no custo da sua reprodução (incluindo habitação, alimentação, mobilidade, saúde etc. do trabalhador e sua família). Porém essa mercadoria (a força de trabalho) gera mais valor do que ela mesma custa.

As condições de vida dependem de uma série de fatores, da qual a dinâmica das relações de trabalho é o ponto primordial. Não obstante tal fato, é possível fazer uma leitura destas condições através da análise da expansão urbana, com seus serviços, infraestrutura, espaços, relações sociais e níveis de consumo, aspectos diretamente ligados ao processo de acumulação do capital (KOWARICK, 1979, P.29).

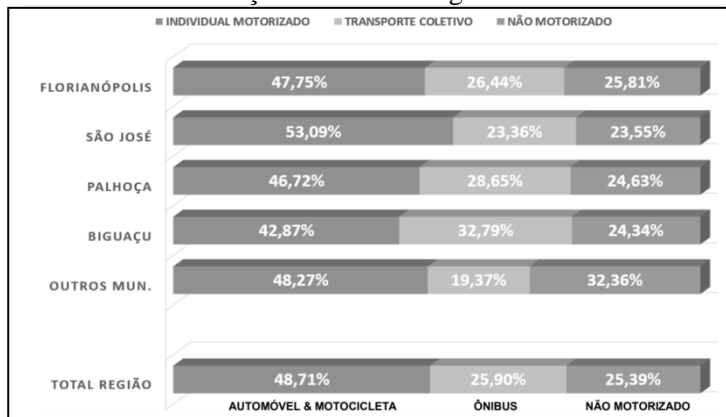
Neste sentido, o que estudaremos como primordial, são as relações da força de trabalho conjugada à mobilidade urbana, sempre que é obrigada a ocupar áreas periféricas e subequipadas pelas dinâmicas da valorização do solo do mercado imobiliário. Isto é muito importante para entender que no conjunto de meios de consumo coletivo, os transportes, assim como as infraestruturas para eles são essenciais para facilitar a circulação e as trocas.

No entanto, quando mencionamos à área conurbada de Florianópolis, é bom lembrar que estamos nos referindo a uma conurbação fragmentada, com morfologia variada, muitas áreas nas quais a edificação não é possível e existe um grande domínio do mercado imobiliário sobre o uso e o preço do solo. Num caso assim, o planejamento de uma rede de mobilidade deveria ser minucioso, focado em integrar os diferentes setores da cidade e garantir fluxos que possibilitem interações espacial em tempos adequados e, sobretudo, que contem com diversos tipos de modais de transporte que não atinjam áreas de preservação natural para a boa conservação do meio ambiente natural.

A realidade que temos na área de estudo é que 60% das viagens a trabalho são realizadas de automóvel, isto quer dizer que a maioria de viagens realizados pela força de trabalho se efetiva por meio do veículo privado. Só 25,90% da população usa transporte coletivo para se

deslocar e outro 25.39% prefere meios de transporte sustentáveis como caminhar ou usar a bicicleta.

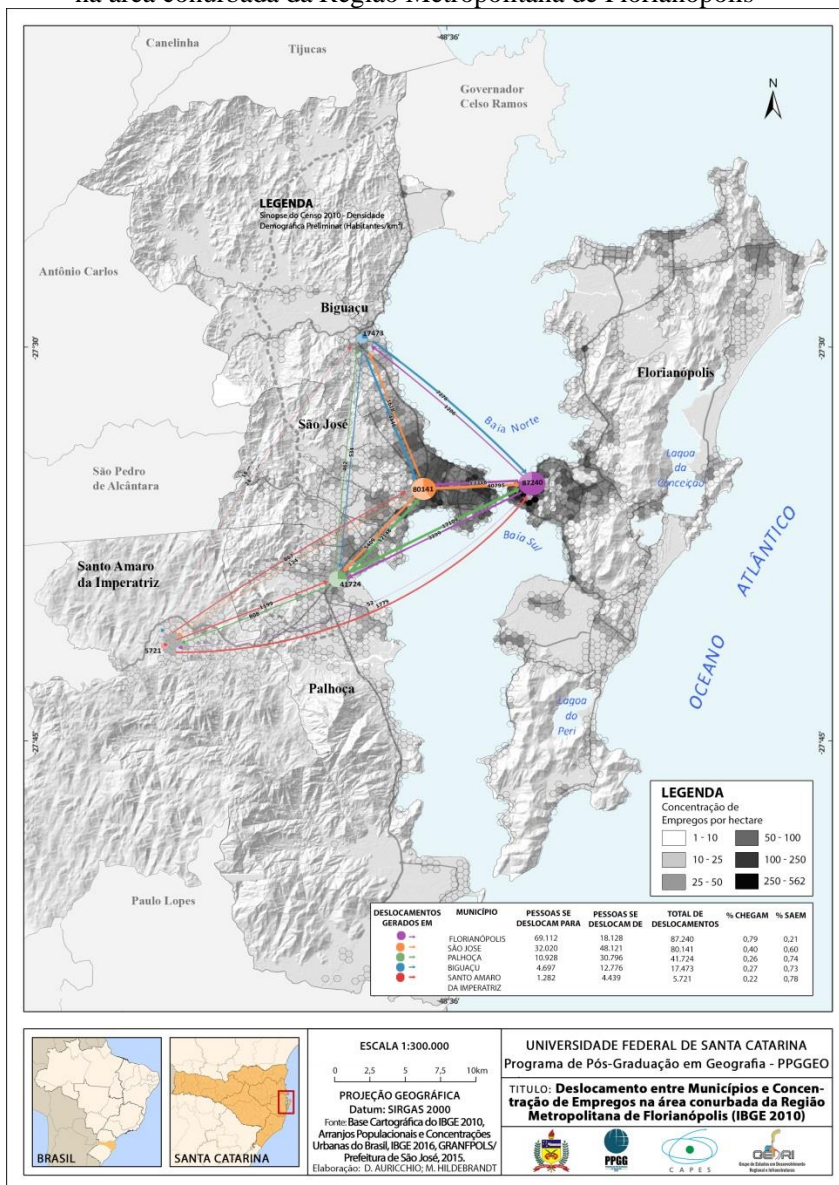
Gráfico 6: Distribuição modal das viagens realizadas na RMF



Fonte: Pesquisa PLAMUS, Análise Logit e Strategy para Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - Plamus 2016.

Segundo esses dados, verificamos o automóvel como principal meio de locomoção da população na área conurbada da RMF. O consumo do carro por parte de “uma nova classe media” foi possível graças ao forte impulso da indústria automobilística nas últimas décadas do século XX. “A indústria automobilística, base importante para o crescimento econômico (era responsável por 13% do PIB em 1999 e 19,8% em 2009), despeja 3 milhões de automóveis de passageiros e comerciais leves por ano desde 2008 (ROLNIK, 2015, p.272). Segundo as comparações feitas sobre uso do automóvel em relação à população, Florianópolis supera a cidades como Londres e Barcelona e na comparação entre o uso de automóveis nas cidades brasileiras, Florianópolis tem a maior porcentagem de deslocamentos em veículo motorizado privado, superando a metrópole como São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre. Uma cidade que funciona maioritariamente com o automóvel privado, com centralidades especializadas e fechadas como centros administrativos ou de negócios, áreas turístico-culturais exclusivas, shoppings centers de alto padrão, edifícios símbolo de grandes empresas etc. não facilita o progresso da cidadania e acentua as tendências de segmentação, o individualismo e a exclusão (BORJA & MUXÍ, 2000). No seguinte mapa, verificamos a quantidade de deslocamentos em relação à concentração de empregos por município.

Mapa 07: Deslocamento entre Municípios e Concentração de Empregos na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis



Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia.
GRANFPOLIS/Prefeitura de São José, 2015. M. HILDEBRAND, 2018.

Do Mapa 07 se desprende que o centro de Florianópolis é o polarizador dos locais de empregos, sendo que todos os municípios guardam estreita relação de deslocamentos pendulares com ele. O segundo centro concentrador de empregos é o setor de Kobrasol e Campinas em São José, e como já se mostrou, a maioria destas viagens são realizadas de automóvel.

JACOBS (2007[1961]) assinala que culpamos os automoves pela destruição das cidades, mas na verdade os automóveis não são causa: eles são sintoma. Não ajuda em nada chama-los de vilões e simplesmente proibi-los, se a cidade permanece desenhada de forma a depender deles. O problema para Jacobs começa quando desenhamos a cidade de tal forma que o único recurso de mobilidade possível são os automóveis. A autora chama de “erosão” o processo de dar cada vez mais espaço para os veículos privados (mais faixas, mais pistas, viadutos, estacionamentos etc.) “[...] a erosão diminui, pouco a pouco, os motivos para se usar um distrito corroído e ao mesmo tempo o torna menos vivo, menos conveniente, menos adensado e menos seguro para aqueles que continuam a ter motivos para frequentá-lo” JACOBS (2007[1961] p.393). Esse processo ocorre com inevitável ônus para os pedestres e usuários de transporte público, que perdem espaço e comodidades, tendo que subordinar seus trajetos ao que lhe foi designado depois do que o automóvel foi atendido.

Por outro lado, a preferência do automóvel em relação ao transporte público, se deve à qualidade e à capacidade da rede de transporte coletivo, vejamos: Na área conurbada da RMF, o transporte coletivo está a cargo dos grandes consórcios de transporte. Como já explicamos no capítulo anterior, em Florianópolis e São José esses consórcios foram recentemente unificados num sistema chamado “Consórcio Fênix”, que está constituído pelas empresas Canasvieiras, Emflotur, Estrela, Insular e Transol, que já vinham funcionando dentro dos municípios com percursos estabelecidos pelas lógicas de terminais dispostos em vários pontos da cidade. No caso do Município de Palhoça, as empresas de transporte público são Jotur e Paulotur, em Biguaçu o transporte coletivo está concessionado pela empresa Biguaçu Transportes Coletivos que também é usada em alguns pontos de São José, e no município de Santo Amaro, a empresa encarregada do transporte coletivo é a Autoviação Imperatriz S.A. Ao mesmo tempo as empresas nos seus percursos em direção à Florianópolis, fazem paradas de embarque ou desembarque, tornando essa rede complexa, porém desarticulada.

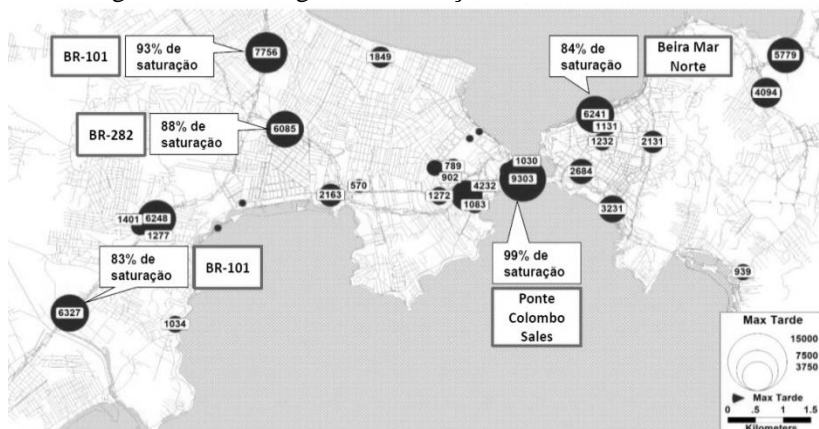
Em vista de toda essa desarticulação do transporte público e o mau funcionamento da mobilidade urbana na RMF, no ano 2014, o Governo de Santa Catarina, com apoio do BNDES, fez um estudo detalhado de origem e destino, contagem de tráfego e pesquisa domiciliar com o objetivo de ter um diagnóstico sobre o estado da mobilidade urbana na RMF⁷² chamado Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS). Esse estudo visa não só trazer dados da realidade da mobilidade, também pretende criar as condições para melhorá-la através de projetos sustentáveis que incluam a todos os municípios da RMF.

Segundo o estudo de contagem do tráfego, o tempo das viagens de transporte público é o dobro das feitas de automóvel já que a velocidade média dos ônibus em horários de pico não passa de 8 km/h; além disso, 86% das paradas de ônibus ficam mais de 260m distantes da parada mais próxima. Segundo o estudo de deslocamento por trabalho do PLAMUS, a expansão da área continental tem incrementado o fluxo de deslocamento de pessoas de um município a outro consideravelmente. Temos que o maior fluxo de pessoas se apresenta entre Florianópolis e São José (aprox.167.381 deslocamentos por dia), seguido por Palhoça, Biguaçu e Santo Amaro da Imperatriz.

A intensidade dos expressivos movimentos pendulares entre as subcentralidades da região é uma das principais características do processo de metropolização (LENCIONI, 2017). Cotejamos essa afirmação na área de estudo onde todas as empresas de transporte coletivo intermunicipal circulam necessariamente pela ponte Colombo Salles e suas vias alimentadoras como a BR-101. Na seguinte imagem podemos ver a saturação do fluxo viário do centro de Florianópolis e suas ligações com a área continental. Essa saturação se concentra na ponte Colombo Sales, e corresponde 99% nos horários de entrada e saída dos trabalhos.

⁷² Estudos técnicos contratados diretamente pelo BNDES, com recursos provenientes do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP), com acompanhamento direto do Governo do Estado de Santa Catarina e dos municípios da área de abrangência do estudo.

Figura 7: Porcentagem de saturação nos corredores viários

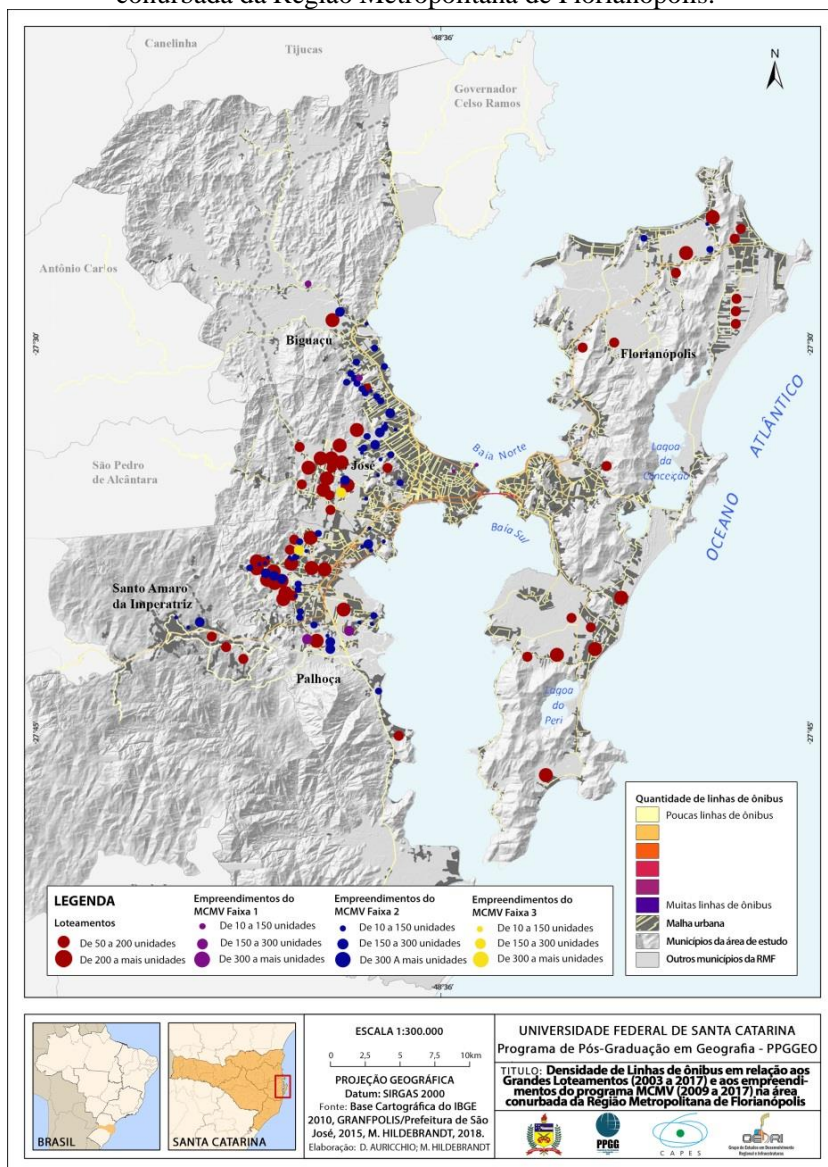


Fonte: Pesquisa PLAMUS, Análise Logit e Strategy para Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - Plamus 2016.

A pesquisa mostra que 172.200 veículos privados cruzam a ponte todos os dias transportando cerca de 11 mil pessoas, 75% deles são carros. Enquanto os ônibus representam apenas 3% dos veículos e ocupam 1% da capacidade da via para transportar aproximadamente o mesmo número de pessoas: 10 mil passageiros (PLAMUS, 2015). Temos também que a BR-101 apresenta 93% de saturação no sentido norte e 83% nos sentido sul. Sendo que o transporte público não conta com faixas de circulação exclusivas, ele também se vê afetado pela saturação da ponte e dos principais eixos viários. Então essa estrutura não trabalha de forma harmoniosa, pelo contrário, trabalham de forma contraditória já que existem diferenças no espaço pela hierarquia entre os lugares criando altos níveis de saturação nos principais corredores viários de Florianópolis.

Além disso, a grande maioria dos novos empreendimentos de moradia de financiamento público ou privado, encontram-se localizados na área de influência da BR-101. Então o acesso aos conjuntos habitacionais, depende do funcionamento dessa rodovia. O que nos leva pressupor, que os próximos anos, surgirão maiores dinâmicas de deslocamento graças à nova carga veicular pelo adensamento dos bairros periféricos. Essas dinâmicas agravarão ainda mais a ineficiência da mobilidade urbana da região se não se coloca em marcha melhores alternativas de transporte. Vejamos o Mapa 08 que mostra a densidade das linhas de ônibus da rede de transporte público e as novas áreas de crescimento residencial.

Mapa 08: Densidade de Linhas de ônibus em relação aos Grandes Loteamentos e aos empreendimentos do programa MCMV na área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis.



Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia. GRANFPOLIS/Prefeitura de São José, 2015. M. HILDEBRAND, 2018.

No Mapa 08 sobre a densidade de linhas de ônibus em relação aos empreendimentos imobiliários, temos que a maior parte da produção habitacional está localizada em áreas com pouca densidade de transporte coletivo ou em alguns casos, os empreendimentos ficam totalmente desabastecidos desse serviço.

O sistema de transporte coletivo que circula pelas áreas periféricas dos municípios é mais ineficiente e caro que nas áreas centrais da cidade. Esse fator se deve a que não existem rotas diretas até os novos bairros, os usuários de transporte coletivo são obrigados a fazer baldeações (muitas delas sem integração de tarifas). Isto incrementa o custo das passagens e os tempos de deslocamento.

Por exemplo, desde o terminal central de Florianópolis (TICEN), até o empreendimento Moradas de Palhoça (aproximadamente 25km.) os ônibus demoram duas horas e 20 minutos para chegar ao destino em horário de pico, e o custo da passagem é em total de R\$.8.80⁷³, tendo que realizar uma baldeação no terminal de ônibus JOTUR em Palhoça, sendo que os usuários de transporte público que transitam no centro de Florianópolis só pagam R\$.4.20 por trajeto. Em automóvel esse mesmo deslocamento é de 40 minutos, a variação do tempo entre um percurso de ônibus e de automóvel é muito grande, por isso existe a preferência pelo transporte individual motorizado. O tempo do percurso e o custo da passagem se incrementam se o usuário se desloca para outro bairro como, por exemplo, Trindade uns dos maiores focos de atração de atividades educativas e laborais da região.

Fizemos a mesma análise com o conjunto habitacional Saudades em Biguaçu, e as dinâmicas de deslocamento, no que diz respeito à tempos e custos, coincidentemente são parecidas. Conseguimos identificar que os ônibus têm paradas muito próximas, há pouca frequência de unidades e horários das linhas alimentadoras. Além disso, elas ultrapassam sua capacidade de passageiros nos horários de pico, circulam por ruas sem asfalto em más condições e realizam voltas desnecessárias o que incrementa o tempo de deslocamento destinado a um percurso curto. Vejamos a Figura 08, que mostra os percursos de deslocamento da população que mora nos conjuntos habitacionais do programa MCMV:

⁷³ Dados coletados em agosto de 2015.

Figura 8: Percursos de deslocamento desde os terminais de ônibus até os empreendimentos de MCMV



Fonte: Mapa base Google Earth (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Por outro lado, é perceptível a importância que os empreendimentos, de investimento público ou privado, outorgam ao automóvel. Todos sem exceção contam com uma vaga de garagem por unidade habitacional e em alguns casos possuem até duas por apartamento, sendo que muitas vezes nem todos os moradores precisam deles.

JACOBS (2007[1961]), diz que para reverter o processo de erosão da cidade pelo uso do automóvel, seria necessário exercer pressão sobre eles criando condições menos favoráveis. Em Barcelona, por exemplo, os prédios desenhados do *Eixample* nas últimas décadas do século XX, assim como os prédios dos bairros mais antigos, não possuem estacionamento privativo dentro da sua estrutura. Para suprir essa necessidade, a prefeitura administra uma rede de estacionamentos subterrâneos para os “residentes” sob aluguel e concessão municipal com transferência do direito de uso por 50 anos a *Red de Aparcamientos B:SM*. Esse mecanismo faz parte de uma política que tende a racionalizar o uso de veículos particulares, proporcionando aos moradores escassos lugares de estacionamento, para promover o uso do transporte público, dentro de um contexto global de melhoria e ações concretas para alcançar um modelo de mobilidade sustentável. Atualmente, existem 26 parques de estacionamento subterrâneo, localizados em diferentes distritos, com um total de somente 6.000

vagas⁷⁴. Esses bolsões de estacionamento fazem parte do conjunto de meios de consumo coletivo da cidade.

Na maioria das vezes, é muito difícil obter uma vaga de estacionamento fixa nos distritos de maior densidade de Barcelona, além disso, o custo elevado do aluguel de uma vaga de garagem da Rede B:SM é de €133.00 mensais⁷⁵. Isto coloca pressão sobre a população para optar por outros meios de transporte como o transporte coletivo. Aclaramos que essas medidas podem ser acatadas em cidades onde a rede de transporte público funciona eficientemente, ou existem outras várias opções de se locomover mais sustentáveis, como por exemplo, o deslocamento a pé por calçadas arborizadas que incentivem a caminhada mesmo nos dias de calor, e o deslocamento de bicicleta por redes de ciclovias seguras e bem sinalizadas. Nesse tipo de deslocamentos sustentáveis, as dinâmicas de proximidade, são uma peça chave para incentivar a população a escolher estes meios de transporte.

Em contra posição, nas áreas de expansão dos municípios em estudo, não existem incentivos para o uso de meios de transporte sustentáveis. As ciclovias, quando existentes são totalmente descontinuas, não contam com as medidas básicas nem a sinalização necessária e o mesmo acontece com as calçadas⁷⁶.

Nesse sentido, a criação do PLAMUS, é uma boa iniciativa para identificar os problemas atuais e ter dados concretos sobre a situação da mobilidade urbana na cidade, embora devemos tomar com cuidado os resultados e as propostas, pois esse estudo foi elaborado por uma empresa de capital privado, o Grupo Logit Engenharia⁷⁷ engajado à

⁷⁴ Web Site da *Red de Aparcamientos B:SM*, <http://www.aparcamentsbsm.cat>, acesso março 2018.

⁷⁵ Sendo que o salário médio em Barcelona é de 1500 a 1600 euros mensais (*Agencia tributaria española, 2015*), este valor significa aproximadamente 9% do seu salário.

⁷⁶ Nos trabalhos de campo realizados, conseguimos identificar que as calçadas nas áreas de expansão estão totalmente obstaculizadas pelo mato, terra ou pedras de terrenos sem nenhum tipo de uso e em muitos dos casos simplesmente não existem. Por outro lado, também identificamos muitos canteiros de obra obstaculizando a continuidade da calçada. Em todos estes casos, a locomoção do pedestre deve ser realizar pelo asfalto por onde circulam os veículos motorizados pondo em risco sua integridade física.

⁷⁷ Grupo empresarial privado da área de planejamento de mobilidade urbana, acessibilidade, circulação e de transporte, trabalha para importantes organismos internacionais, bancos de fomento, construtoras, governo etc. (<http://www.logiteng.com/site/>, acesso junho, 2018).

grandes monopólios industriais do transporte, devido à ausência de um corpo técnico minimamente estruturado nos governos locais. Entre as propostas desse plano esta:

[...] a implantação de um sistema troncal nos principais eixos de transporte da região (atuais e futuros), conectado a uma rede alimentadora. Esse sistema deverá ser construído e operado com uma visão metropolitana e com integrações física e tarifária. Algumas alternativas de tecnologias de transporte foram avaliadas para este sistema: BRT2, BRT + VLT3 e BRT + Monotrilho. Os resultados das análises do PLAMUS indicaram que para o caso específico da Grande Florianópolis, dadas as suas características e prioridades estabelecidas, o sistema BRT se apresentou como a solução que maximiza o resultado socioeconômico e atende melhor à combinação dos critérios utilizados para julgamento. (PLAMUS, 2015, p.36)

Desde outubro de 2015, data em que se entregou o último diagnóstico do PLAMUS, não há mudanças substanciais. O desenvolvimento das propostas e execução dos corredores exclusivos do sistema BRT (Bus Rapid Transit) não estão em andamento nem no início da sua fase de implementação; as novas vias e ligações, assim como a implementação e melhoramento da rede de ciclovias não saem do papel. O governo do estado de Santa Catarina tem realizado algumas obras isoladas no norte da ilha como a duplicação da SC-401 e da SC-403 (2015), a recuperação do acesso à Praia da Daniela. No Sul, esta em construção o novo acesso ao Aeroporto Internacional de Florianópolis e a ciclovia na SC-405 foi construída de forma precária, tanto que hoje, um ano de funcionamento, encontra-se em mal estado.

Além disso, a escolha por um sistema de transporte como o BRT em relação às outras formas de transporte mais eficazes e modernas, deixa muito a desejar do plano. Coincidimos com COCCO (2016) ao pensar que a opção mais viável, pela geografia da região, seria a implementação de diversas tipologias de transporte incluindo VLT, ônibus, micro-ônibus e transporte aquático integrado.

Em outubro de 2017, outra iniciativa de integração para o transporte coletivo se começou a formular. A Superintendência para o Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis

(SUDERF)⁷⁸ estabeleceu um plano chamado “Projeto de reestruturação do transporte público metropolitano da Grande Florianópolis” com o apoio do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC. A proposta se baseia na implementação do sistema BRT como principal meio de deslocamento intermunicipal (municípios do continente) “sem cruzar a ponte”, pois um dos problemas mais frequentes dos usuários que se deslocam na área continental, é que não existem ligações integradas entre os municípios do norte da RMF com o sul, isto obriga as pessoas a fazer baldeação no terminal central de Florianópolis que se encontra dentro da ilha. Nesse cenário São José teria um papel articulador importante por sua localização e proximidade com outros municípios. Mas podemos identificar que para a elaboração desse projeto, também existem conflitos de interesses entre as diferentes prefeituras e instituições associadas ao sistema, que tem a ver com a falta de comprometimento dos deveres e competências de cada ente participante, desacordos na gestão das contrapartidas econômicas, e falta de interesse com as mudanças que estariam por vir, assim como também existem dificuldades para a aprovação do edital de licitação no novo sistema de transporte metropolitano. Nesse cenário, até março de 2018, um número mínimo de representantes das prefeituras da RMF aprovou o texto do projeto de lei estadual.

Com essas iniciativas desconexas, uma vez mais podemos perceber que o planejamento para a reestruturação do transporte coletivo na RMF continua sendo fragmentado pelas diferentes hierarquias municipais, estaduais, metropolitanas, e até pelos consórcios e o Sindicato das Empresas de Transporte Urbano da Grande Florianópolis. Podemos destacar também, que as propostas do PLAMUS e da SUDERF não estão amarradas as políticas de expansão urbana, nem com medidas que reestruturem a de ocupação do solo. Essas propostas trabalham tentando resolver com projetos pontuais a crise atual de mobilidade atual, mas não considera uma reforma estrutural do território cujo desenvolvimento está atrelado à rede de transporte.

Em essas condições de mobilidade e acessibilidade urbana as prefeituras continuam aprovando projetos que impulsionam o

⁷⁸ A SUDERF foi criada em de setembro de 2014. Trata-se de uma autarquia de regime especial, dotada de autonomia administrativa, orçamentária, financeira e patrimonial, vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento (SPG), órgão central do Sistema de Planejamento Estratégico, a quem compete coordenar a implantação das políticas estaduais de desenvolvimento regional e urbano. (<http://www.spg.sc.gov.br/sud erf>, acesso em março 2018).

crescimento da malha urbana em direção as periferias ampliando assim o território sem previamente ter analisado os conflitos que causarão para a mobilidade da cidade. Devemos defender que as demandas relacionadas ao déficit habitacional englobam não só a construção de moradia adequada, bem como a localização dos empreendimentos, acessibilidade aos meios de consumo coletivos, criação de espaços públicos e a inserção de equipamento urbano, legislação própria e assessoramento técnico na construção de um ambiente coletivo que incentive a inclusão da população mais carente dentro de um espaço urbano consolidado.

3.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPITULO III

O objetivo deste capítulo foi explicar as características, as atividades e as particularidades do início da nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário na área de estudo. Para isso fizemos uma comparação, podemos afirmar que, no início do século XXI, a produção do espaço urbano em áreas de expansão tem tomado maior força que no século passado. Isso se verifica, sobretudo, de duas formas: 1) o parcelamento de solo por meio do investimento privado e; 2) A reprodução de conjunto habitacionais financiados pelo Estado.

O parcelamento de solo por iniciativa privada tem tomado a figura de “bairros planejados”, “bairros sustentáveis”, “condomínios fechados” etc., com essas intervenções, as empresas privadas, dão continuidade a uma dinâmica já ocorrida no século XX, na qual bairros emblemáticos como Kobrasol, Campinas e Forquilha representam atualmente “ex-periferias” já que com o tempo, foram abraçados pela malha urbana e devido às intensas interações espaciais que desenvolveram, hoje se configuram como subcentralidades na RMF.

Na área de estudo, temos identificado a reprodução de 24 181 lotes, distribuídos em 57 empreendimentos no período de 2003 – 2017. Onde se distinguem duas dinâmicas de ocupação diferentes entre o parcelamento de solo localizado na ilha de Florianópolis e o parcelamento de solo das periferias dos municípios do continente, baseadas especificamente na classe social para o qual o produto imobiliário é dirigido.

Nos municípios da área continental da RMF, há maior proporção de atividades de incorporação. Verificamos o importante papel que a implementação de um loteamento tem para estender a malha urbana e criar novos espaços de consumo. Por exemplo, destacamos a instalação do loteamento Parque Residencial Lisboa I, feito pela Jota's

Empreendimentos Imobiliários em 1996 localizado numa área, que naquela época era totalmente rural e sem ocupações. Esse empreendimento impulsionou a instalação de outros loteamentos em áreas próximas como Parque Residencial Lisboa II, Loteamento Lisboa III, Loteamento San Marino, Loteamento Ceniro Martins, Loteamento Recanto da Natureza e Loteamento Portal da Colina. Esse aglomerado, atualmente configura em sua totalidade o bairro Forquilhas.

Em Palhoça os loteamentos Pedra Branca (1990) e Pagani (1998) merecem destaque, por terem mudado seus entornos e criado novas dinâmicas urbanas. Assim mesmo, no município de Biguaçu, verificou-se uma nova linha de crescimento e expansão da malha urbana em direção ao noroeste, seguindo a SC-407, onde se localiza o novo loteamento Deltaville, com aproximadamente 560 unidades habitacionais, 284 terrenos no loteamento aberto e 6 condomínios fechados, áreas comerciais e industriais em um espaço de 1.715.000m.

Enquanto os loteamentos analisados localizados dentro de Florianópolis, se distinguem por sua alta valorização por conta do acesso as amenidades que oferecem, pois a maior parte deles ocupa as orlas marinas, áreas próximas à dunas e passagens naturais e por serem orientados para uma classe social de maior poder de compra, também contam com melhores condições de infraestrutura. Então, evidenciamos que nas dinâmicas do preço do solo, são importantes as posições e a presença de proximidades as amenidades, assim como a instalação de infraestrutura de qualidade, pois um mesmo lote com medidas parecidas, localizado no loteamento Lisboa, por exemplo, pode custar 40% a menos que um localizado no norte da ilha de Florianópolis, por conta do seu entorno e suas qualidades urbanas.

Assim mesmo, neste capítulo, tentou se estudar de que forma os programas do Estado como o Minha Casa Minha Vida influenciam na expansão urbana da RMF. Nesse sentido, verificamos que embora o programa MCMV seja de grande importância para melhorar a qualidade de vida de muitas famílias, em contrapartida, também tem criado dinâmicas socioespaciais adversas para as cidades por causa das localizações periféricas de suas intervenções. Na área de estudo, temos que o programa está implementado a construção de 27911 unidades habitacionais distribuídas em aproximadamente 75 empreendimentos, basicamente todos reproduzem o padrão de condomínio fechado e prédios de 4 a 8 pavimentos.

Palhoça é o município com maior intervenção do programa, com 13681 u.h., seguido por São José com 8978 u.h. Segundo o Mapa 06, temos que a maioria, sobretudo os de maior porte, encontram-se nas

áreas de expansão urbana. Verificou-se que nos procedimentos com os quais o programa trabalha, pondera a favor das empreiteiras vinculadas a Caixa Econômica Federal. Temos que uma das tarefas mais importantes, que atinge o território, é a escolha do terreno para a construção de moradia de interesse social, esta tarefa é derivada inteiramente as empresas construtoras. Assim mesmo, a escolha da tipologia arquitetônica se baseia plenamente num padrão repetitivo que dependendo da faixa de renda, possui algum ou nenhum tratamento na fachada.

O efeito de deixar em mãos de empreiteiras fatores tão importantes para a configuração da cidade - como a localização e a qualidade das tipologias arquitetônicas- é a concentração de grandes espaços residenciais periféricos com características esquisitas e monótonas, inserida num espaço com pouca diversidade de usos. Nos exemplos citados neste capítulo, distinguimos claramente que grupos imobiliários nacionais como MRV Engenharia, Rodobens Negócios Imobiliários, e outros grupos locais como Jota's, RDO Empreendimento, Incorporadora e Habitus Imobiliária, Parceria Construtora e Incorporadora, vem impactando na estruturação do território traçando suas estratégias de expansão com a implementação de projetos habitacionais de grande escala, criando periferias homogêneas no sentido que são locais sem identidade nem qualidade, com formas que negam o uso do espaço público. Claramente o objetivo dessas empresas é o desenvolvimento do capital privado e a extração de renda dos seus produtos sob a hegemonia do complexo imobiliário-financeiro.

Dessa forma, os empreendimentos financiados com o programa MCMV têm se constituído muito mais como um resultado das ações das construtoras e incorporadoras individuais interessadas no lucro proporcionado, do que como uma iniciativa do Estado em resposta às gritantes carências habitacionais urbanas. A condição atual de estruturação do espaço urbano da área conurbada da RMF demonstra, claramente, o jogo de forças dos agentes produtores do espaço sobre o poder público municipal.

Estas formas de produção do espaço criam uma nova configuração de fluxos, geram novos núcleos residenciais monofuncionais que repercutem na mobilidade urbana em geral e que, sobretudo, tem implicações na sobre-exploração da força de trabalho por conta das grandes periferias carentes de meios de consumo coletivo onde as intervenções se localizam, neste sentido são claros propulsores de espoliação urbana.

No setor técnico urbanístico dos governos locais, a maior dificuldade radica em que as prefeituras não conseguem ampliar os sistemas de usos coletivos urbanos em relação ao crescimento e à expansão das suas periferias. Isso fica claro no Mapa 07, no qual ao sobrepor a rede de linhas de transporte coletivo aos novos conjuntos habitacionais e loteamentos, vemos que a densidade de linhas de ônibus é muito baixa em relação as áreas de maior concentração imobiliária.

Claramente existem conflitos de interesses entre as forças públicas e privadas que vem propiciando uma crise no sistema de mobilidade urbana na região, agravado pela expansão de áreas escassamente equipadas nas que não existem boas condições de locomoção para o pedestre ou para o usuário da bicicleta, e sobretudo, pelas ineficientes condições de transporte coletivo, no que respeita ao tempo de deslocamento desde um loteamento implementado recentemente até o centro da cidade. Nesse cenário se sustenta a preferencia pelo uso do automóvel, tanto que atualmente Florianópolis é uma das cidades com a maior utilização de automóvel do Brasil.

As atuais condições do sistema de transporte público, imposto sobre uma malha urbana fragmentada, deixam os principais centros urbanos dificilmente acessíveis para a população que mora nas áreas periurbanas e não possui meio de locomoção privado. Sendo assim, se reproduzem padrões de segregação socioespacial de grande magnitude por conta da falta de acessibilidade e mobilidade à melhores oportunidades de trabalho, educação e saúde.

A legislação criada baseada no Estatuto da Cidade, deveria ser efetivada para por em marcha propostas de regularização fundiária justas que façam cumprir o principio da função social da cidade e da propriedade. Mas esses propósitos mostram-se enfraquecidos quando chegam à esfera municipal, na qual ainda não se consegue efetivar as diretrizes da política urbana de forma eficaz. Na esteira dessas fragilidades institucionais, o poder local atua não em favor de melhores condições de habitação de interesse social, mas segundo seus interesses sectários, como a ampliação de lucros e da extração de rendas do solo.

Nesta estrutura, os espaços públicos se tratam mais como um problema do que como solução. Os mesmos empecilhos acontecem na esfera da mobilidade, onde PLAMUS a SUDERF tem tentado iniciar uma reforma do transporte, mas com pouco êxito até os dias de hoje. É necessário então, instituições com poder econômico e executivo que operem em nível regional, e trabalhem com projetos concertados de ordenamento territorial em duas frentes, o uso do solo e a mobilidade urbana com o objetivo de uma integração intermunicipal e territorial.

CAPÍTULO IV

AS RECENTES TENDÊNCIAS DE METROPOLIZAÇÃO E SUAS NOVAS INTERAÇÕES ESPACIAIS

Independente do debate se a área conturbada de Florianópolis pode ser considerada uma metrópole, o que tentamos trazer nesta parte da tese é a discussão de que a metropolização é um processo importante. Assim, ele não se restringe apenas às áreas metropolitanas, uma vez que age tanto em espaços urbanos, em processo de urbanização e cada vez mais nos espaços rurais ou em processo de periurbanização.

Desse modo, o presente capítulo tem como objetivo revelar as recentes dinâmicas dos agentes produtores do espaço no contexto da metropolização contemporânea, sendo que essa mostra a cidade como um meio utilizado para a reprodução do capital, e a terra torna-se uma poderosa reserva de valor (ROLNIK, 2015). Neste contexto, inserem-se as características de um novo ciclo de expansão financeira-imobiliária capaz de ampliar as fronteiras como forma de criar um novo ajuste espacial para o capital, sinergias que crescem e se reproduzem nas áreas de expansão da cidade com maior intensidade, por serem espaços que se subordinam rapidamente às novas exigências da sociedade e da economia (SANTOS 1994).

Nessa perspectiva, começaremos definindo a transição do rural para urbano, em que a cidade se aproxima do campo, formando uma grande região com limites extremamente difusos e descontínuos, com pouco controle do uso do solo e carente dos meios de consumo coletivos. Assim, abordaremos também o fenômeno da “rururbanização”, processo que age de um modo mais abrangente e atinge uma espécie de “terceira franja” na margem da malha urbana. Além disso, ele pode implicar não só a urbanização de áreas rurais, mas também marca o início do declive da paisagem rural. Outra característica do processo de metropolização que versaremos, por ser importante na nossa área de estudo, é sobre a fragmentação socioespacial do território. Essa, diferente da fragmentação causada pela morfologia física, mais que uma característica, é um processo que atinge tanto espacial como socialmente o espaço, com agravantes de novas formas de segregação espacial.

Na segunda parte deste capítulo, debateremos as transformações urbanas criadas pelas novas interações espaciais, sob as quais analisaremos o fenômeno de dispersão urbana mediante a configuração de novas subcentralidades no contexto da segunda década do século

XXI. Para isso, tomaremos em consideração que esses espaços também formam parte de um processo de desconcentração mais amplo, que implica tanto movimentos socioeconômicos assim como espaciais (GOTTDIENER, 1997). Veremos então que as interações espaciais respondem aos fluxos de acumulação do capital financeiro, distribuídos nos produtos imobiliários em forma de centralidades, onde existe uma tendência à visualização e à estruturação da cidade como uma empresa. Paralela a essa discussão, explicaremos que essas subcentralidades se consolidam por meio de processos de verticalização. Portanto, com essa abordagem pretendemos analisar como o capital financeiro e o setor imobiliário elevam as magnitudes das dinâmicas urbanas mediante a verticalização, onde as parcelas de terra que podem abrigar maior número de pavimentos construídos são as áreas privilegiadas para a produção imobiliária.

Finalmente, neste capítulo, intentamos também questionar a tipologia habitacional de condomínios fechados amplamente reproduzida na área de estudo pelo programa MCMV. Veremos que a implementação de grandes conjuntos habitacionais fechados vem transformando o espaço, uma vez que aprofunda as fissuras na malha urbana, bem como na sociedade, sobretudo, nas relações das pessoas. Essas que se mostram cada vez mais individuais, mudam em relação à sua limitada percepção do que é a verdadeira cidade e o espaço público, pois habitam em lugares segregados e restritos, onde os fluxos se desenvolvem no espaço virtual ou em outros espaços privatizados, como os *shoppings centers*.

4.1 A METROPOLIZAÇÃO DA ÁREA CONURBADA DA RMF

No decorrer do nosso estudo, vimos que o final do século XX e o início do século XXI são um período em que novos processos urbanos emergem nas cidades movidos pela introdução das forças do capital. O uso do automóvel, impulsionado pelo rodoviarismo pelo crescimento populacional, pelas migrações, pela crise econômica, agrava a pobreza urbana da década de 1980. Como opressor desse panorama, a questão da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômicas do mercado imobiliário⁷⁹ e pela sua sobrevalorização nas áreas centrais, tais fatores

⁷⁹ Nos primórdios da industrialização e basicamente até os anos 1930, as empresas resolveram em parte o problema de moradia da mão de obra por meio da construção de “vilas operárias”, geralmente contíguas às fábricas, onde as residências eram alugadas ou vendidas aos operários. O fornecimento de

fizeram surgir nas periferias um processo de espoliação urbana intensa (KOWARICK, 1979). Por essa razão, as periferias são, até os dias de hoje, espaços de desigualdade social e conflito, resultado de um crescimento desordenado que fragmentou o espaço urbano e alterou os fluxos de mobilidade, consumo e produção do capital, conduzindo à reestruturação de alguns bairros e à marginalização de outros.

Muito se falou também do período de “urbanização” associada ao conceito de industrialização, “como se se tratasse de um duplo processo, ou de um processo com duas facetas” (SPOSITO, 1999, p.42). Essa face tem como característica principal a materialização do modo de produção capitalista na cidade, em que a produção do espaço resultou em grandes aglomerados urbanos ou metrópoles, ambos com diversificação de níveis de hierarquização no próprio interior da categoria social e com uma concentração do poder político, que no nível das cidades produz uma planificação urbana sem particularismos (CASTELLS, 1983).

Hoje, a metropolização corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização que revela uma nova época e transforma profundamente o território com alterações na sua forma, estrutura e natureza, com forças que emergem da dinâmica da economia global e produz um novo tipo de cidade (LENCIONI, 2017).

Então, levando em conta que estamos frente a novas dinâmicas que marcam o início de um tempo histórico, estudaremos a área conurbada da RMF. Ela está inserida na realidade onde a cidade-região surge como o produto, onde os limites dos municípios não são perceptíveis, pois todos pertencem ao mesmo aglomerado, assim como os limites do campo e da cidade, do rural e do urbano se mostram confusos e complexos. Tais como a industrialização e o crescimento urbano se apresentavam anteriormente como processos duplos, “[...] assim mesmo a metropolização e a regionalização possuem unicidade” (LENCIONI, 2017, p.83).

moradia pela própria empresa diminuía as despesas dos operários com sua própria sobrevivência, permitindo que os salários fossem rebaixados. Tal tipo de solução era viável na medida em que a quantidade de força de trabalho a ser alojada era relativamente pequena, pois destinava-se de modo especial aos operários menos disponíveis no mercado de trabalho, e o baixo custo dos terrenos e da construção compensava a fixação do trabalhador na empresa. Nesse caso, o custo de reprodução da força de trabalho pelos menos no que diz respeito à moradia, era resolvido pela própria empresa (KOWARICK, 1979, p.30).

4.1.1 A Periurbanização

No que se refere aos espaços de crescimento urbano atuais, a análise nos leva às áreas periurbanas. Nessas bordas periféricas é comum existir uma faixa de transição entre o uso da terra propriamente rural e urbana, mas que tem limites difusos e pouco claros, pois “Quanto maior a cidade, em geral, mais complexo tende a ser o espaço periurbano” (SOUZA, 2003, p.27). Evidentemente, na área de estudo, os limites da mancha urbana atual sofrem transformações com a aparição de novos loteamentos privados e conjuntos habitacionais sobre antigas pastagens de gado ou antigas parcelas de terra ligadas à produção agrícola, isso muda radicalmente a paisagem, ameaça o futuro da pequena produção e as atividades vinculadas à cultura local.

É possível analisar a dinâmica periurbana desde as “lógicas” de como ela se transforma e se reconfigura conforme a urbanização vai se consolidando. Por um lado, na lógica rural da terra, entendendo terra como espaço de trabalho para a agricultura e a pecuária, onde o solo tem valor não apenas devido à localização do terreno, mas também um valor intrínseco devido às diferenças de fertilidade natural (SOUZA, 2003). Essa lógica em espaços periurbanos tende a desaparecer, chegará um momento em que o valor do solo rural não corresponde mais as dinâmicas da produção agrícola, pelo contrário, “ele se verá afetado pela capacidade de proporcionar espaço urbano, lugar físico para desenvolver atividades articuladas espacialmente numa forma peculiar que chamamos de urbana” (JARAMILLO (2009[1995], p.94), tradução nossa). Já a lógica urbana, dentro do contexto periurbano, é a do solo enquanto simples suporte para atividades que independem de seus atributos de fertilidade, como: a produção industrial (indústria de transformação e construção civil), as atividades terciárias, a habitação, a circulação etc. (SOUZA, 2003).

Existe, nessa mesma linha de pensamento, uma grande diferença entre as particularidades objetivas da terra urbana e da terra rural percebida por JARAMILLO (2009[1995]), quem disse que a articulação dos terrenos agrícolas com o bem produzido termina imediatamente quando o processo produtivo é finalizado. Ou seja, os produtos são consumidos finalmente e reprocessados, e o lugar da sua produção inicial não influi mais no tipo de processo qualitativo no qual esse bem está inserido. Ao contrário, no caso urbano, a sujeição do produto ao terreno se estende a toda vida útil do bem, já que ele é inamovível com respeito à terra que o suporta.

Dessa maneira, nas áreas periurbanas existe uma dicotomia originada pelo uso da terra. Por um lado, está a força cada vez mais

debilitada do uso rural, e por outro, temos a força cada vez mais predominante de usos urbanos.

Isso significa que a dicotomia entre o rural e o urbano expressa mais uma integração do que uma separação, apresentando-se complementar e diferentemente do passado, nada antagônica. Essa perspectiva permite fundamentar, de outra maneira, a afirmação de que o processo de metropolização do espaço não se restringe a espaços metropolitanos, se constituindo num processo que pode alcançar cidades de diferentes portes e, também, algumas áreas rurais, em geral mescladas com o urbano e que expressam hábitos culturais e valores urbanos até então exclusivos da metrópole (LENCIONI, 2017, p.50).

Nas franjas periurbanas da nossa área de estudo, os usos urbanos se fazem evidentes na apropriação da terra como meio privado de valor e consumo, mas não se demonstram no coletivo e no espaço público. Tanto que nos dias de hoje, verificamos que o que era considerado periurbano nas últimas décadas do século XX, como, por exemplo, os bairros de Forquilha, Forquilha e Potecas, em São José; ou São Sebastião e Bela Vista, em Palhoça, estão consolidados na segunda década do século XXI e constituem áreas urbanizadas para efeitos de legislação e de uso do solo. Mas na realidade, nesses bairros a urbanidade não existe. O espaço público carece de qualidade e em geral os meios de consumo coletivo aparecem de forma precária, poderíamos dizer que são espaços com supremacia do privado sobre o coletivo.

Nesse sentido, temos que as relações que historicamente foram estabelecidas no meio rural vem sendo ameaçadas pelas atividades urbano/industriais e estão atingindo o pequeno produtor de São José (SIMAS, 2010). Atualmente, essa mesma ameaça se reproduz em todos os municípios da área conurbada, Dessa forma, o pequeno produtor agrícola tende a desaparecer pelo crescimento urbano e pelos interesses do capital sob o solo. Consequentemente, a inexistência de legislações e/ou subsídios, que defendam a preservação das atividades de Agricultura Periurbana⁸⁰ com fins de autoconsumo e o aproveitamento

⁸⁰ Agricultura Urbana e Periurbana é um conceito multidimensional que inclui a produção, o agroextrativismo, a coleta, a transformação e a prestação de serviços, de forma segura, para gerar produtos agrícolas (hortaliças, frutas, ervas medicinais, plantas ornamentais, etc.), pesca e pecuários (animais de pequeno, médio e grande porte) voltados ao autoconsumo. Essas atividades podem ser

de recursos locais, fará com que esses exercícios desapareçam sistematicamente, deixando a terra sujeita à comercialização.

Imagem 25: Parcela de terreno agrícola no bairro Sertão do Imaruim em São José. Ao fundo o C.H. Garden Ville do programa MCMV



Fonte: Hildebrandt (2017)

Imagem 26: Parcela de terreno à venda no bairro Sertão do Imaruim, São José.



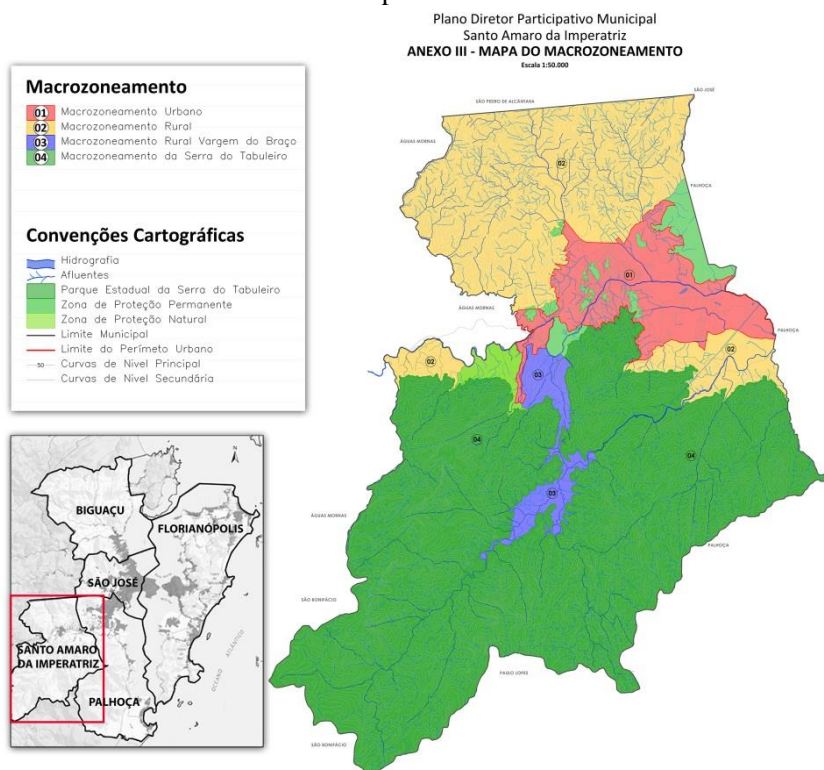
Fonte: Hildebrandt (2017)

praticadas nos espaços intraurbanos ou periurbanos, estando vinculadas às dinâmicas urbanas ou às regiões metropolitanas e articuladas com a gestão territorial e ambiental das cidades, pautadas pelo respeito aos conhecimentos locais. Desse modo, elas promovem a gestão urbana participativa, social e ambiental, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população urbana e para a sustentabilidade das cidades (SANTADREU e LOVO, 2007).

No que diz respeito à legislação, verificamos os mapas de zoneamento atuais dos municípios estudados. Dois deles (Florianópolis e Palhoça) não estabelecem zonas rurais dentro dos seus territórios, mesmo sendo palpáveis essas atividades e estando ameaçadas pelas grandes dinâmicas imobiliárias que elas imprimem. É importante mencionar esses aspectos, pois os mapas de zoneamento são ferramentas indispensáveis para direcionar o crescimento urbano de um município.

Biguaçu, São José e Santo Amaro da Imperatriz, sim, incluem zonas rurais dentro dos seus territórios, a prefeitura de Santo Amaro da Imperatriz, por exemplo, classifica suas zonas rurais em dois tipos: Zona Predominantemente Rural e Zona Rural Agrossilvipastoril localizada no norte do município, conforme a seguinte imagem extraída do Plano Diretor Participativo do Município de Santo Amaro da Imperatriz:

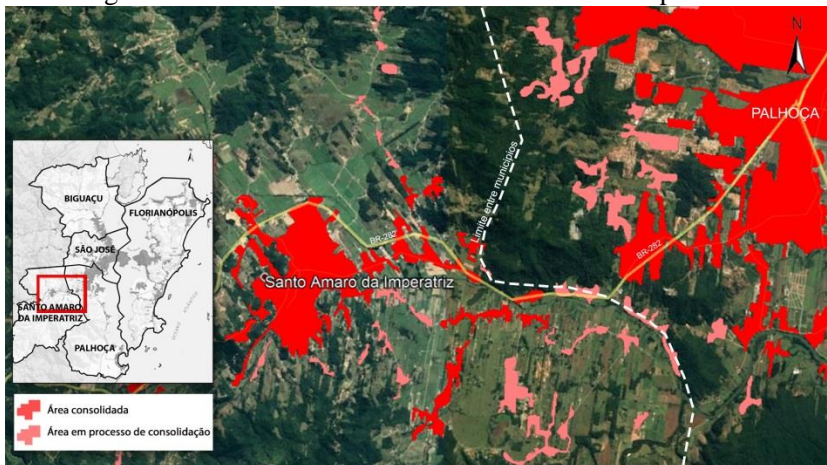
Figura 9: Macro Zoneamento do Município de Santo Amaro da Imperatriz



Fonte: Web Site do município de Santo Amaro da Imperatriz, acesso outubro 2017.

Podemos ver na imagem (Figura 9) que existem duas porções significativas com classificação rural: uma se encontra no norte do município e faz limite com São Pedro de Alcântara, e a outra está entre a zona urbana e a área de preservação permanente da Serra do Tabuleiro. O zoneamento também define a área urbana, representada pela cor vermelha, ao contrastar com a realidade, vemos que essas áreas, mesmo sendo catalogadas como urbanas pelo Plano Diretor, têm uso rural na atualidade.

Figura 10: Manchas urbanas de Santo Amaro da Imperatriz

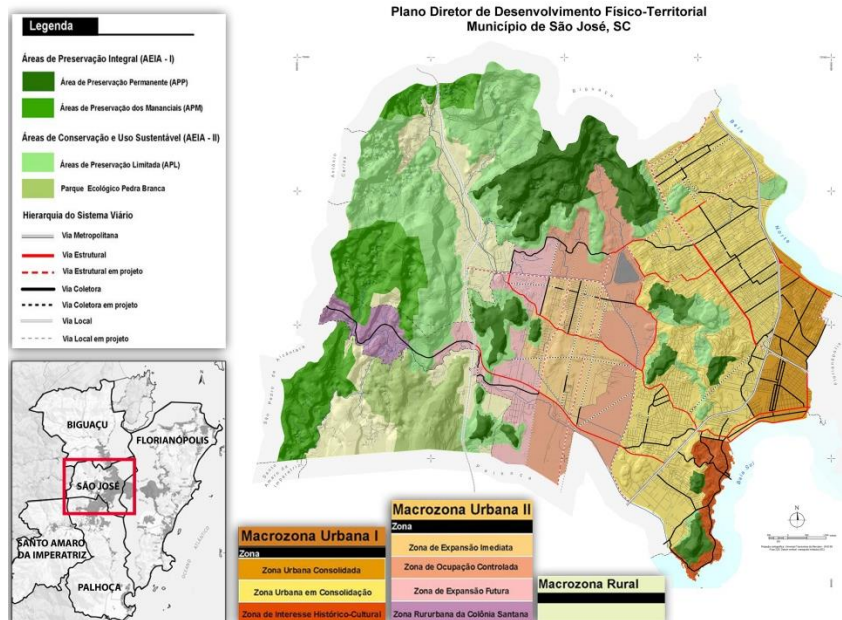


Fonte: As manchas urbanas foram extraídas do sistema CGEO do IBGE (2011), trabalhadas sobre imagens de satélite de *Google Earth Pro*, extraídas em abril 2018. Organização: HILDEBRANDT (2018).

O resultado da contraposição das manchas urbanas do IBGE do ano 2011 e as imagens de satélite de 2018 permitem ver os novos espaços de ocupação entre Santo Amaro da Imperatriz e Palhoça. Por outro lado, a área urbana definida pelo Plano Diretor abrange muito mais do que a área consolidada ou “em processo de consolidação” da imagem do IBGE (2011), quer dizer que na atualidade é possível realizar atividades imobiliárias e de construção civil nesses espaços evidentemente rurais. Fomos à procura dos projetos de desenho urbano para essas áreas em processo de ocupação e chegamos à conclusão de que eles são inexistentes. Em entrevista com o Sr. Luiz Carlos de Macedo, secretário de Transportes, Obras e Serviços Públicos da prefeitura de Santo Amaro da Imperatriz, sabemos que o Plano Diretor Participativo está no início do processo de construção (na etapa da consulta pública). Para a regulação do uso do solo e atividades de

edificação, o município conta um conjunto de leis municipais⁸¹, essa legislação é usada para outorgar o direito de construir ou parcelar o solo aos entes privados ou pessoas físicas, mas não projetam a forma urbana de áreas de expansão ou áreas periurbanas estabelecidas no zoneamento. O caso da prefeitura de São José também reflete a mesma problemática. Vejamos o mapa de Desenvolvimento Físico – Territorial do município:

Figura 11: Plano de Desenvolvimento Físico-Territorial do município de São José



Fonte: Secretaria de desenvolvimento urbano Município de São José 2004, acesso em: dezembro 2017.

Podemos destacar que São José tem suas macrozonas bem definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Físico-Territorial, mas temos que alertar que essa imagem (Figura 11) corresponde ao ano 2004, data na qual se fez uma revisão geral ao antigo Plano Diretor de

⁸¹ Leis da prefeitura de Santo Amaro da Imperatriz: Lei N°890, de 06 de dezembro de 1991, que redefine objetivos e diretrizes de atuação para o desenvolvimento municipal ditadas pelo plano físico-territorial; Lei N°474, de 29 de outubro de 1980, que institui o código de obras edificações do município; Lei N°945, de 10 de março de 1993, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano.

1985. São José prevê neste plano uma expansão urbana intensa em direção ao oeste, e seguindo a SC-407, onde se consideram duas macrozonas, uma com possibilidades de consolidação, e outra de expansão propriamente dita. Embora nos documentos que acompanham esse mapa, a prefeitura sugere direcionar o adensamento urbano à Zona Urbana em Consolidação (Macrozona I); tem se visto nos últimos anos que na Zona de Expansão Futura (Macrozona II) há uma maior concentração de loteamentos privados e empreendimentos do programa MCMV, deixando muitos vazios urbanos na Macrozona I. Nos trabalhos de campo realizados nas áreas periurbanas de São José, temos verificado que nos setores definidos, como de Expansão Imediata, Ocupação Controlada e Expansão Futura, predominam os usos rurais, há presença de atividades agrícolas em pequena escala, com mistura de glebas de terra sem uso, e com algumas novas edificações, mas existe uma intensa especulação imobiliária refletida nas atividades de parcelamento do solo e no seu valor.

Queremos chamar a atenção também para as questões tributárias nas áreas periurbanas, toda vez que é cobrado o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU)⁸² sobre estes terrenos rurais, este tributo é de caráter obrigatório e é proporcional aos metros quadrados contidos na gleba. Em entrevista com o senhor Carlos Campos, proprietário de uma parcela de terreno, produtor de frutas e vegetais no bairro Sertão do Imaruim, em São José, conseguimos identificar as grandes defasagens entre a realidade e a legislação do município. O entrevistado nos mostrou sua inconformidade ao ter que assumir um processo burocrático na Receita Federal da prefeitura todos os anos para comprovar que a área, onde ele tem atividades extrativistas, é ainda rural; e assim, mudar o pagamento do IPTU exigido pela prefeitura, para o CCIR (taxa de serviço do Certificado de Cadastro de Imóvel Rural) sendo que esse tributo é excessivo por causa do tamanho do seu terreno que claramente não se encontra no entorno urbano. O entrevistado acredita que esse é um mecanismo da prefeitura para aplicar pressão sobre os proprietários fundiários com atividades rurais ainda vigentes,

⁸² O IPTU consta na Constituição Federal e serve tanto para pessoas jurídicas como pessoas físicas. O objetivo principal do IPTU é obter recursos financeiros para o Governo, mas também pode ser um meio para controlar os preços das propriedades. Caso a propriedade não tenha nenhum tipo de construção predial, os donos do terreno deverão pagar apenas o chamado Imposto Territorial Urbano.

com o objetivo de promover a construção civil e acelerar o processo de urbanização da área.

Em ambos exemplos apresentados, as áreas que se destacam como zonas de expansão nos Planos Diretores não apresentam projetos urbanísticos específicos com propostas concretas. Os técnicos das prefeituras se limitam a avaliar ou a fiscalizar só as questões básicas dos projetos, como medidas mínimas de lotes e vias; infraestrutura básica, como água, esgoto e energia elétrica. Tais atividades são necessárias, mas se mostram insuficientes quando se trata de planejar uma cidade com qualidade urbana. Isto quer dizer que o desenho urbano da cidade atualmente recai nas mãos de agentes incorporadores ou construtores privados.

RUFÍ (2003) explica outro conceito que coincide com as mesmas dinâmicas de periurbanização, porém age de um modo mais abrangente no espaço, como uma terceira franja ou “corona” da urbanização, mais afastada da cidade e das periferias. Esse processo pode levar não só à urbanização de áreas, até hoje na margem dos grandes espaços metropolitanos, bem como estendê-la a localidades e a povos rurais, que pela sua proximidade com cidades grandes – ou médias –, ou pela construção de vias de acesso, já que eles oferecem as mesmas condições e possibilidades para se integrarem no processo.

É rururbana uma zona próxima aos centros urbanos que experimentam um incremento residencial de população nova, de origem principalmente urbana. A área rururbana se caracteriza pela subsistências de um espaço não urbano dominante, a diferença das banlieues⁸³ totalmente contíguas na cidade (DEZERT et al.,1991, p.7, tradução nossa).

Podemos observar que esse fenômeno vem acontecendo nos municípios de São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos e mais intensamente no município de Santo Amaro da Imperatriz. Ele se apresenta como uma outra face do processo de periurbanização, mas num raio mais amplo, onde tais municípios situam-se numa terceira

⁸³ O termo *Banlieue* é próprio do francês, serve para denominar aos subúrbios marginais das grandes cidades francesas que começam a se adensar a partir de 1960, quando construíram conjuntos residenciais populares onde se concentrava a classe obreira. Posteriormente, os migrantes africanos se somaram a essa população junto com o êxodo rural francês. Essas áreas periféricas em geral são empobrecidas e mal abastecidas de infraestrutura.

faixa, haja vista que cada vez mais pessoas de Florianópolis ou São José escolhem morar em Santo Amaro, pelos espaços de beleza rural, pelas paisagens naturais e pela sua proximidade com a capital. As tipologias de assentamento são em geral as casas térreas de famílias em boas condições econômicas que usam o veículo privado para seu deslocamento, mas trabalham em municípios com maior dinâmica econômica, como Florianópolis, São José ou Palhoça. “As dinâmicas da rururbanização marcam o início da decadência da paisagem rural” (RUFÍ, 2003, p.87, tradução nossa), se partimos desse ponto de vista, podemos dizer que em alguns anos, o município de Santo Amaro da Imperatriz estará sujeito a um intenso processo de urbanização com mudanças que afetarão sua paisagem bucólica.

Contudo, aclaramos que o conceito de rururbanização, para efeitos deste estudo, difere em alguns aspectos do conceito de subúrbio, sobretudo na sua origem. A suburbanização é um termo nascido nos Estados Unidos para definir o fenômeno de ocupação de áreas periféricas por meio de grandes empreendimentos imobiliários entre as décadas de 1950 a 1980, o que levou a uma perda da população nos centros urbanos⁸⁴. Em comparação com a área pesquisada, Santo Amaro da Imperatriz e São Pedro de Alcântara não nasceram graças à aglomeração de empreendimentos imobiliários, embora atualmente exista uma expansão por meio de loteamentos e conjuntos habitacionais. Esses municípios se expandiram, sobretudo, mediante casas particulares, e assim se dá o processo de rururbanização. Além disso, no caso brasileiro, não se identifica a perda de população dos centros urbanos por causa desse fenômeno.

Diante do exposto e tendo em vista as intensas atividades imobiliárias nos limites municipais, podemos advertir que no futuro o processo de periurbanização será ainda mais intenso, e as atividades imobiliárias terão lugar em áreas classificadas como “urbanizáveis”, mas que guardam ainda morfologia rural. Além disso, comprovamos que os municípios que preveem a total urbanização das áreas rurais, não apresentam nenhum plano urbanístico para assimilar a expansão urbana nesses espaços. A inexistência de projetos urbanos que integrem as áreas periurbanas com as áreas urbanas consolidadas, assim como a falta de um plano de mobilidade, deixam essas zonas alvo dos investidores

⁸⁴ KENNET (1985) afirmou que entre 1950 e 1980, 18 entre as 25 maiores cidades americanas perderam população, enquanto os subúrbios ganharam 60 milhões de pessoas; entre as 15 maiores áreas metropolitanas existentes em 1970, somente uma cidade tinha maior população que os subúrbios.

privados e com tendência a reproduzir dinâmicas de segregação socioespacial.

4.1.2 A fragmentação socioespacial do território

Junto com o processo de periurbanização, produto da expansão da malha urbana da área conurbada da RMF, também se tem colocado mais em evidência a acentuada fragmentação que caracteriza o território. Por essa questão, os limites são extremadamente difusos e de difícil definição. Conforme podemos ver no mapa 01, o contínuo urbano do núcleo na RMF apresenta uma área total de 223.42 km², onde algumas zonas estão consolidadas e algumas outras estão em processo de consolidação, segundo IBGE (2010). Conforme ela cresce, é mais difusa e fragmentada, aparentemente, cada um desses fragmentos se constitui como uma ilha isolada que compõe um arquipélago.

Para LOJKINE (1997), a fragmentação é a consequência da apropriação privada do solo, sendo que por definição o solo só poderia ser coletivo. Essa condição configura-se como um obstáculo no interior do modo de produção capitalista e para o desenvolvimento das forças produtivas sociais. Nesse processo socioespacial, os grandes grupos da incorporação de terras são uma peça-chave, pois suas intervenções marcam as fissuras no espaço, existindo uma apropriação progressiva e contraditória da renda fundiária pelos grandes grupos monopolistas. Tal apoderamento manifesta-se principalmente na especulação em relação às melhores localizações das glebas de terra (próximas as rodovias, equipamentos urbanos etc.) (LOJKINE, 1997). Nesse contexto, as decisões que tomam os incorporadores sobre a localização das suas intervenções é muito importante, pois vai marcar de forma durável o desenvolvimento urbano, limitando-o, fazendo-o menos flexível e restringindo os investimentos coletivos.

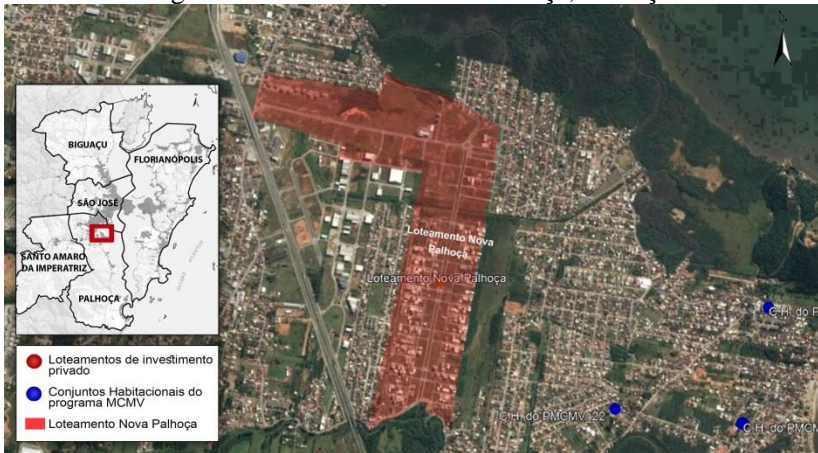
Podemos ver na Figura 12, por exemplo, os loteamentos Lisboa III, Vista da Pedra, Portal da Colina, Nova São José sendo implementados próximos a outros loteamentos antigos, mas ainda não ocupados totalmente. O mesmo acontece em Palhoça com o loteamento Nova Palhoça (Figura 13) que só chega a atingir 50% da ocupação e está cercado por um entorno fragmentado por muitos vazios, onde mais loteamentos e empreendimentos estão sendo feitos.

Figura 12: Loteamentos do bairro de Forquilhas, São José.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Figura 13: Loteamento Nova Palhoça, Palhoça.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Aprofundando a análise não só no campo físico e morfológico da malha urbana, mas também no campo socioespacial, comprovamos que cada fragmento da cidade dispersa depende do outro para construir a unidade. Esses fragmentos correspondem a espaços de funções limitadas, neles encontramos usos residenciais, sendo que a concentração de empregos e atividades econômicas está em áreas centrais, então entre estes setores deve existir uma necessária

articulação. Isso nos leva à conclusão de que a hierarquia do centro urbano subordina os fragmentos da cidade nas periferias pela supremacia das atividades econômicas, onde os fragmentos dependem dos centros para poder existir. Nessa relação, os fluxos e as relações que se criam na interface centro-periferia são intensos, verificam-se, sobretudo, nos deslocamentos pendulares casa-trabalho, trabalho-casa. Evidentemente, podemos observar que enquanto mais fragmentada é a malha urbana também torna-se mais difícil a articulação entre suas partes, entre os acessos e as conexões.

4.1.3 Segregação socioespacial como agravante da fragmentação

Nessa análise colocaremos o foco nos espaços de expansão urbana, onde evidentemente achamos processos de segregação de ordem social e econômica, que agravam a fragmentação do espaço. A segregação residencial é para CORRÊA (2013) um dos mais expressivos processos espaciais que gera a fragmentação do espaço urbano, em que as áreas sociais são a sua manifestação espacial, já a forma é resultante do processo. Então, esses dois fenômenos - *fragmentação e segregação* (sem importar a ordem) - vão um depois do outro ou em paralelo, mas formam parte de um conjunto dissociável de características de uma cidade submersa no modo de produção capitalista.

Nessa perspectiva, a fragmentação do espaço de tipo econômica, a valorização do solo e a especulação imobiliária são um dos motivos principais pelos quais as diferentes tipologias de moradia se agrupam segundo o nível econômico, pois as camadas de maiores níveis econômicos obtêm as melhores localizações graças ao monopólio que há entorno do valor do solo. O valor do solo é atribuído à acessibilidade, às infraestruturas instaladas no espaço, já que “A terra urbana só interessa enquanto ‘terra-localização’, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda a cidade” (VILLAÇA, 2001[1998], p.74). Assim, podemos verificar a existência de bairros de diversas classes econômicas, as áreas de pobreza, os condomínios fechados, os conjuntos habitacionais populares, os balneários de alto padrão e as diferentes tipologias de assentamento. Vejamos algumas imagens das diferentes configurações e dos contrastes urbanos na área de estudo:

Figura 14: Bairros de ocupação informal de São José e Biguaçu



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt. Fotografias: HILDEBRANDT, registro: outubro 2017.

Os bairros Bom Viver, em Biguaçu, e Serraria, em São José, possuem setores de pobreza que foram ocupados com processos informais e de autoconstrução. Atualmente, Serraria é um dos bairros mais populosos da área conurbada, somente esse setor de pobreza tem uma densidade demográfica de 13.355 hab./km² (IBGE, sinopse por setores, 2010). Esse número é comparável a alguns outros setores do centro histórico do município, isso devido à ocupação informal, que considerou loteamentos pequenos e irregulares desde sua origem, pois muitos deles albergam mais de uma família por moradia. O bairro Bom Viver, em Biguaçu, encontra-se muito próximo a Serraria, aquele também tem características similares a este, mas com densidade mais baixa (4.946 hab./km²).

Figura 15: Loteamento Pedra Branca e Comunidade Frei Damião



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt. Fotografias: HILDEBRANDT, registro: novembro 2017 e março 2018, respectivamente.

Nessas imagens se revela um contraste muito grande entre o loteamento Pedra Branca e a comunidade Frei Damião. Esses dois loteamentos estão próximos espacialmente, porém existe um abismo grande entre as características urbanas de um setor com relação ao outro. Primeiramente, a densidade que podemos observar no setor de Frei Damião é muito maior em relação à densidade do setor do loteamento Pedra Branca, 10.998 hab/km² e 865 hab/km², respectivamente (IBGE, sinopse por setores, 2010). Isso por que, na comunidade Frei Damião, a maioria de cômodos tem entre 35 a 40 m², os lotes são divididos muitas vezes por duas famílias e não existem espaços públicos de convivência. Enquanto em Pedra Branca, os lotes de porte médio têm entre 300 a 400 m², contam com áreas livres de lazer, e o loteamento não está ocupado na sua totalidade. Por outra parte, as condições de habitabilidade saltam

a vista nas imagens. Existe em Frei Damião uma precariedade no sistema sanitário e de drenagem pluvial, além de ruas e calçadas sem asfalto.

Esses setores de pobreza nas periferias dos municípios da área continental são produto de uma forte segregação ilha-continente reproduzida desde o século passado num processo de expulsão das camadas de baixa renda da ilha por causa dos altos preços do solo graças à localização estratégica dos investimentos públicos orientados para a classe dominante (SUGAI, 2015). O resultado é a concentração da pobreza, com agravantes como a informalidade, a autoconstrução e a falta de infraestrutura.

Por outro lado, Pedra Branca é o resultado da concentração das forças do capital financeiro-imobiliário, que reproduz um empreendimento de alto padrão, de boa qualidade arquitetônica e paisagística, mas altamente segregativo e inacessível para a grande maioria da população de Palhoça. O resultado dessas duas forças são a total ruptura do espaço urbano, a fragmentação social, econômica e espacial do território.

O elevado custo da terra nas áreas centrais dos municípios condiciona a boa localização dos empreendimentos do programa MCMV, fator que vem acentuando a expulsão de uma classe pobre das áreas bem equipadas da cidade. Esse processo foi estudado por nós em 2014, depois de quatro anos, vemos que esse mesmo padrão continua se reproduzindo.

Os resultados da pesquisa confirmam a reprodução de novos espaços de consumo e de acumulação vinculados indiretamente à produção da habitação de interesse social. A localização dos empreendimentos do PMCMV na área conurbada de Florianópolis vem favorecendo a consolidação do processo segregativo, limitando o acesso à terra melhor localizada pela população mais pobre. Esta segregação socioespacial representa a expressão mais clara do processo de territorialização econômica e de apartação social fortemente presente na área conurbada de Florianópolis (HILDEBRANDT, 2014, p.240-241).

Diante desse panorama, insistimos na afirmação que um programa tão importante como o MCMV deveria estar atrelado às políticas urbanas que visem à justa distribuição do solo por meio da definição de novas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), essas conjugadas a espaços centrais para equilibrar os altos preços do solo e

integrar as populações de diferentes estratos sociais. Nessa propositura, o trabalho do poder público municipal é fundamental para punir as áreas vazias e subutilizadas nos bairros consolidados, incentivar o adensamento e o aproveitamento da infraestrutura ali instalada, controlar a especulação imobiliária e evitar o processo de segregação.

O crescimento urbano periférico instaurado nas periferias dos municípios da RMF é, de todos os pontos de vista, insustentável e segregativo. Sem propostas urbanas específicas para cada setor aonde se direciona a expansão urbana, não deveria ser possível a incorporação de novos loteamentos, ainda mais quando eles propõem a reprodução de mais de 500 a 600 lotes, atingindo áreas rurais e pondo em risco a paisagem e o meio ambiente natural. Concordamos com LENCIONI (2017), quando assinala que vivemos em “cidades sem urbanismo”, capturadas pelas lógicas do poder financeiro-imobiliário, onde os projetos urbanísticos e arquitetônicos não conseguem mais esconder uma magnificência desumana e predatória, pelo contrário, elas revelam um urbanismo desregulado ou uma cidade sem urbanismo.

Nesse sentido, a reserva de vazios urbanos ou espaços subutilizados sujeitos à especulação imobiliária, à expulsão dos moradores mais pobres de setores providos de infraestrutura pelas dinâmicas da valorização do solo e ao incremento das áreas de pobreza na cidade fragmentam o território, acentuando a segregação socioespacial.

4.2 AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS CRIADAS PELAS NOVAS INTERAÇÕES ESPACIAIS NAS ÁREAS DE EXPANSÃO

Certamente, a produção do espaço e o desenvolvimento urbano, de forma acelerada e focada predominantemente a alimentar a acumulação de capital, trazem repercussões nas interações espaciais em todo o território e de distintas naturezas. Elas não só refletem na interação de pessoas, como também se dão no transporte de capital na forma de mercadorias, emissão e recepção de informações e fluxos financeiros entre espaços (SILVEIRA & COCCO, 2010).

No espaço periurbano, e ainda com maior ênfase que nas áreas consolidadas da cidade, o campo se subordina rapidamente às novas exigências da sociedade e da economia. Segundo SANTOS (1994), essas áreas absorvem com mais facilidade as mudanças de uso de solo.

O campo pode adaptar-se mais rapidamente às mudanças de uso, segundo os produtos, desde que

haja recursos de capital e inteligência. Na cidade, as formas novas, criadas para responder a necessidades renovadas, tornam-se mais exclusivas, mas rígidas materialmente e funcionalmente, tanto do ponto de vista de sua construção quanto de sua localização (SANTOS, 1994, p.74).

Uma cidade consolidada e compacta, por exemplo, é menos inflexível, já que está arraigada a espaços de dominação pela sua história e pelos seus arranjos urbanos, e torna-se mais exclusiva material e funcionalmente, pelo qual é mais rígida.

De um modo geral, as áreas de expansão, sendo relativamente plásticas, são alvo de novos modelos da economia capitalista e objeto de um processo incessante de transformações e de atividades modernas de produção e de circulação SANTOS (1994). A estas sinergias podemos chamá-las também de interações socioespaciais articuladas pelas relações contemporâneas. Elas se superpõem às tradicionais interações socioespaciais em forma de tecnologia, ciência, informação, configurando espaços preparados para exercer funções específicas e atividades hegemônicas com um novo modo de produzir as infraestruturas que realçam o seu valor. “Forma-se, assim, o fundamento de uma nova escassez, uma nova segregação espacial, uma nova teoria do valor e uma nova realidade da lei do valor” (SANTOS, 1994, p.77). Nesse contexto teórico, vamos analisar aspectos que, no nosso ponto de vista, são as novas interações espaciais. Elas são produto dos fluxos do capital financeiro-imobiliário que provocam transformações urbanas, que vêm criando novos *sistemas de objetos geográficos e ações* (SANTOS, 1994), assim como revelam uma nova época, uma nova face do capital financeiro-imobiliário sobre o espaço.

4.2.1 Os novos subcentros urbanos em processo de consolidação

A própria produção do espaço reproduz novas áreas de acumulação para oferecer mais impulso às relações capitalistas. Essas relações também podem se dar por interações espaciais, criadas para se concentrar em forma de grupos intersetoriais que constituem parte de uma rede urbana. Para Corrêa (1994, p.87), uma rede urbana é “o conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente”. Sendo que em cada uma existe uma cidade ou um núcleo de forte hierarquia, segundo a aglomeração de atividades e funções que apresenta, e que podemos chamar também de centralidade. Para Lojkine (1997), nessas centralidades agem com força as *economias*

de aglomeração, nascidas da justaposição espacial das diferentes funções do capital e do conjunto das condições gerais da produção, em que a socialização da cooperação territorial⁸⁵ atinge as novas formas de urbanização monopolista. Nessa visão, as novas centralidades são outro aspecto da cooperação capitalista “que concentram atividades de comando e meios de formação de forças intelectuais de trabalho ou da ‘descentralização’ das atividades e dos lugares de reprodução da força de trabalho não diretamente ligados aos centros nervosos da economia e do poder político” (LOJKINE, 1997, p.167).

GOTTDIENER (1997[1985]) descreveu as novas centralidades como um padrão contemporâneo de desenvolvimento submerso num processo de “desconcentração”, referindo-se ao aumento absoluto de população e à densidade de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões citadinas e dos centros populacionais.

[...] o processo de desconcentração implica tanto um movimento sócio-econômico que sai das cidades centrais mais antigas para áreas afastadas – ou descentralização – quanto o surgimento de aglomeração tipo cidade e a formação de densidade social em áreas afastadas ou concentração. Em geral, os efeitos da aglomeração são uma consequência da descentralização, indiretamente, através de fontes endógenas que reagem a um aumento da atividade sócio-econômica, ou diretamente, a partir dos efeitos exógenos da relocação centrífuga fora da cidade central (GOTTDIENER, 1997 [1985], p.19).

Com isso, não intentamos dizer que o centro polarizador de Florianópolis vai sofrer uma desconcentração com a reprodução de outros subcentros, pelo contrário, a aparição de subcentralidades podem, de certa forma, alimentar a centralidade maior exercida pela capital e as novas atividades socioeconômicas presentes. Nesse enquadramento, buscamos situar as atividades do setor imobiliário a partir da inserção das cidades em uma rede urbana global, com fluxos intensos de informações, mercadorias e pessoas. Nela existe uma tendência à visualização e à estruturação da cidade como uma empresa, incorporando processos e diversificações (divisões do trabalho, de

⁸⁵ A socialização da cooperação territorial refere-se, segundo LOJKINE (1997), à cooperação entre unidades; complementariedade dos meios de produção (zonas industriais), de troca (zonas de negócios especializadas) de comercialização (centros de comércio regionais, nacionais, internacionais) etc.

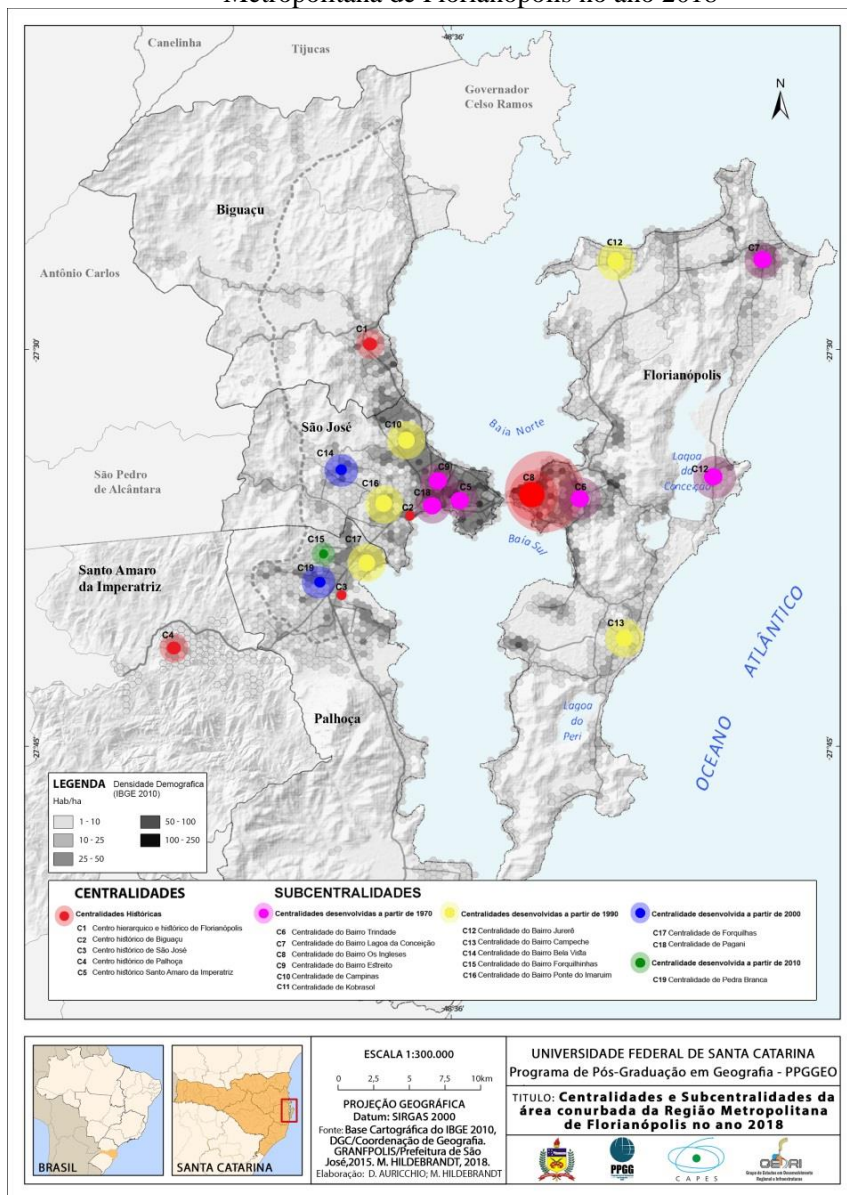
funções de estilo de vida e valores), em que a produção do espaço passa a ser relacionada com espacialidades e temporalidades divergentes daquelas estabelecidas localmente.

Dessa forma, a centralidade deve ser pensada no plano da dialética, na medida em que emerge como movimento de construção, destruição e reconstrução da cidade (LEFEBVRE, 2008 [1970]). Uma vez que nela ocorre um processo de ruptura na lógica de crescimento tradicional da malha urbana (centro-periferia), que influencia diretamente o movimento de reprodução do capital, fazendo nascer espaços de consumo “reestruturando” a formação urbana regional.

Como já estudamos nos capítulos passados, a RMF possui um centro hierárquico localizado no município de Florianópolis bem definido pela formação socioespacial, pelas atividades econômicas e políticas que concentra. Ademais, pelo fato de ser a capital do estado de Santa Catarina, a RMF pode oferecer serviços que só ela está apta a desenvolver no nível estadual. Mas, a partir da década de 1970, a indústria da construção civil e os programas de habitação do Estado tiveram grande presença na formação socioespacial da RMF, com suas intervenções reforçaram o processo de conurbação e formaram aglomerações ou subcentralidades com dinâmicas que desconcertaram as atividades do centro tradicional e as deslocaram para as periferias. Esse processo foi verificado, sobretudo, no município de São José, com o loteamento Kobrasol (como subcentro com predominância residencial, comercial e de serviços) e as áreas de Bela Vista e Forquilha (como subcentros com predominância residencial) que, na última década do século XX, encontravam-se com processos de adensamento. Já na primeira década do século XXI, as dinâmicas urbanas desses bairros se consolidaram e alcançaram altas taxas de densidade e ocupação de solo.

Por outra parte, destaca-se no setor de Kobrasol a alta concentração de empregos existentes segundo o IBGE (2010) é de 562 vagas de emprego por hectare. Tal índice pode ser comparado com o setor da Beira Mar Norte de Florianópolis, onde a concentração de empregos chega a ter cifras parecidas. Esse fator, junto com a densidade demográfica e a análise de deslocamentos são chaves catalizadoras para detectar novas concentrações de atividades. Podemos evidenciar também que paralelo ao surgimento das subcentralidades de Campinas, Kobrasol e Bela Vista, o bairro de Trindade, em Florianópolis, também ganhou grande importância pela instalação da universidade Federal, sendo que ele possui uma concentração especializada em educação e residência até os dias de hoje. Podemos observar a localização dessas centralidades e subcentralidades no mapa seguinte:

Mapa 09: Centralidades e Subcentralidades da área conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis no ano 2018



Fonte: Base Cartográfica do IBGE 2010, DGC/Coordenação de Geografia.
GRANFPOLIS/Prefeitura de São José, 2015. M. HILDEBRANDT, 2018.

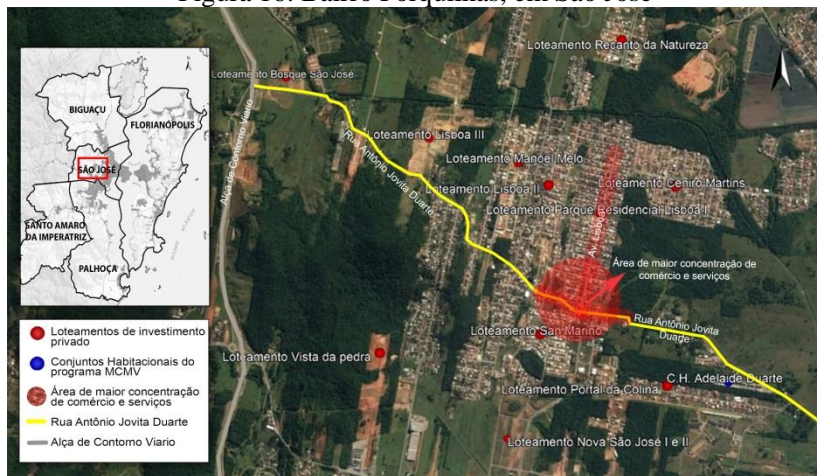
Por outro lado, os balneários da ilha de Florianópolis também se desenvolveram graças a uma forte atração de tipo turística, em que a população de veraneio fez surgir os empreendimentos imobiliários de tipo hoteleiro, de lazer e serviços, constituindo outras subcentralidades no norte e no sul da ilha de tipo residencial sazonal. Atualmente, esses espaços possuem uma população permanente que se abastece graças ao comércio e aos serviços locais, mas são dependentes de grande forma da centralidade hierárquica de Florianópolis para desenvolver atividades de trabalho e educação ou serviços mais específicos.

Dessa forma, identificamos em São José a formação de uma nova centralidade com alta tendência a evolução. Destaca-se nesse município o bairro Forquilhas, onde se encontram concentrados loteamentos que reproduzem 74.181 lotes aproximadamente (Figura 16). Os primeiros foram implementados na última década do século XX, como os loteamentos Lisboa I e II, da Jota's Empreendimentos Imobiliários, que atualmente chegam a ter uma densidade de até 8.426 hab./km², similar aos bairros Forquilha ou Bela Vista no mesmo município. Mas a grande maioria de incorporações desse setor foi implementada a partir de 2000, e na última década, essa linha de crescimento se fortaleceu com a implementação de outros loteamentos nos espaços que circundam as antigas incorporações da Jota's, como o Loteamento Lisboa III, Parque Residencial Ceniro Martins, Loteamento Vista da Pedra e o Loteamento Bosque São José.

Por outro lado, achamos que a pavimentação da Rua Antônio Jovita ou também chamada de "Alto Forquilhas", concluída em julho de 2016, está trazendo maiores dinâmicas de fluxos ao bairro. Isso se potencializa ainda mais se considerarmos que no futuro essa via terá ligação com a alça de contorno viário da BR-101, que se encontra em construção atualmente. O cruzamento entre a Rua Antônio Jovita Duarte e a Av. Lisboa tem a maior concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços do bairro, isso proporciona certa dinâmica urbana nesse setor, mas não devemos confundir essa dinâmica com o uso misto do solo, pois não podemos dizer que, nesse caso, há diferentes atividades urbanas impulsionadas por um planejamento com princípios no uso misto do solo. Por exemplo, segundo a concentração de empregos, temos que a parte mais densa do loteamento só concentra de 10 a 25 empregos por hectare, considerando que os loteamentos Lisboa I e II possuem um total de 47 hectares, então só temos entre 500 a 1.000 empregos, sendo reproduzidos nesses loteamentos. Tal dado se mostra

insuficiente se considerarmos sua população de 7.028 habitantes⁸⁶. Esse fator é importante para definir o verdadeiro uso misto do solo.

Figura 16: Bairro Forquilhas, em São José



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.



Fotografias: HILDEBRANDT, registro: setembro 2017.

Por outro lado, essa análise nos leva a destacar que a maior parte da população trabalha em outros bairros ou em outros municípios e precisa se deslocar para realizar atividades básicas. Desse modo, efetivamente temos uma intensidade de movimentos pendulares entre o bairro e a centralidade de Kobrasol-Campinas, assim como também entre o centro de Florianópolis. Segundo o Mapa 08, de densidades de linhas de ônibus, vemos que Forquilhas apresenta pouquíssima densidade de linhas de ônibus. Além disso, nos trabalhos de campo realizados, verificamos os longos trajetos, por conta de voltas e paradas desnecessárias que fazem as unidades antes de chegar nessa área.

⁸⁶ IBGE, sinopse por setores, 2010.

Mesmo com essas deficiências, podemos supor que no futuro as proximidades da Rua Antônio Jovita Duarte continuarão sendo ocupadas com loteamentos e conjuntos habitacionais, desenvolvendo aglomerações comerciais e adensando os entornos, num processo que levará a fluxos de deslocamento mais intensos e à consolidação dessa subcentralidade. Com essa explicação intentamos alertar que é importante a reestruturação urbana desse bairro, pois na forma de crescimento que ele adotou, cada loteamento não guarda relação com espaços próximos, não existem ligações bem definidas, há uma falta de desenvolvimento de infraestrutura coletiva. Nesse sentido, o adensamento do bairro só piorara problemas urbanos já existentes.

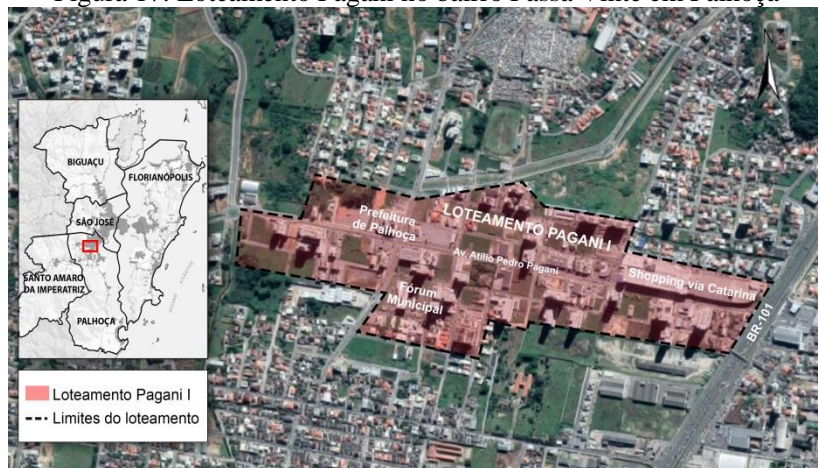
Palhoça, por sua parte, na última década do século passado, desenvolveu as áreas próximas a BR-101 e a São José, como o bairro Ponte do Imaruim, o qual alcançou 10.464 hab./km², superando a centralidade do centro histórico (5.104 hab./km²)⁸⁷. Mas, a partir do início deste século, a instalação do loteamento Pagani, no bairro Passa Vinte, reconfigurou as dinâmicas urbanas do município. Sua incorporação iniciou na década de 1990, mas seu crescimento se deu no presente século, a instalação de instituições públicas e privadas alavancou o sucesso do empreendimento. Destacamos a chegada da Prefeitura Municipal, a implantação do novo Fórum Municipal e do Shopping Via Catarina que, a nosso ver, trouxe maior circulação de pessoas na área, já que ele reúne comércios e restaurantes, onde destacamos o supermercado Giassi, um dos maiores supermercados do município.

Já no caso de Pagani, confirmamos a hipótese de que as economias de aglomeração, como os *Shopping Centers*, localizam-se nos eixos de maior circulação viária. Nesse caso, o Via Catarina Shopping se encontra na esquina da BR-101 e a rua principal de Pagani, o que faz reproduzir com maior força o capital financeiro, pois os fluxos de pessoas são mais intensos graças aos estabelecimentos comerciais conjugados com a acessibilidade veicular. Nas imediações, as construtoras RDO, KIllar, Cota, Álamo, Habitus, Zilli e Zul etc., juntas, investem mais de R\$ 300 milhões na construção de prédios com mistura de usos residenciais, instalação de escritórios, serviços e negócios. Segundo CORRÊA (2011), o nascimento de núcleos centrais de negócios tem expressiva participação do Estado, já que um conjunto de ações deve ser efetuado por ele, como desmontes, aberturas de vias públicas, desapropriações, alterações na legislação, entre outras. Muitas

⁸⁷ Ibidem.

dessas ações se fazem por pressão do setor/capital privado sobre o poder público.

Figura 17: Loteamento Pagani no bairro Passa Vinte em Palhoça



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Evidentemente, as atividades imobiliárias intensas em Pagani tem elevado o valor da moradia no bairro Passa Vinte. Ela custa entre R\$ 3.400,00 a R\$ 4.000,00 por m², valores comparáveis a setores, como Barreiros, em São José ou o centro de Biguaçu. Por outro lado, podemos ver que, apesar de sua localização próxima a BR-101 e depois de vinte anos da sua implementação, o loteamento não chegou a atingir sua capacidade de ocupação. Segundo a Sinopse por setores do IBGE (2010), existem aproximadamente 320 domicílios não ocupados ou vagos na área de Pagani, esse número não contabiliza os lotes vazios, que podem ser observados de forma predominante na área, embora todos os lotes já foram vendidos por parte da incorporadora.

A questão de que existem lotes sem ocupação quer dizer que a propriedade não está atingindo sua função social. Muito pelo contrário, o fato de que esses espaços já não pertencem mais às incorporadoras reforça a ideia de que existe um monopólio dos agentes imobiliários. Esse monopólio se alimenta da especulação de terrenos e apartamentos, pois verificamos que lotes em Pagani continuam à venda em Imobiliárias, como Viva Real, ZaP Imóveis etc., prevalecendo o interesse privado sobre o preço do solo.

É aqui que reside o maior segredo de tantas centralidades: elas são produzidas muito menos pelas necessidades da cidade de

desempenhar as funções de comércio e de serviços, e, muito mais, devido às necessidades da reprodução do capital do setor imobiliário (LENCIONI, 2017, p.53).

O mesmo acontece com a centralidade exercida pelo já tão mencionado loteamento Pedra Branca, que segundo seus criadores, ele foi desenhado baseado no conceito do *New Urbanism* Americano⁸⁸ com o intuito de formar um bairro onde houvesse funções múltiplas. Em primeiro momento, os proprietários cederam um terreno à universidade UNISUL com o objetivo de atrair investidores e gerar fluxos. Logo depois, foi-se desenvolvendo o parcelamento dos lotes e da urbanização, priorizando a formação de um eixo de ligação com a BR-101 e a praça central, e outro eixo que liga ao loteamento Pagani. Nos últimos seis anos, tem-se impulsionado o setor de usos mistos que optaram pela verticalização com torres de alto padrão, algumas com uso exclusivo de escritórios, outras só de moradia e outras torres de usos mistos conectadas por passeios urbanos e uma praça que centraliza as atividades. Mas apesar dessas comodidades, o uso do espaço público ainda não é contínuo. Isso reflete que, na atualidade, um centro ou subcentro não nasce produto das funções urbanas, mas dos investimentos imobiliários.

Por outra parte, em Pagani ou Pedra Branca, a paisagem revela espaços em que a propriedade parece auferir rendas tão altas quanto as áreas mais nobres da capital, como a Av. Beira Mar Norte ou a Av. Rio Branco, já que se edificam modernos prédios de alto padrão, acompanhados pela instalação de empresas ou marcas que são atrativas para o consumo, quando na verdade a maior parte da população de Palhoça não tem a capacidade aquisitiva para desfrutar os produtos que o setor imobiliário oferece.

Os exemplos apresentados sobre São José e Palhoça são diferentes na sua origem e na sua formação. A subcentralidade de Forquilhas, por exemplo, está dirigida para um setor de economia média e baixa, e carece de elementos urbanos necessários para o deslocamento, a acessibilidade e a convivência coletiva, enquanto os subcentros de Palhoça, Pagani e Pedra Branca são dirigidos para empresários de uma classe média e alta. Eles possuem infraestrutura urbana em espaços com

⁸⁸ Trata-se de um modelo urbanístico difundido desde a década de 1980, nos Estados Unidos, que tem como princípio o uso misto de zoneamento, a condição de morar, trabalhar, estudar e se divertir no mesmo bairro, a possibilidade do pedestre exercer as suas atividades cotidianas sem a dependência do carro; e a integração entre diversas classes sociais.

usos mistos de solo, mas suas ocupações são lentas por se encontrarem inseridos fora da realidade socioeconômica local. Os casos estudados nos levam a afirmar que as forças que exercem as empresas incorporadoras mediante o capital financeiro-imobiliário recaem sobre as interações espaciais, centralizando os fluxos de pessoas, a infraestrutura e o capital, conforme suas necessidades transformam o espaço, criando novas centralidades onde se seleciona o consumidor pelo preço e pelo uso do produto imobiliário, aprofundando o processo de fragmentação socioespacial.

4.2.1 Verticalização na área conurbada da RMF

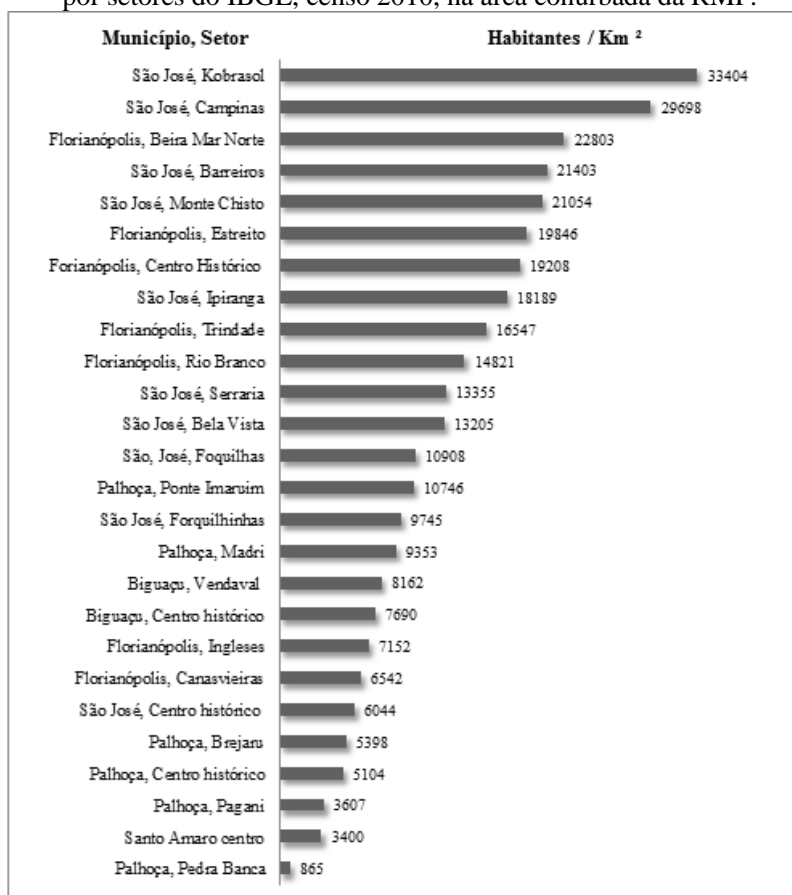
Se há algo que acompanha a consolidação das centralidades é a verticalização. Para uma empresa construtora, a verticalização é o resultado da ampliação dos seus ganhos por meio da multiplicação dos pavimentos construídos. Isso pode alterar a paisagem de uma cidade ou de uma região, segundo as tipologias usadas na produção do espaço. A verticalização de uma área da cidade, seja por meio de prédios de moradia, edifícios de comércio ou de escritórios particulares, impulsiona o adensamento populacional das parcelas de solo, criando maiores fluxos, maiores relações com o espaço e maior necessidade de meios de consumo coletivos, como a mobilidade e o transporte. Por esse motivo é tão importante a análise das densidades demográficas dos setores⁸⁹ (Mapa 03), sendo que dentro de um mesmo bairro podemos achar distintos tipos de densidade demográfica, já que a configuração da nossa área de estudo é muito variada e fragmentada, conforme assinalamos anteriormente.

Diferente de outras cidades, os centros históricos da área de estudo não coincidem em nenhum caso com as maiores densidades demográficas. Como já foi analisado, na primeira década do século XX, o crescimento vertical dos municípios foi estimulado pelo poder público para que a paisagem regional tomasse forma de um “grande centro urbano”. Desta forma, a partir da década de 1960 se construíram os primeiros edifícios no centro de Florianópolis de uso comercial. Essa

⁸⁹ A coleta do Censo Demográfico 2010 foi realizada no período de 1º de agosto a 30 de outubro de 2010, tendo sido realizada sobre a Base Territorial que se constituiu de 316.574 setores censitários. O objetivo principal da base territorial do Censo 2010 foi possibilitar a cobertura integrada de todo o território e ampliar as possibilidades de disseminação de informações à sociedade. Sua preparação levou em conta a oferta de infraestrutura cadastral e a necessidade de atender às demandas dos setores público e privado por informações georreferenciadas no nível de setor censitário (IBGE, 2011).

linha de crescimento vertical migrou na década de 1970 para a Beira Mar Norte, e se estendeu pela Av. Rio Branco, onde a mistura de usos está presente até os dias de hoje. Essas ideias de grande centro urbano continuaram repercutindo na primeira década do século XXI, quando se instituíram legislações para maior aproveitamento do solo em áreas centrais. Podemos mencionar, nesse sentido, o processo de verticalização de uma das áreas com maior densidade demográfica na atualidade, o bairro Kobrasol, no município de São José, que tem uma densidade habitacional de 33.404 hab./Km² (IBGE, 2010).

Gráfico 7: Comparação de densidades habitacionais, segundo a sinopse por setores do IBGE, censo 2010, na área conurbada da RMF.



Fonte: Sinopse por setores (IBGE, 2011). Organização M.HILDEBRANDT, em março 2018.

Conforme explicado nos capítulos anteriores, Campinas e Kobrasol, ambos bairros localizados no município de São José, tiveram grande crescimento graças à sua localização, à sua dinâmica populacional e à sua economia, essas características incentivaram os investimentos das construtoras locais. As progressivas adequações ao coeficiente de edificação foram constantes nas últimas décadas do século XX. No ano de 2013, a Câmara Municipal de São José aprovou o gabarito de dezessete andares em áreas próximas à BR-101, visando justamente à verticalização, numa visão “progressista” do fenômeno.

Imagem 27: Verticalização no Bairro Kobrasol, em São José



Fonte: Diário Catarinense, julho 2015.

Imagem 28: Verticalização no Bairro Pagani, Palhoça



Fonte: Hildebrandt, registro: maio 2017.

Entretanto, ao analisarmos a configuração urbana atual das áreas com processos de verticalização avançados, como Kobrasol e Campinas, notamos claramente o deficiente desenho do espaço público por parte do poder municipal. Assim, percebemos ruas não arborizadas, calçadas muito estreitas e fora dos padrões de acessibilidade, escassas áreas verdes e de lazer, além disso, o estreito afastamento entre os prédios de grande porte provoca pouca incidência de luz natural e largas horas de sombra, fatores importantes que são atribuídos à boa qualidade de vida.

Atualmente, a verticalização se estendeu por outras zonas além do Estreito, Kobrasol e Campinas, a incorporação de prédios de vários pavimentos continua seguindo a linha da BR-101 independente do limite municipal. A BR-101 é um mosaico de todo tipo de edificações e espaços, que vão desde áreas vazias, áreas empobrecidas, áreas industriais, *shopping centers*, áreas de moradia com casas térreas, sobrados, assim como prédios de dez até dezessete andares de alto padrão, à medida que nos afastamos dos bairros consolidados, os edifícios de vários pavimentos se fazem mais dispersos e começam a prevalecer áreas de densidade baixa e terrenos sem uso. Por outro lado, a BR-101 também é uma vitrine para grandes empresas de construção e incorporação, como a RDO empreendimentos imobiliários, a OK Construções, a HS Construtora Incorporadora, Zilli Construções, D. Dechamps Construções, Lumis Construtora e Incorporadora, a Odlare, Ferreira Antunes, a Kilar Construções e Incorporações, a PHM construtora, a Kreme, a ZITA Empreendimentos Imobiliários etc., que fazem questão de colocar suas marcas nas partes mais altas dos prédios para serem vistas desde a rodovia.

Uma das áreas da BR-101 que visivelmente tem crescido de forma vertical é o bairro Passa Vinte, especificamente o setor de Pagani em Palhoça. O município incentivou a verticalização desse loteamento e posteriormente de todo o setor com uma série de legislações, como, por exemplo, instituindo a Lei do Solo Criado no ano 2011⁹⁰. O que

⁹⁰ O Solo Criado pode ser definido como “toda a área edificável além do coeficiente único de aproveitamento do lote, legalmente fixado para o local”. Em outras palavras: será sempre um acréscimo ao direito de construir além do coeficiente básico de aproveitamento estabelecido pela lei; acima desse coeficiente, portanto, até o limite que as normas edilícias admitirem, o proprietário não terá o direito originário de construir, mas poderá adquiri-lo do município, conforme as condições gerais que a lei local dispuser para a respectiva zona. Em Palhoça, as construtoras podem fazer uso desse direito

significava que as construtoras podiam edificar até 10% a mais do pré-estabelecido e até quatro pavimentos de garagens em áreas de uso misto, sem prejuízo do gabarito já definido. Esses instrumentos da política urbana foram gerados no Estatuto das Cidades para serem incorporados nos Planos Diretores dos municípios, mas sua regulamentação não se vincula a impulsionar a verticalização, e sim, à justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização.

A Lei do Solo Criado permitiu ao construtor a adequação de mais espaço para edificação de forma vertical, de acordo com o quadro de classificação de zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor do município. Palhoça foi pioneira no Estado ao estabelecer essa lei. Com o índice, os empreendedores podem adquirir até 10% a mais de área, desde que a planta apresente projetos de energia renovável, aproveitamento de água e investimentos na infraestrutura nas proximidades da obra.

Nesse caso, percebemos que a implementação dessa legislação resultou na valorização de terrenos por causa da ampliação do coeficiente de edificação, que permite a construção de até vinte pavimentos, podendo-se obter maior renda do solo. Sobre isso, JARAMILLO (2009 [1995], p.200) assinala que: “[...] quando a renda que suporta um terreno ultrapassa um determinado limite e permite um maior nível de adensamento, os aumentos no preço repercutem concentradamente nos aumentos da renda”. Além disso, o mesmo autor menciona um fenômeno sobre esse tipo de estrutura: “os preços de antecipação”, o que quer dizer que os terrenos não se vendem nos preços que correspondem aos usos atuais, e sim, aos usos ou densidades futuras.

Podemos destacar também que o processo de verticalização acontece tanto nos centros urbanos como nas áreas de expansão de forma dispersa. Essa ideia se respalda no fato de que todas as intervenções do programa MCMV, construídas na área conturbada da RMF (com exceção do condomínio de Moradas de Palhoça), apropriaram-se da tipologia de prédios de vários pavimentos, que vão desde quatro a oito pavimentos, sendo a construção de edifícios de quatro andares a mais comum. O valor dos terrenos e a porcentagem da área edificável neles é o que torna viável o investimento, pois quanto mais apartamentos possam ser construídos no terreno ou mais lotes

sempre que apresentarem a implantação de sistemas de aproveitamento de água da chuva ou reaproveitamento de águas servidas; ou que apresentarem a implantação de melhorias de infraestrutura.

possam ser atingidos, a construtora poderá obter maiores lucros por um capital financeiro similar. É por esse detalhe que é muito importante o coeficiente edificável do terreno, em outras palavras, é crucial o número de pavimentos máximo que se pode edificar numa determinada área.

Imagem 29: Verticalização em áreas de Expansão urbana - C. H. Adar F. Thiesen, bairro Guarda do Cubatão - Palhoça



Fonte: Hildebrandt, registro: abril 2014.

Imagem 30: C.H. Bosque das Estações - bairro Bela Vista, Palhoça



Fonte: Hildebrandt, registro: 2014.

Segundo CAMPOS (2010), a verticalização começa primeiro por uma expansão horizontal da malha urbana que posteriormente leva a uma verticalização como o acontecido no loteamento Kobrasol e outros loteamentos da região nas últimas décadas do século XX. Dessa mesma forma, um empreendimento contratado do programa MCMV pode impulsionar no futuro o adensamento populacional de um bairro periférico com suas tipologias verticais.

Com tudo isso, há certa dificuldade na consolidação do processo de ocupação nos novos subcentros de localização periférica,

pois vemos no caso de Pagani e Pedra Branca uma clara especulação imobiliária sobre os lotes e/ou apartamentos não ocupados. Nesse contexto, entram em conflito os princípios da função social da propriedade urbana e as forças das dinâmicas privadas de extração de renda do solo urbano. Isso é um reflexo de que o setor financeiro-imobiliário reproduz centralidades impulsionadas pela verticalização devido às necessidades de reprodução do capital, e não, por uma demanda real da população, tanto que seus produtos são significativamente dirigidos a estratos socioeconômicos de outros centros urbanos com hierarquia nacional e internacional, não compatibilizando com a realidade local dos municípios da área conurbada.

4.2.2 As dinâmicas socioespaciais produzidas pelos condomínios fechados

Na área de estudo, assim como as interações espaciais criadas pelos novos subcentros e os setores com processo de adensamento e verticalização, temos outro fenômeno: a expansão da malha urbana por meio dos condomínios fechados, sejam loteamentos fechados ou condomínios residenciais de blocos de apartamentos.

Os condomínios não são mais que conjuntos habitacionais murados, com ingressos restritos e fortes sistemas de segurança; por dentro, além das unidades habitacionais, contam com espaços coletivos de lazer, como jardins, estacionamentos, salão de festas com churrasqueiras, academia, piscina, etc. As atividades nesses espaços se desenvolvem entre os moradores e os visitantes autorizados.

Esse modelo de moradia teve origem na América do Norte, no final do século XX, e no Brasil, ilustra-se com a implementação dos *Alphavilles*⁹¹, hoje espalhados pelas cidades mais importantes do Brasil, também chamados de “*Bunkers* de elite” por SOUZA (2006). Esse autor descreve os condomínios fechados com altos sistemas de segurança e revela um fenômeno agressivo de segregação e autosegregação socioespacial que acontece em cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, onde famílias de alto poder aquisitivo se isolam nos condomínios

⁹¹ “Complexo residencial comercial e empresarial da construtora Albuquerque/Takaoka que surgiu em 1973, na região metropolitana de São Paulo, nos municípios de Barueri e Santana de Parnaíba, após a inauguração da Rodovia Castelo Branco. Atualmente, conta com uma população fixa de cerca de trinta mil moradores, mas uma população flutuante (empregados e funcionários, profissionais liberais etc.) que ultrapassa, segundo estimativas, cem mil pessoas” (SOUZA, 2006).

fechados da realidade violenta das metrópoles convulsionadas pelo tráfico de drogas e crime.

Na área conurbada de Florianópolis, o nível de insegurança não alcança taxas tão altas como as metrópoles de Rio de Janeiro ou São Paulo, então os condomínios fechados são mais do que uma necessidade, eles são um símbolo de status e melhor qualidade de vida. Porém, existe nas periferias, mais do que nos bairros consolidados, casos de furto a casas, sobretudo em setores em processo de ocupação, loteamentos novos ou já consolidados com áreas vizinhas vazias em volta. Mas, não tentamos justificar a existência dos condomínios fechados com o discurso da falta de segurança, pelo contrário, tentamos analisar que a falta de qualidade dos meios de consumo coletivos, sobretudo do espaço público, reproduz áreas com carências urbanas que repercutem na segurança e na qualidade de vida da população.

O fator mais importante para catalogar a reprodução de pequenos fragmentos privatizados é a falta do uso misto do solo. Uma política urbana que não impulse o uso misto do solo e que não tenha controle sobre o crescimento das periferias reproduz espaços monofuncionais, bolsões residenciais onde o espaço público é pouco atraente.

Na nossa área de estudo é muito difícil quantificar as intervenções de condomínios fechados que existem, pois essa tipologia arquitetônica está presente em todos os bairros da cidade, desde os balneários às áreas centrais dos municípios e também nas áreas periurbanas. É importante registrar que os loteamentos, que chamamos de “condomínios”, apresentados no Mapa 05 (sobre a localização dos loteamentos), são na verdade loteamentos fechados, pois se estruturam dentro de muros, contam com portão de segurança e privatizam o espaço público contrariando à Lei Federal Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979⁹². Conforme essa legislação que tem como requisito urbanístico que as vias internas de um loteamento sejam logradouros públicos (áreas de uso comum e institucional) e, por isso, as ruas e os espaços públicos devem ser entregues à municipalidade para serem utilizados por todos.

⁹² Lei Federal Nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979/ CAPÍTULO II, Dos Requisitos Urbanísticos para Loteamento: 1, as áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público serão proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem (BRASIL, 1979).

Na nossa área de estudo, temos contabilizado onze loteamentos de mais de cinquenta unidades, que funcionam sob o nome de “condomínios”, já que estão completamente fechados. Dentre eles, destacamos pelas suas dimensões o Condomínio Jardim Ingleses com 139 lotes e o Condomínio Red Park Rio Vermelho com 150 lotes no norte da ilha de Florianópolis, o Condomínio Praia de Fora Residence com 160 lotes e o Condomínio Parque da Pedra, em Palhoça, com 127.

Por outra parte, e como já mencionamos, é o programa MCMV que, a partir da sua implementação, reproduz o padrão de condomínio fechado. Os muros perimétricos para as intervenções do programa são um quesito de caráter obrigatório estipulado no pré-acordo que assinam as entidades construtoras com a Caixa Económica Federal para o início do projeto⁹³.

Imagem 31: Conjuntos habitacionais fechados



Fonte: M. HILDEBRANDT

⁹³ Portaria N° 465, de 03/10/2011/ CAIXA/ FAR/Especificações Mínimas: “Cercamento do lote ou condomínio: Alambrado com baldrame e altura mínima de 1,80 m no entorno do condomínio; Proteção da alvenaria Externa: em concreto com largura de 0,50 m ao redor da edificação” (CAIXA, 2011).

Sendo assim, temos que 100% das intervenções do programa MCMV adotam o padrão de torres de apartamentos cercados por muros de concreto ou alambrado, conectados por caminhos ou áreas verdes. Isso desqualifica as áreas onde eles são implementados e reproduz “enclaves fortificados” (ROLNIK, 2015), sobre um tecido urbano fragmentando e desconexo. Esse fator se agrava ainda mais quando os empreendimentos são construídos por etapas, pois cada uma deve ter seus próprios muros ou grades de “segurança”. Vemos essa característica nos empreendimentos Residencial Oswaldo Cruz I e II, em São José, e no condomínio Moradas de Palhoça I e II.

Os loteamentos ou condomínios fechados trazem vantagens para o poder público na medida em que evitam a responsabilidade pela manutenção dos espaços de circulação e pelas áreas livres não entregues à cidade. Por outra parte, esses empreendimentos podem ser prejudiciais quando são dirigidos para uma classe pobre, pois famílias de baixa renda podem não ter a capacidade econômica para assumir a responsabilidade de bancar as despesas da taxa de manutenção do espaço em copropriedade. Por exemplo, para o caso do empreendimento Marlene Moreira Pierri do MCMV- faixa 1 existia uma inadimplência de 48% no pagamento da taxa de condomínio, sendo que ela varia entre 100 a 150 reais, pode chegar a ser maior que a mesma taxa de financiamento que o proprietário paga ao programa (HILDEBRANDT, 2014). No caso geral, essas situações podem levar a uma deterioração da moradia por falta de manutenção.

Segundo CORRÊA (2015), os condomínios fechados impulsionam um modo de vida próprio, para o qual a infraestrutura interna do condomínio exerce um papel fundamental. Embora, o autor nos explique que as pessoas que têm esse modo de vida desenvolvem relações sociais de outra forma, uma vez que elas se fazem via meios de comunicação eletrônicos e por transporte privado, articulando o condomínio aos prédios de escritórios, *shopping centers*, clubes e outros condomínios.

Podemos afirmar, então, que o programa MCMV, ao impulsionar a construção de condomínios fechados para uma classe social popular, está incentivado indiretamente a mudança de vida das pessoas. Particularmente de crianças e adolescentes que crescem com uma visão da cidade “via condomínio fechado”, que é relativamente segregativa. Nessa linha de pensamento, segundo o programa MCMV, podem existir três tipos de condomínios que variam suas características e qualidade segundo a faixa de renda para o qual são dirigidos. Vemos que os condomínios da faixa 1 possuem poucos espaços de lazer e

convivência interna, e os condomínios da faixa 2 e faixa 3 possuem grandes áreas de playground para crianças, jardins e até piscinas⁹⁴. Desse modo, estamos falando de grandes diferenças em que a classificação da qualidade de vida vem por conta das qualidades internas de um condomínio fechado.

Para CORRÊA (2011), essa divisão pode-se dar nas expressões informais das pessoas, com “nós”, dos condomínios, e os “outros”, os de fora do mundo dos condomínios. Podemos agregar ainda, para o caso dos favorecidos com o programa MCMV, “nós, os da faixa 1” ou “os da faixa 3”, ou também “eles, os do condomínio do MCMV”. Essas expressões são reais e se comprovaram nas conversas informais com alguns moradores dos empreendimentos do programa MCMV na área de estudo, e até no trabalho de gabinete que fizemos na Secretaria de Habitação da Prefeitura de Palhoça⁹⁵, em que os mesmos funcionários, informalmente, identificavam algumas pessoas com essas expressões. Nesse sentido, os processos sociais, que se dão sobre a população que reside nos condomínios fechados, são fundamentais para compreender as novas formas de segregação socioespacial.

A ação dos promotores imobiliários, isto é, que vendem os lotes ou os apartamentos num condomínio fechado, tem o discurso arraigado na segurança e na qualidade de vida dentro do condomínio, e isso passa a formar parte do imaginário coletivo das pessoas. “É uma espacialização que cria pelo menos nos folhetos de divulgação, espaços seguros versus espaços inseguros” (RODRIGUES, 2013). Nesse sentido, eles vendem segurança e qualidade de vida para certa parcela de classe social, os elementos de segurança e conforto claramente já vêm embutidos no valor do imóvel encarecendo o preço final, então são só as pessoas que podem pagar, as que podem se beneficiar desta tipologia de condomínios fechados.

Na análise espacial, os condomínios fechados produzem um corte radical no espaço urbano, onde não só há uma separação segundo a classe de renda, bem como também há uma separação física de grande

⁹⁴ O Residencial Recanto dos Sonhos em Palhoça (Faixa 3) e o Parque Flores da Estação, São José (Faixa 2) possuem piscina.

⁹⁵ Trabalho de gabinete na Secretaria de Habitação da Prefeitura de Palhoça, no mês de agosto de 2013, onde se teve acesso aos formulários de cadastramento das atuais famílias moradoras do empreendimento Marlene Moreira Pierre (Faixa 1), e onde ao mesmo tempo se conviveu com funcionários que tinham a labor de brindar informação e cadastrar as famílias para receber o subsídio do programa MCMV.

impacto na configuração das ruas da cidade. A segurança que reflete o fechamento do espaço é só superficial ou aparente, é dos muros para dentro do condomínio, quando deveria também ser projetada de dentro para fora. Ou seja, numa dinâmica onde os prédios (sem ser murados) configurem as ruas e espaços públicos com qualidade, implantando não só residência, mas também estabelecimentos de serviços e comércio que sejam usados pelos residentes, assim como por todas as pessoas.

Neste aspecto JACOBS (2007[1961] p.35, 36) afirma que “Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores deve estar voltados para ela. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixa-la cega”. Esse item deixa claro o papel da arquitetura como variável importante para garantir uma boa relação com o entorno e pode facilitar práticas desejáveis de convivência coletiva e favorecer a realização de possíveis interações espaciais.

Por outra parte, a autora afirma que a calçada deve ter usuários transitando ininterrompidamente. Ela constata que pessoas se interessam por observar a movimentação das pessoas, sendo assim, ainda que os edifícios tenham portas e janelas voltadas para as ruas, se nelas não houver nada acontecendo, ninguém se interessará por observá-las. Nesses casos, JACOBS (2007[1961]) ressalta a importância dos espaços de socialização na cidade e propõe que existam estabelecimentos e locais públicos, como lojas, restaurantes, bares e serviços variados, assim como movimentação de pessoas a trabalho que usem esses serviços, pois “a presença de pessoas atrai pessoas”. Esses elementos poder-se-iam efetivar priorizando o uso misto do solo no planejamento urbano das áreas de expansão dos municípios.

As novas interações sociais, impulsionadas pelos condomínios fechados, não se dão no espaço urbano, pois o poder público municipal não garante as condições fatíveis para seu uso. Elas se dão, sobretudo, mediante meios de transporte privado, dão-se no espaço virtual, por meio das redes sociais criadas pela tecnologia da informática, nos *shopping centers*, ou em outros espaços privados similares. No processo de metropolização, os espaços de socialização são cada vez mais escassos, e por consequência, as relações sociais se apresentam mais frágeis e tênues, já que são afetados pela nova lógica do capital. Esses fatores trazem como resultado o extremo individualismo das pessoas (LENCIONI, 2017, p.69). Por essas razões, os condomínios fechados marcam diferenças grandes numa nova geração de usuários que está inserida num modo de vida de autosegregação, com uma visão desvirtuada do que é cidade e espaço público.

Nestas condições, assumimos que as transformações urbanas, criadas pelas fortalecidas relações do capital sob o espaço, criam interações sociais em que primam apenas as necessidades individuais com suas motivações marcadas pelo consumo da sociedade. Quando a reflexão sociológica visa ao contrário, o conhecimento e à reconstrução das capacidades integrativas do urbano, bem como as condições da sua participação prática na cidade. Concordamos com Lefebvre (2011[1968]), quando expressa sua aflição ao destacar as novas transformações impulsionadas pelo neocapitalismo ou capitalismo monopolista. O autor salienta que vivemos numa sociedade em condições difíceis onde prevalece a falta de direitos que define uma “civilização” (o direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida) e dentre esses direitos o “direito à cidade” (não a cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais) (LEFEBVRE, 2011[1968], p.139). A vida urbana como reino do uso do intercâmbio social e do encontro, ambos separados do valor de troca. A supremacia desses direitos mudariam a realidade se eles entrassem para a prática social. De forma contrária, esses direitos mal reconhecidos tornam-se pouco a pouco costumeiros, correndo riscos de que formem parte de códigos formalizados da sociedade. Não podemos esquecer que na noção do direito à cidade, implica não apenas mudanças sociais, mas também mudanças espaciais.

4.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO IV

No capítulo IV desta tese, ressaltamos aspectos importantes que nos levam a reforçar a hipótese de que a área conurbada da RMF está atravessando um processo de metropolização aguda comandada pelo setor financeiro-imobiliário. Este tem achado seu recinto nas áreas de expansão da região, onde a produção do espaço tem criado severos desbalanços sociais, além de ter impulsionado a fragmentação da malha urbana.

Para sustentar essa ideia, como primeiro ponto expomos um processo importante que vem acontecendo, a periurbanização. Ela apresenta-se como claro componente de uma metamorfose do território causada por uma forte e agressiva apropriação da indústria da construção civil de espaços com características rurais, subequipados, e por conseguinte, de baixo custo em comparação aos terrenos dos centros. Nesses espaços, as incorporadoras compram grandes glebas de

terra, fazem trabalhos de saneamento básico e vendem as parcelas para futuras incorporações. Ao mesmo tempo, a inserção de novos condomínios fechados do programa MCMV transformam a paisagem, antigos plantios e áreas rurais convertem-se em empreendimentos habitacionais, estendendo, assim, a franja periurbana que circunda os municípios, onde é cada vez mais difícil identificar os limites da cidade.

Destacamos que somente os municípios de Biguaçu, São José e Santo Amaro da Imperatriz contam com um estudo de zoneamento ou macrozoneamento que delimita as áreas rurais nos seus territórios, embora essas áreas apresentem-se menores em comparação a realidade. Em todos os casos, os estudos de zoneamento delimitam áreas urbanas ou áreas de expansão que, na verdade, não coincidem com o contexto atual, pois verificamos com trabalhos de campo que essas zonas não estão preparadas para serem ocupadas, já que não contam com as condições de urbanidade respectivas. Agrava a situação o fato de que as áreas urbanizáveis propostas pelas prefeituras não vêm acompanhadas de um projeto urbanístico. Por esse motivo, podemos advertir que no futuro há possibilidades de que o crescimento periférico continue se dando de forma desordenada, difusa e aproximando-se cada vez mais das áreas de preservação ambiental, enquanto outras áreas se adensarão de forma deficiente pela falta de qualidade do espaço.

Nesse sentido, detectamos que Santo Amaro da Imperatriz e, de certa forma, São Pedro de Alcântara, apesar de passar pelo processo de periurbanização também está sendo atingido por um fenômeno mais abrangente espacialmente, a rururbanização. Esse fenômeno se dá nas franjas mais afastadas dos centros urbanos e pode implicar não só na urbanização de áreas rurais, mas também no deslocamento de uma camada de alta renda que busca sossego e beleza paisagística nas áreas rurais, mas que continuará realizando suas atividades principais em municípios com maior dinâmica econômica, como Florianópolis, São José e Palhoça. Esse fenômeno aumentará os movimentos pendulares mediante transporte privado. Por outro lado, o assentamento da população, sem um planejamento urbano eficiente, pode levar a paisagem de Santo Amaro da Imperatriz a drásticas mudanças. Então, de certa forma estamos falando de distintos níveis de expansão da malha urbana, em que existem basicamente dois processos, sendo um, consequência do outro: o fenômeno de periurbanização e o fenômeno de rururbanização, que se diferenciam apenas pela franja do território ou *corona* onde se localizam em relação ao centro polarizador, e pelo tipo de assentamento em termos de tipologia habitacional implantada.

Paralelo ao processo de periurbanização também se tem colocado em evidência a acentuada fragmentação que caracteriza o território, em que cada parte não corresponde a uma unidade, pois os fragmentos precisam da totalidade da metrópole para existir. Nesses espaços difusos, a valorização do solo e a especulação imobiliária são os motivos principais pelos quais as diferentes tipologias de moradia se agrupam segundo o nível econômico.

Todos esses subprocessos do processo de metropolização levam o espaço a uma reestruturação urbana, e conseqüentemente, surgem novas interações espaciais que envolvem fluxos de pessoas, tanto quanto fluxos de capitais financeiros em diferentes esferas sociais. À medida que ocorrem as transformações, novos arranjos se estabelecem, revelando novos subcentros urbanos, onde se apresentam interações espaciais de verticalização e expansão espacial, por tanto há concentração e desconcentração social e econômica.

Temos identificado alguns elementos fundamentais que formam parte dessas transformações urbanas. Como, por exemplo, o desenvolvimento de subcentros em áreas de expansão, onde a urbanização difusa consolida formas espaciais específicas, concentrando parcelas crescentes de população. Assim, temos a Forquilhas, em São José, como novo subcentro residencial orientado - pelo capital privado - para famílias de baixa e média renda, mas que pela sua localização e quantidade de lotes gerados nos últimos anos (7.171 aproximadamente), pode tomar dinâmicas de adensamento até se constituir numa nova subcentralidade para a região. Por outro lado, verificamos mediante a análise dos equipamentos urbanos, que existe uma grande carência de acessibilidade, pouca oferta de serviços de utilidade pública, assim como ineficiência nos meios de transporte coletivo. Por esses fatores, entendemos que essa centralidade não surgiu graças a um planejamento urbano concertado, ele é o resultado da aglomeração de vários loteamentos implantados de forma desconexa e aleatória, realizados por empresas de incorporação privada.

No mesmo sentido, o loteamento Pagani e a área central do loteamento Pedra Branca se configuram como novos subcentros de negócios e também de residências, onde se implementaram alguns princípios do usos mistos de solo. Esses dois setores são orientados para uma classe média e alta da sociedade, respondem a áreas bem servidas por mobiliário urbano e, por conseguinte, há uma alta valorização imobiliária em comparação aos outros setores dos seus entornos. No setor de Pagani e de Pedra Branca podemos verificar a presença de *shoppings centers*, lojas independentes, restaurantes e bares, prédios

especializados em serviços, prédios especializados em atividades financeiras etc. As transformações em curso que produzem esses empreendimentos poderiam no futuro atenuar a centralidade exercida pelo núcleo de Florianópolis, mas suas repercussões ainda não se percebem de forma drástica na região, pois esses setores estão atualmente em processo de ocupação.

Em outra perspectiva, podemos dizer que um dos catalizadores de consolidação dessas centralidades é evidentemente seu nível de adensamento populacional, obtido por meio da verticalização. Na área de estudo, o processo de verticalização se verifica seguindo a linha da BR-101 independente do limite municipal. Essa via é um mosaico de todo tipo de edificações e espaços, nas áreas mais próximas a Kobrasol e Capinas, há maior presença de edifícios de vários pavimentos, na medida em que se avança a malha urbana, os edifícios se fazem mais dispersos e começam a prevalecer áreas de densidades baixas e terrenos sem uso.

Na área de estudo, basicamente temos duas “novas” áreas em processo de verticalização que são: a área do loteamento Pagani, que iniciou sua verticalização a partir de 2009, e mais recentemente foi criada a área de uso misto do loteamento Pedra Branca, que começou sua verticalização em 2013. Nestes loteamentos se comprova a concentração de capitais privados e grandes oligopólios do ramo da construção civil que entram em disputa pelo espaço mediante o capital financeiro-imobiliário. Isso se vê dimensionado no processo de verticalização que Pagani e Pedra Branca estão assumindo graças à Lei do Solo Criado. A implementação dessa legislação em Palhoça tem resultado na verticalização e na valorização de terrenos mais do que na justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização. Nessas áreas regem os “preços de antecipação” (JARAMILLO, 1950[2009]), visando densidades futuras, desestimando o valor de uso do solo.

Embora existam no setor de Pagani aproximadamente 320 domicílios vagos (IBGE, 2010) e uma predominância de lotes vazios, mas que já não pertencem à incorporadora Jota's, esses terrenos vem sendo comercializados por agências imobiliárias locais. Elas ganham sobre a especulação que existe nas variações de preço dos imóveis no tempo, segundo o contexto econômico e a implementação de infraestruturas no espaço público. A forma de lucro da especulação imobiliária por parte de agentes imobiliários é uma prática comum nesses loteamentos.

Desta forma, vemos que as novas subcentralidades em processo de consolidação na década atual se originaram a partir da aglomeração de investimentos de iniciativa privada imposta pelas atividades lucrativas de incorporadoras, construtoras e agentes imobiliários, e não, por uma iniciativa consensual do Estado e da população com evidentes carências urbanas. Isso fica ainda mais evidente no caso dos loteamentos Pagani e Pedra Branca, onde verificamos que a mesma população local e dos entornos próximos não tem acesso aos imóveis nessas centralidades em decorrência da sobrevalorização do solo.

Outra transformação urbana essencial no processo de estruturação do espaço urbano e suas interações recai na reprodução de condomínios fechados. Os condomínios fechados, em forma de prédios de apartamentos ou lotes, dirigem-se atualmente para todos os estratos sociais, não só como era antes, para uma classe social alta. Essa tipologia habitacional tem sido amplamente adotada por construtoras em diversos espaços da cidade, alegando maior segurança e conforto com o controle do espaço contido em muros.

Nas áreas de expansão urbana, o modelo de condomínio fechado está sendo impulsionado pelas intervenções do programa MCMV, que tem como quesito obrigatório a instalação de muros de fechamento. Espacialmente, essa tipologia habitacional traz maior fratura, já que nega o espaço público, pois a rua representa um lugar de passagem inseguro e pouco atraente, uma vez que os muros são nocivos. Socialmente, tal modelo residencial traz mudanças de costumes para uma nova geração de usuários, pois eles se desenvolvem com uma visão distorcida do que é a cidade e o espaço urbano coletivo por primar apenas pelas necessidades individuais dos que moram no condomínio, além de impulsionar uma visão estereotipada e pejorativa dos habitantes segundo suas faixas de renda. Este último aspecto tende a agravar as relações sociais. Nesse sentido, as interações espaciais das pessoas comportam dinâmicas altamente autoss segregativas e condicionam o desenvolvimento de grupos sociais excluídos.

Neste capítulo, conhecemos os elementos de configuração que influem nas novas transformações urbanas, vimos que elas são causadas, sobretudo, pelas forças do capital financeiro-imobiliário, que toma corpo por meio de empreendimentos imobiliários segregativos, pouco articulados com os seus entornos e com o mesmo centro da cidade. É pertinente colocar que, para que haja uma vida urbana diversa, os Planos Diretores municipais e os projetos urbanos específicos deveriam incentivar o uso adequado do espaço público com ambientes de lazer, onde a socialização seja possível, além da mistura de vários estratos

sociais e econômicos. Isso pode ser logrado com a concentração populacional suficiente mediante o uso misto do solo. Ao contrário do que se mostra atualmente na área de estudo, temos uma crescente periferia fragmentada em segmentos de baixa densidade populacional, com espaços públicos carentes de mobiliário urbano e com limitações espaciais por conta dos muros dos condomínios fechados.

Ademais, no contexto da RMF, predomina o valor de troca antes do valor de uso, o que repercute na falta de serviços de utilidade pública e no acesso a eles, direitos necessários para uma vida urbana em comunidade, que ao não serem reconhecidos, arraigam na sociedade, tanto que vemos como natural certas carências urbanas existentes. Por essa razão, faz-se necessário a reivindicação do direito à cidade, à vida urbana de intercâmbio social e do encontro separado do valor de troca. Isso constitui um grande desafio para o Estado e para a população em geral, pois não podemos esquecer que a noção do direito à cidade implica não apenas mudanças sociais, mas também mudanças espaciais, atualmente capturadas pelas forças hegemônicas do capital financeiro-imobiliário.

CAPÍTULO V

A COALIZÃO ESTADO-CONSTRUTORAS/ INCORPORADORAS E SUAS ESTRATEGIAS

Este capítulo tem como objetivo principal descrever e analisar a relação das empresas que conformam o monopólio imobiliário com o Estado e com o poder público municipal, bem como desvendar as estratégias que elas impõem para obter lucros rentáveis do produto imobiliário.

Primeiramente, analisaremos os fatores que nos levam a afirmar que existe uma “coalizão” entre o Estado, as empresas de construção civil e a incorporação de terras. Isso por que temos verificado um padrão de relacionamento sólido que vem historicamente determinado e vai além das funções específicas do governo federal ou dos governos locais, assim como também vai além da simples participação do setor privado na produção do espaço. A coalizão do Estado com a indústria da construção civil implica uma intensa imbricação entre interesses públicos e privados, que termina beneficiando a particulares. Nessa relação se revela a enorme capacidade de influência das empreiteiras e incorporadoras sobre as políticas públicas e as obras de construção civil em prol da apropriação radical do espaço.

Na sequência, focaremos nas estratégias de expansão que os produtores do espaço usam na nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário. Nesse estudo descobrimos uma ligação muito mais forte do capital com o solo, sob o predomínio financeiro rentista capaz de *aglomerar* valor e de combinar meios de produção e meios de reprodução de uma forma social (LOJKINE, 1997). Nesse contexto, achamos importante destacar os exercícios que os proprietários fundiários e os promotores imobiliários desenvolvem para se fortalecer com o objetivo de ampliar seus lucros por meio da moradia. Nessa parte da tese, além de dar a conhecer a forma de organização do setor imobiliário, visamos trazer exemplos: da origem, da formação e da diversificação do capital financeiro; dos novos processos e das metodologias construtivas para lograr a superprodução de imóveis por meio da padronização, das funções, das parcerias e das formas de terceirização da indústria da construção civil com o fim de fortalecer seus lucros; e do discurso que os agentes imobiliários utilizam com o objetivo de vender seus produtos.

Finalmente, estudaremos o último período da fase de expansão imobiliária destacado nesta tese. Esse período começa em 2014 e vem até nossos dias, nele se presencia uma crise político-econômica que tem repercussões no espaço urbano e atinge, sobretudo, os setores mais empobrecidos da cidade. Veremos que essa crise tem origem nas persistências de um modelo excludente, em que acontecimentos políticos, incentivados pelas forças de grupos neoliberais, provocaram conflitos que desestabilizaram a economia, e atualmente, colocaram o Estado de Direito em risco. Mas, por outro lado, eles mantêm as alianças e as relações financeiras por meio do setor imobiliário. Nesse sentido, veremos quais são as repercussões da crise política-econômica atual para o setor da construção civil, as alternativas para a reestruturação econômica e o desenvolvimento urbano. Desse modo, apoiados na “dialética da capacidade ociosa” de RANGEL (1985), tentaremos trazer algumas propostas de solução para a reativação dos investimentos nos grandes serviços de utilidade pública.

5.1 A COALIZÃO ESTADO – CONSTRUTORAS / INCORPORADORAS

Conforme assinala RANGEL (1985, p.59), “a implementação do capitalismo industrial no Brasil é um processo entrecortado de crises”, já que o sistema capitalista tem se instalado nos países periféricos de forma incompleta e prematura. Uma das crises financeiras mais fortes foi a da década de 1980, que teve implicações no espaço urbano, levou o país a condições de pobreza urbana profundas, proliferação de assentamentos informais, autoconstrução, precarização da mobilidade urbana, etc.

Esse modelo desenvolvimentista e socialmente perverso resultou na consolidação de uma das sociedades mais desiguais do mundo, em que a maioria da população não tem atendidas necessidades básicas, tal como a habitação. De fato, a falta de oferta de moradia acessível tornou-se um dos principais problemas sociais do país, em um contexto de urbanização vertiginosamente rápida (ROLNIK, 2015, p.267).

Mas, como explicamos no capítulo II, na área de estudo, em paralelo à crise da década de 1980, o setor turístico passou a adquirir relevância, sendo promotor de novos empreendimentos imobiliários nos balneários e no centro da capital. Por outra parte, o processo de

conurbação alcançou um ritmo acelerado, e com ele surgiram novas pequenas empresas no ramo da construção civil que, apoiadas em créditos federais⁹⁶, apaziguaram as consequências de uma verdadeira crise financeira. É assim que durante a década de 1990, houve um estratégico e contínuo fortalecimento do setor da construção civil.

Mas, de fato, o crescimento econômico no Brasil se reafirmou no início do século XXI com a ampliação da renda familiar, principalmente daquelas situadas na base da pirâmide social⁹⁷. Na área conurbada de Florianópolis, embora continuassem existindo as áreas de pobreza, a política de aumento do valor do salário mínimo (na qual foram injetados 1 trilhão de reais somente no período 2003 a 2010)⁹⁸ permitiu o surgimento da “nova classe média”, o que, em verdade, representa o aumento do poder de consumo de trabalhadores e de pequenos empresários (ROLNIK, 2015). Graças ao crescimento do PIB Brasileiro e à estabilidade econômica foram criadas as condições favoráveis para o fortalecimento da construção civil, que teve sua maior expressão na verticalização das subcentralidades de Campinas-Kobrasol e no incremento dos metros quadrados construídos em todos os municípios da região. Em Palhoça, por exemplo, no ano 2005, licenciavam-se 500 mil m² para construção, em 2012, o número chegou a dois milhões (SINDUSCON, 2012). CAMPOS (2010), ao qualificar as fases da expansão urbana da região, chama o período de 2000-2010 de “fase de explosão imobiliária”.

O fortalecimento do setor imobiliário foi consolidado de grande forma nos anos subsequentes com as repercussões das intervenções do PAC, do programa MCMV e graças a um conjunto de elementos, como a ampliação de créditos e prazos de financiamento que o aparato financeiro outorgava às construtoras. Isso contribuiu de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e de geração de renda.

⁹⁶ Assim, aproveitando uma lei que permitia pagar determinados impostos com os “cruzados” retidos junto ao Banco Central, as grandes empresas nacionais de materiais de construção, como ferro e cimento, ou seja, o Grupo Gerdaul, o Grupo Votorantin, dentre outras, começaram a aceitar parte dos pagamentos dos materiais adquiridos pelas construtoras com esses recursos retidos, que seriam repassados ao governo federal por essas grandes empresas em forma de impostos, facilitando, assim, a recapitalização das empresas construtoras (CAMPOS, 2010, p.183).

⁹⁷ Enquanto o rendimento médio familiar *per capita* no topo das faixas de renda no Brasil (10% mais ricos) cresceu 1,6%, em média, entre 2003 e 2008, o da base da pirâmide (10% mais pobres) cresceu 1,6%, (ROLNIK, 2015, 263).

⁹⁸ ROLNIK, 2015, p. 263

Entre 2009 e 2016, o programa MCMV contratou 4.157 milhões de unidades habitacionais em todo Brasil, das quais, 27.911 unidades habitacionais correspondem à área conturbada da RMF. Evidentemente, o programa teve impactos não só para a melhoria da qualidade de habitação de muitas famílias, mas também para o crescimento e a expansão das empresas imobiliárias.

Essa afirmação pode ser ainda mais profunda, pois no nosso ponto de vista, o programa MCMV marca um novo período na fase de expansão imobiliária que se dá mediante a consolidação da coalizão do Estado-construtoras. Foi a partir da criação dele que se deu uma reestruturação do sistema imobiliário, implicando articulações funcionais de tipo político, econômico e até tecnológico, quando nos referimos à padronização da moradia em grande escala, por exemplo. Essas articulações se deram inclusive na definição de políticas públicas e operações urbanas, que originaram outros investimentos públicos de infraestrutura, como, por exemplo, a abertura de vias e acessos em áreas periurbanas, justamente pela orientação de que algum grande empreendimento de MCMV ia ser implementado⁹⁹. Isso tudo ocorreu graças às alianças corporativas entre os atores públicos e privados. Segundo ROLNIK (2015, p.341, 342), a associação entre o Estado e o capital privado se deu “através de um jogo interno de troca de vantagens sustentada fundamentalmente por meio de uma rede patriarcal”, que não se refere apenas à relação entre empreiteiras e Estado, mas a um modo específico de funcionamento do capitalismo no país o “patrimonialismo”, esse vem sendo implantado no Brasil desde sua formação histórica.

Nesse contexto, o programa MCMV impulsionou a reestruturação e a mudança de ramo de muitas empresas locais que anteriormente se especializavam na incorporação de terras, como, por exemplo, a Jota's Empreendimentos Imobiliários, ou em obras de saneamento básico, como a Parceria Construtora e Incorporadora, que a partir da implementação do programa incursionaram na construção de conjuntos habitacionais. Assim como há imobiliárias que se expandiram em outros estados, como a Rodobens e a MRV Engenheira, ambas originárias de São Paulo, e outras que migraram do estrangeiro, como a Scire Incorporações, uma empresa de origem portuguesa que desde o ano 2010 trabalha em Santa Catarina com programa MCMV.

⁹⁹ Por exemplo, a Rua José João Barcelos, no bairro Bela Vista no Município de Palhoça, foi aberta e construída no ano 2009 para dar acesso ao empreendimento Moradas de Palhoça.

Ademais, contribuiu com essa estreita relação Estado-construtoras a Caixa Econômica Federal. Essa instituição funciona como nexos, por meio do qual é disponibilizado o financiamento para os empreendimentos. Independente do programa MCMV, o vínculo entre a Caixa Econômica Federal e as empreiteiras já era forte há muitos anos, pois aquela disponibiliza a concessão de financiamentos imobiliários, fator que também contribui para alavancar empreendimentos sobre todo para o segmento de habitação¹⁰⁰.

Além disso, a coalizão do Estado também se deu na esfera das incorporações, no parcelamento de solo com o poder público municipal. Tal afirmação apoia-se na análise das atividades de incorporação. Uma vez que ele é feito em áreas não urbanizadas onde, sob o princípio de captar maiores ganhos, as incorporadoras parcelam grandes glebas de terra e investem na adaptação dos serviços de saneamento básico, energia elétrica, arruamento, pavimentação etc., criando assim novos bairros.

A produção do espaço urbano é também produção das condições urbanas. Se anteriormente essas condições tinham sua produção e gestão em grande parte assumida pelo Estado, como dispêndios de fundo público, no momento atual constituem uma esfera privilegiada de investimentos de capital (LENCIONI, 2017, p.166).

Isso quer dizer que o trabalho que deveria ser programado e feito pelo poder público municipal mediante um planejamento urbano participativo, na realidade, é feito pelas incorporadoras que atuam longe da ideia de democratização do espaço. Então, as intervenções das incorporadoras são as que estruturam e reestruturam as áreas de expansão da cidade num processo acelerado de reprodução do capital, em que prevalece claramente mais uma política empresarial para o urbano do que uma política urbana que conta com a participação empresarial. Desse modo, o que temos é um Estado a favor da acumulação monopolista da renda fundiária subministrada, principalmente, pelas camadas de menores níveis econômicos.

Em outra perspectiva, também temos verificado na área de estudo que onde há novos empreendimentos do MCMV, logo começam

¹⁰⁰ No período de 1996 até 2006, a Caixa Econômica Federal concedeu R\$ 637.003.927 em créditos ao setor da construção civil na Grande Florianópolis (Caixa Econômica Federal, Balanço por sedes, 2006).

a se articular novos loteamentos de investimento privado ou vice-versa. É um processo de aglomeração de capitais que parece ser coeso para a reprodução dos lucros mediante a produção do espaço, mas que na realidade se apresenta territorialmente espreado. Com essa dinâmica temos, por exemplo, o setor centro do bairro Guarda do Cubatão, em Palhoça, onde depois da edificação de quatro empreendimentos do MCMV, vem-se incorporando atualmente o loteamento Guarda do Tabuleiro, com 610 lotes; e em Santo Amaro, na Rua Intendente Broering, também vemos essa aglomeração de empreendimentos.

Podemos dizer, diante do que foi pesquisado, que o período de 2009 a 2014 foi de grande crescimento financeiro para o setor imobiliário na RMF. Ele esteve impulsionado pelas intervenções do programa MCMV, mas também abarca um crescimento econômico geral que abre frente para a incorporação de novos loteamentos, já que existe uma consolidação da relação Estado-construtoras/incorporadoras em que estas são os atores centrais do processo de expansão urbana. Nessa conjuntura, o Estado intervém contraditoriamente sobre a socialização das forças produtivas (LOJKINE, 1997), porque ele forma parte das forças monopolistas de produção.

O Estado monopolista vai portanto refletir ativamente as contradições e as lutas de classes geradas pela segregação social dos valores de uso urbanos. Longe de unificar o aparelho de Estado, a subordinação de sua política à fração monopolista do capital vai, pelo contrário, agravar as fissuras, as contradições entre segmentos estatais, suportes de funções sociais contraditórias (LOJKINE, 1997, p.193).

Queremos frisar que o Estado sendo um dos agentes produtores do espaço age de várias formas complexas sobre ele, como grande industrial consumidor de espaço, como proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de “regulação do uso do solo” (CORRÊA, 1989). Nos aspectos anteriormente analisados podemos verificar que nas condições atuais do Estado, existe um desbalanço destas funções, onde o consumo do espaço e as atividades imobiliárias tem primazia sobre as funções do Estado como regulador do uso do solo.

Nesse contexto, os instrumentos previstos para a regulação do uso de solo estão bem definidos no Estatuto da Cidade, eles não prevalecem na sua aplicação na esfera municipal. Podemos destacar

dentre eles o Parcelamento, a edificação ou a utilização de compulsórios e o Imposto Urbano Progressivo no Tempo (IPTU progressivo), todos os citados são ferramentas que priorizam o acesso à terra urbana para fins de moradia e pretendem otimizar os investimentos públicos em espaços adequados, assim como promovem o uso e a ocupação de imóveis em situação de abandono ou subutilizados. Por outro lado, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) estabelece que empreendimentos e atividades privadas ou públicas dependam previamente da análise sobre o aumento da população na vizinhança, ele ainda regulamenta as capacidades e a existência dos equipamentos urbanos e comunitários, o uso e a ocupação do solo do entorno, o tráfego que vai ser gerado e a demanda por transporte público, as condições de ventilação e iluminação, bem como as consequências para a paisagem da inserção de novos empreendimentos no tecido urbano; contudo, tais normas não estão instituídas, pois ainda não existem planos diretores aprovados após a criação do Estatuto das Cidades.

No município de Florianópolis, em janeiro de 2014, institui-se um novo Plano Diretor de urbanismo que regulamentava sobre a política de desenvolvimento urbano, o plano de uso e ocupação, os instrumentos urbanísticos e o sistema de gestão, entre eles a aplicação do EIV, mas esse mesmo documento foi revogado em maio de 2016 por outro decreto de lei. Já em São José, o EIV atualmente é exigido só em bares, lanchonetes e casas noturnas, sendo que a sua aprovação e aplicação para empreendimentos de moradias está subordinada à aprovação do novo Plano Diretor, que está em análise desde janeiro de 2016. Nos municípios de Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz acontecem situações parecidas. Podemos relatar que só em Biguaçu existe um Plano Diretor aprovado após da criação do Estatuto das Cidades¹⁰¹. Ele está em vigência desde fevereiro de 2009, destacamos que Biguaçu também é o município com menor quantidade de loteamentos da área conurbada. Além dos instrumentos mencionados existem outros mais no Estatuto da Cidade, que visam o crescimento controlado, o ordenamento urbano e a regularização fundiária, todos esses recursos estão à espera da aprovação e implementação dos Planos Diretores.

Vemos, então, que existe uma fratura entre o Estado como promotor imobiliário e o Estado como regulador do uso do solo. Esse

¹⁰¹ Lei complementar nº 12/2009, de 17 de fevereiro de 2009, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal, dispõe sobre as normas, fixa objetivos e diretrizes urbanísticas do município de Biguaçu e dá outras providências.

rompimento, a nosso ver, encontra-se na esfera do poder público municipal, pois os entes federativos apontam normas, diretrizes e oferecem dispositivos para a implementação de políticas urbanas. Todavia, as prefeituras não são capazes de implementá-las, já que elas não agem de um modo socialmente neutro, sua ação é marcada pelas influências do capital financeiro. Esse, por sua vez, gera o setor da construção civil, que tende a privilegiar os segmentos das classes dominantes que comandam o monopólio imobiliário numa relação estreita. Nesse contexto, a justa e adequada aplicação das normas não está garantida. Dessa forma, fica explicado o porquê do crescimento da cidade em fragmentos, isto é, aqueles de interesse da ação privada.

5.2 ESTRATÉGIAS DE EXPANSÃO DO CAPITAL FINANCEIRO-IMOBILIÁRIO POR MEIO DA MORADIA

A nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário se caracteriza por trabalhar com fortes estratégias de organização e adequação para a reprodução do capital financeiro-imobiliário. O capitalismo, objetivando a sua própria sobrevivência, “cria estratégias que vão mais longe que a simples venda pedaço por pedaço do espaço. Ela não só faz o espaço entrar na produção de mais-valia, ela visa uma reorganização completa da produção subordinada aos centros de informação e de decisão” (LEFEBVRE, 2008[1970], p.141).

Os cenários que temos estudado, baseados nas nossas experiências nos trabalhos de campo, entrevistas e pesquisa, leva-nos a acreditar que não se trata de mais um ciclo de ocupação capitalista do espaço, “mas de uma nova relação do capital com o espaço. Sob a hegemonia do capital financeiro e rentista, a terra mais do que um meio de produção torna-se uma poderosa reserva de valor” (ROLNIK, 2015, p.160). Já que o capital aplicado numa propriedade ganhou centralidade ao apresentar-se como garantia de riqueza capaz de alavancar créditos e oferecer lucros cada vez maiores.

Evidentemente, existe um monopólio da privatização do espaço que se reflete em todos os segmentos da população, poderíamos afirmar que a financeirização dele está na vida cotidiana das pessoas, pois quando uma casa tem uso como potencial de riqueza, o valor de troca prevalece. Nesse sentido, os locatários podem ser proprietários rentistas, já que têm interesse especial na moradia como valor de troca (HARVEY, 1980).

Quando aludimos à organização do ramo imobiliário e da produção de moradia em grande escala, referimo-nos a processos

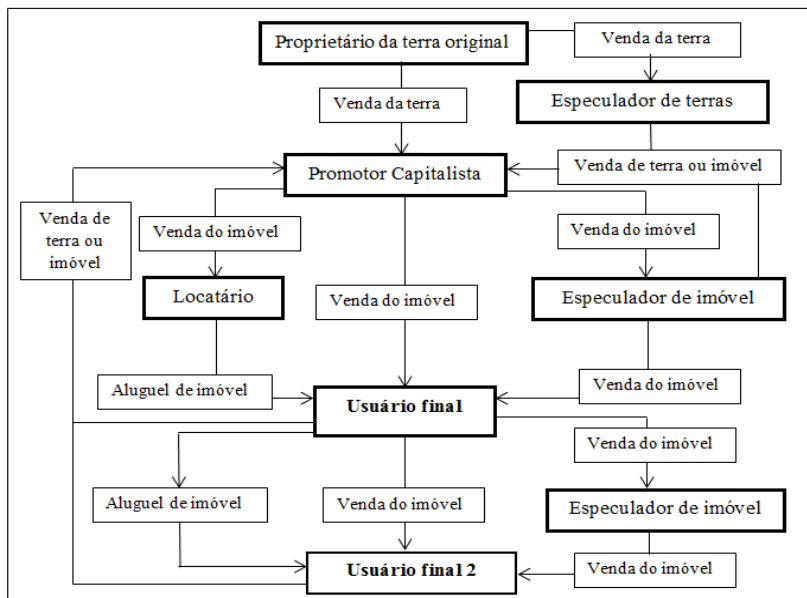
complexos que, em geral, tomam vários anos em se desencadear para render ganhos. Começa com a formação do capital industrial ou comercial, seja esse originário das atividades de construção, seja de outras atividades econômicas, ele passa por períodos de evolução, e nesse percurso alguns mecanismos são ativados para consolidar o sucesso das empresas.

O complexo do setor imobiliário envolve uma ramificação bastante grande. Nele os incorporadores e os construtores realizam as atividades principais, como a compra do solo, a preparação e a construção da moradia, e ainda estão interessados em proporcionar valores de uso, necessários para obter benefícios em valor de troca HARVEY (1980).

Nesse processo vão se agregando diversos agentes dos já conhecidos e citados pelos autores estudados, entre eles mencionamos diversas indústrias de materiais de construção, que vão desde insumos para a montagem e a transformação de elementos construtivos, insumos metálicos, químicos, madeireiros etc. até indústrias de máquinas, equipamentos e instrumentos. Por outro lado, estão os escritórios de arquitetura e/ou engenharia, empresas de *marketing* imobiliário, empresas que oferecem serviços de segurança, jardinagem, decoração, administração condominial etc. Também há pessoas que se dedicam profissionalmente a obter rendas graças às suas atividades de negociação, como, por exemplo, os corretores de imóveis que operam como intermediários nas transações imobiliárias, assim buscam obter valor de troca.

JARAMILLO (2009[1995]) chama a esse tipo de agente de “especulador de terras”, para o caso da negociação de terrenos, ou “especulador de imóveis”, para o caso do comércio de imóveis já construídos, em geral eles têm o objetivo de captar as mudanças rápidas das características do solo ou do imóvel para seu conseguinte incremento de preço. Para o autor, eles são agentes secundários, mais não menos importantes, porque fazem mais complexa a estrutura de produção-circulação-consumo do espaço construído e de sua natureza econômica e social.

Quadro 2: Esquema ampliado de agentes na formação da renda urbana



Fonte: *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*, JARAMILLO (2009,p.356)

A respeito do Quadro 2, Jaramillo alerta que essas não são todas as possibilidades existentes nas relações dos agentes produtores do espaço urbano. Com isso, o autor assevera que existem outras formas de negociações, mas que basicamente esse esquema apresenta uma rede de atividades comuns a se desenvolver entre eles. Por fim, o estudioso aclara que o processo de negociações e de relações que existe entre os agentes produtores do espaço é complexo, muito intrincado com contraposições existentes.

Nessa enorme gama de atividades, é muito comum que a produção imobiliária ocorra sob um regime de parcerias, sejam elas realizadas entre empresas, grupos do mesmo setor ou instituições financeiras. Elas também são denominadas por RANGEL (1985) de “aparelho de intermediação financeira”¹⁰², como a Caixa Econômica Federal, que pode atuar limitando-se ao financiamento ou servindo a diversos setores da construção civil, criando oportunidades de

¹⁰² O aparelho de intermediação financeira é, para RANGEL (1985), o conjunto de instituições que intercedem entre a pessoa e o capital, como, por exemplo, os bancos, o regime fiscal, a política de indexação etc.

investimento lucrativo, assim como também instituições governamentais que são usualmente oriundas de processos políticos e interferem no mercado por meio de moradia popular, como é o caso do programa MCMV.

Nessa complexidade do setor imobiliário, inserimos de modo particular nossa visão em torno da reflexão das estratégias que julgamos centrais para tentar desvendar o processo de fortalecimento do capital imobiliário-financeiro na forma de produção do espaço pela moradia, inserido na área conurbada de Florianópolis.

5.2.1 Por diversificação de atividades econômicas

Iniciamos essa análise expondo um ponto crucial que trata sobre a origem do capital financeiro das empresas construtoras. É importante conhecer as atividades prévias que originaram o capital, e com o qual as empresas da construção civil da área conurbada de Florianópolis têm alavancado seus negócios.

Temos visto, em alguns casos, que um comerciante próspero, não necessariamente inserido em negócios imobiliários, diversifica seus serviços ou comércio, criando uma incorporadora ou construtora pequena. Com o avanço das suas atividades imobiliárias, ele transforma sua empresa numa subsidiária ligada à produção imobiliária que envolve vários membros da família. Em algumas situações, esse crescimento pode ser tão dinâmico e auferir tantos ganhos que pode constituir “firmas multinacionais”. Essas formas foram definidas por Lojkine (1997) como um novo tipo de “mobilidade do capital”, característica específica da divisão monopolista do trabalho, em que a mobilidade dos investimentos age entre os diferentes ramos e esferas da economia.

“[...] na medida em que funda não só a mobilidade espacial, de acordo com os recursos em matérias-primas, meios de comunicação e de aglomeração urbana detidos pelos diferentes espaços regionais concorrentes, mas ao mesmo tempo o modo de autonomização e de diversificação das atividades do grupo monopolista considerado, segundo a taxa de lucro que elas podem conseguir” (LOJKINE, 1997, p.172).

Esse é o caso do Consórcio Koerich, uma empresa familiar, onde a partir da comercialização de produtos coloniais evoluiu para a administração de armazéns, posteriormente, supermercados, loja de eletrodomésticos e concessionária de automóveis, para logo incursionar no ramo imobiliário. No início da década de 1990, além de toda a rede

de lojas, o grupo tinha ainda participação nas empresas Koerich, Kobrasol e Beiramar Shopping. Atualmente, as imobiliárias desse consórcio trabalham formando um sólido monopólio industrial, entre as mais importantes estão: a Koerich Imóveis, com 25 empreendimentos com qualidade de alto padrão, entregues em localizações estratégicas; a Zita Empreendimentos Imobiliários empresa que, em 2014, edificou simultaneamente dez edifícios, que totalizavam 37.200 metros quadrados de área construída (KOERICH, 2014, p.47).

Outro caso que podemos citar é a da Cassol. Com sede no município de São José a empresa começou suas atividades comerciais com a extração e a comercialização de madeira em 1958. A partir de 1967, ela aposta no ramo de materiais de construção, e em 1975, a empresa decide diversificar suas atividades e dá origem a Kobrasol Empreendimentos Residenciais. Essa é decisiva na realização das metas e dos objetivos traçados pelo grupo, seus parceiros foram o grupo Koerich e Brasilpinho, este responsável pela realização do loteamento Kobrasol. Além disso, na atualidade, Cassol tem inversões imobiliárias dentro do bairro planejado Pedra Branca e no loteamento Paganini em Palhoça. Neste caso, vemos não só a diversificação de atividades econômicas que decorrem em atividades imobiliárias, também vemos as alianças entre os grandes grupos imobiliários.

Isso comprova que o ramo da construção civil não está longe de depender do ramo financeiro. Uma vez que a reprodução do capital depende das finanças que as empresas dominam, o capital pode ser obtido de outros setores da economia, mas no final as finanças são as que englobam os processos de reprodução do capital.

O domínio e a direção da reprodução do capital em geral estão sob o manto das finanças. Dizendo de outra maneira, é o capital financeiro que dirige e domina o processo de reprodução em geral. Claro, continuam existindo as diversas formas de capital, mas o domínio, a direção do processo de reprodução não estão nas mãos do industrial, mas nas do capital financeiro. Esse é que é hegemônico sob as demais (LENCIONI, 2017, p.58).

Por outro lado, temos aos proprietários fundiários que vislumbram oportunidades de lucro ao fazer atividades de incorporação em seus próprios terrenos, passando a ser proprietários rentistas, já que têm interesse especial no solo enquanto valor de troca. É o caso da origem do loteamento Pedra Branca, em Palhoça, que era utilizado

como fazenda de lazer e de agropecuária da família Gomez, proprietária do Grupo Portobello, grande grupo industrial do ramo de revestimentos cerâmicos catarinense desde 1979. No início do século XXI, Portobello se expande no ramo da construção civil, tendo como eixo propulsor o terreno da antiga fazenda da família, onde uma das primeiras aspirações, segundo os investidores, foi formar uma nova centralidade para o município de Palhoça. No decorrer dos últimos 10 anos, o bairro passou e atualmente ainda passa por um processo de implementação acelerada, destaca-se inclusive a presença de investimentos das construtoras Cassol e RDO no bairro.

Imagem 32: Centro do bairro Pedra Branca em Palhoça



Fonte: Hildebrandt, registro fotográfico em maio 2017.

Hoje, a Incorporadora Pedra Branca Ltda. é uma das empresas mais rentáveis do ramo imobiliário. Mas, essa grande incorporação, que simboliza o loteamento, não teria sido possível sem a capitalização inicial por meio da indústria de cerâmicas da família, pois ela adquiriu as terras de Palhoça no final do século XX, quando a área era completamente rural.

A mobilidade do capital pode ser vista também em empresas que nasceram em outros estados do Brasil, cuja diversificação e crescimento financeiro alcançam muitas regiões do país, incluindo Santa Catarina, como, por exemplo, a Rodobens Negócios Imobiliários que é uma das maiores organizações empresariais do Brasil. Ela teve início em São José do Rio Preto, no interior de São Paulo, em 1949, a partir de uma concessionária de caminhões e ônibus de origem familiar. A

empresa ingressou no setor imobiliário a partir de 1983¹⁰³ e teve uma reestruturação de sua gestão empresarial no ano 1996. Em 2007, a Rodobens abriu seu capital à Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), o que permitiu a entrada de capitais internacionais¹⁰⁴ que impulsionaram seus investimentos (MELAZZO, 2013, p.38). A empresa atualmente trabalha para um segmento de mercado popular e médio construindo moradias com financiamento próprio e com o financiamento do programa MCMV. Na área de estudo, a construtora tem implementado condomínios de grandes dimensões, como Moradas de Palhoça I e II, modificando, de certa forma, as dinâmicas urbanas do município.

Ressaltamos que esse tipo de migração das empresas para outros ramos da economia ou para outros setores de renda para os quais o produto é dirigido, assim também como a abertura dos seus capitais para empresas internacionais são estratégias próprias da fase atual do capital monopolista das firmas multinacionais. Isso se subscreve, segundo LOJKINE (1997), num período em que a tendência à baixa da taxa média de lucro acarreta uma instabilidade generalizada das taxas setoriais, e por conseguinte, há a necessidade dos grupos monopolistas abandonarem os investimentos pouco diversificados e de longa duração.

5.2.2 Por especulação imobiliária e estoque de terras

O fato de que os preços do solo mudem com o tempo e ganhem incrementos gera um comportamento esperável dos agentes imobiliários. Esses, por sua vez, procuram aproveitar tais acréscimos, que não são mais do que porções do valor total do imóvel. A especulação urbana, em seu conceito geral, seria operações em que se compram terrenos com preços baixos e se espera que eles aumentem para que se vendam mais caros, aproveitando assim da diferença. Essa “espera” é o que justifica a noção de “especulação” (JARAMILLO, 2009, p.203).

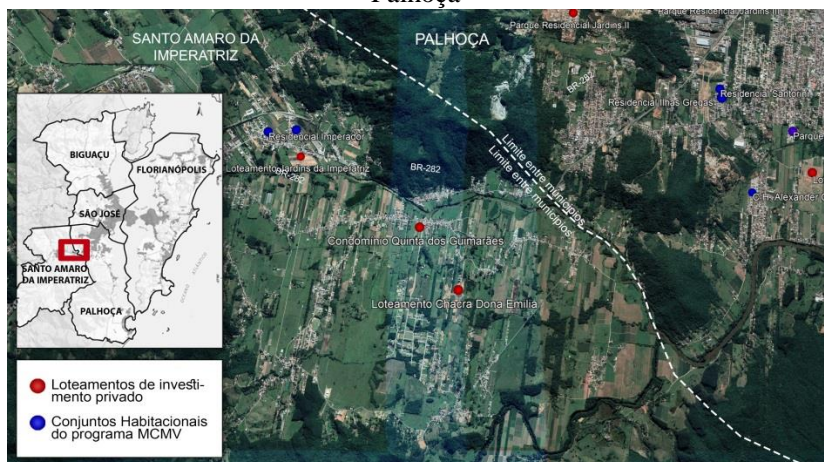
Como analisamos no capítulo anterior, os processos de especulação imobiliária são muito comuns na nossa área de estudo e se apresentam de diversas formas. Temos verificado, por exemplo, a presença de especuladores fundiários ou pessoas que alugavam suas

¹⁰³ Informação extraída do <http://www.rodobens.com.br>. Acesso: março 2018.

¹⁰⁴ Segundo Melazzo (2013, p. 38), o mesmo ano em que a Rodobens abriu seu capital à BOVESPA, a Fama Investimentos, a Credit Suisse Kdgin-Geiffo, a LeggMason, BlackRock, a Janus Capital Management passaram a fazer parte de seu quadro de acionistas.

terras para pequena produção agrícola, assim como para sítios ou chácaras de uso turístico e lazer privado. Dessa forma, eles reservam a terra com o fim de que ela se valorize, revelando-se como especuladores capitalistas. Encontramos algumas dessas situações no município de Santo Amaro da Imperatriz e na divisa com Palhoça, onde ainda existem atividades rurais em pequena escala e as belezas do campo atraem os turistas e um mercado específico de moradias unifamiliares de alto padrão.

Figura 18: Limite do município de Santo Amaro da Imperatriz com Palhoça



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Podemos ver na imagem (Figura 18), muitas parcelas de terras vazias e outras com algumas atividades de agricultura rural, ambas misturadas com espaços urbanizados onde se encontram empreendimentos de investimento privado e público. Esse espaço periurbano simboliza uma grande reserva de valor para seus proprietários, considerando que a tendência de ocupação urbana nos próximos anos dar-se-á nessa direção. Esse processo pode tardar vários anos, inclusive o terreno pode passar de uma geração a outra em forma de herança. Enquanto isso, o crescimento da malha urbana alcança a área. Mesmo de forma incipiente, a aproximação da malha urbana traz a valorização sobre o preço do solo, já que os valores se incrementam quando os serviços urbanos são implementados.

Por isso é que a produção imobiliária, por exemplo, de moradia, de instalações industriais ou

de edifícios comerciais em áreas até então não incorporadas ao tecido urbano se faz associada ao investimento de capital privado na produção de condições urbanas – arruamento, pavimentação, instalações de redes (água, esgoto, eletricidade, gás, telefone, transporte, fibra ótica...). Cada uma dessas condições representa negócio e possibilidades de se aferir ganhos, que por meio da realização de arrendamento ou pelo direto fornecimento de serviços (LENCIONI, 2017, p.166).

Colocamos como outro exemplo o Loteamento Pagani, que foi originariamente o sítio da família Pagani. Em entrevista com o senhor José Bitencourt Furtado, gerente e proprietário da Jota’S Empreendimentos Imobiliários, empresa fundadora do loteamento Pagani, ele afirmou que no início da habilitação do Loteamento (1997), o descrédito era comum entre as pessoas que viram a construção da Avenida Atílio Pedro Pagani, fator pelo qual o preço dos lotes foi baixo em relação aos preços atuais. “A área era grande; estava ao lado do centro da cidade, onde não havia mais espaço para expansão, mas ainda assim tínhamos medo”, expressou o Sr. Furtado, ao detalhar que a medida tomada para assegurar o sucesso foi dividir o empreendimento em duas etapas: uma residencial, com 588 terrenos, e outra comercial, com 604 lotes.

A Jota’S Empreendimentos Imobiliários Ltda, hoje representa uma das maiores incorporadoras do ramo imobiliário da Grande Florianópolis e foi uma peça-chave para gerar a valorização da área de Pagani e criar dinâmicas de especulação imobiliária, que produziu altos ganhos para a empresa e seus parceiros. Ao longo dos seus trinta anos no mercado, a Jota’S tem implementando nove loteamentos em São José, seis em Palhoça, todos eles de mais de duzentos lotes, além das outras cidades: Governador Celso Ramos, Santo Amaro da Imperatriz e Florianópolis, onde a empresa fez um empreendimento em cada município, todos destinados a uma classe social média e baixa. Essas experiências descritas colocam a vista como o solo pode ser uma grande reserva de valor e um veículo para multiplicar o capital financeiro-imobiliário.

Por outra parte, essas mesmas áreas rurais sem atividades podem ser alvo da prática especulativa por estoque de terrenos, quando os promotores capitalistas criam *lands bank* (banco de terras). Essa atividade consiste na aquisição de terrenos a preços baixos por não

estarem implementados de infraestrutura. Além disso, ela inclui processo de compra de terras agrícolas localizadas em áreas longínquas dos centros urbanos, ainda consideradas como rurais que se encontram à espera da mudança de zoneamento para sua valorização. Da mesma forma, as terras e os edifícios se constituem também possibilidade de reserva de valor, nesse fator reside a importância para que o setor imobiliário constitua um banco de terrenos.

O estoque de terrenos sempre foi um elemento superimportante para uma empresa imobiliária, já que qualquer aumento no preço dos terrenos significa um risco ao empreendimento imobiliário. Ter um bom estoque de terrenos se constituiu sempre num elemento importante para garantir a competitividade no mercado (LENCIONI, 2014, p.44).

MELAZZO (2013) destaca que desde o ano 2007 existem quinze incorporadoras imobiliárias que contribuíram fundamentalmente para a produção do espaço urbano, atuando em diversas cidades do Brasil. A estratégia delas foi a obtenção de bancos de terras de grande porte em áreas periféricas entre os anos 2006 e 2008, mas que só a partir do ano 2010 foram edificadas suas intervenções.

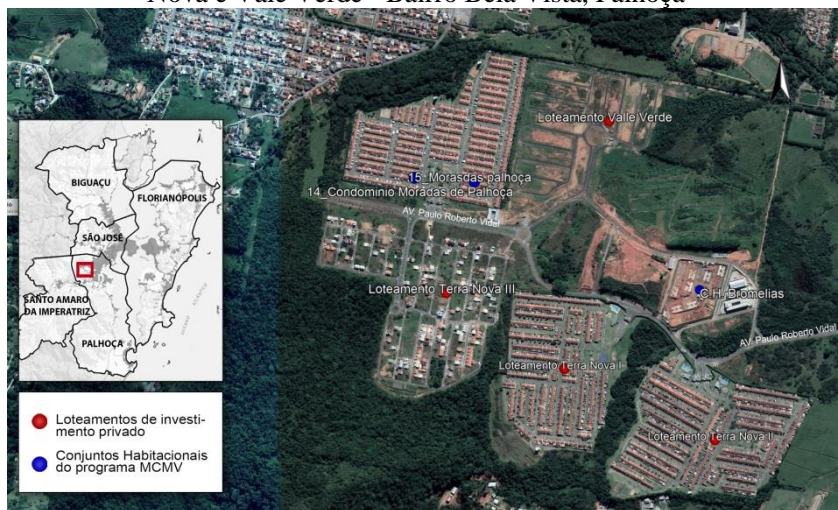
Os percentuais de lançamentos imobiliários das empresas de capital aberto, com ações listadas na BOVESPA, de acordo com os segmentos de mercado em que atuam preferencialmente oferece um retrato de suas estratégias de capturar segmentos de mercado diferenciados. Este conjunto de capitais, que passa a atuar em diversas cidades brasileiras tem se constituído na ponta de lança das lógicas e estratégias de transformação do espaço urbano brasileiro (MELAZZO, 2013, p. 37).

Na área de estudo, observamos que a maior parte das incorporações são ainda de empresas de capital local, capitalizadas por meio de indústrias familiares que com o passar dos anos evoluíram para o ramo da construção civil e para a incorporação de loteamentos. Mas mesmo assim, não podemos deixar de mencionar que, nos últimos anos, temos detectado a presença de capital financeiro nacional e internacional, de incorporadoras dedicadas ao ramo da construção, e que

entre 2006 e 2007 abriram ações na bolsa de valores, fator que aumentou a liquidez das empresas e fortaleceu o banco de terrenos.

Essa estratégia é percebida na já mencionada Rodobens Negócios Imobiliários, que além de atuar em todo o território nacional, tem atuação em Lages, no oeste de Santa Catarina, onde tem implementadas 644 unidades habitacionais com o financiamento do MCMV. Na área de estudo (Figura 19), a construtora tem implantado o condomínio Moradas de Palhoça I e II (faixa 2) com 850 unidades habitacionais em parceria com a Klokplan Engenharia e os empreendimentos Terra Nova I e II. Logo, a empresa Klokplan com a Paysage Empreendimentos tem financiado os loteamentos Vale Verde Araçá e Vale Verde Butiá, no mesmo setor do bairro Bela Vista.

Figura 19: Condomínios Moradas de Palhoça, loteamentos Terra Nova e Vale Verde - Bairro Bela Vista, Palhoça



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Outra empresa que possui um banco de terras é a MRV Engenharia, grande imobiliária com atuação em todo o território nacional, incluindo na nossa área de estudo. Segundo as declarações do seu presidente num jornal de abrangência nacional¹⁰⁵, a MRV

¹⁰⁵Artículo de Ana Paulo Machado, publicado no jornal Notícias do Dia, em 22/06/2016. <https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/construtoras-com->

Engenharia aplicou, no ano 2016, R\$ 250 milhões do seu caixa para equilibrar o seu estoque de terrenos no país e tem em carteira R\$ 36,3 bilhões em seu banco de terrenos, parte desse estoque foi criado entre 2014 e 2015 com investimentos de R\$ 450 milhões (MACHADO, 2016). No ano 2015 e 2016, a MRV Engenharia foi a maior incorporadora de capital aberto do país (segundo o Sistema Economatica)¹⁰⁶. Ela especializa em construir conjuntos habitacionais nos municípios do interior do país, onde os terrenos costumam ser mais baratos e a concorrência é menor e são financiados pelo programa MCMV. Na área de estudo (Figura 20), a construtora tem edificado cinco conjuntos habitacionais de grande porte, três em São José e dois em Palhoça, entre eles o Residencial Parque Flores da Estação, com 736 unidades habitacionais, no bairro Areias, em São José.

Figura 20: Atividade imobiliária no Bairro Areias, São José



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

A especulação imobiliária também é um exercício frequente dentro dos grandes loteamentos, como é o caso dos 2.500 lotes

foco-na-classe-c-investem-na-compra-de-terrenos Acesso em: 26 de junho de 2017.

¹⁰⁶ O Sistema Economatica é uma ferramenta para análise de balanços, mercado de ações, fundos de investimento e títulos públicos. Com central nos Estados Unidos, ele atende a analistas especializados em mercados latino-americanos na Europa e na Ásia (<https://economica.com>, acesso em: abril 2018).

unifamiliares comercializados no bairro Pedra Branca. Segundo a informação dada pelo corretor de imóveis do empreendimento, todos os lotes já foram vendidos, mas ao percorrer o empreendimento, evidencia-se que aproximadamente 70% da área não se encontra ocupada. O que acontece é que esses terrenos encontram-se em mãos dos agentes imobiliários ou dos especuladores de terras, pois a pesquisa de lotes à venda em Pedra Branca revelou uma grande quantidade deles sendo oferecidos por meio de imobiliárias, como a Zap Imóveis, a VivaReal ou a Catarinense Imóveis, todas essas são empresas que se especializaram na comercialização de terras e imóveis construídos, mas, não na construção, nem na incorporação. Atualmente, cada lote residencial unifamiliar dentro da Pedra Branca custa entre R\$ 230.000,00 a R\$ 550.000,00, evidentemente esses valores foram menores no início do lançamento do empreendimento. Presencia-se essa prática especulativa, com a participação de agentes imobiliários em todos os loteamentos de grande porte da área de estudo.

Por outro lado, queremos advertir outra consequência que a valorização de imóveis e especulação pode permitir: a lavagem de dinheiro por meio da compra e venda de imóveis e a sonegação fiscal. Essas atividades ilícitas podem ser aplicadas a partir da compra e venda de qualquer produto, mas sendo os imóveis geradores de rendas altas, e estando eles sujeitos à valorização em períodos curtos de tempo, pode parecer estratégico que o dinheiro proveniente de atos de corrupção fiquem mascarados através de ativos imobiliários. Segundo dados divulgados pela Transparência Internacional¹⁰⁷ (2017), na cidade de São Paulo existem 3.450 imóveis que pertencem a 236 empresas, que são ou foram ligadas a arranjos corporativos baseados em "jurisdições pouco transparentes", incluindo paraísos fiscais em locais, como as ilhas Virgens Britânicas, o estado norte-americano de Delaware, as ilhas Cayman, Bahamas e o Uruguai. Esses imóveis são avaliados em R\$ 8,6 bilhões e a grande maioria está em locais nobres da cidade, como as avenidas Paulista, Faria Lima e Luiz Carlos Berrini. Embora na área de estudo não tenhamos informação confiável para a colocação de exemplos, nosso objetivo com esse esclarecimento é dar a conhecer uma das atividades que também ocorre no espaço, e que o controle sobre a valorização imobiliária e a especulação poderia ajudar a extinguir.

¹⁰⁷ Estudo "São Paulo: *Does corruption live next door?*", Transparência Internacional, 2017.

5.2.3 Por fusões e parcerias no setor imobiliário

Verificam-se na área de estudo alianças corporativas, que se consagrariam, nos dias de hoje, como a *centralização* de capitais individuais em sociedades anônimas visando à atividade urbanizadora.

A centralização de capitais se constitui num processo que significa a expropriação de um capitalista pelo outro. Trata, sem dúvida, de uma forma agressiva de conquista de mercado e se constitui como elemento central da reestruturação capitalista das décadas finais do século XX (LENCIONI, 2017, p.116).

Segundo Lencioni (2017), existem três formas clássicas de centralização do capital: por meio da absorção de uma empresa pela outra; por meio da associação entre empresas e por meio da fusão delas. Como exemplo dessa estratégia, trazemos à análise as parcerias da empresa de porte nacional, já mencionada, Rodobens Negócios Imobiliários, companhia originária de São Paulo, que ao incursionar nos negócios imobiliários em Palhoça, associou-se à construtora local Klokplan Engenharia LTDA. Desse modo, as duas empresas estabeleceram uma sociedade exclusiva. “É usual as empresas estabelecerem, por meio de um contrato, uma sociedade específica voltada para uma determinada atividade, formando uma SPE – Sociedade de Propósito específico” (LENCIONI, 2017, p.121). Essas duas empresas se encarregaram da incorporação de um complexo residencial no bairro Bela Vista, em Palhoça (Figura 20), conformado por seis condomínios fechados de grandes dimensões (entre 500 a 600 unidades habitacionais por condômino), dois deles financiados com o programa MCMV.

Além da incorporação de lotes e a construção de moradias, essas duas companhias associadas são responsáveis pela dotação de saneamento básico, instalação de redes de eletricidade, pavimentação de vias e calçadas nas ruas de acesso aos conjuntos habitacionais. Toda essa instalação de infraestrutura foi possível por meio da subcontratação¹⁰⁸ de empresas locais especializadas nesses ramos da

¹⁰⁸ Na subcontratação, ou também chamada de terceirização, embora se preserve a autonomia do capital da empresa subcontratada, do ponto de vista do processo de valorização, ela não é autônoma, só aparentemente ela é independente. Isso porque a empresa subcontratada é orientada pela empresa contratante. Não há liberdade alguma de fazer a gestão autônoma do empreendimento ou de determinar a tarefa que se tem a cumprir (LENCIONI, 2017, p.122).

construção civil possuidoras de maquinarias e capacidade técnica para trabalhos específicos. Podemos ressaltar que a subcontratação é uma prática comum nas empresas de incorporação e construção da área conurbada de Florianópolis. Ela se dá a partir da etapa de elaboração do projeto até a venda do produto final. A depender do padrão da obra, empresas, como a Pedra Branca Incorporações e a Koerich Negócios Imobiliários, por exemplo, subcontratam desde estudos de arquitetura renomados para a proposta arquitetônica e a elaboração do projeto executivo¹⁰⁹, especialistas em instalação elétricas e sanitárias, especialistas em paisagismo, e por fim, empresas de consultoria jurídica, e *marketing* imobiliário para a venda dos seus produtos.

Por outro lado, outra forma de parceria entre dois entes privados é a permuta de terrenos. Essa prática consiste em ceder o terreno a uma companhia construtora para a edificação, em troca o proprietário recebe uma ou mais unidades habitacionais do futuro empreendimento. A opção também vale se o proprietário do terreno pretende usar o imóvel em permuta para sua própria moradia, assim como também pode acontecer uma permuta financeira, em que o vendedor do terreno recebe uma porcentagem sobre o valor total da venda das unidades habitacionais a se negociarem, podendo também acontecer uma permuta mista com os dois tipos de pagamento, incluindo imóvel e dinheiro. Dessa forma, muitas construtoras sem grande capital para investimentos podem implementar conjuntos habitacionais com pouca exposição do caixa da obra. A permuta é uma práxis comum na nossa área de estudo, está sendo realizada por empresas, como Parceria Incorporadora e Construtora, Tríplice Engenharia, entre outras.

Tanto a Sociedade de Propósito Específico e a subcontratação como a permuta de terrenos por produtos imobiliários são formas de centralização do capital financeiro imobiliário, mas sem que cada empresa perca sua autonomia no que diz respeito a seu capital envolvido. Todos esses processos terminam por encarecer o valor do produto final graças à estruturação e à reestruturação das empresas

¹⁰⁹ Para o desenho urbano do loteamento Pedra Branca, a empresa contou com o Arq. Jaime Lerner (Urbanista e político paranaense), e uma equipe de arquitetos catarinenses renomados, como Silvia Lenzi, Sylvio Montavo, Taís Marchetti Bonetti, Roberto Rita, entre outros. Esses profissionais continuam tendo participação nos novos empreendimentos da Pedra Branca. Por outro lado, a Koerich Negócios Imobiliários e Woa, para suas mais recentes obras na Av. Beira Mar Norte como a “Koerich Beira Mar Office” e a “Ópera House”, subcontratou o escritório de arquitetura Methafora de Florianópolis.

envolvidas, mas no final o objetivo comum é a reprodução dos seus capitais individualmente.

5.2.4 Por superprodução de moradia e padronização

A superprodução representa um excesso de produção por parte da indústria da construção civil que nem sempre foca seus produtos numa demanda real.

A ultrapassagem de demanda de imóveis residenciais, não significa que todas as pessoas já tenham teto. Longe disso. Significa que apenas as pessoas em condições de suportar os encargos financeiros da moradia- seja em casa própria ou alugada – já têm. Noutras palavras o que foi alcançado e superado – como o demonstra a insolvência de massa observada no mercado habitacional – foi a demanda efetiva ou solvente (RANGEL, 1985, p.63).

A essa área da economia, RANGEL (1985) chamou de “pólo de ociosidade”. Para o caso da construção civil, vemos o polo de ociosidade na implementação de grandes conjuntos habitacionais e na incorporação de loteamentos, cujas unidades não necessariamente conseguem ter uso imediato, muitos deles demoram ser comercializados, e outros são comprados como segunda moradia e terminam sendo alugados.

Para a superprodução de moradia existem métodos e processo na construção civil que agilizam a realização do produto final. As empreiteiras que trabalham com o programa MCMV, e que em geral constroem conjuntos habitacionais com mais de duzentas moradias como as já mencionadas: MRV Engenharia, Habitus Empreendimentos, Tríplice Engenharia, Rodobens Incorporadora Imobiliária, Konkreta Construtora, Casaalta Construções e Parceria Construtora; padronizam seus produtos considerando o teto dos preços segundo as dimensões das unidades que estão previamente estabelecidas pelo programa. O lucro da empreiteira se baseia na economia de custos e na redução do tempo obtida no processo de padronização¹¹⁰.

A articulação entre velhas formas rentistas e modernas estratégias financeiras passa a ser cada vez mais presente em cada cidade, independente da

¹¹⁰ Essa afirmação se baseia em informações coletadas na entrevista realizada com a engenheira Taise Ramos, da Parceria Negócios Imobiliários, o Sr. Walter Otto Isernhagem, engenheiro civil e proprietário de Tríplice Engenharia, o engenheiro Tawan Nascimento, da MRV Engenharia de Palhoça.

formação socioespacial que lhe dá origem (o que pode ser percebido pelo fato dos empreendimentos se apresentarem como totalidade em si através da padronização de projetos e redução de números de tipologias). Tão relevante quanto isto, é que os empreendimentos e seus preços respondam cada vez mais e somente à busca de rentabilidade parametrizada pelos ganhos financeiros (MELAZZO, 2013, p.38).

A produção de habitação é feita sob um padrão de projeto repetitivo que envolve desde o desenho de áreas com medidas mínimas, uniformização dos materiais de construção e de peças de acabamentos até a forma na organização da execução da obra. No trabalho de campo feito no canteiro de obra do conjunto habitacional Saudade, em Biguaçu, em 2013, e no Residencial Alexandre Coelho, em Palhoça, em 2014, (ambos construídos pela Parceria Construtora e Incorporadora) conseguimos identificar processos construtivos repetitivos desde a distribuição dos materiais de construção e acabamentos até a distribuição dos ambientes interiores. A engenheira Tais Ramos, uma das encarregadas da execução e supervisão das obras da construtora, explicou-nos que a disposição dos materiais e dos acabamentos já está definida previamente no projeto executivo padrão, segundo a tipologia que empresa criou desde sua primeira intervenção.

Assim mesmo, a padronização de ambientes interiores se pauta pelo aproveitamento de materiais de construção, em especial dos acabamentos, como, por exemplo, no caso do banheiro, onde os pisos com revestimento cerâmico e o cumprimento das paredes é definido pelo número de azulejos que cabem nas medidas mínimas. Com esse cálculo prévio se evita o trabalho de cortar o azulejo e o desperdício do material que, considerando o número de unidades habitacionais a se construir, pode ser altamente prejudicial. Então, existem nas companhias construtoras modelos de banheiros, áreas de cozinha, lavanderia e outros cômodos com medidas preestabelecidas.

Verificamos que essa padronização não leva em conta critérios de conforto ambiental, nem considera elementos inovadores de sustentabilidade na edificação e na arquitetura; o tamanho das unidades, bem como seu isolamento acústico, sua boa ventilação e iluminação são fatores que ficam subordinados às economias e à rentabilidade da empresa construtora. Por esse motivo, muitos conjuntos habitacionais são construídos por etapas como uma estratégia para otimizar recursos e capitais. Vejamos as seguintes imagens:

Imagem 33: Padronização das intervenções nos empreendimentos imobiliários



Canteiro de obra do C.H. Saudade - Biguaçu, construído no ano 2013 (Foto de outubro 2013)



Interior do apartamento do C.H. Saudade - Biguaçu, construído no ano 2013 (Foto de outubro 2013)



C.H. Marlene Moreira Pierri - Palhoça, construído em 2010 (Foto de novembro 2013)



C.H. Saudade - Biguaçu, construído no ano 2013 (Foto de outubro 2013)



Residencial Alexandre Coelho - Palhoça construído no ano 2014 (Foto de janeiro 2015)



Residencial Villa Real - Biguaçu, construído no ano 2017



Residencial Villa Madrid - Palhoça, construído no ano 2012



Residencial Palmas da Imperatriz - Santo Amaro da Imperatriz, construído no ano 2013 (Foto de setembro 2017)



Condomínio Popular Jardim Atlântico - Florianópolis, construído no ano 2015 (Foto de julho 2015)

Fonte: M. HILDEBRANDT.

Temos também loteamentos sendo feitos por etapas, onde as incorporadoras desenvolvem um planejamento em longo prazo, considerando sua margem de ganhos, sua capacidade de inversão, que tem a ver com a eficiência de produção enquanto as maquinarias, a equipe técnica, os recursos para compra de materiais etc., como, por exemplo, o Loteamento Parque Residencial Alaor Silveira I, II e III, Parque Residencial Pagani I e II, da Jota's empreendimentos imobiliários, o Loteamento Parque Residencial Jardins I, II e III, da TAKLA Empreendimentos Imobiliários, o Loteamento Terra Nova I e II, da Rodobens/Klokplan Engenharia.

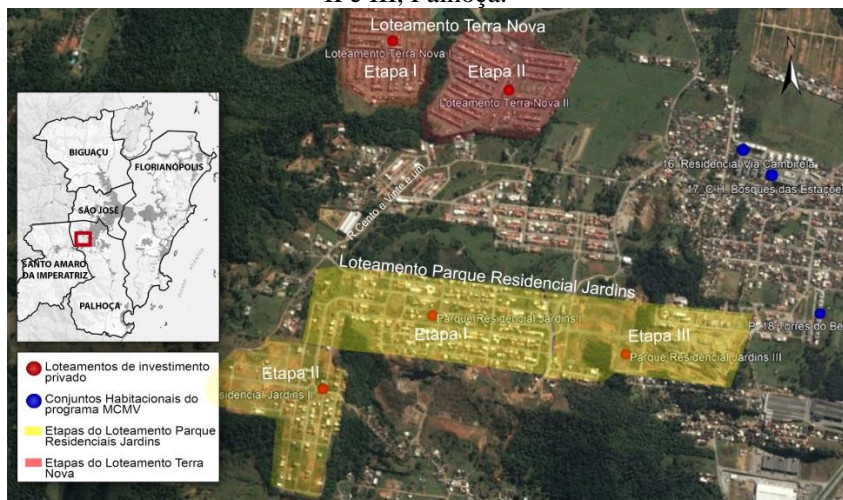
A superprodução industrial é um fenômeno estudado por RANGEL (1985) que, ao analisar os ciclos da economia capitalista e em específico o da crise de 1980, detectou que uma de suas causas foi a superprodução das indústrias.

Ao cabo de alguns anos expansivos, sob o efeito dos investimentos concentrados num grupo (ou “setor”) de indústrias, as atividades institucionalmente beneficiadas crescem, até se sobrecarregarem de excesso de capacidades produtiva. Cessam, conseqüentemente, os investimentos, e a economia como um todo desacelera-se ou “desaquece”, visto que não há ainda condições para nova onda de investimentos, condicionadores da expansão de um grupo de atividades ou “setor” (RANGEL, 1985, p. 58).

A superprodução de moradia sem uma análise de demanda real forma o polo de “ociosidade” (RANGEL, 1985) na região onde são implantados. Isso podemos verificar nas imagens anteriores, em que os loteamentos apresentados não atingem toda sua capacidade de ocupação, tomando em consideração os anos de suas fundações (Pedra Branca desde 1997 e Loteamento Parque Residencial Jardins, 2010). Isto acontece com outros loteamentos da região, como Nova Palhoça, implantado em 2009, e na atualidade só conta com 40% de ocupação, Pagani implementado em 1997 só conta com 55% de ocupação, Jardim Botânico, em São José, implementado em 2010, conta com 70% de ocupação¹¹¹.

¹¹¹ Queremos deixar claro que quando falamos de “ocupação”, estamos nos referindo ao uso do lote como moradia. Isso porque muitas das empresas incorporadoras completam a venda de seus lotes, mas o consumo do produto

Figura 21: Loteamentos Terra Nova I e II e Parque Residencial Jardins I, II e III, Palhoça.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

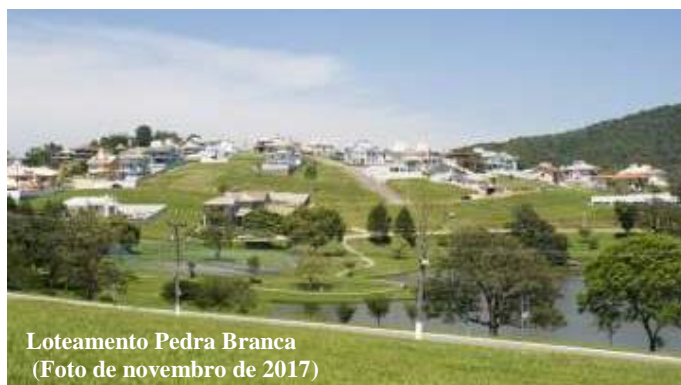
Figura 22: Etapas do Loteamento Pedra Branca, Palhoça.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

ainda não se concretiza, fica nas mãos de promotores imobiliários ou de proprietários à espera da valorização imobiliária. Isso para todos os efeitos não é ocupação.

Imagem 34: Loteamentos no município de Palhoça



Fonte: M HILDEBRANDT

Assim como também os apartamentos vagos ou sendo alugados detectados dentro dos condomínios do MCMV da faixa 2 e faixa 3 dão um acréscimo a esse conceito. Aclaramos que não temos registro de apartamentos sendo alugados nos empreendimentos da faixa 1 do programa MCMV, mas que para o caso dos empreendimentos da faixa 2 é comum - mas não de forma geral - ver cartazes de aluguéis nas janelas. Por enquanto não existe um estudo feito por alguma prefeitura ou pelo IBGE que mostre com cifras o número total de aluguéis da região, mas considerando o número de domicílios vagos, temos que existem 69.670 domicílios vagos em toda a área conurbada, onde Florianópolis é o município com maior quantidade de domicílios vagos (21.552), já São José e Palhoça juntos perfazem 14.206 domicílios vagos (IBGE, 2010).

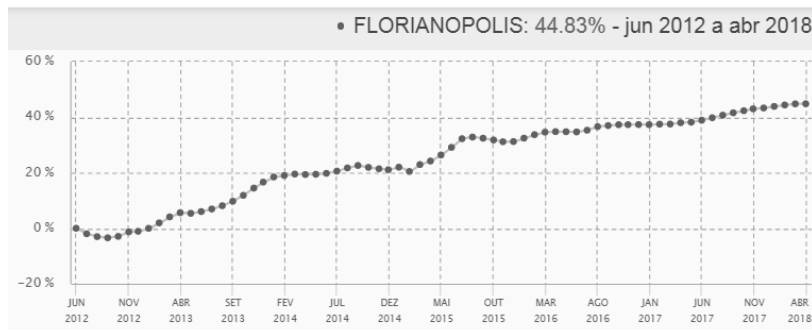
Imagem 35: Aluguéis nos empreendimentos do programa MCMV



Fonte: M. HILDEBRANDT.

A respeito da questão dos aluguéis, podemos frisar que nos últimos anos a valorização dos imóveis também atingiu o orçamento de famílias que costumavam pagar aluguel. Com as possibilidades de financiamento dadas pelo programa MCMV e, em geral, com as facilidades de financiamentos do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal, mais pessoas passaram a comprar imóveis. Devido à lógica de mercado, isso fez com que o setor da construção civil elevasse o preço de apartamentos e casas e, por conseguinte, o preço dos terrenos. Nesse sentido, segundo a FIPEZA (2018), o aumento no preço das moradias no período de junho 2012 a abril 2018 foi de 44.83%, esse valor é superior ao aumento do poder aquisitivo das famílias para o mesmo período.

Gráfico 8: Variação do Índice de Venda de Imóveis em Florianópolis, no período de junho 2012 a abril 2018



Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas ¹¹² e ZAP 2018.

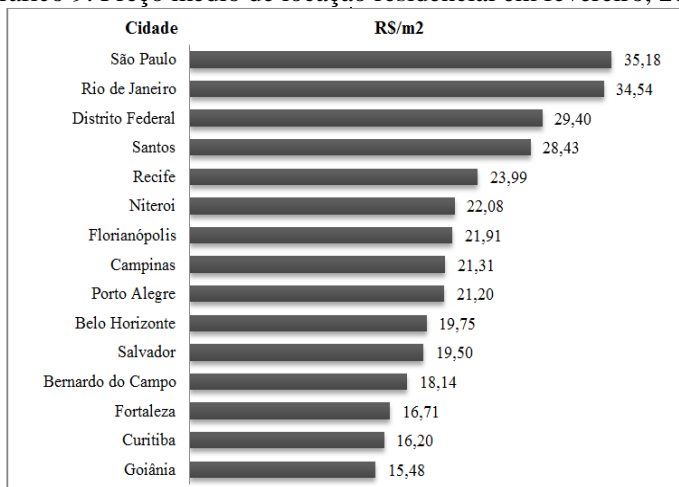
Esse contexto é agravado pelas características locais do município de Florianópolis, como a forte presença, já citada, do setor turístico, onde muitas moradias cumprem a função de casas de veraneio e se configuram como segunda residência ou domicílios de uso ocasional. No ano 2010, o IBGE contabilizou 25.139 domicílios de uso ocasional em Florianópolis, eles equivalem a 12,94% do total de residências registradas, isso somado ao índice de domicílios vagos, temos que aproximadamente 24% das residências não correspondem a domicílios permanentemente ocupados.

Todas essas formas de ocupação do imóvel ou mesmo a não ocupação dele, assim como a ocupação por meio de terceiros para obtenção de renda mediante o aluguel parecem ser componentes independentes das dinâmicas do espaço construído. Mas, na verdade, todos esses modos de ocupação em conjunto formam parte das dinâmicas de valorização do solo. Os aluguéis e os elevados ganhos que eles podem auferir incentivam mais pessoas a adquirir um imóvel com o objetivo de alugar. Todos esses casos terminam repercutindo nos valores do imóvel, e por conseguinte, na exclusão de uma classe que não pode ir em paralelo com essa valorização. JARAMILLO (2009[1995]) chamou isso de *renda de monopólio de segregação*, já que ele surge da

¹¹² O Índice FipeZap de Locação, desenvolvido em conjunto pela Fipe e pelo portal ZAP, acompanha o preço médio do m² de apartamentos prontos em quinze cidades brasileiras, com base em anúncios da Internet. A metodologia utilizada para o cálculo do Índice FipeZap está disponível em <http://www.fipe.org.br>.

confrontação entre compradores e vendedores de uma mercadoria, neste caso, em específico, do imóvel. Vejamos o seguinte gráfico:

Gráfico 9: Preço médio de locação residencial em fevereiro, 2017.



Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas e ZAP 2017.

No Gráfico 11 podemos ver que especialmente em Florianópolis, no mês de alto verão como fevereiro, os aluguéis dentro da ilha encontram-se entre os sete mais valorizados do Brasil. No lado oposto, o número de famílias à espera de um apoio habitacional é grande. A prefeitura de Florianópolis contabilizou 14.775 famílias interessadas em moradia na capital que declararam não ter condições financeiras de garantir o direito à habitação. Além disso, a demanda da prefeitura é ainda maior diante de 710 residências de famílias que moram em áreas de risco ou de preservação permanente e precisam sair de suas casas, e de outras 956 habitações com problemas de infraestrutura que deveriam passar por processos de reurbanização (Florianópolis, 2014). Esses números refletem que a sobreoferta de moradia não atinge a quem verdadeiramente precisa. Ela é capturada por pessoas que não têm a habitação como uma necessidade, e sim, como uma segunda opção para o seus lazeres privados ou pela rentabilidade que se pode obter do aluguel do imóvel, deixando a classe pobre excluída pelos processos de valorização da moradia.

Por outro lado, a superprodução do produto imobiliário e a formação de um polo de ociosidade na indústria da construção civil forma parte dos riscos que as construtoras e as incorporadoras devem

assumir, pois a excessiva oferta de imóveis pode levar à sua desvalorização no mercado, fator que no futuro - e no caso de uma instabilidade econômica – terminaria em perdas financeiras para os investidores privados.

5.2.5 O discurso dos promotores imobiliários

Destacamos como estratégia de mercado, a forma como esses empreendimentos são divulgados pela mídia, exaltando a presença de áreas verdes e amenidades decorrentes do lazer, da segurança, da privacidade, do conforto e da tranquilidade. Essas características são consideradas fundamentais para a escolha de uma moradia. Assim, os agentes imobiliários não vendem apenas o lote ou o apartamento, mas todo um pacote: proximidade com a natureza, amenidades, lazer, segurança, conforto, exclusividade etc.

Os clamores do publicitário são usados para convencer a população de que o novo desenvolvimento suburbano promete uma relação mais saudável com a natureza, uma forma mais satisfatória de sociabilizar e de vida diária, novas tecnologias de vida e uma localização brilhante para o desenvolvimento futuro. Na falta de persuasão, é claro, os desenvolvedores do capitalismo são notórios por recorrer a todo tipo de esquema, da subversão política e das manobras legais à força bruta para limpar a terra para seus projetos (HARVEY, 2010, p.158).

No caso do bairro Pedra Branca, a exaltação das parcelas à venda é marcada ainda pela concentração de diversos serviços privados e públicos de alto padrão, instalados mediante parcerias institucionais. Por outro lado, o conceito que deu origem ao plano urbanístico, baseado na ideia de morar, trabalhar e se divertir no mesmo bairro, fica ambíguo quando analisamos que atualmente a grande maioria de compradores dos lotes e dos apartamentos são de Florianópolis, São José ou de outros municípios de Santa Catarina ou mesmo de outras cidades do Brasil, mas que certamente estão interessados em trabalhar ou fazer negócios no município de Florianópolis¹¹³. Além disso, o termo “sustentável”

¹¹³ A afirmação de que os moradores de Pedra Branca vêm de outros municípios ou mesmo de outras cidades do Brasil, foi confirmada com os depoimentos dos corretores de imóveis do *Showroom* da Pedra Branca em várias oportunidades, e em entrevista com a Sra. Camila de Oliveira, gerente de *Marketing* da Pedra Branca, em maio de 2017. Os entrevistados pressupõem que essa característica é

vem sendo utilizado de forma irresponsável, pois muitos novos bairros e loteamentos ditos sustentáveis em verdade demonstram o contrário, pois o simples fato da sua localização manifesta consumo insustentável de recursos, energia e espaço.

O Conselho Internacional da Construção – CIB aponta a indústria da construção como o setor de atividades humanas que mais consome recursos naturais e utiliza energia de forma intensiva, gerando consideráveis impactos ambientais. Além dos impactos relacionados ao consumo de matéria e energia, há aqueles associados à geração de resíduos sólidos, líquidos e gasosos. Estima-se que mais de 50% dos resíduos sólidos gerados pelo conjunto das atividades humanas sejam provenientes da construção. Tais aspectos ambientais, somados à qualidade de vida que o ambiente construído proporciona, sintetizam as relações entre construção e meio ambiente (MMA/BRASIL, 2017)¹¹⁴.

Podemos complementar essa citação afirmando que, para a incorporação de loteamentos localizados em áreas periurbanas, é necessário estender as redes de saneamento básico, energia, acessibilidade e transporte, fazendo crescer assim a malha urbana de forma horizontal. Enquanto para atender os propósitos da sustentabilidade seria melhor usar espaços já urbanizados, que promovam uma malha urbana compacta com a finalidade de obter o melhor aproveitamento dos recursos energéticos e da infraestrutura.

A incorporação imobiliária residencial mais do que difundir seus produtos, trabalha, sobretudo, com conceitos relativos às formas de morar, promovendo grandes equipamentos de lazer, como piscina, quadra, espaço gourmet etc. Esses nem sempre partem de uma demanda real, mas de concepções inicialmente desenvolvidas pelos especialistas em *marketing* em concorrência com outras empresas. Esse tipo de *marketing* imobiliário está presente em todos os panfletos, nos vídeos que circulam nas redes sociais e nos jornais locais da cidade. Diante dessas afirmações, analisaremos o discurso do comunicado da Rodobens

um ponto positivo a se valorizar na hora de comprar um imóvel dentro do loteamento.

¹¹⁴ Ministério do Meio Ambiente, site oficial <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/urbanismo-sustentavel/constru%C3%A7%C3%A3o-sustent%C3%A1vel> (acesso em: abril 2018).

Negócios Imobiliários em razão do lançamento do novo bairro “planejado” Terra Nova.

Imagem 36: Comunicado pelo lançamento do Bairro Planejado Terra Nova, Palhoça.

RODOBENS
NEGÓCIOS
IMOBILIÁRIOS
Para uma vida melhor
Comunicado

Rodobens lança bairro planejado TERRA NOVA em Santa Catarina

São José do Rio Preto, 10 de junho de 2008: A **Rodobens Negócios Imobiliários S.A.** (“Rodobens”, Bovespa: RDN13) comunica o lançamento do condomínio fechado de casas **TERRA NOVA** Palhoça, no município de Palhoça, região metropolitana de Florianópolis, estado de Santa Catarina.

O Terra Nova Palhoça é o 73º empreendimento residencial lançado pela Rodobens desde 1991, e o 9º novo empreendimento lançado no ano de 2008. E também o primeiro empreendimento da Rodobens em Santa Catarina, seu oitavo estado de atuação e um dos estados brasileiros de maior crescimento econômico.

O Terra Nova Palhoça é o primeiro condomínio fechado de um projeto de desenvolvimento urbano sustentável de grande escala, que deverá totalizar mais de 6,000 unidades residenciais a serem lançadas em etapas. A Rodobens e seu parceiro local Klokplan irão desenvolver um bairro dentro dos mais modernos conceitos urbanísticos, onde um conjunto de condomínios fechados se integrará aos espaços públicos que serão construídos em seu entorno.

O Terra Nova Palhoça terá um total de 1.274 casas, das quais 326 nesta primeira fase de lançamento cujo valor potencial de vendas é estimado em R\$26 milhões (150 unidades já vendidas poucos dias após o lançamento). Está sendo oferecido aos compradores o acesso a um crédito imobiliário de 25 anos para 80% do valor do imóvel no pós-chaves, com taxas de juros de 9%.a.a.+TR. A entrega das casas está programada para se iniciar em 12 meses.

Com mais este lançamento, a Rodobens atinge VGV lançado (parte Rodobens) de R\$284 milhões em 2008, equivalente a 45% de sua meta divulgada para o ano.



PERFIL - TERRA NOVA PALHOÇA

- Total de unidades: 1.274 casas, sendo 326 lançadas na 1ª fase
- Valor Geral de Vendas (VGV) total lançado: R\$26 milhões (somente 1ª fase)
- Participação da Rodobens: 85%
- Parceiros: Klokplan
- VGV Rodobens: R\$22 milhões (somente 1ª fase)
- Previsão de entrega: início em maio/2009

Fonte: Pagina web oficial da Rodobens Negócios Imobiliários

Na primeira parte do discurso, o texto versa sobre a quantidade de empreendimentos que a empresa fez, mencionando que também já tem incorporações em outros estados do Brasil. Com esses pontos, a construtora deixa claro que é uma empresa em que as pessoas ou as famílias podem confiar, pois se trata de uma empresa com trajetória na incorporação. Como segundo ponto, a construtora atribui à segurança do empreendimento a tipologia de condomínio fechado que é implantada. Logo, o texto esclarece que é um “projeto de desenvolvimento urbano sustentável”, mas não mostra qual instituição tem outorgado o selo de

sustentabilidade¹¹⁵. Contudo, podemos afirmar que o loteamento Terra Nova não conta com os componentes de sustentabilidade, como prova disso podemos mencionar como exemplos: o consumo de energia e água, assim como o tratamento dos resíduos são gerenciados de forma convencional, ou seja, como acontece em qualquer outro bairro do município de Palhoça.

Em outra parte, o texto cita que a empresa desenvolve o bairro dentro dos “mais modernos conceitos urbanísticos”. Diante dessa afirmativa, podemos alegar que essa expressão é muito relativa ou efêmera, mas se queremos dar um exemplo, os mais modernos conceitos de urbanismo que estão sendo implantados na Europa estão relacionados à *Ecovilles*, *Smart Cities*, *AgroUrbanismo* etc. Em geral, esses são princípios que partem do uso misto do solo, incluindo áreas de plantios para gerar o próprio alimento dos moradores. Tais conceitos de sustentabilidade, apoiados em sistemas tecnológicos e informáticos, são características que não encontramos nesses loteamentos. Por fim, o texto informa que os condomínios fechados integram-se aos espaços públicos, o que consideramos uma contradição, pois por serem condomínios fechados não pode existir integração com o espaço público e, de fato, não há essa integração, pois eles possuem só um acesso restrito e está totalmente murado sem probabilidade de integração espacial.

Outro aspecto que se refere especificamente à ilha de Florianópolis é que os loteamentos e os apartamentos têm uma forma muito peculiar de se vender. Isto é, eles preconizam uma qualidade de vida superior em relação a outras cidades do Brasil e do mundo, exaltando não só as belezas naturais do mar, mas também a proximidade com a Mata Atlântica, as dunas, as trilhas e os serviços em relação à praia. Temos analisado o site oficial de uma das maiores incorporadoras da ilha que possui loteamentos e edifícios nos bairros Ingleses, Cachoeira do Bom Jesus, Rio Vermelho, Campeche etc. Vejamos:

¹¹⁵ Os selos de sustentabilidade, também chamados de selos ecológicos ou *ecolabels*, certificam produtos de arquitetura, urbanismo e serviços que levam em conta a preservação do meio ambiente. Existem certificados vindos de países diferentes, alguns são conferidos por um órgão independente. No Brasil, os principais são: Selo Casa Azul da Caixa Econômica Federal, Certificação *Leed*, *Leadership in Energy and Environmental Design*, Certificação AQUA-HQE, Alta Qualidade Ambiental etc.

Imagem 37: Comunicados da Fiori Empreendimentos Imobiliários



A Fiori Empreendimentos Blog

Florianópolis.

Um lugar para valorizar o que a vida tem de melhor.

Florianópolis já foi eleita pelo *New York Times* como um dos melhores destinos turísticos do mundo. Mas, além de ser procurada por turistas, também é a escolha de muitos como lugar para viver.

Abrir mão da vida agitada nos grandes centros e ter uma rotina menos estressante é apenas um dos atrativos. Suas paisagens exuberantes têm o poder de fazer as pessoas se sentirem recarregadas. As 42 praias são um espetáculo à parte. A riqueza do folclore açoriano está presente não só nas construções típicas, mas, principalmente, nos costumes das pessoas. Ao mesmo tempo, a cidade é um verdadeiro caldeirão cultural, com gente de todas as partes do Brasil e do mundo.



RESPIRE FELICIDADE

O Jardim Inglêses foi projetado para que seus moradores tenham o conforto de viver em terrenos com infraestrutura completa, em uma área exclusiva para servir de base para construção da casa dos seus sonhos. Localizado na praia dos Inglêses, um dos lugares mais lindos de Florianópolis, o condomínio Jardim Inglêses consolidado traz ao seu alicerce toda a harmonia que a vida em natureza pode proporcionar à sua família. As primeiras casas já estão sendo construídas.

Fonte: Página web oficial da Fiori Empreendimentos Imobiliários

As imagens pertencem ao início da página oficial da Fiori Empreendimentos Imobiliários. No primeiro parágrafo, o texto menciona que Florianópolis foi eleita pela revista Norte Americana *New York Times* como um dos melhores destinos turísticos do mundo, e por esse motivo, muitas pessoas escolhem morar ali. Certamente a *New York Times* escreveu sobre Florianópolis, no ano 2009, o artigo intitulado *The Place to Be: Florianópolis, Brazil*,¹¹⁶ que está baseado na boemia do verão de um dos mais exclusivos centros de lazer e eventos do bairro Jurerê Internacional, tanto que o artigo encontra-se na seção de *Travel/Party destination of the year* (Viagens/Destinos do ano para festas). Portanto, a referência que é usada no discurso da imobiliária é surreal e efêmera, pois não mostra a verdadeira cidade. Logo depois, o texto refere-se a “abrir mão da vida agitada dos grandes centros e ter

¹¹⁶ Revista *online*, *New York Times*/ travel / Party destination of the year (<https://www.nytimes.com/2009/01/11/travel/11party.htm>) acesso: abril 2018.

uma rotina menos estressante”, com essa afirmação, pretende-se chamar a atenção de pessoas vindas de outras metrópoles, como São Paulo, Brasília, Porto Alegre ou Rio de Janeiro.

Na peça publicitária está presente também a exaltação à natureza, às praias e a cultura, características que são verdadeiras e próprias da cidade, mas que juntas não são suficientes para atingir a boa qualidade de vida que o incorporador imobiliário oferece com seus produtos. Se analisamos só a questão referente ao tempo e às condições de deslocamento que os moradores do empreendimento deverão fazer para chegar ao centro de Florianópolis (30 km.), encontramos como tempos de deslocamento de 40 minutos a uma hora de automóvel e a duas horas como mínimo de tempo gasto no transporte coletivo.

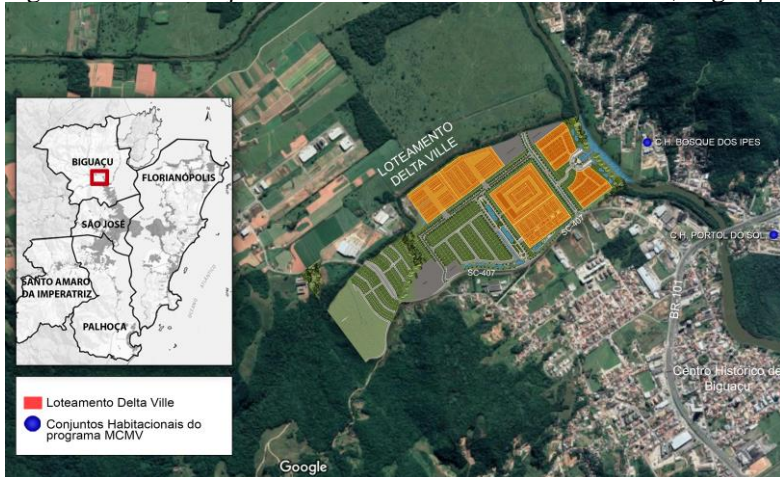
Por outro lado, há incorporadoras como a Ábaco, criadora do loteamento Delta Ville, e o condomínio Costa do Sol em Biguaçu, que destaca nos seus panfletos publicitários a proximidade dos serviços privados e públicos de outros bairros bem como de outros municípios como principal estratégia de *marketing* imobiliário (ver Imagem 38). Na imagem 25, podemos ver que o entorno do empreendimento encontra-se completamente desocupado, as áreas circundantes não proporcionam nenhuma infraestrutura social, nem comercial. O centro de Biguaçu, que é a centralidade mais próxima, encontra-se a quase 4 km de distância, enquanto o centro de São José está a 20 km e o centro de Florianópolis a 25 km. O entorno do empreendimento não conta com as condições mínimas de urbanidade.

Imagem 38: Panfleto do Loteamento Delta Ville e Costa do Sol.



Fonte: Pagina *web* oficial do condomínio Costa do Sol

Figura 23: Localização e entorno do loteamento Delta Ville, Biguaçu.



Fonte: Mapa base *Google Earth* (extraído em março de 2018), trabalhado por M. Hildebrandt.

Analisemos o material publicitário da Scire Incorporações, que tem atualmente em campanha um empreendimento imobiliário em Palhoça e outro em Biguaçu, ambos financiados pelo programa MCMV e um em São José com financiamento da Caixa Econômica Federal. Uma vez mais, temos visto que a proximidade com as praias são o principal enfoque que a imobiliária tem para atrair seus clientes,

podemos identificar que até o nome do empreendimento é alusivo à praia. Por outra parte, destacamos também a quantidade de palavras-chave, símbolos e imagens existentes nos panfletos, como famílias sorridentes em ambientes naturais e agradáveis, paisagens atrativas, muitas cores azuis e verdes que simbolizam o mar e a natureza. Numa análise semiótica¹¹⁷, poder-se-ia se afirmar que esses símbolos criam uma conexão atrativa entre o leitor e o produto, já que se apresentam coloridos, facilmente entendíveis e agradáveis de ler. Isso pode incentivar o leitor a continuar pesquisando por esse produto ou até a uma possível decisão de compra.

Imagem 39: Publicidade do empreendimento Brisas do Oceano, em Palhoça

The image displays two promotional banners for the 'Brisas do Oceano' residential project. The top banner features a scenic view of a coastal town with the text 'Seu apartamento com vista para o mar.' and 'UNIDADES A partir de R\$ 127mil'. The bottom banner shows a family on a beach with the slogan 'UM PÉ NA AREIA E O OUTRO NA CIDADE.' and the project name 'BRISAS DO OCEANO RESIDENCIAL'. Logos for 'scire', 'Minha Casa Minha Vida', and 'CAIXA' are visible between the banners.

Fonte: Pagina web oficial da Scire incorporações.

¹¹⁷A semiótica visa uma análise sistemática dos símbolos, dentre os quais a linguagem, mas também estuda outros sistemas, como a música, a matemática, os sinais de trânsito, a publicidade, as práticas, as crenças, para revelar a relação entre o significante ou a expressão, tal como a palavra ou o símbolo, e o significado ou o conteúdo, complementando o significado da expressão (CHIZZOTTI, 2014, 121).

Conforme os exemplos expostos, vemos que a grande exaltação entorno do que essas empresas incorporadoras fazem para divulgar seus produtos incluem a localização, a proximidade com o mar e a paisagem como principal atrativo das intervenções e da sustentabilidade. Mas, se analisamos esses casos, nem sempre o discurso é verdadeiro, a localização dos empreendimentos não vem acompanhada da acessibilidade aos serviços básicos, como educação, saúde, mercados, farmácias etc., muito menos tem características sustentáveis.

5.3 AS REPERCUSSÕES DA CRISE POLÍTICA–ECONÔMICA PARA O SETOR DA CONSTRUÇÃO CIVIL NO PERÍODO 2014-2017

No capitalismo, o crescimento econômico é, como Marx o nomeia usualmente, um processo de contradições internas que, frequentemente, irrompe, sob a forma de crises, seu crescimento não é harmonioso ou equilibrado. Assim, ele é inteiramente acidental devido à natureza espontânea e caótica da produção de mercadorias sob o capitalismo competitivo (MARX, 1967, vol. 2:495, in HARVEY, 2005). Por sua vez, JARAMILLO (1950[2009]) compara as relações imobiliárias com o ramo de uma árvore que ele chama de “ramo capitalista desenvolvido”. O autor assinala que essa atividade está em processo de crescimento, expansão e tem “obstáculos” que deve vencer para se estabelecer. Isso significa que o processo capitalista, no qual a construção civil está inserida, nem sempre está dotado de sucesso, já que depende de muitos outros fatores, como o crescimento da indústria, a expansão urbana, o incremento da população, as legislações, o crescimento econômico etc.

O período 2001 – 2014 será sempre reconhecido como um período em que o Brasil retomou o crescimento econômico depois de vários anos de recessão (1980-1998). No âmbito das políticas sociais, foi implementado um conjunto de ações públicas dirigidas à população mais carente, com o objetivo de retirá-las do nível de subsistência precário e aumentar as oportunidades de empreendedorismo e desenvolvimento econômico. No entanto, como assinala MARICATO (2012), existiam limitações políticas e jurídicas para a implementação das diretrizes urbanas que tinham a ver com o contexto de globalização onde o Brasil se inseria, e que já vinham sendo fortemente impulsionadas no governo anterior ao governo de Lula da Silva. Nele, como assinala a autora, “se impulsionou um movimento neoliberal em perfeita

consonância com as orientações emanadas pelo chamado consenso de Washington [...]”¹¹⁸.

O que a autora trata de explicar é que, apesar dos esforços, houve uma elite dominante consolidada desde os governos passados que dificultava a participação de lideranças populares. Essa elite estava movida pelos ideais neoliberais submersos nos princípios da acumulação capitalista e pela produção do espaço rentista. No ano 2014, as forças de grupos neoliberais retomaram seus objetivos imperialistas e provocaram conflitos com o Partido dos Trabalhadores, isso desestabilizou o âmbito político e econômico da nação. Os acontecimentos transcorridos nesses últimos anos no Brasil, como o Golpe de Estado de maio de 2016¹¹⁹, onde se destituiu do cargo à ex-presidente Dilma Rousseff, e a prisão do ex-presidente Luís Ignácio Lula da Silva¹²⁰, em abril de 2018, colocam em risco a democracia e o Estado de Direito da nação. Conforme temos visto neste trabalho, o setor da construção civil está comandado por oligarquias locais e nacionais que formam parte de uma pequena porção, a “burguesia brasileira”. São elas que produzem e reproduzem o espaço para as maiorias, movidas por interesses individualistas e corporativos, então serão elas as maiores beneficiadas pelas políticas neoliberais que visam o fortalecimento dos grandes capitais financeiros, o mesmo que se viu ameaçado com o surgimento da classe trabalhadora na década passada.

Esses conflitos políticos que já vinham acontecendo há muitos anos, mas que detonaram com os atos anteriormente descritos, tiveram repercussões em todos os campos da vida do cidadão. Em 2016, a taxa de desemprego chegou a ser até de 12%, e a inflação até de 6.29% (IBGE, 2016) Em Florianópolis, no ano 2016, o déficit habitacional chegou a 10 mil unidades; em São José, era de 12 mil; em Palhoça, o cadastro municipal de famílias à espera de habitação de interesse social

¹¹⁸ “O primeiro governo de Lula não rompeu com essa orientação, ao contrário, aumentou a taxa de juros que chegou a 26,5% aumentou o *superavit* primário de 3,5 para 3,75% e depois para 4,2% e fez cortes de R\$ 14 bilhões no orçamento comprometendo gasto de todas as áreas do governo, com exceção das políticas sociais focadas [...]” (MARICATO, 2012, p.30).

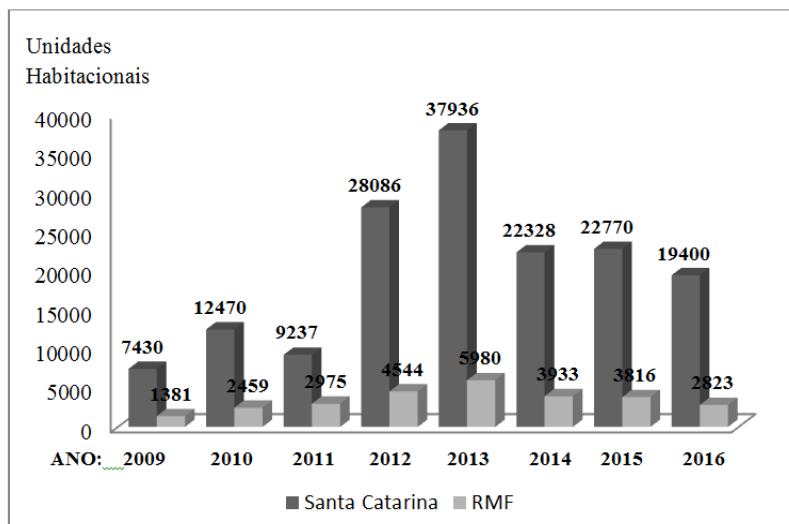
¹¹⁹ Golpe de estado é uma forma de se referir ao processo de *impeachment* que destituiu do cargo à ex-presidente Dilma Rousseff.

¹²⁰ O ex-presidente Luís Ignácio Lula da Silva foi condenado a 12 anos de prisão por casos de “corrupção e lavagem de dinheiro” sem comprovações contundentes e a portas de uma eleição política que ele liderava as pesquisas de intenção de voto do país.

chegou a ser quase de 9 mil famílias; e em Biguaçu, de 1500, segundo as informações coletadas nas Secretarias de Habitação das mesmas instituições.

Essas taxas de inflação e desemprego provocaram uma profunda recessão econômica na população, e evidentemente, ela alcançou a construção civil. Esse setor teve a maior queda no PIB de 2017, encolhendo 5% (IBGE, 2017). Parte dessa diminuição foi causada pelo corte orçamentário ao programa MCMV. Em Santa Catarina, as contratações do programa sofreram uma redução de quase 50% entre o período de 2013 a 2016, e na área de estudo, a queda foi de 53%, conforme o gráfico a seguir:

Gráfico 10: Unidades Habitacionais contratadas do programa Minha Casa Minha Vida em Santa Catarina e na área conurbada da RMF.



Fonte: Elaboração própria / Informações obtidas na base de dados oficial da Caixa Econômica Federal por meio da entrevista feita com a Sra. Beatriz Kauduinski Cardoso, da gerência de Desenvolvimento Urbano da mesma instituição.

Em Santa Catarina, as incertezas da economia se refletiram numa queda do número de empresas da construção civil que ficaram ativas entre o ano 2014 a 2015, contudo, nesse período, o total foi de 329 empresas que se desativaram.

Tabela 14: Balanço geral da indústria da construção civil nos estados do sul do Brasil nos anos 2014 e 2015.

Grandes Regiões e Unidades da Federação da sede da empresa	Número de empresas ativas	Pessoal ocupado	Salários, retiradas e outras remunerações.	Valor das incorporações, obras e/ou serviços da construção.
			1 000 R\$	
Ano 2014				
Sul	16 179	381 738	9 127 066	49 947 252
Paraná	5 674	150 501	3 925 641	21 344 208
Santa Catarina	4 753	102 993	2 346 866	13 277 013
Rio Grande do Sul	5 752	128 244	2 854 559	15 326 031
Ano 2015				
Sul	15 750	335 986	8 920 423	48 641 850
Paraná	5 510	129 506	3 718 336	18 992 183
Santa Catarina	4 424	90 102	2 364 718	12 925 618
Rio Grande do Sul	5 816	116 378	2 837 369	16 724 049

Fonte: CBIC¹²¹/ IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Indústria, 2015.

Se comparamos o desenvolvimento do setor da construção civil de Santa Catarina com os outros estados da região Sul do país, tomando em consideração o número de população de Paraná (11.320.892 hab.) e Rio Grande do Sul (11.322.895 hab.)¹²², a queda do número de empresas construtoras ativas em Santa Catarina (7.001.161 hab.) é muito grande. Por outro lado, os salários, retiradas, outras remunerações e o valor das incorporações, obras e/ou serviços da construção não tiveram queda significativa nem para Santa Catarina, nem para os demais estados da mesma região.

Também verificamos que, especificamente no município de Florianópolis, paralelo à crise econômica e política nacional, o setor da construção civil se viu afetado pela suspensão de alvarás para novas construções. Segundo o SINDUSCON/SC (2017), “Em termos de novas construções (projetos aprovados, dados pela Prefeitura Municipal de Florianópolis), a queda acumulada no período chega a 136% nos últimos 5 anos”¹²³.

¹²¹ Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil (2015).

¹²² IBGE estimativa 2017

¹²³ Ao comparar os valores dos anos de 2013, 2014, 2015 e 2016 com o ano de 2012 (último ano da série histórica recente com crescimento), a perda acumulada em valores atualizados atingiu a cifra de -R\$ 2.508.382.704,06.

Mas essa redução dos valores monetários na indústria da construção civil de Florianópolis só se fez sentir na esfera dos grandes monopólios imobiliários do município associados ao SINDUSCON/SC, que têm empreendimentos nos balneários e nas áreas mais valorizadas da ilha. Isso por que a decisão de suspender a emissão de alvarás teve o objetivo de frear a expansão da construção civil - que visa à ocupação das áreas de conservação natural, e evitar o colapso das redes de saneamento básico e energia elétrica do município. Por esse motivo, a 6^o Vara Federal de Florianópolis determinou em março de 2014 que o Plano Diretor do município fosse refeito¹²⁴. Tais posturas aprofundaram a divisão entre os setores do poder público municipal, em que técnicos e políticos se fracionam segundo suas posições: estão os que apostam pela conservação das áreas de preservação permanente de forma intangível; os que defendem a conservação na medida em que o ser humano conviva nele; e há quem defenda a reprodução de investimentos de construção civil de forma intensa, alegando maiores ofertas de emprego e desenvolvimento econômico por meio dessa atividade. Este último setor está aliado por força às oligarquias do SINDUSCON/SC¹²⁵. Então, mais do que ser atingido pela crise econômica nacional, o setor da construção civil de Florianópolis se viu afetado pelos conflitos internos no processo de elaboração e aprovação do Plano Diretor Participativo na esfera do poder público municipal.

Por motivo da suspensão de alvarás para novas construções em Florianópolis, percebemos que nos últimos anos há maior atenção na avaliação de projetos por parte da equipe técnica da prefeitura e do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), sobretudo, no que se refere aos aspectos ambientais e às considerações dos ecossistemas naturais locais, mas, por outro lado, há um desinteresse pelos estudos da capacidade de suporte da infraestrutura.

Temos, por exemplo, a aprovação para a edificação do Sapiens Parque em setembro de 2015. Esse projeto pretende construir um bairro em 4 milhões de m², que buscará atrair empreendimentos de design,

Informe publicado no site oficial do SINDUSCON, em 02/06/2017. <http://sinduscon-fpolis.org.br/> acesso: abril 2018.

¹²⁴ Na época, a prefeitura recorreu ao Tribunal Regional Federal da 4^a Região (TRF4), em Porto Alegre, que decidiu manter a sentença inicial, determinando que fossem feitas novas audiências públicas para refazer o Plano Diretor de Florianópolis.

¹²⁵ Fragmento resumido da entrevista com o Vereador da prefeitura municipal de Florianópolis Arq. Prof. Lino Peres, em março de 2018.

turismo, gastronomia, artes, moda, tecnologia etc. Nele se espera a consolidação 550 empresas e a formação de um centro de negócios. Localizado no norte de ilha, nas imediações da SC-401 (a 28 km do centro de Florianópolis), sendo que segundo o estudo de mobilidade realizado pelo PLAMUS/GRANFPOLIS (2015) a SC-401 tem apresentado pouca densidade de linhas de ônibus, além de que para chegar ao empreendimento há a necessidade de no mínimo duas integrações nos terminais, o que resulta no tempo de uma hora e 30 minutos de deslocamento desde o centro de Florianópolis aproximadamente. Dessa forma, trata-se de um grande empreendimento orientado exclusivamente aos negócios e à inovação, mas que não contempla o uso misto do solo e não se encontra bem conectado ao resto da cidade por meios de transporte coletivo. Prevemos que nos próximos anos, haverá maiores fluxos realizados mediante o automóvel impulsionados pela necessidade de deslocamentos casa-trabalho, trabalho casa dos servidores do Sapiens Parque.

Por outro lado, e mesmo sem contar com um Plano Diretor aprovado, a prefeitura de Florianópolis facultou em abril de 2017 o programa “Agiliza Floripa”¹²⁶. Esse programa tem como objetivo facilitar o licenciamento de construções de até 750 m² no município, permitindo a liberação do alvará de construção em dez dias úteis. Com essa lei, a prefeitura responde a solicitude do SINDUCON/SC, que alegava um excesso de burocracia no processo de licenciamento de obras. Tal legislação também permite que as obras de construção civil possam ser fiscalizadas por um engenheiro ou um arquiteto sem vínculo claro com o município. Para o vereador Lino Peres, esse decreto é uma comprovação do engajamento dos oligopólios imobiliários com o poder municipal. Uma vez que, nesse modelo, a fiscalização recai em privados, quando é o ente público quem deveria ter a função de fiscalização e seguimento das obras, visando sempre a boa prática construtiva.

Por outro lado, podemos verificar mediante o número de lotes comercializados em áreas de expansão, que a crise econômica nacional não teve maiores impactos para as empresas dedicadas ao ramo da

¹²⁶ Decreto nº 17.477, de 10 de abril de 2017, regulamenta o licenciamento de obras no município de Florianópolis, expedido mediante declaração de conformidade, nos termos da Lei Complementar nº 611, de 2017, a qual instituiu o projeto Agiliza Floripa e alterou dispositivos da Lei Complementar nº 60, de 2000. <https://leismunicipais.com.br/a/sc/f/florianopolis/> (Acesso: abril 2018).

incorporação de terras, pois, sobretudo em São José e Palhoça, o número de lotes reproduzidos entre 2000 a 2017 é considerável.

Tabela 15: Loteamentos formais implementados e impulsados no período 2000 a 2017 na área conurbada da RMF.

MUNICÍPIOS	Total por município
Florianópolis	3 400 aproximadamente
Biguaçu	716 aproximadamente
São José	7 853 aproximadamente
Palhoça	11 911 aproximadamente
Santo Amaro da Imperatriz	301 aproximadamente
Total de Lotes	24 181 aproximadamente

Fonte: Organização própria¹²⁷

Contudo, os números relativos ao desempenho de Santa Catarina no ano 2017 ficaram acima da performance nacional, a produção industrial cresceu 4,1%, contra 1,9% no país. A indústria de transformação, na qual se encaixa o setor da construção civil, gerou mais de 29 mil novos empregos e em levantamento feito pela FIESC em novembro de 2017, foi detectado que a intenção de investimento do setor chegou a 59,1%, acima da média brasileira (FIESC, 2017). Embora as condições para o desenvolvimento do capital financeiro-imobiliário sejam favoráveis para o ano 2018, o marco contextual remete um emaranhado processo de concentração de patrimônio, poder econômico e poder político, e fica claro que o Estado está totalmente engajado com os oligopólios comerciais movidos pelo poder financeiro-imobiliário. Mas isso reflete uma dinamicidade subjetiva do setor da construção civil, pois ele está sujeito às condições de produção capitalista que envolvem outros elementos da sociedade e do seu consumo que mudam com o tempo e as condições econômicas.

Na perspectiva teórica, HARVEY (2005) menciona que a análise de Marx detectou certas tendências inerentes ao capitalismo. Elas, por sua vez, produzem graves tensões no processo de acumulação. Uma delas refere-se às quantidades de mercadorias produzidas, “Considere-se, por exemplo, uma crise típica de realização, que nasce

¹²⁷ Organização própria de dados obtidos em trabalhos de campo, entrevistas feitas com incorporadoras e construtoras e pesquisa informática nos sites oficiais das companhias mencionadas. Para essa análise, levamos em conta os loteamentos de mais de 50 cinquenta lotes.

porque a acumulação pela acumulação significa, inevitavelmente, a “tendência a produzir sem levar em consideração os limites do mercado” (Marx,1969b:522)” (HARVEY, 2005, p.45). Se não puderem ser encontradas necessidades para os bens ou se não existir demanda efetiva (a necessidade retraída para incapacidade de pagamento) desaparecerão as condições para a acumulação capitalista.

Nesse sentido, se a superprodução de unidades habitacionais ou de lotes produzidos que ultrapassa a demanda real existente não atinge as pessoas de baixo poder aquisitivo ou as que se inserem déficit habitacional, “Noutras palavras o que foi alcançado e superado – como demonstra a insolvência de massa observada no mercado habitacional - foi à demanda efetiva ou solvente” (RANGEL, 1985, p.63), mas não a demanda real.

Contraditoriamente, a superprodução do produto imobiliário não vai em paralelo com o crescimento dos meios de consumo coletivo. Vivencia-se uma crise urbana detectada nos padrões segregativos de acesso aos serviços básicos de qualidade e da falta de uma eficiente mobilidade coletiva, espaços públicos sem possibilidades de socialização e lazer limitado, sendo este um dos setores menos desenvolvidos da economia urbana, onde encontra-se o “pólo de estrangulamento” ou “pólo de antiociosidade”¹²⁸ do sistema econômico, já que ele não acompanha o ritmo de desenvolvimento que o setor da construção civil (no rubro da habitação) tem alcançado.

Em definitivo, a crise deve ser superada pelo rompimento dos pontos de estrangulamento através do investimento do excedente econômico a ser obtido pela utilização da capacidade ociosa existente noutras áreas do sistema econômico. Note-se bem, não basta quebrar os pontos de estrangulamento, sendo mister que isso seja feito com recursos levantados no interior da economia nacional (RANGEL, 1985, p.58).

O que Rangel propõe é a redefinição de outra demanda para o mesmo setor da economia e a reorganização desses serviços como precondição institucional para sua inclusão. Compartilhamos da ideia de que essa nova demanda poderia ser encontrada na reativação dos

¹²⁸ Segundo RANGEL (1985, p.58), “frente aos pólos de ociosidade encontram-se os pólos de antiociosidade ou também chamados de pólo dos estrangulamentos, isto é, atividades insuficientemente desenvolvidas, carecidas, portanto, de investimentos que as desenvolvam”.

investimentos nos grandes serviços de utilidade pública, como transporte de massa, melhoramento do espaço público, serviços municipais de saneamento básico, energia etc. Isso poderia ser possível através da realização de programas públicos “orientados simultaneamente para a utilização da capacidade ociosa e para a conclusão da montagem do arcabouço material da moderna economia brasileira” (RANGEL, 2000, p.92). Em outras palavras, isso viria a materializar-se através de novos investimentos aplicados aos meios de consumo coletivo por meio do financiamento público, mas com a participação do setor da construção civil. Mudanças que não só melhorariam as condições de habitabilidade tanto sociais como espaciais nas cidades, como também ajudariam a retomar o crescimento econômico mediante a geração de empregos e renda produzidos pelo setor da construção civil.

Os investimentos do setor público distinguem-se dos do setor privado pelo fato de que podem, até certo ponto, ser decididos independentemente das considerações de rentabilidade. Não obstante, uma vez feitos, modificam as condições geral de operação da capacidade produtiva existente, nos diferentes ramos de atividades, podendo assim induzir a elevação de rentabilidade de novas aplicações para o empresário privado, o que induziria este último, por sua vez, a expandir seus próprios investimentos (RANGEL, 2000, p.88).

Nesse sentido, a ideia de que o Estado seja promotor de subsídios para programas de melhoramento do sistema de transporte pode ser uma concepção interessante para direcionar os recursos ociosos da iniciativa privada. Embora a proposta de Rangel tenha surgido no contexto da crise da década de 1980, achamos pertinente sua colocação neste estudo, pois temos encontrado similitudes substanciais ao referimos a forma que toma a crise financeira no espaço urbano com a “dialética da capacidade ociosa”. Essas ideias esclarecem a importância de uma mudança na lógica do atual consumo do espaço que se focaliza só na obtenção de renda por meio do produto residencial. Na experiência de Lojkin (1997), a intervenção do Estado capitalista em equipamentos urbanos permitiu impedir em curto prazo processos anárquicos que minavam o desenvolvimento urbano.

O financiamento público dos meios de comunicação e dos meios de consumo coletivos não rentáveis possibilitou ao capitalismo enfrentar

– apesar da desproporção das quantias empregadas – o desenvolvimento de todas as condições gerais da produção: tanto dos meios de consumo como dos meios de circulação (LOJKINE, 1997, p.191).

Entretanto, podemos alertar que, conforme HARVEY (2001, p.47,48) assinalou ao sugerir a “penetração do capital em novas esferas de atividades mediante a organização de formas preexistentes”, de elementos ou da combinação deles, o capitalismo é capaz de criar uma nova oportunidade para acumulação.

Ademais, RANGEL (1985) ainda destaca que para a retomada do desenvolvimento são necessárias mudanças no aparelho de intermediação financeira. Para isso é preciso, sobretudo, a organização de um mecanismo macroeconômico vinculado a um Plano de Desenvolvimento Financeiro Nacional em que os investimentos em serviços públicos também venham dos cofres privados. Essas propostas podem não só estabilizar a economia, bem como podem contribuir para minguar a desigualdade socioeconômica que presenciamos.

Por outro lado, no processo de reestruturação econômica, é de muita importância o fortalecimento financeiro dos órgãos públicos municipais, e dos entes que trabalham na esfera regional. A maior autonomia financeira está se traduzindo em maiores investimentos próprios municipais e na posição para bloquear o ingresso de outros, o que permite direcionar empreendimentos de uso coletivo, segundo um profundo planejamento urbano de forma independente dos interesses privados. Isto permitira um melhor equilíbrio do Estado e suas funções como regulador do uso do solo e o Estado como agente produtor do espaço. Ao mesmo tempo, o fortalecimento financeiro também deveria se dar na esfera regional, mediante a criação de iniciativas e projetos que tenham como objetivo a integração territorial dos municípios da RMF através do transporte público de forma eficiente, isso por meio de uma reforma estrutural de todos os sistemas de circulação e acessibilidade, abarcando não só as áreas de maior demanda de fluxos das centralidades consolidadas, mas também servindo as novas áreas de expansão residencial administrativa e financeira, para uma melhor integração social e espacial delas, independente dos limites físicos territoriais dos municípios.

Mas no caso catarinense, onde se observa uma das maiores taxas de lucro do país- seja no caso do sistema intermunicipal ou nos sistemas interurbanos- a consecução de um sistema de

subsídios para o caso da Região Metropolitana de Florianópolis, da inclusão de sistemas intermodais, entre outras inovações organizacionais e tecnológicas, deverá ser precedida de um salto nos modelos de governança (COCCO, 2016, p.233).

Tudo indica que as mudanças nos órgãos públicos municipais e suas formas de governar devem ser profundas, haja vista sua importância dentro da perspectiva do planejamento urbano, do crescimento territorial, assim como no planejamento dos fluxos de deslocamento interestadual.

Ao mesmo tempo, existe uma excessiva multiplicidade de organismos, entidades e operadores intervenientes no setor do planejamento urbano e no uso do solo, assim como para o setor de planejamento da mobilidade urbana. Como exemplos temos os Institutos de Planejamento Urbano, as Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano, as Secretarias de Obras das prefeituras etc., esses órgãos funcionam como reguladores do direito à edificação nos municípios. Por outro lado, temos as Secretarias de Infraestrutura que em alguns casos também são de mobilidade, temos também órgãos como a SUDERF e iniciativas, como o PLAMUS, mas nenhuma dessas instituições estão implantando medidas conjuntas sobre as dinâmicas e as repercussões na mobilidade urbana por conta da implementação de grandes empreendimentos nas áreas de expansão. Cada uma se limita a funções nas suas jurisdições, e quando tentam conversar, existem conflitos de decisões baseados nas insuficiências institucionais e nos interesses próprios de que as propostas (sejam estas boas ou não) não saiam dos planos, e sejam bloqueadas na hora da execução. Como, por exemplo, é o caso dos vários projetos do PLAMUS, depois de dois anos da emissão de seu último diagnóstico e dos cadernos de propostas, ainda não conta com a suficiente capacidade para a execução das obras. Isso por que desde o início não foi um órgão com autonomia financeira, nem com capacidade de integração intermunicipal. É claro que a gestão democrática da cidade deve superar a fragilidade dos órgãos públicos para que se realize. Mas o mais importante é assumir a região metropolitana de Florianópolis como uma unidade e não como parcelas de um território, visando a integração social e espacial em que se promova o controle sobre o uso do solo.

Frente a todo o exposto, podemos dizer que as repercussões da nova fase de crise política e econômica vem carregada das dificuldades de governança dos poderes públicos municipais frente a uma iminente

consolidação econômica do setor da construção civil. Nesse setor os monopólios financeiros dominam o crescimento urbano por meio do produto imobiliário da moradia. Assim, a crise tem, sobretudo, uma repercussão urbana e social, pois atinge a população de poucos recursos econômicos através por meio da falta de infraestrutura e acesso a serviços públicos de qualidade mais do que as oligarquias com poderio econômico. Por fim, podemos dizer que os desafios para a constituição de uma cidade mais igualitária e justa são muitos, eles vão desde a regularização do valor e do uso do solo, a mobilidade urbana e a acessibilidade social aos meios de consumo coletivos até a superação das carências e dificuldades na governança e na integração dos municípios que formam a RMF.

5.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO V

O objetivo deste capítulo foi explicar as características, as atividades e as particularidades da nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário na área de estudo. Para isso fizemos uma comparação, podemos afirmar que, no início do século XXI, a produção do espaço urbano em áreas de expansão tem tomado maior força que no século passado. Isso se verifica, sobretudo, no parcelamento de solo e na reprodução de moradias com localizações periféricas. Essa dinâmica não seria possível sem a forte relação que existe entre o Estado e as construtoras e incorporadoras, que mais do que uma relação, é um emaranhado de laços corporativos entre atores públicos e privados em que o governo federal, assim como os poderes públicos municipais estão a favor da acumulação monopolista da renda fundiária, e trabalham conjuntamente em prol de benefícios privados sobre a produção do espaço urbano. A aglomeração de várias tipologias de produtos imobiliários em áreas periurbanas, a abertura de vias de acesso e a extensão das redes de infraestrutura de saneamento e energia elétrica em espaços pouco urbanizados e pouco povoados revelam que as incorporadoras atualmente são os atores centrais do processo de extensão da malha urbana, articulando e liderando as formas de financiamento da infraestrutura urbana.

Com tudo isso, a partir do início da expansão financeira imobiliária, a indústria da construção vem implementando inovadoras estratégias com o objetivo de produzir e vender seus produtos. Desse modo, nesse capítulo dedicou-se cinco estratégias que as incorporadoras, construtoras e agentes imobiliários fazem para a expansão do capital imobiliário por meio da moradia:

1) **Por diversificação de atividades econômicas:** no estudo dessa estratégia analisamos a origem do capital financeiro, a evolução e as mudanças de ramos econômicos que as empresas adotaram. Assim, comprovamos que a construção civil não está longe de depender do ramo financeiro, pois as finanças são as que englobam os processos de reprodução do capital;

2) **Por especulação imobiliária e estoque de terras:** diante desse aspecto, verificamos que a especulação imobiliária também é um exercício frequente dentro dos grandes loteamentos e ter estoque de terra tem alavancado, em alguns casos, a criação de grandes empreendimentos imobiliários;

3) **Por fusões e parcerias no setor imobiliário:** nesse ponto analisamos as formas de “centralização” do capital financeiro imobiliário e os processos de associação e terceirização, que se dão sem que cada empresa perca sua autonomia no que diz respeito ao seu capital envolvido. Contudo, todos esses modos de “centralização” terminam por encarecer o produto final;

4) **Por superprodução de moradia e a padronização:** nessa estratégia verificamos processos de organização exaustiva no planejamento e na construção do imóvel com o objetivo de otimizar tempo e ganhos. Os processos tecnológicos se constituem num meio para super produzir imóveis em grande escala. Já que nem sempre esses imóveis são feitos sobre uma demanda real, eles se fazem possíveis para a formação de um polo de ociosidade na indústria da construção civil, que poderia implicar em perdas financeiras para os investidores;

5) **O discurso dos promotores imobiliários:** nesse item analisamos, propagandas, comunicados, panfletos, páginas web etc. Nesses textos nos deparamos com discursos muito atraentes, mas nem sempre verdadeiros, que realçam a localização do imóvel e as belezas naturais do entorno e se vende a cidade como um produto de luxo que pode melhorar a qualidade da vida das pessoas. O que domina todo esse universo de estratégias são os mecanismos de mercado.

As estratégias que as construtoras incorporadoras e os agentes imobiliários usam para produzir, valorizar e vender o imóvel refletem uma reestruturação intensa para garantir a reprodução do capital investido. Mas, isso revela uma dinamicidade subjetiva do setor da construção civil, pois a superprodução de imóveis verificados ultrapassa a demanda real existente. Por outro lado, ela não atinge as pessoas de baixo poder aquisitivo ou as que se inserem no déficit habitacional. O fato da moradia não cumprir sua função social é demonstrado com a quantidade de Domicílios Vagos e Domicílios Ocasionais que chegam a

ser de aproximadamente 24%, segundo o IBGE (2010), do total de residências do município. Esses valores retratam dinâmicas de aluguel, venda e residências de segunda moradia que se dão de forma intensa.

Podemos asseverar que a fase que acabamos de apresentar - compreendida desde o início do século XXI até o ano 2017 - está conformada por três períodos ligados a eventualidades:

1) Período de 2001 a 2009: inicia com a retomada de crescimento econômico graças a vários fatores, como a instituição de programas sociais, o aumento do valor do salário mínimo e o crescimento do PIB Brasileiro. Paralelo a isso, geraram-se as condições para o desenvolvimento da nova política urbana, com a criação do Estatuto das Cidades e do Ministério das Cidades, assim como de novos programas focados na construção de infraestrutura, como o PAC e o Programa MCMV.

2) Período de 2009 a 2014: houve uma expansão de obras de infraestrutura de financiamento público e privado, em que só o programa MCMV impulsionou a melhoria de vida de 2.9 milhões de famílias em déficit habitacional (CAIXA, 2016). Mas, por outro lado, alavancou o crescimento das empreiteiras, que começaram uma fase de reestruturação que implicou articulações funcionais de tipo político, econômico e até tecnológico. Nesse sentido, também se estreitaram as relações Estado-incorporadoras na esfera do poder público municipal, em que as incorporadoras, por meio dos loteamentos, realizaram o trabalho de produção do solo urbano desde a adaptação dos serviços de saneamento básico, energia elétrica, arruamento, pavimentação etc., criando assim novas áreas “urbanizadas”. Então vemos que os vínculos que existem com o Estado e as construtoras/empreiteiras são mais fortes que uma simples relação de parceria, eles são uma coalização de interesses e propósitos, em que existem convênios, alianças, associações e negociações com o objetivo de obter lucro sobre o espaço urbano. Assim sendo, as construtoras e incorporadoras são as que decidem a direção da expansão da malha urbana. Nesse processo, elas reorganizam as interações espaciais e ampliam os limites da cidade para áreas rurais.

3) Período de 2014 a 2017: está marcado pela crise política e econômica e pelas limitações que tem a ver com o contexto de globalização em que o Brasil se insere. No cenário de instabilidade econômica, o setor da construção civil sofreu uma queda considerável, sobretudo, se consideramos o número de empresas que foram desativadas, 329 no total entre o ano 2014 a 2015, em Santa Catarina. Parte dessa queda se produziu pelo corte orçamentário que suportou o programa MCMV, em Santa Catarina foi de quase 50% entre o período

de 2013 a 2016, e na área conurbada de Florianópolis foi de 53% no mesmo período.

As repercussões dessa crise todos nós as sentimos nas cidades, principalmente, no crescimento da taxa de desemprego e inflação (6.29% e 12%, respectivamente) (IBGE, 2016) e no crescimento do déficit habitacional que, segundo as prefeituras, chegou a ser de aproximadamente 32.500 unidades habitacionais nos municípios da área conurbada de Florianópolis no ano 2016.

Assim mesmo, verificamos que paralelo a esse período de recessão econômica, o setor da construção civil, que tinha seu centro de operações no município de Florianópolis, viu-se afetado pela suspensão de alvarás para novas construções por causa da desaprovação do projeto do Plano Diretor Participativo. O período de suspensão de alvarás durou (entre idas e vindas) quatro anos (2013 até 2017), segundo o SINDUSCON/SC, a queda acumulada chega a 136% de construções a menos. Dessa forma, temos que mais do que ser atingidos pela crise econômica nacional, o setor da construção civil de Florianópolis se viu afetado pelos conflitos internos no processo da elaboração e aprovação do Plano Diretor Participativo na esfera do poder público municipal. As posturas políticas dentro do poder municipal comprovam o engajamento com as oligarquias da construção civil, pois por pressão delas a prefeitura de Florianópolis aprovou em abril de 2017 o programa “Agiliza Floripa”, que tem como objetivo facilitar o licenciamento de construções de até 750 m² no município, iniciativa que vinha sendo dirigida pelo SINDUSCON/SC.

Por outro lado, as responsabilidades que tem a prefeitura de Florianópolis, frente a quase 20 mil famílias que precisam de um apoio habitacional por não terem condições financeiras para ascender a um imóvel, demonstra que a sobreoferta imobiliária não está focalizada no setor da população que realmente necessita, agravando essa forma a exclusão de uma classe social de baixos recursos econômicos pelas dinâmicas de valorização do solo. Nesse sentido, são as periferias dos municípios de São José, Biguaçu e Palhoça os receptores da população excluída.

A superprodução do produto imobiliário não segue em paralelo com o crescimento dos meios de consumo coletivo. A falta de serviços de utilidade pública tem levado a uma crise urbana profunda, sem espaços públicos de qualidade, sem uma rede de transporte público eficiente, sem vias e calçadas acessíveis, escolas, creches, hospitais deteriorados etc. sendo esse conjunto de infraestruturas um dos setores

menos desenvolvidos da economia urbana, denominado por RANGEL (1985) de polo de anticiosidade ou estrangulamento.

O autor explica que a crise poderia ser superada pelo rompimento dos pontos de estrangulamento por meio do investimento do excedente econômico a ser obtido pela utilização da capacidade ociosa existente noutras áreas do sistema econômico. Nesse sentido, RANGEL (1985) sugere a redefinição de outro tipo de demanda para o mesmo setor da indústria, que poderia ser encontrada na reativação dos investimentos nos grandes serviços de utilidade pública. Agregamos que para a área de estudo, um dos serviços públicos com maior urgência é o transporte coletivo, pois as suas atuais condições têm levado a aprofundar a segregação espacial da população de renda baixa nas periferias e nos bairros subequipados.

Ao levar em consideração essas ideias, deveria se considerar também mudanças no aparelho de intermediação financeira RANGEL (1985), como bancos e instituições públicas que trabalham com a economia do país. Esse conjunto de ações concertadas contribuiriam para estabilizar a economia e minguar a desigualdade e a segregação socioespacial que presenciamos.

Mas, enquanto os poderes públicos municipais se mantêm fragilizados com a pressão dos grandes grupos da construção civil, a cidade torna-se vulnerável e corre o risco de ocorrer uma maior fratura e fragmentação do território, pois o controle da expansão urbana ver-se-á cada vez mais subordinado às forças do capital financeiro-imobiliário. Nesse sentido, a construção de um novo quadro institucional nos municípios é necessária para a formulação de novas estratégias em direção a uma maior equidade social. Trata-se, portanto, de um momento em que devemos procurar a ruptura dos grandes monólogos industriais com o espaço, retomar a função social dele, procurando uma maior coesão territorial, onde todos os municípios da RMF assumam uma função de unidade espacial.

CONCLUSÕES GERAIS

Ao longo do desenvolvimento desta tese, que tem como recorte espacial as áreas de expansão dos municípios de Florianópolis, a saber: São José, Palhoça, Biguaçu e Santo Amaro da Imperatriz, tentamos trazer vários elementos e processos para comprovar a nossa hipótese. Nesse caminho, muitas ideias e afirmações foram explicadas, mas de forma contundente, podemos afirmar que o setor financeiro-imobiliário comanda as dinâmicas de expansão urbana em direção às áreas periféricas, criando novos setores residenciais excluídos espacial e socialmente. Nesses novos setores primam os benefícios econômicos originados com a renda que produz a valorização imobiliária mediante o parcelamento do solo e os empreendimentos habitacionais financiados pelo Estado.

Essas dinâmicas atuais ganham intensidade nas áreas periurbanas, onde as condições dos meios de consumo coletivos são insuficientes frente a produção de moradias. Com essas intervenções, a fratura do espaço se apresenta mais profunda e complexa, traz maiores implicações negativas para a rede de transporte coletivo e, em geral, para os serviços de utilidade pública acentuando assim a segregação socioespacial. Nessas circunstâncias, os poderes públicos municipais são incapazes de garantir a função social da propriedade e regular o uso do solo, já que eles possuem uma intensa ligação de interesses com incorporadoras, construtoras e imobiliárias. Tal relação revela a ampla capacidade de influência das empresas privadas sobre o poder público, favorecendo aos grandes monopólios da indústria da construção civil.

Para defender nossa hipótese, primeiramente, tentamos retratar o processo de formação socioespacial da área conurbada da RMF, colocando o foco na produção do espaço. No primeiro momento, procuramos analisar de que forma as relações pré-capitalistas da economia do século XVIII e XIX influenciaram o uso e a distribuição do espaço na área de estudo, onde as atividades de troca e comércio marítimo deram como resultado as primeiras aglomerações humanas, para posteriormente, desenvolverem-se em núcleos povoados com a chegada dos migrantes portugueses. As atividades dos colonizadores estavam focadas na produção da terra e no cuidado do gado como meio de subsistência. Isso influenciou a forma de parcelamento do solo, sendo predominante o sistema de sucessão da terra dentro da estrutura agrária da pequena produção mercantil. Nessa estrutura, cada nova família ganhava uma parcela do solo dentro de uma gleba, onde a divisão se fazia de forma ordinária.

O parcelamento do solo na área de estudo, sempre teve formas irregulares por causa da geografia montanhosa. Sobre essas dificuldades, trabalharam-se as primeiras quadras de forma assimétrica, conectadas por ruas e servidões ou ruelas. Hoje, elas são vestígios ou heranças de um assentamento humano primário e rudimentar, que tem repercussões nas dinâmicas urbanas atuais em forma de “rugosidades” (SANTOS (1996 [2012])), sobretudo, no que se refere à acessibilidade, já que algumas dessas configurações do passado vêm obstaculizando os fluxos de pedestres e veículos até nossos dias. Por outro lado, a má administração e o cuidado das terras de uso comunal, que servia de pastagem e passagem das tropas de gado, resultaram na apropriação direta e indireta por parte de alguns povoadores locais, que subsequentemente usaram essas glebas para interesses privados e comerciais (CAMPOS, 1991). Com o crescimento da malha urbana, muitas das terras de uso comunal foram alvo de loteadores indiscriminados que, sem projetos urbanos claros, instituíram novas áreas residenciais.

Paralelo a tudo isso, no contexto mundial, as correntes mais profundas da internacionalização do capital estavam se estabelecendo e as cidades se aprofundaram no processo de *urbanização*, e dessa forma, passam a ser um espaço efetivamente de produção. A divisão territorial do trabalho tornou-se efetiva e possível a partir do desenvolvimento das comunicações dos transportes, permitindo a circulação de pessoas e mercadorias, dando suporte ao sistema capitalista. Um dos resultados concretos da articulação entre os lugares que permitiu a constituição da “rede urbana” (CORRÊA, 1994) foi a interdependência entre as cidades, que provocou, ao longo do tempo, a subordinação de umas às outras, a essa relação se deu o nome de “hierarquia urbana”.

Na área de estudo, ao longo do tempo, a cidade que tem ganhado maior importância na rede urbana da RMF é Florianópolis, considerada como o núcleo polarizador. E podemos asseverar que ela é muito mais do que isso desde que foi nomeada oficialmente a capital da Província de Santa Catarina, em 1823. O município de São José sempre teve seu crescimento vinculado a Florianópolis. A partir da metade do século XX, esses territórios começaram um acelerado processo de conurbação, facilitado pela ligação que fazia a ponte Hercílio Luiz com os municípios da área continental. Além disso, houve o aumento da população em detrimento do fenômeno da migração rural-urbana que absorveu as capitais das regiões do sudeste e sul do Brasil nas últimas décadas do século XX, o processo de conurbação foi abarcando Biguaçu

pelo norte, Palhoça pelo sul, e na atualidade, a conurbação se estende ainda fragilmente até Santo Amaro da Imperatriz.

Nesse contexto, nas últimas décadas do século XX, houve uma importante fase de expansão imobiliária, cujas repercussões mudaram de forma radical o perfil da cidade. Foi nessa época que nasceram as empresas do ramo imobiliário mais importantes da região. Algumas delas, reestruturadas e com maior capital financeiro, trabalham até hoje na área de estudo, por exemplo, temos: a Habitus Empreendimentos Imobiliários; Becocastelo Contusões e Incorporações; Magno Martins Engenharia; AM Construções e Incorporações; Cota Empreendimentos Imobiliários; Kobrasol Empreendimentos Imobiliários; D. Dechamps Construções; Formacco Cezarium; OK Construções; ZITA Empreendimentos Imobiliários; Jota's Empreendimentos Imobiliários; RDO Empreendimentos Imobiliários; Sanford Construções; NR Engenharia Construção Incorporação; Lumis Construtora e Incorporadora; Zilli Construções; Construtora Stylo; Koerich Construções; JA Urbanismo; Hantei Construções e Incorporações; dentre outras.

As dinâmicas das atividades imobiliárias dessas empresas foram fundamentais para a configuração do espaço urbano atual. O centro de Florianópolis, no setor da Beira Mar Norte e no bairro Estreito, assim como em São José, os setores de Barreiros, Campinas e Kobrasol impulsionaram um profundo processo de ocupação de espaços vazios e/ou rurais e promoveram a verticalização acelerada que mudou a passagem. Essas empresas foram incentivadas, em grande parte, pelas políticas desenvolvimentistas dos poderes públicos municipais e pelos créditos e facilidades de financiamento outorgados na Caixa Econômica Federal.

Na fase de expansão imobiliária do século XX, as alianças entre a indústria da construção civil local e os programas de habitação do Estado tiveram grande presença na formação socioespacial. Nesse contexto, podemos destacar a COHAB-SC que foi importante na década de 1980, porque se encarregou da construção de moradia em grande escala, sendo construídos 32 conjuntos habitacionais de caráter social, totalizando 7.851 unidades habitacionais (COHAB-SC, 1990). Mas, essa produção habitacional foi marcada pela desarticulação das áreas urbanas consolidadas ou pela ocupação informal. Ela se deu, sobretudo, em áreas rurais com pouca ou nenhuma infraestrutura, e com unidades habitacionais de tipologias deficientes que refletiam um planejamento urbano incompleto e precário. Por conseguinte, ele gerou, na área conurbada de Florianópolis, uma “crise do padrão habitacional de

grande escala” (PEREIRA,2002, p.161), na qual o Estado orientou-se por uma política urbano-habitacional. Essa sempre buscou a rentabilidade do Sistema Financeiro de Habitação, privilegiando os segmentos solventes da população e impulsionando a ampliação da intermediação privada dos recursos públicos para o setor da construção civil.

Por outro lado, com essas intervenções, o Estado reforçou o processo de conurbação e impulsionou de forma imprevista a formação de aglomerações com usos limitados. Depois, elas ganharam importância consolidando-se como subcentralidades com dinâmicas próprias, mas com profundas carências de qualidade urbana, sanitária e dependentes dos centros para suprir atividades de estudo e trabalho ou ascender a serviços de saúde, cultura ou lazer. Tais aspectos foram verificados, sobretudo, em São José, com os conjuntos habitacionais Bela Vista e Forquilha. É assim que a crise do padrão habitacional se viu agravada num processo penoso de “espoliação urbana” (KOWARICK,1979), em que a distribuição espacial foi comandada pelas dinâmicas de valorização-especulação do sistema imobiliário-construtor, empurrando a classe trabalhadora para as periferias, impondo distâncias de deslocamento cada vez maiores. Num sentido mais abrangente, podemos afirmar que a dispersão urbana em direção ao continente, junto com a disseminação do automóvel privado, levou ao colapso as vias de circulação, comprometeu a qualidade do transporte coletivo em relação ao incremento dos tempos de deslocamento, e com essas deficiências se acentuou a segregação socioespacial.

Enquanto isso, na Ilha de Florianópolis, as classes dominantes direcionavam a localização dos empreendimentos de utilidade pública, e em especial, dos investimentos viários, abrindo novas frentes para o capital imobiliário-especulativo em direção aos balneários (SUGAI, 2015). Assim, acontecia uma profusão do parcelamento de solo de alto padrão, impulsionada pela demanda turística e pela população de classe social alta, que buscava lazer junto às belezas paisagísticas e à natureza. Temos, como exemplo, o loteamento que deu origem ao bairro Jurerê Internacional e os diversos empreendimentos hoteleiros e residências de veraneio nos bairros Ingleses e Canavieiras, no norte da ilha. Isto gerou fortes atividades de especulação imobiliária e valorização do solo, mecanismos que motivaram as famílias de poucos recursos a ocupar informalmente lugares cada vez mais distantes e precários, onde as prefeituras não tinham presença, nem controle. É assim que foram originadas, em São José, no distrito de Barreiros, a comunidade Solemar, que tinha 468 domicílios, e a comunidade Frei Damião, em

Palhoça, com 1100 moradias precárias e de autoconstrução; e em geral, grande parte dos municípios de Biguaçu e Palhoça estavam conformados por famílias que recebiam salários baixos. Essas dinâmicas de ocupação do solo, segundo os tipos de renda, forma parte de um processo segregativo Ilha-Continente que se consolidou favorecendo as classes dominantes (SUGAI, 2015).

Nesse sentido, os exemplos expostos de Barcelona nos ajudam a entender a importância de um planejamento urbano eficiente, em que o poder público levou o controle e a direção do crescimento urbano da cidade prevendo sua expansão. A proposta de Idelfons Cerdà para as áreas de expansão da cidade de Barcelona, em 1859 (*Pla Cerdà para el Eixample*), por exemplo, é um modelo exitoso de planejamento nas áreas de expansão urbana mediante o uso misto do solo, onde o setor de construção civil “participa”, mas não domina a produção do espaço. Asseveramos que esse exemplo é exitoso, porque com o passar do tempo e a ocupação dessas áreas, comprovamos que no *Eixample*, estão presentes as “dinâmicas de proximidade” (MIRALLES, 2003), existe um constante uso do espaço público, um máximo aproveitamento das infraestruturas básicas e uma conexão eficiente das redes de transporte. Por outro lado, podemos destacar também que em Barcelona algumas intervenções habitacionais, sobretudo as orientadas para as famílias em déficit habitacional nas últimas décadas do século passado, não foram harmoniosas, pois concentraram a população pobre e com baixos níveis educativos em espaços desconexos da malha urbana, o que acabou gerando problemas de segregação e impasses de delinquência, tráfico de drogas e informalidade.

Esses mesmos problemas sociais também encontramos até hoje nos bairros feitos pela COHAB e Promorar na área conurbada de Florianópolis. A clara diferença entre os exemplos trazidos de Barcelona e a habitação popular na área de estudo é que no caso de Barcelona, nos anos subsequentes à sua fundação, essas áreas excluídas foram integradas espacialmente mediante grandes projetos de requalificação urbana, onde foram instalados meios de transporte modernos para melhorar à acessibilidade da classe social excluída a todos os espaços e infraestruturas da cidade. No caso da área conurbada de Florianópolis, em setores de pobreza, como Frei Damião, Solemar, Chico Mendes, Panorama etc., o poder público municipal não tem feito intervenções claras para a requalificação urbana e a inserção social aos serviços da cidade, então a falta da acessibilidade dificulta o desenvolvimento econômico e social dos habitantes até hoje.

A partir do capítulo III desta tese, começamos a destacar as formas e as características da nova fase de expansão do capital financeiro-imobiliário do século XXI. Segundo os acontecimentos verificados, distinguimos que esse novo ciclo em três períodos. O primeiro começa com a criação do Estatuto da Cidade (2001) que até o dia de hoje é a principal ferramenta de equidade urbana, pois tenta regular a justa distribuição dos ônus e benefícios do processo de urbanização. Esse documento prioriza “a função social da cidade e da propriedade”, assim tenta reduzir o nível de disparidades socioeconômicas com uma bateria de leis a serem implementadas nos órgãos públicos municipais por meio dos Planos Diretores. Além disso, neste período, o Estado impulsionou as condições para o fortalecimento da construção civil num cenário de grande crescimento econômico e social no Brasil graças à criação de programas que operavam com a lógica do enfrentamento das carências urbanas. Assim foi criado o Ministério das Cidades (2003) como órgão coordenador, gestor e formulador da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e se deu origem ao programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) como principal órgão de combate ao déficit habitacional da nação.

No segundo período da fase de expansão do capital financeiro-imobiliário, que vai de 2009 a 2014, existe uma disseminação de produtos imobiliários de financiamento público e privado que estruturam novas áreas residenciais e estendem a malha urbana. Na área de estudo encontramos basicamente dois tipos: os loteamentos, obtidos mediante o parcelamento do solo por financiamento privado; e os condomínios fechados, impulsionados e financiados pelo programa MCMV. Isso não quer dizer que não existam outros tipos de produtos imobiliários, de fato, sim, existem. Temos, por exemplo, as unidades habitacionais, as casas, as terras unifamiliares, os sobrados etc., todos eles construídos por pequenas empresas privadas e que compõem o processo de expansão; mas não chegam a ter tanta preponderância na extensão da malha urbana. Entretanto, as operações imobiliárias por meio dos loteamentos e dos condomínios fechados não só formam parte do processo, mas também “configuram” ele contundentemente, isso significa que esses empreendimentos, pelos seus aspectos quantitativos, qualitativos e de localização, são o “processo de expansão”.

Na área de estudo, temos identificado a reprodução de 24.181 lotes, distribuídos em 57 empreendimentos no período de 2003 – 2017. Por meio do mapeamento da localização desses loteamentos, verificamos que suas dinâmicas se dão em duas formas. A primeira acontece na ilha de Florianópolis, onde se encontra o parcelamento de

solo que se dá basicamente nos balneários do norte, como os Ingleses, o Rio Vermelho, o Cachoeira do Bom Jesus etc. e no sul da ilha, nos bairros Campeche, Riverão da Ilha e Pântano do Sul. O parcelamento do solo em Florianópolis se diferencia dos loteamentos localizados nos outros municípios pelos preços que são substancialmente mais elevados, pela diferenciação que simboliza morar próximo ao mar, na capital e as infraestruturas que ela oferece. Dessa forma, esses loteamentos estão orientados para uma classe social de recursos econômicos médios ou altos. Sua implementação traz repercussões intraurbanas, sobretudo, desde o ponto de vista de que adensam bairros já existentes, fazendo uso de redes de saneamento básico já deficientes, ocupando áreas de preservação permanente e incrementando os fluxos veiculares em grande forma.

Nos loteamentos que se localizam na parte continental da área conurbada, a dinâmica de ocupação é diferente. Eles se estendem principalmente nas áreas periurbanas, orientam-se a diversos setores econômicos, mas especialmente ao médio e ao baixo, e as repercussões que geram têm maiores proporções pelo fato de que não só adensam as áreas onde são implantados, muitos deles também originam bairros e novos setores. Nesse processo são abertas novas frentes para o capital financeiro-imobiliário e a especulação de terras. Sendo que o município que tem o maior número de incorporações é Palhoça, com 11.911 lotes, seguido por São José, com 7.853 lotes gerados.

Assim, temos, por exemplo, no município de São José uma grande aglomeração de loteamentos como o Parque Residencial Lisboa I, II e III; o Loteamento San Marino; o Loteamento Ceniro Martins; o Loteamento Recanto da Natureza; e o Loteamento Portal da Colina. Todos eles são orientados para uma classe socioeconômica de recursos médios e baixos e que juntos fazem 7 mil unidades aproximadamente e configuram o bairro de Forquilhas. Por sua vez, o município de Palhoça se destaca pela enorme escala de intervenções por incorporação, dentre as maiores estão: o Loteamentos Parque Residencial Alaor Silveira I, II e III (com 1.292 lotes); o Loteamento Madri (1200 lotes aprox.); o Loteamento Parque Residencial Pagani I e II (com 1.238 lotes); o Loteamento Terra Nova I e II (1227 lotes); o Loteamento Nova Palhoça (594 lotes); o Bairro Planejado Pedra Branca (3330 lotes); o Loteamento Guarda do Tabuleiro (610 lotes) etc. Em Biguaçu, só há dois loteamentos, sendo o mais importante e único na sua dimensão o loteamentos Delta Ville com 560 unidades.

Nesse contexto, as intervenções do programa MCMV acompanham também as linhas que estendem o território em direção às

periferias. Na área de estudo, o programa financiou até 2016 a construção 27.911 unidades habitacionais distribuídas em 1.200 empreendimentos. Palhoça é o município com maior intervenção do programa (13.681 u. h.), seguido por São José (8978 u. h.). Segundo o mapa de localização das intervenções do MCMV (Mapa 05), temos que a maioria dos empreendimentos, sobretudo os de maior porte, estão desconexos da malha urbana consolidada. Além disso, verificamos que nos procedimentos com os quais o programa trabalha, ponderam-se as funções das empreiteiras vinculadas a Caixa Econômica Federal. Temos que um dos papéis mais importantes com repercussões no espaço urbano é a escolha do terreno para a construção de moradia de interesse social. Essa tarefa é derivada inteiramente das empresa construtoras. Assim mesmo, temos que a escolha da tipologia arquitetônica se baseia plenamente num padrão repetitivo de blocos, que dependendo da faixa de renda onde o empreendimento é orientado, tem maior ou nenhum tratamento de fachadas.

Podemos afirmar que esses dois tipos de intervenções, tanto os loteamentos como os conjuntos habitacionais, são os que impulsionam uma verdadeira metamorfose espacial que implica profundas transformações no território. Essas transformações se impõem sobre a urbanização passada e inova dinâmicas, produtos e fluxos, que geram um novo conglomerado híbrido de práticas, tensões e conflitos entre os diferentes agentes produtores do espaço urbano. Essa metamorfose está sendo comandada pelo monopólio imobiliário-construtor conformado por grupos locais, como: a Imobiliária Jota's; RDO Empreendimento; Habitatus Empresa Imobiliária; TAKLA Empreendimentos Imobiliários; Parceria Construtora e Incorporadora; Vita Construções; J.A. Urbanismo; Incorporadora Pedra Branca; assim como grupos nacionais, como a MRV Engenharia, a Incorporadora e Imobiliária Rodobens, e outros de menor porte. As intervenções dessas empresas de capital privado vêm criando periferias homogêneas no sentido de que são espaços sem identidade nem qualidade, com formas que negam o uso do espaço público em áreas de pouca diversidade de usos. O resultado são loteamentos e conjuntos habitacionais sem conexões eficientes uns com outros, nem com seus entornos, com calçadas descontínuas, mal sinalizadas, áreas de lazer escassas e em mal estado, pois cada incorporadora trabalha sua própria gleba de terra sem um projeto urbanístico integrado. Além disso, essas áreas não contam com uma rede sanitária de qualidade, e os serviços de utilidade pública, como centros de saúde, escolas e creches, quando existem são insuficientes para a demanda da população crescente. Claramente, o único objetivo

dessas empresas é o desenvolvimento dos seus próprios capitais por meio da extração de renda dos seus produtos imobiliários.

Por outro lado, na esfera do poder público municipal, o engajamento que existe entre as diversas secretarias de obras, planejamento e infraestrutura com as incorporadoras se revela contundente. Conforme temos analisado, os novos conjuntos habitacionais e loteamentos estão sendo instalados em setores não urbanizados e a infraestrutura que deveria ser feita pelo município, como a adaptação dos serviços de saneamento básico, energia elétrica, arruamento, pavimentação etc. é feita, e muitas vezes até subvencionada, pelas mesmas incorporadoras e construtoras, existindo assim um emaranhado de acordos e ajustes para a realização dos loteamentos. A alegação dos órgãos municipais é de que “estes empreendimentos trazem mais desenvolvimento e trabalho para o município”.

Nesse cenário, detectamos que o período de 2009-2014 marca um estágio muito próspero para o setor da construção civil na RMF, graças à expansão de recursos federais para habitação e ao respaldo do aparelho financeiro nacional às empresas privadas. Isso fortaleceu a coalizão do Estado com as construtoras/incorporadoras uma intensa imbricação de interesses que revela a ampla capacidade de influência das incorporadoras sobre o poder público municipal e o patrimonialismo, o qual foi impulsionado pelas forças do capital financeiro-imobiliário em direção às novas formas de financiamento de infraestrutura pública.

De outro ponto de vista, analisamos as repercussões que a produção indiscriminada do espaço traz para a rede de transporte e a mobilidade urbana local. Uma vez que no atual sistema de mobilidade predomina o uso do automóvel, o único modal de transporte coletivo são os ônibus que transitam sem faixas exclusivas, nem integração intermunicipal, a isso se soma as limitações da malha urbana, fragmentada pelo relevo geográfico e as áreas de preservação natural. Nesse cenário, ficou demonstrado mediante o Mapa de Densidades de Linhas de Ônibus (Mapa 07) em contraposição com os loteamentos e conjuntos habitacionais construídos desde o ano 2003, que temos uma rede de transporte coletivo que chega de forma escassa até esses novos aglomerados residenciais, e que, além disso, os tempos de deslocamento, por conta das integrações nos terminais, nos engarrafamentos e o mal estados das vias, deixa esse serviço ainda mais ineficiente. Essas condições deixam os principais centros urbanos dificilmente acessíveis para a população que mora nas faixas

periurbanas e não possui meio de locomoção privado. Sendo que os fluxos se dão intensamente entre os municípios da área conurbada como um todo.

Ademais, as prefeituras não conseguem atender as demandas pela integração intermunicipal. Dessa forma, reproduzem-se situações de crescente exclusão socioespacial por conta da falta de acessibilidade e mobilidade, sendo que as melhores oportunidades de trabalho, educação e saúde existentes estão nas áreas nos setores centrais da cidade. Diante desse contexto, chegamos à conclusão de que existem conflitos de interesses entre as forças públicas e privadas que vêm propiciando uma “crise no sistema de mobilidade urbana na região”, agravado pela expansão de espaços escassamente equipados. Assim, não existem boas condições de locomoção para o usuário de transporte coletivo, nem para o pedestre, ou para o usuário da bicicleta.

Um dos agravantes mais marcantes à crise de mobilidade e acessibilidade do território estudado é a fragmentação socioespacial. Esse processo esteve condicionado desde sempre a fatores naturais que impedem o assentamento humano em setores preservados e áreas de risco. Além disso, os grandes grupos da incorporação de terras também são responsáveis pela fragmentação, pois suas intervenções aprofundam as fissuras do espaço, apropriam-se de glebas de terra desconexas da malha urbana e deixam áreas vazias que, posteriormente, são alvo de especulação imobiliária. Então, a cidade se configura com fragmentos que variam desde sua origem até sua evolução, temos como exemplo disso bairros onde a retícula da composição de quadras é regular, outros de forma irregular, áreas vazias e áreas com atividades rurais, áreas não urbanizadas e áreas urbanizadas, setores densos e setores difusos, áreas de pobreza e áreas de alto padrão econômico de assentamento, condomínios fechados, loteamentos etc. Assim, os fragmentos que conformam a malha urbana da RMF não são em si autônomos, dependem sempre das outras partes da cidade, pois se hierarquizam em relação aos outros e são os pedaços de dominação que garantem a unidade do conjunto. Nesse sentido, então, esses fragmentos também têm uma estrutura segregativa, pois se configuram segundo o tipo de renda, conforme a qualidade da acessibilidade aos meios de transporte públicos ou privados.

Desse modo, a fragmentação e a hierarquização do espaço são subprocessos de um processo mais amplo e abrangente que vem tomando conta da área conurbada de Florianópolis. Ou seja, trata-se do processo de “metropolização” que se verifica como uma metamorfose

socioespacial e que modifica o território na sua forma, função e estrutura.

Outra característica do processo de metropolização é a periurbanização. Ela define claramente a direção da expansão dos municípios da área continental, abrange a faixa de transição entre o uso da terra propriamente rural e urbana, cujos limites são difusos e pouco claros. Atualmente, as áreas periurbanas estão sendo tomadas pelo intensivo parcelamento de solo, por possuir glebas de terra a custos mais baixos. Esse tipo de apropriação do espaço põe em risco atividades agropastoris locais e paisagens naturais, além de acentuar o processo de conurbação com outros municípios. Com o desenvolvimento desse processo, destacamos que os limites entre Palhoça e Santo Amaro da Imperatriz estão cada vez mais estreitos, pois apesar da existência de muitos vazios urbanos com predominância de atividades rurais, a incidência de novos loteamentos e conjuntos habitacionais é intensa e tende a aproximar as malhas urbanas.

Nesse processo de reestruturação urbana profunda surgem novas interações espaciais que envolvem a transformação de fluxos e fixos. Muito temos discutido, por exemplo, sobre a criação novos bairros que, com o passar do tempo, se revelam em novas centralidades urbanas, consolidadas pelas dinâmicas de verticalização. Para definir essas novas centralidades, temos analisado alguns componentes da formação socioespacial, bem como elementos atuais. Desse modo, identificamos suas hierarquias e funções na rede urbana, assim como as forças que agem nelas. Encontramos basicamente cinco categorias de centralidades e subcentralidades organizadas no Mapa 9, e são: 1) as centralidades históricas, onde o centro de Florianópolis se destaca por possuir a maior hierarquia entre todas as outras; 2) as subcentralidades que surgiram a partir da década de 1970, que formam no caso de Florianópolis, bairros com funções específicas, como Trindade, com atividades educativas e laborais; e as subcentralidade dos balneários com funções residenciais e de lazer. Com destaque para as subcentralidade de Kobrasol e Campinas, que ganharam tanta importância nas últimas décadas do século XX que restaram hierarquias ao centro histórico de São José; 3) já na década de 1990, o fenômeno da balnearização toma importância com o desenvolvimento de bairros turísticos. Além disso, consolidaram-se outros setores formando subcentralidades, entre elas destacamos Forquilha e Bela Vista, em São José, e o adensamento do bairro Ponte do Imaruim, em Palhoça. Essas áreas atualmente estão consolidadas como bairros com dinâmicas residenciais, mas possuem certa aglomeração de comércio e serviços; 4)

as subcentralidades de Forquilhas e Pagani tomaram forma a partir do início do século XXI graças às grandes dinâmicas de parcelamento do solo; e 5) a subcentralidade de Pedra Branca, que a partir da década de 2010, tem tomado importância e se encontra em processo de consolidação.

Na segunda parte do Capítulo IV, centramo-nos na sustentação do porquê achamos que os setores de Forquilhas, Pagani e Pedra Branca podem chegar a ser subcentralidades da rede urbana da RMF. Em termos gerais, podemos declarar que esses setores estão em processo de alcançar alta capacidade de dinamicidade, impulsada, sobretudo, pelas forças do capital financeiro-imobiliário. No caso do bairro Forquilhas, ela se deve à enorme quantidade de lotes gerados, à sua localização próxima a duas vias importantes (uma recentemente edificada e outra em edificação). Consideramos que esse setor está ganhando dinâmicas de adensamento aceleradas, com funções predominantemente residenciais para uma classe econômica média e baixa, atualmente já se percebe a instalação de pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços, assim como a incorporação de novos loteamentos e conjuntos habitacionais em áreas próximas.

No mesmo sentido, o loteamento Pagani e a área central do loteamento Pedra Branca se configuram como novos subcentros de usos mistos (negócios, comércio e também de residências), eles coincidem no tipo de público ao qual são orientados. Além disso, eles respondem a áreas bem servidas por mobiliário urbano, e por conseguinte, representam uma alta valorização imobiliária. As transformações geradas pelas novas interações espaciais poderiam, no futuro, atenuar a centralidade exercida pelo núcleo de Florianópolis, mas suas repercussões ainda não são percebidas de forma contundente, pois atualmente estão em processo de ocupação.

A concentração dos capitais financeiros-imobiliários e os oligopólios do ramo da construção civil se verificam também nos processos de verticalização que estas duas áreas estão perseguindo. Consideramos que a verticalização é uma chave catalizadora da consolidação dessas centralidades, onde entram em disputa pelo espaço as diversas formas de produção que regem os “preços de antecipação” (JARAMILLO, 1950[2009]), visando densidades futuras, sublevando o valor de troca, antes que o valor de uso.

Nessas centralidades, a forma de lucro pela especulação imobiliária é uma prática comum. Esse fato se confirma quando verificamos que as incorporadoras, que originaram os loteamentos, já não possuem mais esses imóveis à venda. Não obstante, vemos os lotes

sendo comercializados por meio de agências imobiliárias em páginas da Internet de venda de terrenos, em que os valores oscilam segundo fatores externos a ele. Nesse sentido, evidenciamos que essas centralidades não surgiram graças a um planejamento urbano concertado e democrático, elas são o resultado da concentração de capitais dos diferentes ramos da indústria da construção civil no espaço sob a aprovação e o amparo dos governos locais.

No processo de estruturação do espaço urbano, achamos outra transformação urbana essencial, a reprodução de condomínios fechados. Essa tipologia habitacional é a mais comum em diversos espaços da cidade e foi usada, sobretudo, nas intervenções de alto padrão. Mas, a partir do momento em que é obrigatória para os empreendimentos do programa MCMV, os condomínios fechados vêm se reproduzindo também para estratos sociais populares, alegando maior segurança e conforto com o controle do espaço contido em muros. Do ponto de vista espacial, essa tipologia habitacional traz maior fratura ao entorno, já que o espaço que deveria ser público é privatizado, quando um bom planejamento urbano deve visar o contato das pessoas e promover segurança por meio do controle visual dos próprios moradores (JACOBS, 2007). Ademais, a implantação de condomínios fechados traz mudanças sociais, pois o modo de vida que se impulsiona é altamente segregativo, coíbe a liberdade de locomoção pública, e em geral, dos espaços coletivos, além de estimular os meios de comunicação virtual e outros espaços privatizados, incluindo o transporte individual.

Atualmente, a indústria da construção civil se fortalece de arranjos financeiros muito mais complexos, com processos globais poderosos, focados na apropriação radical do espaço rural, com o objetivo de fazê-lo urbano. Pois bem, para ser possível a produção imobiliária e a sua comercialização, as empresas de construção e incorporação e os agentes imobiliários impõem suas estratégias com o objetivo de fortalecer seu capital financeiro. Nesse estudo, destacamos cinco estratégias de expansão do capital financeiro-imobiliário. Primeiramente, temos visto que umas das estratégias é a diversificação econômica, já que algumas construtoras na sua origem estiveram atreladas a outros ramos da economia, como, por exemplo, a Koerich Construções, a Incorporadora Pedra Branca, a Rodobens Negócios Imobiliários etc. Essas são empresas que atualmente dominam o mercado imobiliário local e nacional, mas que se capitalizaram a partir de outras atividades econômicas. Essas formas de mobilidade do capital é uma característica específica da divisão monopolista do trabalho em

que a diversificação e o crescimento financeiro alcançam grande espaço, já que se sustentam em vários setores da economia.

As dinâmicas especulativas que os especuladores fundiários e as empresas colocam sobre a terra também são para alguns incorporadores uma estratégia para obter ganhos. Nessa esfera, agem os especuladores fundiários, enquanto os agentes imobiliários procuram aproveitar dos acréscimos que uma gleba de terra ou um lote ganham com o passar do tempo e a instalação de infraestrutura. Essa prática se torna mais evidente quando revelamos a grande escala especulativa das empresas de construção civil que possuem *lands bank* (banco de terras). Embora esse exercício não seja comum na área de estudo, trouxemos seu conceito para uma melhor compreensão das dimensões que pode tomar a sobrevalorização da terra.

Por outro lado, as funções, parcerias, terceirizações e subcontratações se mostram estratégias de centralização do capital. Nessa circunstância, as empresas subcontratam desde estudos de arquitetos renomados para a proposta arquitetônica e a elaboração dos projetos, especialistas em instalação elétrica e sanitária, paisagismo, e por fim, empresas de consultoria jurídica, e *marketing* imobiliário para a venda dos seus produtos. Além disso, companhias nacionais formam alianças ou parcerias com companhias locais ou subcontratam empresas que se especializam na instalação de redes sanitárias e elétricas, etc. Essas estratégias terminam por encarecer o valor do produto final graças aos diferentes processos de estruturação e reestruturação das empresas envolvidas.

Também temos como outra estratégia a superprodução de moradias que se obtém por meio da padronização do produto imobiliário. Essa prática se verificou na área de estudo por meio da análise das tipologias habitacionais. Vemos que a padronização da moradia reproduz projetos repetitivos, com baixa qualidade arquitetônica e pouco cuidado no conforto ambiental. Mas, esses métodos têm sido fundamentais para as construtoras aperfeiçoarem seus lucros, já que se há maior padronização, há maiores ganhos em tempo e em esforços por parte do corpo técnico. No mesmo sentido, os projetos padronizados têm sido importantes para a superprodução imobiliária e a formação de um estoque de moradias, a qual impulsiona mais domicílios vagos e de uso ocasional, também definida como *capacidade ociosa* (RANGEL, 1985), pois essa oferta não atinge à demanda real, já que segundo os dados proporcionados pelas prefeituras, continua existindo um déficit habitacional grande nos municípios da região.

A venda do produto imobiliário também é uma tarefa muito importante. Nesse tema a mídia tem um papel decisivo na difusão do discurso que os estrategistas de *marketing imobiliário* devem desenvolver. Constatamos mediante a análise do discurso e a análise semiótica dos panfletos e anúncios publicitários que as empresas imobiliárias vendem, sobretudo, a localização dos empreendimentos. Para isso, ressaltam as belezas da cidade, da natureza, da paisagem ou do mar (quando o empreendimento está próximo a ele). Já no caso dos loteamentos de localização periférica, o discurso muda para oferecer um produto “sustentável” ou um bairro “planejado”, quando na verdade não pode existir sustentabilidade num empreendimento que impulsiona o consumo indiscriminado do espaço e a extensão das redes de serviços públicos. Isso sem contar que a construção civil é a indústria que mais consome recursos, energia e atinge contra o meio ambiente, por esse motivo a implementação de grandes projetos imobiliários deveria ser muito bem estudada.

Os quadros descritos sobre as particularidades das estratégias de expansão do capital imobiliário nos levaram à conclusão de que estamos frente a uma nova relação do capital com o espaço, sob a hegemonia do capital financeiro-rentista. Essa relação tem implicações de escala mais abrangente do que no século passado, pois atualmente a terra é um elemento chave e torna-se uma poderosa reserva de valor. As repercussões desse modelo é a configuração de cidades fragmentadas econômica, social e funcionalmente; com crescente uso do espaço, porém elas são desiguais quanto à disposição de serviços, privilegiando alguns poucos setores sociais e reproduzindo dinâmicas de segregação socioespacial.

Contudo, os instrumentos previstos para a regulação do uso do solo estão bem definidos no Estatuto da Cidade para serem aplicados na esfera municipal mediante os Planos Diretores. Cotejamos que a maioria de municípios que conformam a área conurbada da RMF ainda não aprovaram seus Planos Diretores após a criação do Estatuto das Cidades. Diante dessa deficiência, as importantes diretrizes que trazem o Estatuto das Cidades, como o parcelamento, a edificação ou a utilização de compulsórios, o Imposto Urbano Progressivo no Tempo, o Estudo de Impacto de Vizinhança etc. ficam desprezadas e não são inteiramente utilizadas nos municípios.

Na parte final desta tese, focamos em explicar o terceiro período da nova fase de expansão do capital financeiro – imobiliário. Ela se inicia em 2014 com a desaceleração do crescimento econômico no Brasil, devido às limitações políticas e jurídicas que já vinham

acontecendo há muitos anos. Tais motivações foram impulsionadas por um movimento neoliberal com princípios na acumulação capitalista e na produção do espaço rentista, que trouxe conflitos entre elites dominantes e lideranças populares (MARICATO, 2012). Na crise política e econômica, muitos programas sociais federais tiveram corte orçamentário, entre eles o programa MCMV. Em Santa Catarina, as contratações do programa sofreram uma queda de quase 50% entre o período de 2013 a 2016, e na área conurbada de Florianópolis, a queda foi de 53%, as repercussões se sentem ainda hoje nas taxas de desemprego e nos índices de déficit habitacional.

Por outro lado, verificamos que a crise econômica não atingiu de grande forma as empresas dedicadas ao ramo da incorporação de terras, pois o número de lotes comercializados em áreas de expansão supera as outras cidades de Santa Catarina. A indústria de transformação, a qual se insere o setor da construção civil, gerou mais de 29 mil novos empregos, e a intenção de investimento do setor chegou a 59,1%, isto é, acima da média brasileira (FIESC, 2017). Por esse fator tem se verificado que as repercussões da crise atual atingem sobretudo os setores populares, pois existe uma austeridade fiscal em termos de implementação de infraestrutura pública, que aprofunda as condições de pobreza e exclusão da população. Nessas circunstâncias, o Estado não é capaz de garantir as condições de urbanidade pública para o desenvolvimento da economia e da sociedade.

Portanto, vemos que existe uma defasagem entre o Estado como promotor imobiliário e o Estado como regulador do uso do solo. Essa fratura, a nosso ver, se encontra-se na esfera do poder público municipal, pois apesar da bateria de normativas existentes, as prefeituras não são capazes de implementá-las com sucesso. Diante desse contexto, defendemos ideia de que os órgãos públicos municipais não agem de um modo socialmente neutro, sua ação está atrelada aos interesses do setor da construção civil, ao capital financeiro que ele gera e que tende a privilegiar os segmentos das classes dominantes que comandam o monopólio imobiliário.

No desenvolvimento deste estudo, chegamos à conclusão que na área conurbada, o polo de estrangulamento da crise econômica atual se encontra nas infraestruturas urbanas de utilidade pública. Isso por que a superprodução imobiliária não segue paralela ao crescimento dos meios de consumo coletivo, sendo que ele representa o setor menos desenvolvido da economia urbana. Podemos sugerir então uma redefinição da demanda para o setor da construção civil, não mais focada na construção de moradias, senão na reativação dos

investimentos para os serviços de utilidade pública, como, por exemplo, os meios de transporte coletivo. Embora, para ser válida essa proposição, antes de tudo, deve-se passar por uma reestruturação do corpo técnico municipal, um fortalecimento financeiro dos órgãos públicos, assim como das instituições que trabalham na esfera regional, para que esses entes sejam capazes de comandar as ações e as políticas urbanas de forma autônoma, de modo que lhes permita sair das esferas circunscritas do poder financeiro-imobiliário e atuem visando a integração social e territorial dos fragmentos dessa cidade que se configura como metrópole.

Por fim, podemos afirmar que diante uma realidade tão complexa como a que acabamos de analisar, todas as ações de melhora representa um grande desafio. Projetar a possibilidade de um planejamento urbano inclusivo e democrático deve contar necessariamente com a organização da sociedade. Logo, as mudanças devem partir e serem impulsionadas por todos nós.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ÁVILA, Héctor Sánchez. **Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos: las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América.** Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, nº 45, UNAM. Ciudad de México, 2001 (p.108-127).
- BASTOS, José Messias. **Ensaio sobre Santa Catarina. A Pequena produção Mercantil Açoriana.** Florianópolis: Letras contemporâneas, 2000.
- BONDUKI, Nabil. **Origens da Habitação social no Brasil.** São Paulo 1998.
- BONDUKI, Nabil. **Política habitacional e inclusão social no Brasil: revisão histórica e novas perspectivas no governo Lula.** São Paulo 2007
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Habitação.** Cadernos MCidades Habitação. Brasília, DF, 2004.
- BRASIL/ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Centro de Documentação e Disseminação de Informações **Base de informações do Censo Demográfico 2010: resultados da Sinopse por setor censitário.** Rio de Janeiro 2011.
- BOISIER, Sergio. **Post-scriptum sobre desarrollo regional: Modelos reales y modelos mentales.** EURE V.24, N72. Santiago, 1998.
- BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. **El espacio público, ciudad y ciudadanía.** Barcelona 2000.
- CAMPOS, Édson Telê. **A Expansão Urbana na Região Metropolitana de Florianópolis e a Dinâmica da Indústria da Construção Civil.** Editora Insular. Florianópolis 2010.
- CAMPOS, Nazareno José de. **Terras Comuns na Ilha de Santa Catarina.** FCC Edições/Editora da UFSC. Florianópolis, 1991.
- _____. **Terras de uso comum no Brasil, abordagem histórico-socioespacial.** Editora UFSC, Florianópolis 2011.
- CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais,** 6. Ed.- Petrópolis, Vozes. Rio de Janeiro 2014.
- COCCO, Rodrigo. **O transporte público e Mobilidade Urbana. Contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis – SC.** Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia. UFSC. Florianópolis 2016.

COELHO, Kellen da Silva. **A Resistência à nova proposta de Plano Diretor apresentada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis: uma análise das práticas alternativas de organizar, 2012.** 358 p. Tese (Doutorado em Administração). Curso de Pós Graduação em Administração. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

CORRÊA, Lobato. **Interações Espaciais.** In. CASTRO, I. E. GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.) Explorações Geográficas. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-318.

_____. **Trajatórias Geográficas.** Bertrand. Rio de Janeiro, 1997.

CORRÊA, Lobato. **O Espaço Urbano.** 4ª Ed. São Paulo, Editora Ática, 2005.

_____. **Perspectivas da urbanização Brasileira – Uma visão geográfica para o futuro próximo.** In Pereira, Elson e Dias Leila (Org.). As cidades e a urbanização no Brasil: Passado, presente e futuro. Editora Insular. Florianópolis 2011.

_____. **Segregação Residencial: Classes sociais e espaço urbano.** Capítulo do livro “A Cidade Contemporânea, Segregação Socioespacial” São Paulo, Contexto, 2013.

_____. **Processos, Formas e Interações Espaciais.** R. Bras. Geogr., V.61, n.1, p. 127-134, jan./jun. Rio de Janeiro 2016.

DAVIS, Mike. **Planeta Favela.** Boitempo. São Paulo, 2006.

DÉZERT, B.; METTON, A.; STEINGERG, J. **La périurbanisation en France.** Artigo publicado na Revista geográfica Noroís – Revue géographique de l’Ouest et des pays de l’Atlantique Nord. N°162 – Avril-Jun 1994. Paris 1994.

FARRET, Ricardo. **Paradigmas da estruturação do Espaço Residencial Intra-Urbano.** Projeto Ed., 1985

FLORIANÓPOLIS (município). **Secretaria Municipal de Mobilidade, Transportes e Terminais (SMTMT).** Banco de Dados. Florianópolis, 2012. Disponível em <http://www.pmf.sc.gov.br/entidades/transportes/index.php>

FERREIRA, João Whitaker (Coord.) **Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano.** LabHab - FAUUSP. São Paulo 2012.

GERLACH, Gilberto; MACHADO, Osni. **São José da Terra Firme**. Editora: Prefeitura Municipal São José, 2007.

GOTTDIENER, MARK. **A produção Social do Espaço Urbano**. Editora da Universidade de São Paulo, 2da Edição, São Paulo, 1997.

GOULARTI, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Cidade Futura. Florianópolis, 2002

HARDOY Jorge E. **La Construcción de las Ciudades de América Latina a través del tiempo**. In SOLANO Francisco de, Estudios sobre las ciudades Latino Americanas; Consejo Superior de investigaciones científicas. Madrid 1983.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

_____. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo, Annablume, 2005

_____. **O Enigma do Capital**. São Paulo: Boitempo, 2010.

HILDEBRANDT, Margaux. **O Programa Minha Casa Minha Vida e as repercussões na dinâmica socioespacial e sua inserção no contexto urbano na área conurbada de Florianópolis**. Dissertação de Mestrado, PGAU-Cidade, UFSC. Florianópolis, 2014.

_____. **A expansão Urbana e sua Repercussão no sistema de transporte público e Mobilidade na área Conurbada da Região Metropolitana de Florianópolis**. In SILVEIRA, Marcio (Org.) *Circulação Transportes e logística no Estado de Santa Catarina* p. 313 – 344, Editora Insular. Florianópolis 2016.

INFOSOLO – Rede de Pesquisa Nacional. **Mercados informais de solo urbano nas cidades brasileiras e acesso dos pobres ao solo**. ANPUR, XII Encontro Nacional. ABRAMO, Pedro (Org.) SUGAI, Maria; PERES, Lino (Coordenadores). Belém do Pará 2007.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Martins Fontes editora. São Paulo 2007.

JARAMILLO, Samuel. **Hacia una teoría da la renta del suelo urbano**. Universidad de los Andes. Bogotá, 2009.

KOERICH, Eduardo. **Trajetória das organizações KOERICH durante período conturbado da economia brasileira de 1955 a 2002: como se sustentar em uma economia de mercado instável**. Monografia submetida ao Curso de Ciências Econômica. UFSC, 2014.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **Breve Histórico do Espaço Urbano como Campo Disciplinar**. In: FARRET, Ricardo Libanez et. al (org.) *O Espaço da Cidade: Contribuição à Análise Urbana*. São Paulo: Projeto, 1985. p. 16-72

KOWARIK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1975.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Consequência Editora. Rio de Janeiro 2017.

_____. **Reestruturação imobiliária: uma análise dos processos de concentração e centralização do capital no setor imobiliário**. EURE – *Revista de Estudios Urbano Regionales*, Santiago, v. 40, n.120, p.29-47, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La Production de l'espace*. 4ta éd. Paris Éditions Anthropos, 2000) Primeira versão 2006.

_____. **A Revolução Urbana**. Editora UFMG, 2008.

_____. **O direito a Cidade**. Centauro, São Paulo 2011.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, Osni; GERLACH, Gilberto. **São José da Terra Firme**. São José: Clube de Cinema Nossa Senhora do Desterro, 2007.

MAMIGONIAN, Armen. **Industrialização de Santa Catarina**. Atlas de Santa Catarina, Florianópolis; Gaplan, 1987.

_____. **Indústria. Atlas de Santa Catarina**. Florianópolis: GAPLAN, 1986.

MARICATO, Ermínia. **O Impasse da Política Urbana no Brasil**. Editora Vozes. São Paulo 2012.

MARQUET SARDÁ, Oriol; MIRALLES GUASCH, Carme. **La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos**. Universidad de Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística. Barcelona 2014.

MARCON, Terezinha. **A trajetória dos processos de regionalização em Santa Catarina: escalas geográficas e atores sociais**. Tese de Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFSC. Florianópolis, 2009.

MARX, K. **O capital. Livro 1**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971

_____. **Formações Econômicas Pré-capitalistas**. Editora Paz e Terra S/A. Coleção Pensamento Critico Vol. 3. Brasil, 1985.

_____. **On the question of free trade**. In: MARX, Karl. Poverty of philosophy. Moscou: Progress Publishers, 1966.

MELAZZO, Everaldo. **Estratégias Fundiárias e Dinâmicas Imobiliárias do Capital financeirizado no Brasil**. Mercator, v.12, número especial (2) p.29-40. Fortaleza, 2013

MIRALLES, Carme; CEBOLLADA, Àngel. **Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad**. Fundación Alternativas, Barcelona 2003.

MIRALLES, Carme; CEBOLLADA, Àngel; REQUENA, Rafael. **Estrategias de participación ciudadana en la gestión de la movilidad y el transporte. La Universidad Autónoma de Barcelona como ejemplo**. Scripta Nova, Barcelona, 2010.

MIRANDA, Rogelio. **Habitação Popular & Favelas em Biguaçu Florianópolis Palhoça e São José**. Artigo, Florianópolis, 2001.

ONU. Organização das Nações Unidas. **World Urbanization Prospects: The 2014 Revision**. New York, 2014.

PELUSO JÚNIOR, Vitor Antônio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina – Florianópolis, UFSC**. 1991.

_____. **A Criação da Capitania da Ilha de Santa Catarina**. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis: Departamento de Imprensa e Propaganda, 2º trimestre, 1944, p. 107-123.

PEREIRA, Fernando (Coordenador); PEREIRA, Alice; SZUCS, Carolina; PEREZ, Lino; SILVEIRA, Luís. **Características da habitação de interesse social na Região de Florianópolis: Desenvolvimento de indicadores para melhoria do setor**. In: Coletânea Habitare – Inserção. Urbana e Avaliação Pós-Ocupação (APO) da habitação de Interesse Social. Vol. 1. FAUUSP, 2002.

PEREIRA, Raquel Fontes do Amaral. **A particularidade do quadro urbano do litoral catarinense no processo de urbanização do Sul do Brasil**. Artigo no livro: As Cidades e a Urbanização no Brasil. Editora Insular 2011.

PEREIRA, Raquel Fontes do Amaral e DOS SANTOS, Fabíola Martins. **Análise histórico-espacial do setor hoteleiro no núcleo urbano central de Florianópolis-SC**. Florianópolis: Revista GEOSUL, 2008.

Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - PLAMUS / Florianópolis: Logit Engenharia Consultiva. Produto 19, Relatório Final - Consolidação das Propostas e Plano de Implementação. 2015. Disponível em: <http://www.plamus.com.br/>

PREFEITURA DE BIGUAÇU. **Plano Diretor do Desenvolvimento Município de Biguaçu.** Latus Consultoria e Pesquisa. Biguaçu, 2009.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Diretor Participativo da Prefeitura Municipal de Florianópolis.** Versão 27/03/2016. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/sites/planodiretor/>

PRESIDENCIA DA REPUBLICA. **Estatuto da cidade.** Brasil, 2001.

RANGEL, Ignácio. **Intermediação Financeira e Crise.** Ensaio FEE, Porto Alegre, 6 (1):57-64, 1985

_____. **Questão Agrária, Industrialização e Crise Urbana.** 1ª edição, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2000.

ROLNICK, Raquel. **Guerra dos Lugares.** Boitempo, São Paulo 2015.

RODRIGUES, Arlete. **Loteamentos Murados e Condomínios Fechados: Propriedade Fundiária urbana e segregação socioespacial.** Capítulo do livro “A Cidade Contemporânea, Segregação Espacial” Editora Contexto. São Paulo, 2013.

RUFÍ, Joan. **¿Nuevas palabras, nuevas ciudades?** Dep. de geografia, Història de l'Art, universidad de Girona. Revista de Geografia -2- / 79-103. Girona, 2003.

RIVEIRO, Fernando. **Do discurso da diversidade urbana à cidade-mercadoria: Um estudo sobre as idéias do New Urbanism e sua transferência para o empreendimento pedra branca em Palhoça/SC.** Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em Geografia. UFSC. Florianópolis 2009.

SANTANDREU, Alain; LOVO, Ivana Cristina. **Panorama da agricultura urbana e periurbana no Brasil e diretrizes políticas para sua promoção.** FAO/MDS/SESAN/DPSD, Belo Horizonte, 2007.

SANTOS, André Luiz. **Do Mar ao Morro: a geografia histórica da pobreza urbana em Florianópolis.** Tese de doutorado em Geografia. Programa de pós-graduação em Geografia. UFSC. Florianópolis 2009.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método.** Artigo publicado no Boletim Paulista de Geografia N 54, São Paulo, Hucitec, 1977.

_____. **A urbanização Brasileira.** São Paulo, Hucitec, 1993.

_____. **Por uma economia política da cidade.** São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico – Científico Informacional.** São Paulo, Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo, Hucitec, 1996.

_____. **Da Totalidade ao Lugar.** Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

_____. **Espaço e Método.** Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

SILVA, Tatiana Cristina da. **Centro Histórico de São José (SC): Patrimônio e Memória Urbana.** Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFSC. Florianópolis, 2006.

SILVEIRA, Márcio R. (Org.) **Circulação Transporte e Logística no Estado de Santa Catarina.** Florianópolis, Insular 2016.

SILVEIRA, Márcio R., COCCO, Rodrigo. **Interações Espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano.** In Estudos Urbanos e Regionais V.12, N.1 / São Paulo 2010

SIMAS, Daniel. **Transformações no rural do município de São José-SC: uma construção histórica.** Trabalho de conclusão de curso (graduação em geografia).UFSC, 2010

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização.** Brasiliense São Paulo, 1979.

_____. **O uso do solo urbano na economia capitalista.** In: MARICATO, Ermínia (Org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.* São Paulo: Alfa-Omega, 1979.

SOARES, Iaponan. **Estreito: vida e memória.** Artigo publicado na revista Memória de Florianópolis; v.1, 158p. Fundação Franklin, 1990.

SOMEKH, N. **A(des)verticalização de São Paulo.** Dissertação (Mestrado), São Paulo: FAUUSP, 1987.

SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo**. Studio Nobel/Fapesp, 1997 (Coleção Cidade Aberta).

SOUZA, Geraldo Aldair. **A Inserção de Palhoça na Região Metropolitana de Florianópolis: Sua Reestruturação Econômica e Urbana na Atual Divisão Territorial do Trabalho**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFSC. Florianópolis, 2011.

SOUZA, Maria A. (org.). **A identidade da metrópole: a verticalização de São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 1994.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. **A prisão e a ágora: Reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro 2006.

SHIMBO, LÚCIA. **Habitação social de mercado, a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro**. Tese de doutorado em Geografia. Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, Junho 2010.

SPÓSITO, Maria E. **Capitalismo e urbanização**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 1991. P. 80.

_____. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista Geográfica, n.10, p.01-18. UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, 1991.

_____. **Centralidade intra-urbana. Conjuntura Prudente**. Número especial, p.49-59. GASPERR, FCT, UNESP, Presidente Prudente. São Paulo, 2002.

_____. **Segregação Socioespacial e Centralidade Urbana**. Capítulo do livro “A Cidade Contemporânea, Segregação Espacial” Editora Contexto. São Paulo, 2013.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis**. Tese de Doutorado. São Paulo, 2002

_____. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil, à construção da mobilidade excludente**. Editora Manole, São Paulo, 2014.

VASCONCELOS, Pedro. **Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades**. Capítulo do livro “A Cidade Contemporânea, Segregação Socioespacial” São Paulo, Contexto, 2013.

VALLADARES, Lícia. **Favela.com. Artigo no livro: Habitação no Brasil: reflexões, avaliações e propostas**. Habitar 2000, PPG-AU, FAUBA, Salvador, Bahia, 2004.

VIDAL, Leandro Moraes. **Transformações sócio-espaciais em São José (SC): um estudo da evolução urbana**. Trabalho de conclusão de curso (graduação em geografia). Orientação: Prof^a Dra. Isa de Oliveira Rocha. Departamento de Geografia. Centro de Ciências Humanas e da Educação – FAED. Universidade do Estado de Santa Catarina. Florianópolis, 2009.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.