



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARIANA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DE ARAQUARI/SC: SEGREGAÇÃO,
AGENTES E PROCESSOS**

GERMAN GREGÓRIO MONTERROSA AYALA FILHO

Florianópolis

2021

**ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DE ARAQUARI/SC: SEGREGAÇÃO,
AGENTES E PROCESSOS**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.
Orientador: Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira.

Florianópolis

2021

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

Ayala Filho, German Gregório Monterrosa
Organização espacial de Araquari/SC : Segregação, agentes
e processos / German Gregório Monterrosa Ayala Filho ;
orientador, Márcio Rogério Silveira, 2021.
150 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa
de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Organização espacial. 3. Segregação
espacial. 4. Agentes produtores do espaço urbano. 5.
Araquari. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em
Geografia. III. Título.

German Gregório Monterrosa Ayala Filho

Organização espacial de Araquari/SC: Segregação, agentes e processos

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Isa de Oliveira Rocha, Dra.
Universidade do Estado de Santa Catarina

Prof. Naum Alves de Santana, Dr.
Universidade da Região de Joinville

Certificamos que está é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Geografia.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Márcio Rogério Silveira, Dr.
Orientador

Florianópolis

2021

à minha mãe Arlene, mulher amada, que trocou fraldas, incitou rebeldia nos(as) trabalhadores(as) e denunciou gestões sindicais acovardadas.

AGRADECIMENTOS

Aos trabalhadores e às trabalhadoras da UFSC (docentes, STAEs e terceirizadas), por sustentarem as bases materiais e imateriais necessárias para a realização deste trabalho. São as funcionárias do RU, trabalhadoras da limpeza, vigilantes da DESEG, profes, secretárias... que fazem acontecer a educação pública, substanciam a existência dessa comunidade acadêmica, tão rica em sua diversidade e tão amada por mim. O que é público não se vende, se defende! Este trabalho foi viabilizado pelo financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Ao professor Márcio, comprometido orientador, por oscilar magistralmente entre rigidez e flexibilidade. Recorda-nos, o melhor momento ao final de uma campanha científica é a tradicional solenidade entre camaradas.

Ao professor Naum e à professora Isa, da minha banca de qualificação, enriqueceram este trabalho com importantes sugestões e conversas. Também à secretária Helena e à professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFSC. Particularmente, à professora Leila, cuja presença grandiosa e ensinamentos se desvelam em diversos fragmentos deste trabalho.

Ao meu pai German, sujeito amado e enciclopédico. Há poucos tão inteligentes que conseguem nomear todo tipo de flora que brota aos olhos. À Ama, Ari e Freya, mulheres aguerridas sempre tão solícitas a me estender a mão, é tarefa difícil descrever o privilégio que sinto por compor este arranjo familiar.

Aos parceiros e parceiras do GEDRI: Diego, Diogo, Germano, Glauco, Laís, Lucas Azeredo, Lucas Nora, Janete, Rafa, Rodrigo e Tiago. Os momentos mais deliciosos deste percurso foram em terapia coletiva laboratorial, em bares do entorno da UFSC e nas rodas do geosamba.

À Elisa, Marina, Mariah, Nathalia, Ana, Laura, e ao David, por acompanharem tão de perto esta trajetória (repleta de trancos e barrancos). Proporcionaram alegrias necessárias, acolhimento e inúmeras reflexões aprofundadas acerca das complexidades da vida, da sociedade, da política, da arte, da educação, da ciência...

Ao Samuel, Érico e à Karine, por possibilitarem importantes trabalhos de campo e entrevistas.

Às demais amigadas formadas no PPGG: Carol, Juliet, Lafayette, Lari, Ricardo e Rodrigo. Certamente engradeceram este trabalho entre cafés, cigarros e conversas.

Ao Arquivo Histórico de Joinville, ao Espaço da Memória Padre Aníbal Círico e aos seus trabalhadores, pelo imprescindível ato de fazer memorar.

À companheirada da Resistência Popular Estudantil/Floripa e da Associação de Pós-Graduandos(as)/UFSC. Em especial, ao JG e à Ana Lara, responsáveis por inspirar meu fazer político no movimento estudantil e por aí afora. Venceremos, mesmo que séculos de luta nos aguardem!

“A rebeldia é ponto de partida indispensável, é deflagração da justa ira, mas não é suficiente. A rebeldia enquanto denúncia precisa se alongar até uma posição mais radical e crítica, a revolucionária, fundamentalmente anunciadora. A mudança no mundo implica a dialetização entre a denúncia da situação desumanizante e o anúncio da sua superação, no fundo, o nosso sonho.” (Paulo Freire)

RESUMO

Analizamos, com enfoque no período 1940-2020, processos determinantes na organização espacial do município de Araquari e as contribuições desses processos na (re)produção de quadros de segregação sócio-espacial. Examinamos relações entre industriários, o mercado imobiliário, grupos sociais ditos excluídos, o Estado e a distribuição espacial das classes sociais no espaço urbano de dois municípios limítrofes e conurbados: Araquari e Joinville, no estado de Santa Catarina. Objetivamos demonstrar como a dinâmica entre esses agentes sociais, ora harmoniosa e ora conflituosa, foi decisiva nos processos de (re)produção do espaço urbano e na formação e consolidação da segregação sócio-espacial entre os dois municípios. A partir da técnica de triangulação, que consiste em observações em campo, entrevistas e análise documental, orientados por um olhar materialista-dialético, analisamos os processos históricos de ocupação desse espaço. Em 1940, Joinville era urbanizada, industrialmente pujante e concentrava as áreas residenciais das elites regionais. Na mesma época, Araquari era predominantemente rural, caracterizada internamente por certa homogeneidade sócio-espacial e habitada por trabalhadores de pequenas propriedades rurais e pescadores. A partir da metade final do século XX, evidenciamos fenômenos de urbanização acentuada em ambos municípios, acompanhado da concentração contínua das camadas de alta renda em determinado setor de Joinville, servido de melhor infraestrutura (técnica e social) e mais oportunidades de consumo. Diametralmente, houve maior concentração da pobreza urbana nas periferias de Joinville e, principalmente, em Araquari, onde há menos infraestrutura técnica e social. A estruturação histórica dessa segregação se deu paulatinamente e foi sendo engendrada por diferentes agentes. Apontamos que elementos de dominação ideológica propagados pela imprensa de alta circulação e a subordinação do Estado aos interesses de industriários, grupos imobiliários e ao capital monopolista internacional, têm consubstanciado processos de segregação sócio-espacial em Araquari e Joinville. Identificamos, ainda, grupos sociais em Araquari que são excluídos das políticas urbanas e são condenados a lutar cotidianamente pelo espaço na cidade e por melhores condições de vida, diante da dominação que ocorre no espaço urbano e da concepção pelo Estado de cidade-mercadoria como princípio político-administrativo.

Palavras-chave: Organização espacial. Segregação espacial. Agentes produtores do espaço urbano. Araquari. Joinville.

ABSTRACT

We analyzed, focused on the 1940-2020 period, determinant processes in the spatial organization of the municipality of Araquari and the contributions of these processes in (re)producing frames of socio-spatial segregation. We examined relations between industrialists, real estate market, so-called excluded social groups, the State and the spatial distribution of social classes in the urban space of two neighboring and conurbated municipalities: Joinville and Araquari, in the state of Santa Catarina. We aimed to demonstrate how the dynamics between those social agents, sometimes harmonious and sometimes conflicting, were decisive in processes of (re)producing the urban space and on consolidating socio-spatial segregation between the two municipalities. Based on the triangulation technique, which consists of field observations, interviews and document analysis, guided by a materialista-dialectical view, we analyze the historical processes of occupation of this space. In 1940, Joinville was urbanized, industrially thriving and concentrated the residential areas of the regional elites. At the same time, Araquari was predominantly rural, characterized internally by a certain socio-spatial homogeneity and was inhabited by workers from small rural properties and fishermen. From the late half of the twentieth century onwards, we have seen marked urbanization phenomena in both municipalities, accompanied by the continued concentration of high-income groups in a certain sector of Joinville, served by better infrastructure (technical and social) and more consumption opportunities. Diametrically, there was a greater concentration of urban poverty in the peripheries of Joinville and, mainly, in Araquari, where there is less technical and social infrastructure. The historical structuring of this segregation took place gradually and was being engineered by the dominant social strata. We point out that elements of ideological domination propagated by the high circulation press and the subordination of the State to the interests of industrialists, real estate groups and international monopoly capital, have embodied processes of socio-spatial segregation in Araquari and Joinville. We also identified social groups in Araquari that are excluded from urban policies and are condemned to struggle daily for space in the city and for better living conditions, in view of the domination that occurs in urban space and the conception by the State of commodity-city as a political-administrative principle.

Keywords: Spatial organization. Spatial segregation. Urban space producing agents. Araquari. Joinville.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Divisão político-administrativa de Santa Catarina (1820).....	34
Figura 2: Mapa da cidade de Joinville (1938).....	40
Figura 3: Mapa da cidade de Parati (1938).....	41
Figura 4: Vila de Itapocu (1938).....	48
Figura 5: Vila de Barra Velha (1938).....	49
Figura 6: Mapa de renda familiar aproximada em Joinville (1985).....	63
Figura 7: Tipologia intraurbana da qualidade de vida em Joinville e Araquari (2017).....	64
Figura 8: Eixos viários estruturantes de Joinville (1975).....	69
Figura 9: Mural com o poema "Minha Araquari".....	84
Figura 10: Dez motivos e consequências sobre a escolha de Araquari pela BMW.....	99
Figura 11: Barricada montada no Jardim das Oliveiras, em 17 de janeiro de 2020.....	105
Figura 12: IDH em Joinville e Araquari (1991-2010).....	113
Figura 13: IDEB em Araquari e Joinville (2005 - 2017).....	113
Figura 14: Salário médio mensal em Araquari e Joinville (2008 - 2018).....	114
Figura 15: Mapa de renda média em Araquari e Joinville (2010).....	115
Figura 16: Domicílio situado no SCAR.....	116
Figura 17: Domicílio situado no bairro Porto Grande.....	117
Figura 18: Mapa da localização dos hospitais.....	118
Figura 19: Relação entre frota de veículos e a população estimada em Araquari e Joinville (2010-2018).....	120
Figura 20: Mapa dos eixos viários estruturantes de Araquari.....	121
Figura 21: Mapa de localização dos shopping centers.....	123

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População de Araquari e Joinville (1940).	47
Tabela 2: População de Araquari por distrito (1940).	47
Tabela 3: Unidades prediais e domiciliares em Joinville e Araquari em construções de natureza indicada (1940).	50
Tabela 4: Valor dos alugueis em Joinville e Araquari (1940).	51
Tabela 5: Estabelecimentos industriais e salários do setor em Araquari e Joinville (1940). ..	51
Tabela 6: Escolaridade em Joinville e Araquari (1940).	52
Tabela 7: Infraestrutura urbana em Joinville e Araquari (década de 1940).	53
Tabela 8: Evolução demográfica em Joinville e Araquari (1940-2010).	61
Tabela 9: Taxas anuais de crescimento demográfico em Joinville, Araquari, Santa Catarina e Brasil (1950-2010).	61
Tabela 10: Custo do m ² construído para domicílios em Joinville (2018).	65
Tabela 11: Homicídios por bairro de Joinville (2017).	67
Tabela 12: Homicídios por região de Joinville (2017).	68
Tabela 13: Escolaridade em Araquari e Joinville (1991 – 2010).	86
Tabela 14: Tempos de deslocamentos diários domicílio-trabalho em Santa Catarina (2010).	119

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

ACIAA – Associação Empresarial Agrícola de Araquari
ACIJ – Associação Empresarial de Joinville
ALESC – Assembleia Legislativa de Santa Catarina
BI – 62º Batalhão de Infantaria de Joinville
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento
BESC – Banco do Estado de Santa Catarina
BMW – Bayerische Motoren Werke
CA – Colégio Agrícola de Araquari
CASAN – Companhia Catarinense de Águas e Saneamento
CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina
CEMPRE – Cadastro Central de Empresas
CF88 – Constituição Federal de 1988
CIA – Corredor de Indústria Automobilística
CMJ – Câmara de Vereadores de Joinville
CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CVA – Câmara de Vereadores de Araquari
DIVE – Diretoria de Vigilância Epidemiológica
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EC – Estatuto da Cidade
ETT – Escola Técnica Tupy
FSE – Formação Social Espacial
FUNAI – Fundação Nacional do Índio
IBDF – Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IFSC – Instituto Federal de Santa Catarina
INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano
ISS – Imposto Sobre Serviços

ITBI – Imposto de Transferência de Bens Imóveis
JBIC – Banco Japonês de Cooperação Internacional
MDB – Movimento Democrático Brasileiro
MEC – Ministério da Educação
MPF – Ministério Público Federal
PBU/65 – Plano Básico de Urbanismo de 1965 da cidade de Joinville
PDMA/06 – Plano Diretor de 2006 do Município de Araquari
PDU/73 – Plano Diretor Urbano de 1973 da cidade de Joinville
PFL – Partido da Frente Liberal
PIB – Produto Interno Bruto
PMJ – Prefeitura Municipal de Joinville
PSD – Partido Social Democrático
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
PT – Partido dos Trabalhadores
PUC/SC – Pontifícia Universidade Católica de Santa Catarina
SCAR – Setor das Camadas de Alta Renda
SINDUSCON – Sindicato da Indústria de Construção Civil
SM – Salário Mínimo
SPU – Secretaria do Patrimônio da União
TAC – Termo de Ajuste de Conduta
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
ZPIA – Zona de Produção Industrial Automobilística
ZPIND – Zona de Uso Predominantemente Industrial
ZUS – Zona de Uso Sustentável

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO 1: DO PERÍODO COLONIAL À FORMAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO URBANA (SÉCULO XVII ATÉ O ANO DE 1940)	28
1.1. Relação entre espaço e tempo e a reconstituição da memória de uma cidade	28
1.2. Processos de ocupação e formação do litoral norte catarinense do século XVII ao início do século XX	31
1.2.1. Colonização europeia e o proeminente genocídio indígena no litoral norte de Santa Catarina.....	31
1.2.2. Ocupação e formação do município de Araquari	33
1.2.3. Prelúdio da concentração da riqueza em Joinville: o ciclo da erva-mate, o ciclo da madeira e as infraestruturas de transporte na região norte do litoral de Santa Catarina...	36
1.3. Segregação sócio-espacial em Araquari e Joinville em 1940: uma construção histórica	42
1.3.1. O conceito de segregação sócio-espacial.....	42
1.3.2. O primórdio da produção do espaço urbano em Araquari	45
1.4. Considerações finais ao Capítulo 1	53
CAPÍTULO 2: A INDUSTRIALIZAÇÃO E O ESPAÇO URBANO DE ARAQUARI E JOINVILLE	55
2.1. Industrialização, urbanização e os vínculos entre os agentes industriais, promotores imobiliários e o Estado em Joinville.....	55
2.2. Dinâmicas demográficas e distribuição espacial das classes sociais em Joinville e Araquari	60
2.3. As áreas residenciais das camadas de alta renda	65
2.4. Araquari: do rural à cidade-dormitório (1960 – 2000).....	71
2.5. A semântica urbana da cidade-mercadoria e a industrialização em Araquari (2000-2020): Desenvolvimento Econômico ou Desenvolvimento Urbano Autêntico?..	82

2.6. Considerações finais ao Capítulo 2	88
CAPÍTULO 3: AGENTES (RE)PRODUTORES DO ESPAÇO E SEGREGAÇÃO NA ARAQUARI EMPRESARIALISTA (2000 – 2020).....	89
3.1. Discussão crítica sobre planejamento urbano de Estado, planos diretores e instrumentos de políticas urbanas	90
3.1.1. O capital monopolista internacional e o Estado: a fábrica automotiva da BMW e as flexibilizações jurídicas	95
3.2. A ocupação urbana Jardim das Oliveiras e alguns embates políticos entre os “de cima” e os “de baixo”	103
3.3. A segregação sócio-espacial consolidada	110
3.4. Considerações finais ao Capítulo 3	125
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	127
REFERÊNCIAS	132
ANEXOS	137

INTRODUÇÃO

O crescimento dos espaços citadinos e o fenômeno urbano têm sido amplamente estudados na geografia e nas ciências sociais. De forma generalista, quando analisamos esses espaços, é possível elencar uma série de características comuns às diversas cidades espalhadas pelo planeta. Dentre elas, Marcuse (2003) identifica que as cidades são fragmentadas, isso significa que elas são compostas por um mosaico irregular, com áreas de diferentes tamanhos, formas e conteúdos, produzidas por diferentes processos espaciais e agentes sociais.

Essa fragmentação ocasiona, especialmente em países “periféricos”, uma divisão econômica do espaço e uma divisão social do espaço. A primeira origina e concentra terminais de transportes, fábricas, depósitos, comércios, escritórios, hospitais, escolas e áreas de lazer; a segunda, apresenta-se como numerosas áreas sociais, cada uma caracterizada por certa homogeneidade interna e heterogeneidade entre elas (VASCONCELOS; CORRÊA; PINTAUDI, 2018). Essas (des)semelhanças do espaço social costumam estar relacionadas com atributos como: renda, escolaridade, emprego, etnicidade, faixa etária, religião, aspectos culturais, entre tantos outros.

Não é raro que essas divisões econômicas e sociais do espaço estejam fortemente relacionadas, imbricadas ou superpostas. Por exemplo, quanto aos aspectos residenciais nas cidades capitalistas, Harvey (1973) e Villaça (2017) argumentam que alguns grupos sociais que, detém maior poder econômico, ideológico e político, comumente se apropriam de vantagens econômicas da terra urbana. Nessa apropriação, esses grupos conseguem residir próximos às oportunidades de empregos mais atrativas ou próximos a localizações com acesso facilitado às amenidades naturais e às amenidades socialmente produzidas (infraestruturas técnica e social). Enquanto que, “os de baixo” possuem menor possibilidade de escolha, apesar de buscarem habitar em localidades com benefícios semelhantes. Isso resulta, muitas vezes, na construção de residências em áreas impróprias (às vezes ilegais) para ocupação ou em áreas de fragilidade ambiental (terrenos alagadiços, encostas de morros, com infraestrutura técnica precária...), áreas comumente menos visadas pelo mercado imobiliário. Esse fenômeno se convencionou chamar de *segregação sócio-espacial*¹.

¹ Utilizaremos da grafia “sócio-espacial” ao invés de “socioespacial” ao longo desta pesquisa. Conforme Souza (2016), compreendemos que a primeira grafia denota maior importância às relações sociais que referenciam e condicionam o espaço, não somente adjetiva e qualifica a questão “espacial”. Nossa escolha pretende elevar as relações sociais a um mesmo patamar de importância que a questão espacial, sugerindo sua indissociabilidade e interdependência.

Não obstante, em sociedades heterônomas capitalistas, o que normalmente ocorre, é que os usos do espaço urbano são mediados pelo valor de troca em detrimento ao seu valor de uso², o que implica a seleção, via mercado, dos sujeitos sociais capazes de acessar a habitação, as feições produtivas e de circulação, as dimensões do viver, as possibilidades de sociabilidade, a apropriação coletiva dos espaços, as infraestruturas técnicas e sociais, enfim, todos os recursos necessários para a reprodução da vida em sociedade.

Corrêa (1989, 2018a) coloca o espaço urbano como produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço. As ações que produzem o urbano são concretas e não aleatórias, derivam da dinâmica de acumulação do capital, das necessidades de reprodução das relações de produção e dos conflitos de classe que dela emergem. Assim como Corrêa (1989; 2018a), Lefebvre (2001) refere que os principais agentes que fazem e refazem a cidade são os grandes capitalistas proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais ditos excluídos³.

A ação desses agentes se faz dentro de um marco regulatório jurídico que não é neutro, refletindo o interesse dominante de um dos agentes, comumente o dos grandes industriais ou do mercado imobiliário. Convém apontar que, muitas vezes há conflitos entre os interesses desses dois agentes e a sua resolução se dá por intervenção do Estado, agente essencial para minimizar os conflitos de classe, que normalmente beneficia os proprietários dos meios de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a reprodução das relações de produção (CORRÊA, 1989).

Apesar das singularidades de cada um desses *processos*⁴ de produção do espaço urbano e dos conflitos de interesse que aconteceram e acontecem em diversas partes do planeta, sobretudo quando examinamos o que ocorre em países “centrais” e em países “periféricos”, o que a produção do espaço urbano sempre ocasiona é, tanto lá como cá, a (re)colocação mais ou menos forçada de pessoas – via de regra pobres – em espaços residenciais de infraestrutura

² As noções de valor de uso e valor de troca dos espaços urbanos são desenvolvidas em vários trabalhos, destacamos Lefebvre (2001) e Harvey (1973).

³ Nas palavras de Corrêa (2018a): “...um ou de diversos agentes sociais cujas ações (estratégias e práticas) podem se superpor ou se justapor, sendo marcadas por complementaridade ou antagonismo. As resultantes espaciais podem ser numerosas, expressas na configuração espacial, no conteúdo social e nas contradições e conflitos” (CORRÊA, 2018a, p. 48).

⁴ Quando nos referirmos a *processos* de produção do espaço urbano, estaremos adotando a noção desenvolvida por Santos (2004). Para o autor, *processo* é uma ação que se realiza continuamente, visando um resultado qualquer, implicando tempo e mudança. Os processos acontecem dentro de uma dada estrutura social e econômica, marcados pelas contradições internas da mesma.

precária e com baixa acessibilidade às fontes de poder, aos espaços de troca e aos bens de consumo coletivo, reforçando quadros de *segregação sócio-espacial*.

Para Alvarez (2018), a segregação constitui um dos fundamentos da produção do espaço capitalista, sendo não apenas resultado deste processo, mas também parte de seu conteúdo. Há, portanto, a construção de uma estrutura espacial de poder que é essencial para a reprodução do capitalismo e das relações de dominação. Nesse sentido, as classes sociais mais poderosas têm os atributos (econômicos, técnicos, políticos e culturais) necessários para decidir sobre o (re)fazer urbano, assegurando a si próprios: maior acessibilidade às vantagens urbanas e maior valorização de seus empreendimentos. Esse deslocamento do poder, não é somente resultado das relações de produção, mas, também é necessário para a sua manutenção.

A partir desses breves preâmbulos, que compõem importantes fundamentos teóricos e pressupostos desta pesquisa, podemos aproximar com mais segurança o(a) leitor(a) de nosso recorte empírico. Iniciaremos apresentando alguns indicadores quantitativos que sugerem expressiva expansão econômica, demográfica e urbana no município de Araquari, situado no nordeste do estado de Santa Catarina.

Nos últimos dez anos, o município de Araquari (33.867 habitantes), lindeiro ao município mais populoso do estado (Joinville), passa a chamar atenção por diversos motivos. Araquari apresentou um crescimento demográfico em torno de 53% e, entre 2015 e 2016, foi o município catarinense que mais cresceu demograficamente (4,35%). Enquanto que, cinco anos antes, possuía somente 24.810 habitantes. Assim, observa-se um vertiginoso aumento populacional (36%) no período de 2010 a 2016.⁵

A economia também ostentou uma relevante ampliação em 2013, quando são registradas 577 empresas a mais do que em 2010, perfazendo um total de 1394 empresas ativas no município. Em 2014, o grupo BMW, multinacional da indústria automobilística europeia, implantou uma fábrica de produção de automóveis em Araquari, empregando cerca de 1.200 trabalhadores⁶. Essa aparente prosperidade refletiu também na arrecadação tributária municipal, que passou de R\$ 34,3 milhões em 2010 para R\$ 79,1 milhões em 2014. O Imposto Sobre Serviços (ISS), um dos mais importantes tributos municipais, arrecadou 97,3% a mais nesse período.⁷

⁵ Obtido no banco de dados do IBGE cidades.

⁶ Dados do parágrafo obtidos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁷ Dados obtidos do Portal da Transparência de Araquari.

A imprensa tem enunciado veementemente o município como uma “terra de oportunidades” para os mais variados grupos sociais, desde empresários e rentistas da terra urbana, até trabalhadores⁸. Essa disseminação se verifica, especialmente, em um canal de notícias de título “Araquari: a bola da vez!”, organizado pela Irineu Imóveis e veiculado ao portal de notícias G1 do grupo Globo Comunicações. Nesse acervo midiático estão reunidos diversos textos que tentam reforçar e difundir um ideário em que o município está conseguindo promover um desenvolvimento diferenciado das demais cidades catarinenses, no sentido de garantir aos seus munícipes: maior qualidade de vida, taxas reduzidas de desemprego e manter sob controle a violência urbana – ainda que, de acordo com um dos textos, esse controle advenha do incremento no policiamento e da organização de vigílias por parte de alguns membros da sociedade civil. Araquari seria então, neste discurso, ao mesmo tempo um polo econômico atraente para investidores e uma cidade que se mantém tranquila, apesar de se situar entre o grande centro urbano de Joinville⁹ e as praias do norte catarinense, cuja cercania agrega algum valor turístico às suas terras. Uma cidade que supostamente oferece à sua população, abundantes oportunidades de emprego, proximidade a amenidades naturais e baixos custos de vida.

Essa estratégia de marketing urbano articulada entre grupos imobiliários, governos locais e a mídia de alta circulação fortalece um discurso hegemônico que, no contexto de políticas neoliberais e de globalização da economia, define novas competências e responsabilidades para as prefeituras. Essa orientação das políticas urbanas configura aquilo que Vainer (2001) chama de *cidade-mercadoria*, onde, na lógica enviesada de seus governantes, as cidades necessitam competir entre si: pelo investimento de capitais, na atração de novas indústrias e negócios, no preço e na qualidade dos serviços oferecidos e na atração de força de trabalho. Para Sugai (2002), um dos prejuízos na adoção desses princípios por parte das administrações locais é a concepção de que os resultados nas políticas públicas, positivos ou negativos, devem ser creditados à maior ou à menor competência, capacidade

⁸ Entre outros: “**Araquari: descubra uma joia pouco conhecida do estado**” G1, 02/04/2019; “**Os benefícios de morar em Araquari**” G1, 10/04/2019; “**Cultura e história: entenda como Araquari se tornou um dos principais polos econômicos do norte do estado**” G1, 10/04/2019; “**Conheça as praias próximas a Araquari**”, G1, 08/05/2019; “**Facilidade de morar em Araquari**” G1, 13/05/2019; “**Onde estudar em Araquari?**” G1, 13/05/2019; “**Por que abrir sua empresa em Araquari?**” G1, 13/05/2019.

⁹ Joinville é um município que faz fronteira político-administrativa ao norte de Araquari. Joinville é o maior polo industrial de Santa Catarina e o terceiro maior da Região Sul brasileira bem como o município mais populoso do estado, com uma população estimada em torno de 569.645 habitantes (IBGE, 2017). Joinville e Araquari compartilham de espaços conurbados, de fortes vínculos econômicos e há notável deslocamento cotidiano das pessoas entre os dois municípios.

empreendedora e articuladora do governo local. Para a autora, nesta lógica, a pobreza, a desigualdade social e as problemáticas da vida urbana seriam, por conseguinte, apenas variáveis que poderiam ser corrigidas no âmbito da política local, desconsiderando-se o caráter estrutural das patologias do tecido social capitalista.

Apesar do conjunto de dados tão favoráveis à economia de Araquari e dos esforços na construção da narrativa hegemônica de “terra de oportunidades”, uma matéria veiculada em jornal local¹⁰ relatou que: “Por falta de infraestrutura, a população [de Araquari] já está preocupada com o *crescimento desordenado*¹¹ da cidade, e até mesmo políticos admitem que existem questões urgentes a serem resolvidas” (grifos nossos). A mídia, parcelas significativas da sociedade, planejadores do Estado e até mesmo pesquisadores, comumente relacionam os problemas do fenômeno urbano à “desordem” territorial ou à falta de planejamento¹².

Na continuação da matéria, Clenilton Carlos Pereira (PSDB), o atual prefeito do município de Araquari (2016-atual), declara que com a implantação de novas empresas no município, houve significativo aumento da arrecadação de tributos. Diz ele: “A receita orçamentária praticamente quadruplicou”. Ele admite que: “Precisamos melhorar a *mobilidade urbana*, especialmente com a duplicação da BR-280 e a *criação de uma região metropolitana com Joinville*. Também precisamos trabalhar na estruturação de energia, água e saneamento, que *são bastante precários na cidade*” (grifos nossos)¹³. Cabe comentar que esse depoimento foi recolhido antes de Pereira ser eleito prefeito do município, podendo assim, configurar simples discurso eleitoral.

O que se revela nessa matéria, tanto do ponto de vista político-administrativo local quanto de uma parcela da população é que, se por um lado Araquari cresceu e ampliou a sua riqueza em razão do número de empresas e tributos, por outro, isso não contribuiu com a melhora da qualidade de vida da população quando esta é, em certa medida, aferida pela capacidade do Estado em atender as demandas por infraestrutura, serviços e mobilidade urbana.

¹⁰ Matéria intitulada “Cidade que mais cresceu em Santa Catarina, Araquari luta por melhorias”, publicada no jornal Notícias do Dia, de Joinville em 2015. Disponível em: < <https://ndmais.com.br/indicadores/cidade-que-mais-cresceu-em-santa-catarina-araquari-luta-por-melhorias/>>. Acesso em: 03 mar 2021.

¹¹ Como muito bem observa Souza (2018), frequentemente o discurso do senso comum ou do planejamento urbano de Estado se utiliza da expressão “crescimento desordenado”. Segundo ele, por trás da aparente “desordem”, há uma “ordem” sócio-espacial derivada de imperativos imanentes ao capitalismo e dos vetores de força típicos de sociedades heterônomas. A “desordem” não é lida como produto de uma “ordem” mais abrangente e supralocal nem como contexto no qual se desenvolvem “novas ordens”, muitas delas clandestinas e ilegais.

¹² No Capítulo 3 trataremos melhor sobre gestão espacial e sobre planejamento urbano de Estado, temas carregados de certa controvérsia no campo teórico-político da geografia e das ciências sociais.

¹³ Matéria intitulada “Cidade que mais cresceu em Santa Catarina, Araquari luta por melhorias”, publicada no jornal Notícias do Dia, de Joinville em 2015.

Em 2017, o IBGE elaborou uma tipologia intraurbana que pretendeu estimar a qualidade de vida para diferentes *setores geográficos*¹⁴ dos municípios que compõe cada uma das regiões metropolitanas brasileiras. Para sistematizar esse estudo, o IBGE utilizou como indicadores de qualidade de vida: a renda familiar do chefe do domicílio, o saneamento básico domiciliar (coleta de esgoto e lixo), o nível educacional, o acesso a computador e a internet domiciliar, os residentes em domicílio de alvenaria e o percentual de pessoas com densidade com mais de dois moradores por dormitório.

Nesta tipologia, Araquari aparece como *perifeiria* do município de Joinville, dado que, determinado *setor geográfico* central de Joinville agrupa altos indicadores de “qualidade de vida”, configurando um nítido quadro de *segregação sócio-espacial* quando examinamos o espaço urbano dos dois municípios, também chamado de *espaço intraurbano* por Sugai (2002) e Villaça (2017). Além disto, destacamos que não foram considerados como fatores relevantes para a avaliação da qualidade de vida: nem a concentração das atividades produtivas, dos empregos, dos centros comerciais, das escolas, dos equipamentos de saúde e lazer, nem a infraestrutura de transporte dos municípios, ou a qualidade oferecida pelas operadoras de transporte público, entre outros aspectos relevantes para a reprodução da vida em sociedade.

Essa rápida comparação de alguns dados sócio-espaciais do espaço intraurbano de Araquari e Joinville se mostra reveladora, assim como, apresenta a problemática que desejamos investigar. Como sugere Sugai (2002), é neste espaço único de conurbação entre as duas cidades (o intraurbano), composto por continuidades e descontinuidades urbanas dos dois municípios, que devem ocorrer as maiores interações sócio-espaciais. Para ela, ali acontecem deslocamentos cotidianos de seus moradores, a explicitação de articulações e fragmentações urbanas, suas desigualdades e segregações, os conflitos e as contradições, a acessibilidade e o isolamento, a localização dos grandes investimentos públicos e das carências, da riqueza e da pobreza, as disputas entre as gestões locais, entre tantos outros aspectos que complexificam o fenômeno urbano.

Sugai (2002) indica, portanto, que as assimetrias sócio-espaciais se explicitam nas cidades de forma mais acentuada quando observamos o espaço intraurbano. Nesse sentido, do ponto de vista da distribuição espacial das classes sociais, quanto menor a escala de análise, mais homogêneo aparenta ser o espaço, inversamente, quanto maior a escala de observação, mais heterogêneo o espaço aparenta. Além disso, a forte relação (social, técnica, política e

¹⁴Setor geográfico entendido como um conjunto de bairros com características próprias e “personalidade”, conforme Souza (2016).

econômica) entre Araquari e Joinville exige, para maior êxito investigativo, uma escala de análise (ou recorte espacial) que envolva os dois municípios e privilegie a reflexão sobre o que ali ocorre. Para entender os processos históricos que produziram a pobreza em Araquari, é preciso também compreender os processos que produziram a concentração da riqueza em Joinville. Esses processos são interdependentes e se retroalimentam continuamente.

Destarte, pretendemos investigar como esses elementos interagem e se materializaram no espaço urbano de Araquari, afetando a vida da população local. Também, almejamos contribuir com a construção de um discurso alternativo ao de “terra de oportunidades” – cabe ao menos questionar: quais oportunidades? Para quem? – Resultante da vitória ideológica da mídia, do Estado e da elite local quando descrevem as transformações sócio-espaciais ocorridas no município. Isso não significa que erigiremos um panorama catastrófico para a cidade, mas sim, que contribuiremos com uma ótica comprometida com a realidade de Araquari, que revela marcantes disparidades sócio-espaciais – ausentes no discurso hegemônico – quando comparada a Joinville.

Entendemos que a questão geográfica por excelência, como afirma Gomes (1997), é a de buscar uma lógica – uma coerência – para a *organização* de determinado arranjo espacial, construindo um discurso para uma certa “ordem” espacial e para uma certa relação entre os fenômenos que ali ocorreram ou ocorrem. Para Corrêa (1986), a *organização espacial*¹⁵ é o conjunto de objetos criados pelos seres humanos e dispostos sobre a superfície terrestre, constituída pelas inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social.

Partiremos do pressuposto que a *organização espacial* é resultado de determinações históricas viabilizadas pela ação de diferentes agentes sociais, com diferentes interesses para uma mesma base material. Nesse percurso, as determinações resultam das dinâmicas de acumulação de capital, das relações de produção e de conflitos de classe, sendo que, comumente prevalecem os interesses dos grupos sociais que detêm maior poder (econômico, social e político). Os desenlaces desses *processos*, portanto, são responsáveis pelo aparente quadro *estruturante* de segregação sócio-espacial verificado no espaço de Joinville e Araquari.

Diante do exposto até aqui, alguns questionamentos parecem se impor, dentre eles, elencamos os que consideramos mais pertinentes à geografia urbana. Quais foram os fenômenos, eventos e processos históricos que contribuíram de modo extraordinário para a

¹⁵ Como explica Souza (2016): “[a] *organização espacial* tem a ver com a divisão espacial do trabalho, com a disposição e distribuição espacial da infraestrutura técnica (malha viária, redes técnicas de abastecimento de água e energia, egostamento sanitário etc.) e social (escolas, postos de saúde etc.), com o padrão de *segregação e autosegregação residencial* e assim segue” (SOUZA, 2016, p.37, grifos nossos).

organização espacial de Araquari? Quais processos configuraram o quadro de segregação sócio-espacial verificado atualmente no espaço intraurbano de Joinville e Araquari? Esse quadro se altera se considerarmos a localização de objetos geográficos (equipamentos de saúde, unidades de ensino, transporte coletivo, atividades produtivas e centros comerciais) que não foram incluídos na tipologia intraurbana proposta pelo IBGE? Existe pobreza no município de Joinville ou ela se restringe somente a Araquari? Quais agentes (re)produtores do espaço foram determinantes na organização deste espaço e quais foram os mais beneficiados ou prejudicados pela ação do Estado nesses processos? Após a ampliação da receita municipal, quais medidas foram tomadas pelo Estado para reduzir as carências de infraestrutura técnica e social em Araquari? Cabe pontuar que esta dissertação não garantirá em absoluto a resposta para estes questionamentos ou abordará toda amplitude dos elementos necessários para uma interpretação definitiva da realidade em questão.

Apesar disto, pretendemos nos aproximar da resposta para estes questionamentos por meio do cumprimento de nosso **objetivo geral**: *identificar processos determinantes na organização espacial do município de Araquari e analisar contribuições desses processos na (re)produção de quadros de segregação sócio-espacial*. Tencionamos atingir este objetivo a partir dos seguintes **objetivos específicos**:

- a) Investigar processos de ocupação primordial em Araquari, identificando quando se iniciaram os primeiros quadros de segregação sócio-espacial e os agentes que contribuíram com sua (re)produção;
- b) Examinar a relação entre industrialização e urbanização em Joinville e Araquari, analisando relações entre os agentes (re)produtores do espaço urbano e a distribuição espacial das classes sociais;
- c) Analisar as práticas sociais espacializadas em Araquari a partir da sua industrialização, identificando normas e/ou ações jurídicas do Estado que afetaram a estruturação urbana no município e o efeito dessas sobre a organização do espaço.

Os dados recolhidos previamente referentes à economia e à demografia, sugerem que a ocupação começa a se intensificar em nosso recorte empírico a partir do início do século XX, é nesse período que provavelmente se iniciaram os processos mais facilmente identificáveis de segregação sócio-espacial. Por exemplo, segundo dados do IBGE, em 1940 já se desempenhavam majoritariamente atividades urbanas em Joinville, assim como, a maior

parcela de seu PIB advinha de atividades industriais e comerciais. Portanto, para fins de aplicabilidade da pesquisa, delineamos nosso *recorte temporal* a partir do ano de 1940 até o ano 2020. Isso não significa que permaneceremos rígidos ou estanques temporalmente e restritos a esse recorte, apenas que será dado maior enfoque aos acontecimentos no período histórico selecionado¹⁶.

Uma consideração importante diz respeito à imensa complexidade na determinação de uma *escala*¹⁷ de investigação para o cumprimento dos objetivos inquiridos. Para não recorrermos a análises insuficientes, trabalharemos além das fronteiras político-administrativas do município de Araquari e Joinville, considerando também suas relações interescares no âmbito político, econômico, técnico e social com os municípios circunvizinhos, com os quais as interações sócio-espaciais são mais imediatas e significativas. Compreendemos também a relevância de políticas na escala nacional ou até mesmo de contextos sócio-econômicos planetários que, podem ter vindo e podem vir a influenciar processos sócio-espaciais ocorridos e que ocorrem em Araquari e Joinville. Esses elementos deverão, portanto, na medida do possível, serem incluídos em nossa análise.

Como método de investigação, optamos pelo materialismo histórico-dialético elaborado por Marx e Engels (2002). De forma sucinta, isso significa que serão analisadas (no decorrer de processos históricos) as práticas humanas e as relações entre seres humanos na produção material e na reprodução da vida em sociedade. Nesse caso, entendemos que a reprodução da vida se dá sob a base material de aglomerados sociais, essenciais para a manutenção e o desenvolvimento do capitalismo. Outros pressupostos teóricos importantes oriundos dos

¹⁶ Importante referir que reconhecemos as limitações do poder explicativo de métodos históricos, como alerta Gomes (1997), a partir desse método, para explicar fenômenos atuais, recua-se no tempo e, através de uma reconstrução cronológica explicamos o presente pelo passado. Nesse percurso, estabelecemos marcos fundamentais, nexos causais, pelos quais os eventos se encadeiam, sendo que, o verdadeiro nexos causal neste caso realmente se situa entre o presente que queremos explicar e a reconstituição histórica que fazemos, ou seja, os fatos que selecionamos para criar sentido neste relato. Na verdade, omitimos neste procedimento o dado irreduzível de que uma reconstituição é sempre uma escolha e que, dos eventos, só destacamos aquilo que interessa aos nossos propósitos demonstrativos. Ao mesmo tempo, concedemos ao fato histórico uma objetividade que ele não tem. Apesar dessas limitações e da falta de neutralidade nas reconstituições históricas, não conhecemos outro método mais adequado para cumprir nossos objetivos. Salientamos que a ausência de neutralidade é inerente ao próprio campo científico, como apontam diversos epistemólogos.

¹⁷É difícil conceituar *escala* sem cair em um viés positivista, assim como, não nos aprofundamos epistemologicamente nessa categoria para não nos distanciarmos excessivamente do nosso objeto de pesquisa. Para maiores esclarecimentos sobre o conceito de escala, sugerimos a leitura de Castro (2000), Herod (2009) e Correa (2018a).

autores é de que a sociedade é estratificada em classes e há subordinação das classes sociais menos poderosas aos ditames estruturais da sociedade, responsáveis, entre outras coisas, pela (re)produção da segregação sócio-espacial.¹⁸

Cabe salientar que este trabalho é de natureza predominantemente qualitativa – embora haja levantamento de dados quantitativos, não são utilizados tratamentos estatísticos e operações matemáticas complexas que extrapolam as noções cotidianas. Em relação ao referencial teórico, utilizamos essencialmente de bibliografias de áreas da geografia humana, geografia urbana e sociologia urbana.

Para coletar os dados analisados neste trabalho, seguimos às orientações de Triviños (1987) referentes a estudos de caso de natureza qualitativa. Assim, empregamos a técnica de triangulação, que consiste na coleta de dado por meio de observações em campo, entrevistas semi-estruturadas e levantamento de documentos escritos.

Sobre os aspectos metodológicos desta dissertação, utilizaremos de investigação bibliográfica e dados primários e secundários para construir uma narrativa dos processos históricos que transformaram a Araquari no município que é hoje, buscando indicar quais foram os agentes responsáveis ou interessados em cada um dos processos, assim como, dar visibilidade a algum possível agente contestador desses processos. Ao longo da construção narrativa, aproveitaremos o trabalho de outros pesquisadores do fenômeno urbano para articular as desigualdades sócio-espaciais inerentes a qualquer cidade capitalista com o nosso recorte empírico. Além disto, procederemos com a triagem de clipagens realizadas na imprensa local e regional para apontar, por meio de análise de discurso, quais interesses estão obscuros na fala e nas manifestações dos agentes selecionados. Para sustentar nossas observações e conclusões, utilizaremos documentos públicos, informativos empresariais e manifestos populares. Por fim, recorreremos também a entrevistas com técnicos, políticos, membros de empresas locais ou regionais, agentes imobiliários e membros da sociedade civil que possam auxiliar na elucidação acerca dos fenômenos investigados.

¹⁸ Até onde temos conhecimento, Marx e Engels não foram responsáveis por cunhar a noção de *segregação residencial*. Apesar disso, consideramos que o exame da obra marxiana e marxista foi essencial para o desenvolvimento deste conceito por cientistas que os sucederam. A exemplo, sugerimos a leitura da obra “Sobre a questão da moradia” escrita no final do século XIX por Engels (2015).

Passemos, agora, a uma breve exposição da estrutura da dissertação. À Introdução, seguem-se três Capítulos (divididos em Seções) e um arremate nas Considerações Finais. Ao final de cada Capítulo, sistematizamos sucintamente como eles nos aproximaram do cumprimento dos objetivos inquiridos para este trabalho.

Iniciamos O Capítulo 1 no plano de fundamentação teórico-metodológica, analisamos a *organização espacial* do litoral norte catarinense no período pré-industrial e avançamos no aprofundamento do concreto da *segregação* em Araquari e Joinville.

No Capítulo 2, examinamos relações, no campo teórico e empírico, entre industrialização e urbanização, entre agentes (re)produtores do espaço urbano e segregação. Ao final do Capítulo 2, arriscamos uma discussão acerca de *desenvolvimento econômico* e *desenvolvimento urbano autêntico*, permitindo questionamentos que justificam o Capítulo 3.

Nele, refletimos sobre políticas urbanas e analisamos, em nível local, suas práticas sociais concretas (incluindo as práticas diretamente espaciais ou espacializadas), evidenciando embates políticos que ocorreram e ocorrem na Araquari “empresarialista”. Por fim, desvelamos a segregação sócio-espacial estruturada e consolidada historicamente em nosso recorte empírico.

CAPÍTULO 1: DO PERÍODO COLONIAL À FORMAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO URBANA (SÉCULO XVII ATÉ O ANO DE 1940)

*Uma casa pode ser grande ou pequena,
e enquanto as casas que a rodeiam são igualmente pequenas,
ela satisfaz todas as exigências sociais de uma habitação.
Erga-se, porém, um palácio ao lado da casa pequena,
e eis a casa pequena reduzida a uma choupana.
A casa pequena prova agora que o seu dono não tem,
ou tem apenas as mais modestas, exigências a pôr;
e por mais alto que suba no curso da civilização,
se o palácio vizinho subir na mesma ou em maior medida,
o habitante da casa relativamente pequena
sentir-se-á cada vez mais desconfortado,
mais insatisfeito, mais oprimido,
entre as suas quatro paredes.
(Karl Marx)*

1.1. Relação entre espaço e tempo e a reconstituição da memória de uma cidade

Iniciamos este capítulo com duas considerações; a primeira, e talvez a mais importante, diz respeito à relação entre espaço e tempo, e a segunda, refere-se à construção da memória de determinado espaço, neste caso, o de Araquari. Quanto à primeira, tanto Santos (2006), como Massey (1998), aparentam concordar que o espaço é um produto de inter-relações, constituído através de interações que ocorrem ao longo do tempo, desde a imensidão global até o intimamente local. Para eles, o espaço advém da noção de totalidade. Um aspecto decorrente dessa produção são relações entre seres e práticas necessariamente embutidas e que precisam ser efetivadas. O espaço está sempre sendo feito – nunca está finalizado, em processo dialético, nunca se encontra fechado.

Massey (1998) enfatiza a noção da pluralidade nas narrativas temporais, sugerindo uma multiplicidade na produção do espaço, na qual distintas trajetórias coexistem. A autora rejeita a noção de temporalidade fechada, ela entende que o tempo é veículo de mudança e isto não significa que o veículo é a causa, nesse sentido, as direções gerais da história, incluindo o futuro,

não são conhecidas. Para a autora, “o tempo não pode, de qualquer maneira, existir por si mesmo, sem apoio [o espaço]” (p. 13).

Essa noção é significativa para prosseguirmos em nossa reconstituição histórica do município de Araquari, um recuo tão grande no espaço e no tempo como faremos neste capítulo tende a pasteurizar as histórias e submete a organização do espaço a uma sequência temporal. Desconhecemos a acurácia com a qual conseguiremos sistematizar a produção desse espaço durante o período do século XVII ao início do século XX, considerando que existem diferentes memórias acerca dos eventos que constituem os povoamentos nessa região. Corremos aqui o risco de reproduzir uma narrativa homogeneizante, portanto, possivelmente iníqua com alguns grupos sociais que habitaram e ainda habitam o litoral norte catarinense. Ressaltamos que em grande parte isso pode acontecer pela simples ausência de documentos ou de estudos historiográficos preocupados em visibilizar os grupos sociais frequentemente marginalizados pela história. Essa ausência é consequência daquilo que se convencionou chamar de “historiografia burguesa”, que exagera o papel dos indivíduos e de “grandes personalidades” no curso da história.

Em relação à segunda consideração, é que o espaço do município de Araquari é denso em historicidade, como são, de um jeito ou de outro, quaisquer objetos das ciências sociais. Por conta disso, quando recorremos à exames de transformações espaciais de longa duração, é comum destacarmos aqueles eventos e períodos onde identificamos importantes transformações que extrapolam a vida cotidiana. Esses períodos são chamados por Vasconcelos (2009) de *períodos densos*, alguns deles fornecem elementos factuais de grande riqueza, a partir da documentação da época, que registram ocorrências extraordinárias. Assim, concentraremos nossa análise nesses períodos, buscando contornar a inexistência ou perda de documentos históricos, aquilo que Vasconcelos (2009) conceitua como *hiatos temporais*, que costumam deixar longos intervalos sem muitas informações espaciais disponíveis.

Abreu (2018) alerta que são poucas as cidades brasileiras que ainda apresentam vestígios materiais consideráveis do passado. Para cingir esse impasse, o autor discorre sobre aspectos teórico-metodológicos possíveis de serem empregados em reconstituições espaço-temporais e as principais categorias trabalhadas nesse percurso. Abreu (2018) principia distinguindo a *memória coletiva* da *memória histórica*. A primeira é uma corrente de pensamento contínuo, que retém do passado somente aquilo que está vivo ou é capaz de viver na consciência de determinados grupos sociais. Nas palavras do autor:

A memória coletiva está sempre se redefinindo. Quando um período deixa de interessar ao período seguinte, isso não quer dizer que o grupo se esqueceu de uma parte do passado. O que acontece é que, na realidade, o grupo já não é mais o mesmo. Quando isso ocorre, e se não quer perder uma lembrança que não mais se sustenta por si mesma na consciência dos grupos, é comum que essa lembrança seja eternizada, que seja registrada, transformando-se então em *memória histórica* (ABREU, 2018, p. 26, grifos no original).

Portanto, é seguro assumir que na maior parte das cidades brasileiras as memórias coletivas se eternizam mais em registros e documentos do que em formas materiais inscritas na paisagem. São eles que permitem contextualizar os testemunhos do passado que restaram na paisagem. Entretanto, como advertem Le Goff (1990) e Foucault (2009), as classes mais poderosas não somente erigiram os objetos geográficos mais duráveis, como foram responsáveis por parte significativa da institucionalização da memória histórica, não raro estabelecidas para guardar as lembranças que os grupos sociais mais influentes consideravam importantes. Assim sendo, os documentos não são também uma matéria-prima objetiva, eles expressam o poder da sociedade de determinado tempo sobre a memória (ABREU, 2018).

Chegamos, assim, a outro obstáculo. Diante dele, Abreu (2018) questiona se é impossível, então, recuperar a memória sobre uma cidade. Para o autor, a resposta é, ao mesmo tempo, sim e não. Para ele, “é impossível (...) recuperar a totalidade das memórias coletivas que tiveram aquela cidade como referencial. Isso não quer dizer, entretanto, que seja impossível resgatar muitas outras memórias dessa cidade” (p. 28).

Para atenuar todas essas agruras acerca da memória e que dificultam o trabalho de reconstituições espaço-temporais de aglomerados urbanos, seguiremos as advertências de Abreu (2018) e aconselhamos os(as) leitores(as) a fazerem o mesmo durante o exame desta dissertação. Antes de tudo, é preciso reconhecer que qualquer vestígio do passado (desde formas arquitetônicas na paisagem até documentos) jamais é neutro. O primeiro passo é contextualizar o vestígio, saber quem o produziu, quando e, se possível, com que objetivo. O segundo passo é não aceitar como definitiva qualquer interpretação dada sobre o passado. Almejamos que por meio dessas precauções, possamos produzir um material que busca se afastar de analogias a uma camisa de força, pois enquadrar o empírico que se quer analisar seria negar a própria ciência.

Por fim, como bem observou Santos (1994), o grande desafio que se antepõe à Geografia, quando estuda o passado, é empiricizar o tempo. Sem tentar “materializar” o tempo, não conseguimos torna-lo “geográfico”. As formas morfológicas são a manifestação mais

concreta do empírico e por isso têm sido privilegiadas nas análises geográficas, mas o autor recorda que elas não são as únicas que interessam à Geografia. Para ele, as formas aparecem como relação a obedecer e se materializam mediante um conjunto de normas jurídicas e sociais. A partir disso, Abreu (2018) conclui que essas normas dão conteúdo às formas espaciais, portanto, não se compreende uma sem entender a outra.

Feita essa discussão, como base teórico-metodológica, ajuizamos fundamental a mínima compreensão de como ocorreram os processos de ocupação da região onde se situa o município de Araquari. Para essa tarefa, utilizaremos da teoria e método de Formação Social Espacial (FSE) de Santos (1977), uma categoria derivada da Formação Econômica e Social enquanto modelo teórico de Marx. Para Santos, os modos de produção, a formação social e o espaço se correlacionam. A formação social expressa geograficamente uma certa distribuição das atividades de produção. As diferenças entre os lugares são resultadas de um arranjo espacial dos modos de produção, e o valor de cada local depende de níveis quantitativos e qualitativos dos modos de produção e da maneira como se combinam. Os modos de produção se tornam concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. A FSE é, portanto, uma organização histórica dos modos de produção, da formação social e do espaço. Por conseguinte, preocupar-nos-emos em explicar como o tempo se torna espaço e em como os agentes produtores do espaço urbano no tempo passado e no tempo presente têm, cada qual, um papel específico no funcionamento do espaço atual.

1.2. Processos de ocupação e formação do litoral norte catarinense do século XVII ao início do século XX

1.2.1. Colonização europeia e o proeminente genocídio indígena no litoral norte de Santa Catarina

As porções do que hoje tratamos como litoral norte de Santa Catarina já eram ocupadas por sociedades de tradição Guarani, depois denominados pelos europeus como Carijó, que já ocupavam a região há pelo menos 500 anos antes da chegada de colonizadores europeus no século XVI (ARAQUARI, 2001). Organizados em subgrupos e distribuídos em diversas aldeias, os Carijó tinham vida sedentária e dominavam técnicas de horticultura, caça, coleta, olaria, cestaria e de fiação de algodão, além de serem profundos conhecedores de seu território, do seu relevo, da flora e da fauna (SANTOS, 2004).

Os navegadores europeus que invadiram aquelas áreas “tinham crescente interesse na produção indígena para abastecer seus barcos” (SANTOS, 2004, p. 44). Santos (2004) relata que muitos dos colonizadores estabeleciam relações próximas aos grupos indígenas por meio do “cunhadismo”, onde o Carijó costumava incorporar o estranho à sua família, entregando-lhe preferencialmente sua irmã como esposa. Essa estrutura social de absorção de estranhos através do casamento institucionalizava alianças que permitiram submeter muitos indígenas aos desígnios dos grupos europeus.

Além do “cunhadismo”, destacam-se outras práticas colonizadoras que incluem a mercantilização e decorrente escravização, expulsão ou assassinato de grupos indígenas que ali ocorreram, e ainda ocorrem, em diversas partes do Brasil. Apesar disso, é evidente que os Carijó não desapareceram por inteiro. Segundo Santos (2004), eles foram dispersos em pequenos grupos, se refugiariam nos pontos mais inacessíveis da costa e do interior. Outros foram obrigados a conviver com o branco na condição de escravos.

Apesar dessa trajetória indígena de espoliação, penúria e marginalização de qualquer política promovida pelo Estado durante muitos anos, descendentes da população Guarani permanecem habitando áreas do litoral norte catarinense. Atualmente há três Terras Indígenas declaradas pelo Ministério da Justiça no município de Araquari que perfazem um total de 8.483 hectares¹⁹, configurando o município como o que dispõe da maior área de Terras Indígenas em situação de regularidade jurídica na faixa litorânea catarinense.

Como muito bem observa Santos (2004) são esses grupos indígenas, e tantos outros espalhados pelo Brasil, que:

[c]ontinuam, de uma forma ou outra, a pretender nos mostrar no dia-a-dia que existem formas alternas de vida social e de sobrevivência humana que não necessariamente estão baseadas na concentração de riqueza, na exploração agressiva dos recursos da natureza e numa contínua e inglória disputa de “todos contra todos”, como acontece entre nós (SANTOS, 2004, p. 47).

Por mais que esse pensamento de Santos (2004) contenha suas verdades e graciosidades, não estamos sugerindo que se romantizem os modos de vida de “populações tradicionais”. Pois, nada mais irrealista do que esperar (no sentido de aguardar e também no sentido de ter esperança) que as populações citadinas contemporâneas, por exemplo, abandonem seus modos de vida com suas comodidades reais, potenciais e até muitas vezes imaginárias. Entretanto,

¹⁹ Dado recolhido no site da Fundação Nacional do Índio (FUNAI). Disponível em: <<http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/terras-indigenas>>. Acesso em: 11 de dez 2019.

parece-nos bastante salutar que as lutas daqueles “desumanizados” por sistemas de opressão sejam solidárias e tenham a capacidade de aprender, por meio de diálogo e entrosamento, com os acertos e os erros dos diferentes grupos que estão historicamente soterrados no “andar de baixo”.

1.2.2. Ocupação e formação do município de Araquari

Após abordar singelamente parte da trajetória dos grupos Guarani que habitam a região do que hoje conhecemos como Araquari, trataremos sobre parcelas da história e fundação da Vila da Nossa Senhora da Graça de São Francisco (Figura 1). Em 1720, essa Vila estendia-se da ponta norte da Enseada das Garoupas, no atual município de Porto Belo, até a barra do rio de Guaratuba, abrangendo todas as praias e os rios situados entre os dois pontos. Deste vasto território se desmembraram as terras hoje correspondentes, entre outros, aos municípios de Porto Belo, Itajaí, Joinville, Araquari, Garuva, Barra Velha, Piçarras, Penha, Barra do Sul, Itapoá e São Francisco do Sul (S. THIAGO, 2004).

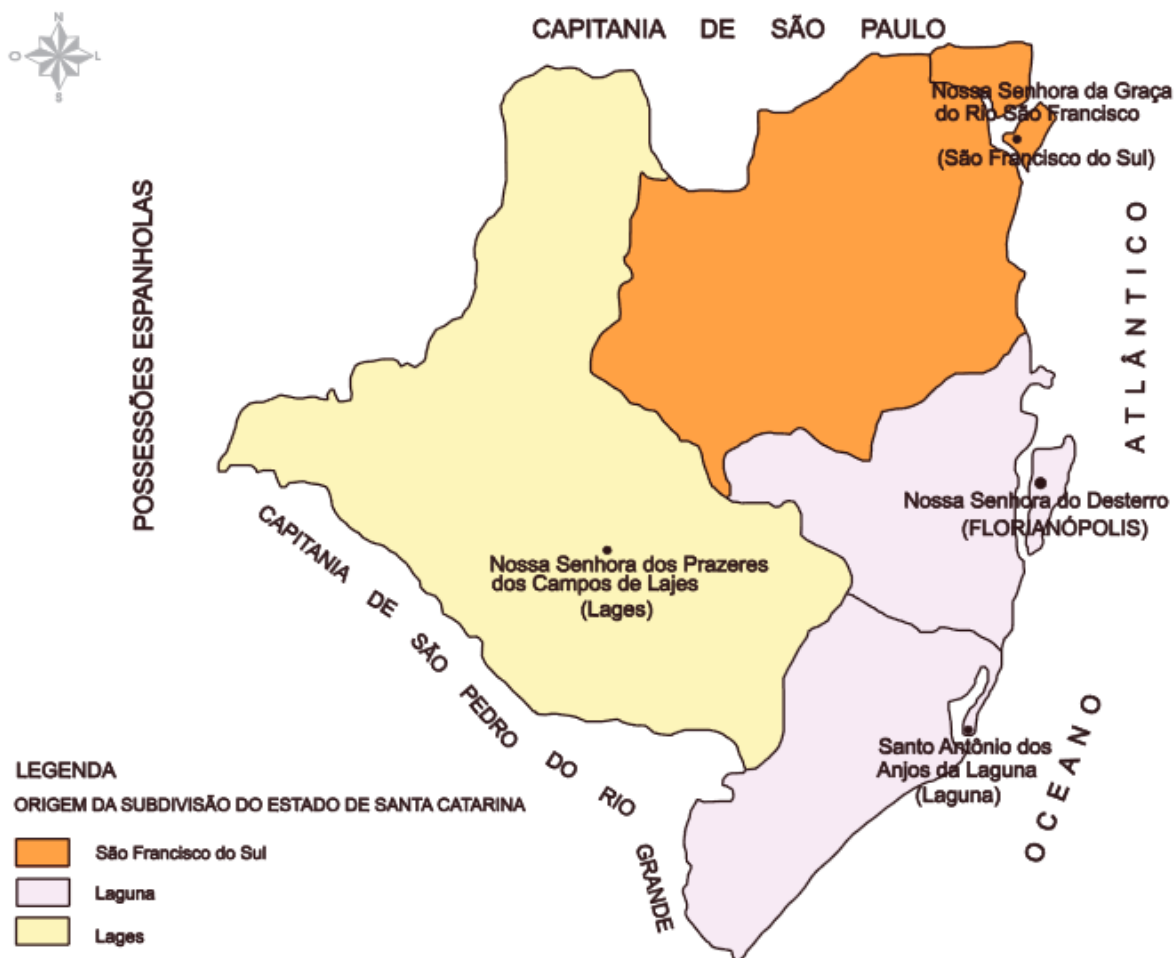
Vicentistas²⁰ povoaram parte do litoral catarinense no século XVII com a efetivação do núcleo básico de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco, embora em 1504 haja registros da vinda dos primeiros europeus à região, com a expedição francesa de Binot Paulmier de Gonneville. No ano de 1658 configura-se como povoado, instalado por Manoel Lourenço de Andrade, que se transferiu com sua família, agregados e escravos, gado e instrumental agrícola para o local onde já havia uma capela, em invocação a Nossa Senhora da Graça. Elevada à categoria de vila, por Carta Régia em 1660, tornou-se a primeira fundação estável criada na costa catarinense, caracterizando-se como primeiro município de Santa Catarina, atual São Francisco do Sul (SILVA, 2016).

Segundo Mamigonian (1998), o insucesso da produção de açúcar em São Vicente entre 1580 e 1640 teria levado no século XVII ao surgimento de modestas economias rurais e lavouras em Santa Catarina, diferentemente de outras regiões brasileiras onde predominava a exploração monocultora em vastas glebas de terra. S. Thiago (2004) elenca diversos fatores que contribuíram para impedir a instalação deste modelo de grandes propriedades rurais em Santa Catarina: dificuldades encontradas na consolidação da ocupação, despovoamento espontâneo e

²⁰ Grupos, principalmente de origem portuguesa, oriundos da Capitania de São Vicente (hoje, esse território compreende porções dos estados do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro), foram atraídos para o litoral norte catarinense pela mineração aurífera (SOUTOR MAIOR, 1968).

abandonos esporádicos em função das guerras fronteiriças que resultavam no recrutamento de pessoas em idade de trabalho.

Figura 1: Divisão político-administrativa de Santa Catarina (1820).



Fonte: Silva (2016).

A pequena produção agrícola familiar permitia ao colono a prática de uma policultura de subsistência, que somada à produção pesqueira, garantia os excedentes que ampliavam as relações comerciais na capitania de Santa Catarina (PEREIRA, 2003). Esse modo de produção e modelos de ocupação sócio-espacial teriam se expandido pelo litoral paulista em direção ao sul, estendendo-se para São Francisco por meio da concessão de sesmarias²¹ em povoamentos esparsos e de baixa densidade demográfica (MAMIGONIAN, 1998).

²¹ Sesmaria era um modelo de concessão de terras pela coroa portuguesa, com intuito de desenvolver quaisquer culturas de reaproveitamento do solo. Ganhava de um lado o arrendatário, com a “facilidade” em obter terras para reproduzir sua vida; de outro, a Coroa, que garantia glebas povoadas sob seu domínio e abastecimento (VIEIRA, 2007).

Segundo Nozoe (2005), na região Sul, as concessões de sesmarias eram muito pequenas em comparação com o restante da Colônia e dificilmente excediam três léguas, onde predominavam, em suas palavras: “lavradores que se estabeleciam nos lotes doados onde, com o concurso de seus escravos, dedicavam-se à lide agrícola” (p. 6). Findlay (2007) constata que na Capitania de Santa Catarina, das 27 doações da época, 22 delas mediam entre 150 braças e 400 braças, ficando muito distante das três léguas de extensão e muito abaixo das terras costumeiramente doadas no restante da Colônia. Segundo a autora: “embora houvesse uma vasta extensão territorial a ocupar e aparentemente fosse fácil o acesso à terra, pois ela nada custava para os que a recebiam em doação, o fato é que, no período colonial, somente uma minoria se beneficiou do sistema de sesmarias” (p. 3).

Em meados do século XVII, ainda que surjam estabelecimentos comerciais nas áreas que hoje são Araquari, o que prevalecia era o cultivo da mandioca, utilizada para a produção de farinha, que era processada em engenhos e sustentava praticamente toda a população da Vila, além de ser transportada para o Rio de Janeiro – que se tornou a capital do Brasil em 1763 (CABRAL, 2011). É notável a importância da produção da farinha considerando que a maior parte das casas do sítio mantinham quatro ou mais roças de mandioca por família (ORJECOSKI, 2018). Além disto, ocorriam atividades envolvendo a construção de embarcações em estaleiros, a cultura de arroz, algodão e cana de açúcar, beneficiamento de fibras vegetais em corda de imbé, produção de aguardente, extração e tratamento de madeira e produção de peixe seco (CABRAL, 2001).

De acordo com Pereira (2003), o domínio pela metrópole portuguesa limitava as possibilidades de acumulação dos pequenos produtores pré-capitalistas, todavia, não impediu o surgimento de certa diferenciação sócio-econômica entre eles, além das diferenciações, que de forma ou outra, perduram até os dias de hoje, entre trabalhadores homens e mulheres, e entre brancos, negros e indígenas, resultado das práticas escravistas que ocorriam naquela época. Apesar de muitas vezes negligenciados nas narrativas históricas de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco, o trabalhador negro esteve presente nos processos históricos da região, especialmente por seu legado cultural. A localidade do Itapocu (situada no atual município de Araquari, às margens do rio Itapocu), conhecida em um primeiro momento como Porto Sertão, era habitada por um número considerável de negros e escravos que haviam sido libertos e que

ainda agrega comunidades afro-brasileiras e quilombolas. Durante os festejos da época natalina, nela ocorre atualmente a solenidade do Cacumbi²² (VAZ, 2014).

O município de Parati (atual Araquari) só seria criado em 1854 pela Lei Provincial nº 375, desmembrando-o de São Francisco. No ano de 1923, o município de Parati é suprimido a fim de que os excedentes de terras da região de Massaranduba e Rio Branco fossem anexados ao município de Joinville e Blumenau, sendo, no entanto, dois anos mais tarde, restaurado por Lei Estadual. Somente em 1943, pelo Decreto-Lei nº 941 de 31/12/1943, o município e seu distrito sede passam a se chamar Araquari. Ainda, do município de Araquari foram desmembrados os municípios de Barra Velha em 1961, e Barra do Sul, em 1992.

A Lei Provincial que criara Parati em 1854 previa a construção de uma igreja (atual Santuário Senhor Bom Jesus) e um cemitério (atual Cemitério Municipal de Araquari), ambos foram construídos pouco tempo depois e estão situados no bairro centro do município. Em 1866, a população estimada da pequena Parati era de 2.565 pessoas²³. O núcleo principal do povoamento estava estabelecido na margem esquerda do rio Parati, sendo margeado por diversas casas enfileiradas e provavelmente servindo de cercado para pastagens e plantações²⁴.

1.2.3. Prelúdio da concentração da riqueza em Joinville: o ciclo da erva-mate, o ciclo da madeira e as infraestruturas de transporte na região norte do litoral de Santa Catarina

No ano de 1850, com a proibição do tráfico de escravos pela Lei Eusébio Queirós e da Lei de Terras, que proibiu a doação de terras, Findlay (2007) identifica um crescimento nos estímulos de governantes para a colonização da Província de Santa Catarina através de empreendimentos estrangeiros. Segundo ela, o Presidente da Província marechal Antero José Ferreira de Brito, já em 1844, ressaltava na Assembleia Legislativa de Santa Catarina (ALESC) a necessidade de maior ocupação e estimulava imigrações nacionais e de europeus.

À medida que se acomodavam nos seus lotes em diversos pontos da Colônia, desde Joinville até o planalto norte catarinense, abriam-se picadas na mata e depois transformavam-nas em estradas. A comunicação terrestre, ligando o planalto ao litoral foi uma ideia de imediato

²² Também chamada de Catumbi, Quicumbi ou Ticumbi, consiste em uma dança de origem africana. Essa expressão cultural se destina ao louvor de Nossa Senhora do Rosário e é uma forma de traçar paralelos entre o mundo do cativo e da liberdade, pois seria possível, intrinsecamente, venerar os santos católicos, algo que acontecia desde a época da escravidão (VAZ, 2014).

²³ Dados oriundos do IBGE.

²⁴ Observações embasadas na análise de cartografia do município no início do século XX. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/acoes/56-cartografia>>. Acesso em: 14 jan 2020.

acalentada pela Companhia Colonizadora de Hamburgo, resultando na construção da Estrada Dona Francisca (SEIBEL, 2010).

Segundo Silivi Júnior (2017), a partir de 1849, a Companhia Colonizadora de Hamburgo, além de promover a construção da estrada, foi essencial também para intensificar o povoamento de Joinville e da imigração de europeus, sobretudo alemães. A Companhia Colonizadora vendia terras parceladas a europeus compelidos a fugir da crise econômica na qual se encontrava a Europa e oferecia toda a logística de traslado desses emigrantes às novas terras. Nas palavras de S. Thiago (2004), quando retrata a chegada dos imigrantes europeus no porto de São Francisco do Sul:

[N]a primeira metade do século XIX, ali desembarcaram os franceses do Saí, guiados pelo socialismo utópico. Já na segunda metade, no contexto da grande onda migratória movida pelas necessidades dos dois mundos, o velho (Europa) e o novo (América), apenas nove anos após a experiência do Saí, chegaram ao mesmo porto milhares de imigrantes europeus, principalmente alemães, suíços, dinamarqueses e noruegueses. Sua utopia: uma vida melhor no novo mundo. Sua realidade: o capitalismo. Impelidos pelo desemprego, a pobreza e a falta de perspectiva em sua terra natal, esses imigrantes fundariam uma colônia destinada a transformar-se na mais promissora²⁵ cidade do Estado de Santa Catarina. A colônia era Dona Francisca, fundada em 1851, que veio a ser a atual cidade de Joinville (S. THIAGO, 2004, p. 95).

Como destaca Voos (2012), os investimentos necessários para a construção da Estrada Dona Francisca vieram do Governo Imperial não por “simpatia” aos imigrantes capitalistas ou por obrigações contratuais, mas porque uma boa parte do lote inicial de 25 léguas ainda era de propriedade da família do Príncipe, cunhado do Imperador D. Pedro II. Além disso, segundo o autor, o procurador do Príncipe, Leonce Aubé, começara empreendimentos em terras lindeiras à Colônia, recebendo imigrantes para trabalho e instalando serrarias. Desta forma, a valorização das terras na Colônia Dona Francisca, não só beneficiaria a Sociedade Colonizadora, mas também as terras da família real e seus respectivos empreendimentos.

Parte significativa da literatura²⁶ sugere que a conjugação de fatores como o loteamento das terras em Joinville para os imigrantes, a abundância de madeira e da erva-mate proveniente

²⁵ Interpretamos que a razão pela qual Joinville foi qualificada como “mais promissora cidade do Estado de Santa Catarina” se dá unicamente por causa do papel econômico desempenhado pela cidade, representando o maior PIB do estado de Santa Catarina na atualidade.

²⁶ Ver, por exemplo, Rocha (1994), S. Thiago (2004), Seibel (2010), Silivi Junior (2017) e Orjecoski (2018).

da região do planalto norte catarinense, a conclusão da Estrada Dona Francisca, o Rio Cachoeira (que conecta Joinville e São Francisco do Sul) e, principalmente, o porto de São Francisco criaram, entre Joinville e São Francisco do Sul, um forte vínculo econômico e político, cujo reflexo desse vetor de forças capitalistas atingiria os municípios que os circundam.

A conexão entre Joinville e o planalto norte, via Estrada Dona Francisca, mais o acesso fluvial entre Joinville e São Francisco do Sul pelo Rio Cachoeira formou um elo estratégico de escoamento de mercadorias, definindo um período de prosperidade econômica, marcado pelos ciclos de madeira e erva-mate. O comércio da madeira motivou o surgimento de várias serrarias no trajeto do planalto ao porto de São Francisco, assim como, a economia ervateira atraiu para Joinville investidores oriundos de outras regiões. Segundo Seibel (2010), várias firmas exportadoras surgiram em Joinville, algumas dessas uniram-se e fundaram a Companhia Industrial (dissolvida em 1906), com a finalidade de otimizar as exportações e consequentemente seus lucros.

A crescente movimentação do comércio marítimo beneficiava as empresas privadas cujos atracadouros enfileiravam-se às margens da Baía da Babitonga²⁷. Os comerciantes engordavam seus faturamentos monopolizando a exploração portuária, uma vez que não havia atracadouro público. Esta atividade gerava lucros exclusivamente para as empresas de exportação e agências marítimas, que deixavam para a municipalidade de São Francisco do Sul o ônus da manutenção. Portanto, qualquer iniciativa em relação à construção de um porto de origem federal ou estadual não era bem-vinda para os empresários. Entre as empresas que se destacaram para o período do século XIX e início do século XX estão a Carl Hoepcke & Cia., Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Basílio Correia & Truppel Agência Marítima (SEIBEL, 2010).

Ao que aparenta, o ciclo da madeira e ervateiro da segunda metade do século XIX permitiu o enriquecimento de diversas famílias e grupos, situados especialmente em São Francisco do Sul, Joinville e em algumas cidades do planalto norte catarinense, que exploravam a economia ervateira e madeireira. Não obstante, grupos que ofertavam serviços de transporte e promotores imobiliários que comercializavam terras aos imigrantes também engrossaram seu quinhão.

Apesar da proximidade de Araquari das cidades envolvidas nesse próspero ciclo econômico, acreditamos que não houve inserção significativa de grupos araquarienses que se beneficiaram desse ciclo. Isso significa que os grupos sociais em Araquari provavelmente

²⁷ A Baía da Babitonga está situada entre Joinville e São Francisco do Sul, na foz do rio Palmital.

permaneceram apoiando sua subsistência em atividades relacionadas à agricultura e à pesca, como indica Findlay (2007)²⁸. Por um lado, isso ocorreu porque o escoamento das mercadorias já percorria o trajeto mais rentável, dado a infraestrutura da época e a localização dos meios hidrográficos utilizados para o transporte; por outro lado, é importante ressaltar que grupos influentes como a Companhia Colonizadora de Hamburgo e a Família Real, interessada em valorizar suas terras e seus empreendimentos localizados na Colônia Dona Francisca, exerciam maior pressão sob o Governo Imperial, resultando nesses investimentos em infraestruturas que favoreceram a exploração dos ciclos de madeira e erva-mate.

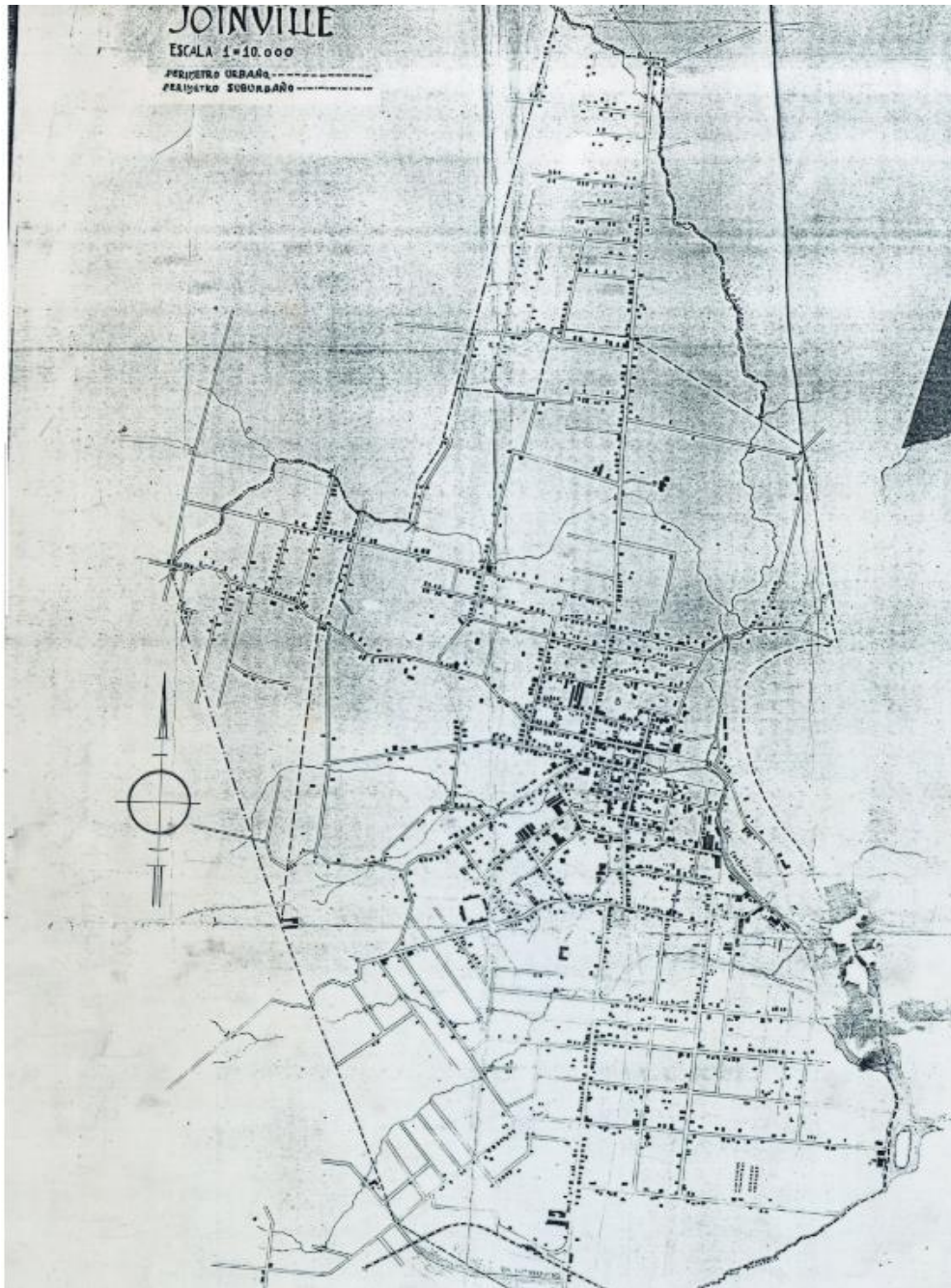
A formação das primeiras grandes fortunas e dos excedentes de capital e trabalho oriundos desse ciclo econômico naturalmente teriam consubstanciado processos de urbanização em Joinville, resultando em um crescimento demográfico e expansão urbana na cidade muito mais significativo do que em Araquari (Figuras 2 e 3). Apesar das dificuldades em obter estimativas populacionais confiáveis para a época, o exame da cartografia histórica permite verificar um número muito mais significativo de edificações, assim como da própria extensão da malha urbana, no núcleo principal de povoamento de Joinville em 1938 (Figura 2) quando comparado ao principal núcleo de povoamento em Parati (Figura 3) no mesmo ano. A análise dessa cartografia evidencia a provável primeira diferenciação urbana significativa na escala supralocal de Araquari (assinalamos algumas diferenciações na escala intramunicipal na Seção 1.3.2.).

As elites de Joinville e de São Francisco do Sul, assim como os passageiros, marinheiros e oficiais da marinha que desembarcavam ou atracavam por um tempo na região, teriam demandado novas mercadorias e serviços, bem como, suscitado o desenvolvimento de atividades sociais e lúdico-culturais como cinemas, bares e teatros²⁹. Essas atividades não chegariam à Araquari, apesar da vila realizar todos os anos a Festa do Senhor Bom Jesus (que ainda ocorre em Araquari), na praça Monsenhor Sebastião Scarzello (a praça matriz, no centro da cidade). De acordo com S. Thiago (2004), a população da região seria influenciada pelo vai-e-vem de navios das mais diversas nacionalidades, e por caminhões de carga. Por São Francisco do Sul chegaram portugueses, espanhóis, árabes, alemães, nórdicos e tantos outros que, misturados aos guaranis e aos africanos, formaram o litoral norte catarinense e suas peculiaridades.

²⁸ A autora investiga os Livros de Lançamentos de Impostos Municipais da Vila de Parati. Identifica que em 1903, os registros indicavam 201 engenhos na Vila, 15 engenhos de farinha, 19 engenhos de cana, 1 engenho de arroz e 31 estabelecimentos comerciais.

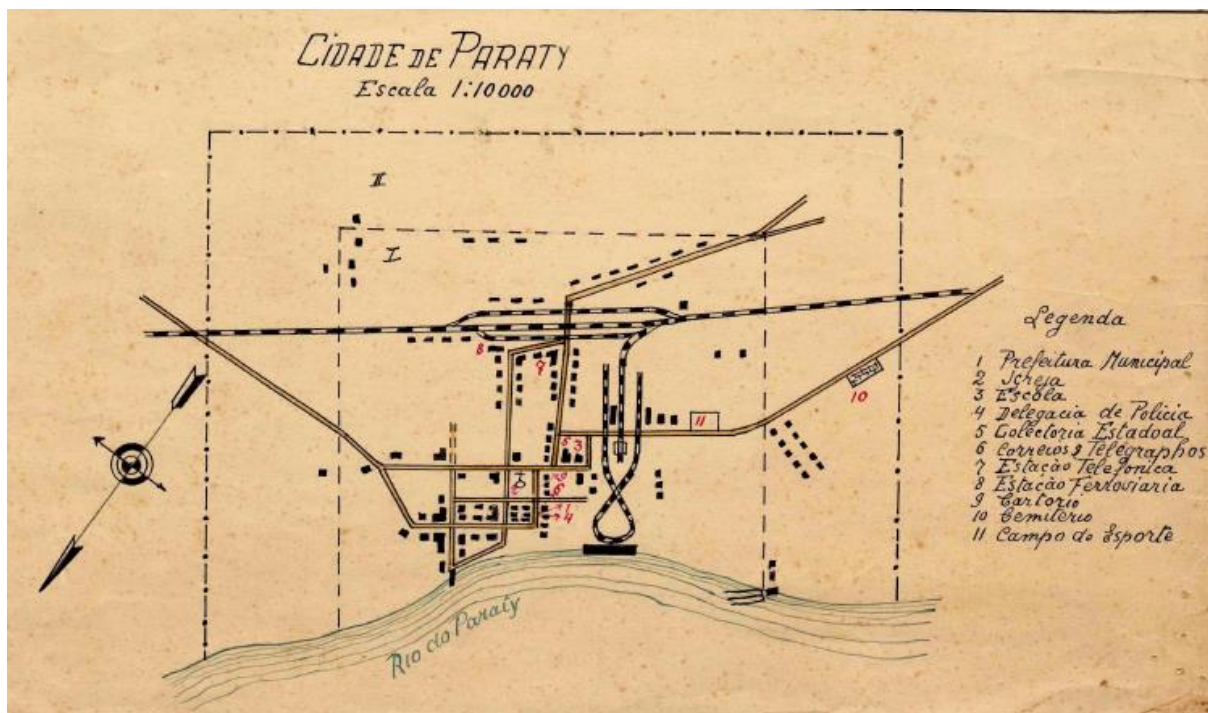
²⁹ Sistematizado a partir do trabalho de Seibel (2010).

Figura 2: Mapa da cidade de Joinville (1938).



Fonte: Prefeitura Municipal de Joinville. Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável. Mapas Históricos do Município de Joinville, 2018. Disponível em: <<https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/mapas-historicos-do-municipio-de-joinville/>>. Acesso em: 16 jan 2020.

Figura 3: Mapa da cidade de Parati (1938).



Fonte: Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Arquivo Digital de Mapas Catarinenses. Desenhista: Julião F. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/araquari/araquari.html>>. Acesso em: 16 jan 2020.

À medida em que a economia acelerava, as infraestruturas urbanas em Joinville e São Francisco do Sul se tornavam mais complexas, instalava-se água encanada e energia elétrica nas residências, assim como, foram construídas agências de telégrafo e de telefonia nas áreas centrais desses municípios. Segundo S. Thiago (2004), não tardou, e a estrada de ferro também chegou a São Francisco. Em 1910, foi inaugurada a estação ferroviária, ligando a cidade a Porto União, garantindo a integração do sistema ferroviário nacional, através da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Antes, porém, em 1906, ocorreu a saída do primeiro comboio que percorreria o trajeto entre São Francisco do Sul e Joinville, quando inaugurara-se a Estação Ferroviária de Joinville, com uma festa de grande repercussão sociopolítica em todo o estado, marcando o início do processo de intensa modernização em Joinville (S. THIAGO, 2004). Em 1910, o traçado do ramal da Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande seria construído em Araquari, levando à inauguração da Estação Ferroviária Parati, que seria desativada em 1991.

1.3. Segregação sócio-espacial em Araquari e Joinville em 1940: uma construção histórica

1.3.1. O conceito de segregação sócio-espacial

Antes de caracterizarmos um pouco do espaço urbano de Joinville e Araquari na década de 1940, é conveniente fazer uma interrupção para tratar sobre o conceito de segregação sócio-espacial, que nos acompanhará durante toda a pesquisa e que já foi apresentado na introdução.

Para Corrêa (1989), a produção do espaço urbano resulta em segregação sócio-espacial, obrigando as classes sociais menos favorecidas a ocuparem espaços residenciais com baixa acessibilidade aos espaços econômicos e aos bens de consumo coletivo.

De acordo com Lojkine (1997), a hipótese fundamental de uma clivagem entre os interesses urbanos de frações hegemônicas da sociedade e de classes desprivilegiadas deve se basear na análise de três tipos de segregação sócio-espacial: uma *primeira segregação*, no nível da habitação; uma *segunda segregação*, no nível de equipamentos coletivos (escolas, postos de saúde, áreas de lazer); e por último, uma *terceira segregação*, no nível do transporte domicílio-trabalho (transporte coletivo x automóvel).

Parece-nos que a segregação passa a ser um elemento-chave para entender o espaço urbano, ao abordarmos as concepções teóricas e darmos visibilidade a algumas implicações na produção do espaço urbano, e como este espaço é consumido no sistema capitalista. A segregação é, antes de qualquer coisa, produto de desigualdades e diferenciações sociais (econômicas, étnicas e culturais). A segregação sócio-espacial é resultado da espacialização dessas desigualdades, é manifestação dos conflitos sociais que ocorrem no espaço urbano, onde diferentes estratos sociais disputam por localizações privilegiadas, buscando acesso facilitado a amenidades naturais e amenidades socialmente produzidas (infraestrutura técnica e social).

Marx (2011) estabelece uma oposição entre consumo produtivo e consumo-final, fornecendo subsídios teóricos para a compreensão daquilo que determina a segregação e os deslocamentos cotidianos das pessoas. Ele assegura que: o consumo do trabalhador é duplo, ou seja, no ato de produção ele consome, por seu trabalho, os meios de produção a fim de convertê-los em produtos de valor superior ao que foi desembolsado pelo capital. Eis o consumo produtivo que é, ao mesmo tempo, consumo de sua força de trabalho pelo capitalista ao qual ele pertence. Já o consumo-final ocorre quando o dinheiro fornecido pela compra dessa força é gasto pelo trabalhador em meios de subsistência e é o que forma seu consumo individual. O

consumo produtivo e o consumo individual são, portanto, perfeitamente distintos. O resultado do primeiro é a vida do capital, o resultado do segundo é a vida do próprio trabalhador.

Lojkine (1997) apregoa, aprofundando o pensamento de Marx, que há outra forma de consumo que não entra completamente em nenhuma dessas duas esferas: o consumo coletivo. O consumo coletivo são as atividades como o ensino, a saúde, ou a pesquisa científica que, permanecem improdutivas, mesmo que sejam cada vez mais necessárias à própria produção material, como meios de formação ampliada das forças produtivas humanas, por meio de formação de mão de obra qualificada e da reprodução ideológica das classes dominantes.

Para Lojkine (1997), o consumo coletivo se distingue dos meios de consumo individual em razão de algumas características. Primeiramente, o seu valor de uso é coletivo, no sentido em que não se dirige a uma necessidade particular de um indivíduo, mas a uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente. Por exemplo, os transportes coletivos, o ensino coletivo e a medicina coletiva permitem responder mais globalmente às necessidades suscitadas pela sociedade e substituem as formas de consumo individuais como automóveis, aulas particulares e medicina liberal, no caso coletivo há economia no tempo de transporte, economia de despesas, entre outras. Um segundo aspecto é que o consumo de meios de subsistência como vestuário ou a alimentação são necessidades bastante particularizadas, enquanto no caso de escolas, hospitais e centros culturais, seus usos são complexos, difusos e dificilmente mensuráveis em termos da necessidade particular individualizada. Isso decorre em “problemas” de rentabilidade tipicamente capitalista nesse tipo de consumo.

Diferentemente de Lojkine (1997), que não explica exatamente como a segregação é produzida, Harvey (1973) e Villaça (2017) argumentam tese similar entre si. Para os dois autores, há uma relação entre segregação e a possibilidade de apropriar vantagens econômicas, essa relação seria determinada em maior intensidade pelos tempos de deslocamento ao trabalho do que pela acessibilidade à infraestrutura técnica e social; a não ser a de transporte, que se destacaria entre as demais. Neste contexto, as elites apropriam mais as vantagens econômicas da terra urbana, escolhendo morar próximas às oportunidades de emprego mais atrativas ou próximas a localizações com infraestrutura de transporte privilegiada, assim, controlando os tempos de deslocamento na cidade. Enquanto que, os pobres possuem menor possibilidade de escolha, apesar de buscarem habitar em localidades com benefícios semelhantes. Isso resulta, muitas vezes, na construção de residências em áreas impróprias (às vezes ilegais) para ocupação ou em áreas de fragilidade ambiental (terrenos alagadiços, encostas de morros, com infraestrutura técnica precária...), áreas comumente menos visadas pelo mercado imobiliário.

Demonstra-se, assim, íntima relação entre segregação e degradação ambiental, que pode ocasionar todo tipo de tragédia (enchentes, deslizamentos, abaulamentos, poluição de corpos hídricos...) Cabe comentar, de forma alguma estamos sugerindo que a responsabilidade por esses infortúnios seja desses indivíduos ou grupos que ocupam áreas impróprias, afinal, essas ocupações resultam dos sistemas de opressão e dominação que ocorrem em espaços urbanos.

A análise da segregação sócio-espacial permite várias abordagens teóricas, diversas metodologias e ênfases sobre sentidos materiais e simbólicos. Na esteira dessas análises, Rodrigues (2018) apresenta valiosas reflexões sobre uma forma de segregação que se apresenta no atual período histórico, e se expande desde a década de 1970: os loteamentos murados e os condomínios fechados. Estes, para a autora, devem ser entendidos como uma forma de segregação sócio-espacial única e como produto imobiliário específico, calcados na propriedade privada da terra com a incorporação da mercadoria segurança³⁰. Afinal, as cidades estão, hoje, cada vez mais associadas ao medo, como afirma Caldeira (2000, p. 9): “grupos se sentem ameaçados com a ordem social que toma corpo nas cidades contemporâneas, constroem enclaves fortificados para a sua residência, trabalho, lazer e consumo”.

Rodrigues (2018) conclui que os loteamentos murados e os condomínios fechados decorrem da atuação de empreendedores imobiliários, definem lugares onde os “iguais” se protegem dos “outros” e difundem essa forma de habitar na maioria das cidades do planeta. Segundo a autora, essa forma de segregação incorpora na mercadoria terra/edificação/cidade a mercadoria segurança. Possibilita-se, por um lado, o aumento da renda, juros e lucro pelos incorporadores imobiliários, ao colocarem no mercado um produto imobiliário que supostamente protege da violência urbana; por outro lado, potencializa-se a apropriação privada de espaços públicos e coletivos, intensifica-se o predomínio do valor de troca, a desigualdade sócio-espacial, as dificuldades de circulação e se difunde um novo valor de uso, um novo modo de morar. Entretanto, ao que parece, esse novo modelo de segregação pouco contribui para dirimir efetivamente a violência urbana, considerando que esta é, em grande parte, oriunda das desigualdades sócio-espaciais que esse próprio modelo auxilia a (re)produzir.

Existem múltiplos olhares, distintos entre si, que examinam diferentes escalas e contextos, sobre o fenômeno da segregação sócio-espacial, não havendo pleno consenso entre o que de fato caracteriza ou o que ocasiona uma situação de segregação ou não segregação.

³⁰ Além da segurança, existem outros fatores que contribuem para a comercialização desse tipo de loteamento, por exemplo, a incorporação nesses condomínios de elementos naturais ou socialmente produzidos como áreas verdes de lazer. Verificaremos como isso ocorre em Joinville na Seção 2.3.

Apesar disso, parte significativa da literatura anticapitalista³¹ entende que a segregação está diretamente relacionada, em maior ou menor medida, com as relações de produção, a divisão territorial do trabalho, a dominação imposta por classes sociais privilegiadas, a propriedade privada e mercantilização da terra urbana, enfim, relaciona-se com diversos elementos comuns às sociedades capitalistas. Estes elementos fazem com que as classes de características sócio-econômicas “semelhantes” residam em determinadas porções das cidades, relativamente homogêneas internamente e relativamente heterogêneas entre elas. Como observa Villaça (2017), isso não significa, é claro, que não haja presença ou crescimento de diferentes classes no mesmo espaço.

As ideias até aqui expostas sobre segregação sócio-espacial, representam somente uma parcela de olhares, que não esgotam a discussão sobre o tema, apenas apresentam alguns pensamentos que orientarão nossa pesquisa. O que nos parece fundamental examinar, por conseguinte, é a localização das moradias dos ricos e dos pobres, buscando explicar porque se localizam aqui ou lá. Entender como essa localização se relaciona com os meios de consumo coletivo, de consumo individual e de consumo produtivo, e qual a qualidade dos transportes (tempos de deslocamento) de que dispõem as classes de alta renda e de baixa renda.

Feita esta sucinta discussão sobre segregação sócio-espacial, podemos retornar com mais segurança ao nosso recorte empírico. A explicitação e análise desses elementos permitirão traçar quadros de segregação existentes em Araquari e Joinville.

1.3.2. O primórdio da produção do espaço urbano em Araquari

A partir da formação da riqueza de alguns grupos, dos ciclos madeireiro e ervateiros no século XIX e início do século XX, e ponderando as diferenças nas formações urbanas dos municípios de Araquari e Joinville, consideramos importante para cumprir nossos objetivos, tentar compreender como isso afetou a distribuição das classes sociais no espaço desses dois municípios. Em um primeiro momento, entendemos que os processos de produção do espaço urbano resultam – e exigem, por se tratarem de processos inerentes ao sistema capitalista – na crescente concentração, relativamente homogênea internamente, de classes ou camadas sociais em determinadas regiões, conjuntos de bairros ou municípios.

³¹ Sugerimos, em especial, a leitura do livro “A Cidade Contemporânea: segregação espacial” organizado por Vasconcelos, Corrêa e Pintaui (2018).

Quase não há registros textuais ou fotográficos em acervos históricos sobre a ocupação do município de Araquari na primeira metade do século XX. Destarte, é difícil explicitar quais eram os maiores conflitos entre os agentes que produziam o espaço naquela época, ou mesmo, onde residiam as elites, se é que realmente existia grande diferenciação sócio-econômica intramunicipal naquela época. Entretanto, dois documentos nos auxiliarão na tarefa de identificar a segregação sócio-espacial nos municípios: a cartografia municipal elaborada em 1938³² e o censo demográfico e econômico realizado pelo IBGE em 1940. O primeiro fornece em certo grau de detalhe a infraestrutura urbana de Araquari na escala municipal; o segundo, dados demográficos e sócio-econômicos apresentados de forma em que se possa comparar aspectos sócio-espaciais dos dois municípios. Assim, em razão da disponibilidade de documentação, a década de 1940 constitui um ponto de inflexão a partir do qual vamos analisar a estruturação urbana de Araquari. Esses documentos servirão de subsídio para tentar esboçar um quadro urbano daquela época, importante considerar que os dados não são tabulados por setor censitário, como se faz nos dias de hoje. Isso, de algum modo, repercutirá em aproximações grosseiras em nossas análises.

Na década de 1940, os dados de população perfaziam um contingente de 12.147 habitantes (1.339 em áreas urbanas) em Araquari e 45.520 habitantes (15.580 em áreas urbanas) em Joinville. Colocando em termos relativos, a população total de Joinville era mais de três vezes maior, enquanto sua população urbana era quase quinze vezes superior à de Araquari. Os araquienses estavam distribuídos em três distritos de ocupação esparsa, com pequenos núcleos principais de povoamento e distantes um do outro: Parati (cidade sede), Barra Velha e Itapocu. O distrito de Barra Velha contava com uma população muito superior à dos demais, embora fosse um distrito quase que inteiramente rural.

O distrito de Parati (ao norte do município, mais próximo de Joinville e São Francisco) continha a cidade-sede, enquanto os outros dois (ao sul), pequenas vilas e povoados menos urbanizados. É notável que os maiores aglomerados de Barra Velha e Itapocu ficavam distantes da cidade de Parati e eram essencialmente rurais, provavelmente tornando seus habitantes relativamente independentes da cidade de Parati para trabalhar e acessar o comércio e serviços básicos da época. Como assinala Singer (2019), um dos elementos que caracteriza o campo, em contraste com a cidade, é que ele pode ser – e de fato, muitas vezes tem sido – autossuficiente. Para o autor, no campo se praticam predominantemente atividades primárias e, em

³² Em 1938, via Decreto-Lei Federal nº 311, ficou estabelecido que as cidades (sedes de municípios) e as vilas (sedes de distritos) são urbanas e que o restante do território é rural. Desde então cabe às prefeituras definir, por meio de leis, os perímetros urbanos.

determinadas condições, todas as demais atividades essenciais ao sustento material da sociedade. Isso não significa que o campo é independente da cidade, apenas, que historicamente, o campo costuma preceder a existência da cidade, que só pode existir a partir da produção de excedentes alimentares.

Tabela 1: População de Araquari e Joinville (1940).

Município	População				% Urbana
	Total	Urbana	Suburbana	Rural	
Araquari	12.147	1.339	235	10.503	11%
Joinville	45.590	15.820	1.769	28.021	35%

Fonte: Censo IBGE de 1940

Tabela 2: População de Araquari por distrito (1940).

Divisão distrital	População				%Urbana
	Total	Urbana e Suburbana	Rural		
Parati (sede)	3.784	806	2.978		21%
Barra Velha	7.138	443	6.695		6%
Itapocu	1.225	325	900		27%

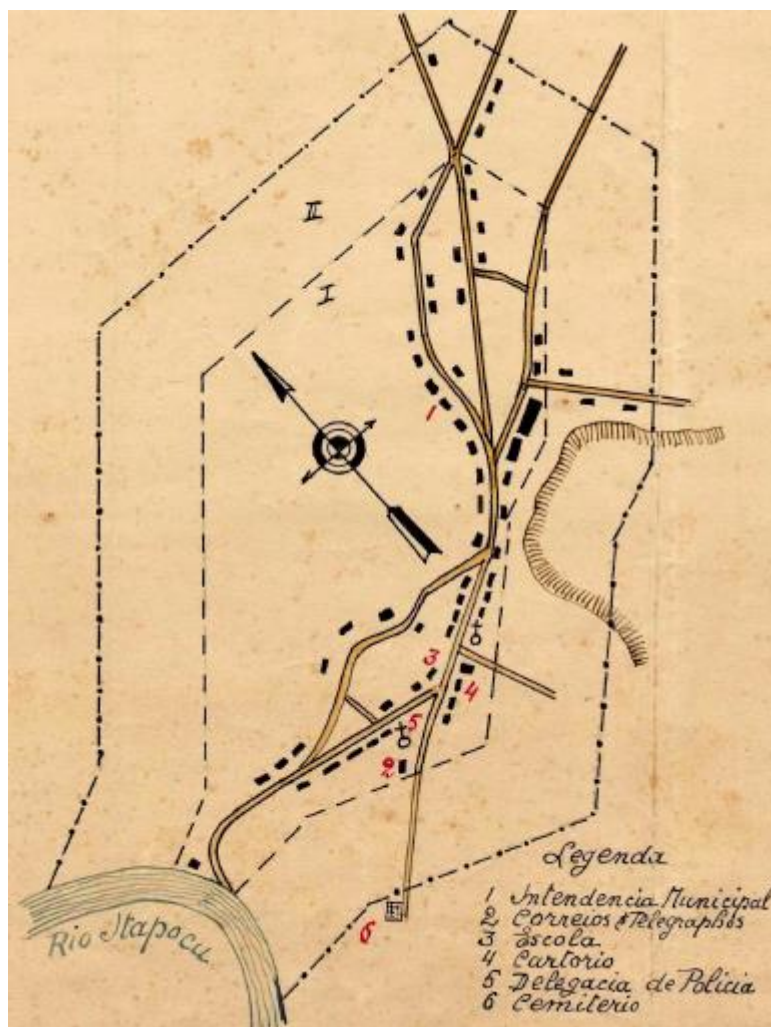
Fonte: Censo IBGE de 1940

A cidade de Parati (Figura 3) concentrava o maior número de edificações ao norte, onde tocava as margens do rio Parati, e limitava-se ao sul pelo ramal ferroviário da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O traçado das vias da cidade era relativamente retilíneo, e integravam seu espaço urbano: a sede da prefeitura municipal, uma escola, uma delegacia de polícia, a coletoria estadual, uma agência de correios e telégrafos, uma agência telefônica, a estação ferroviária, um cartório, um cemitério consideravelmente afastado das habitações, alguns estabelecimentos comerciais, um campo de esportes e – grande novidade – uma praça (Monsenhor Sebastião Scarzello) em frente à igreja matriz.

A vila de Itapocu (Figura 4) era limitada ao leste pelo Morro Grande e circundada nas demais extremidades pelo Rio Itapocu. Nela se situava uma agência de correios e telégrafos, uma escola, um cartório e uma delegacia de polícia. A vila de Barra Velha (Figura 5) ficava ao sul de Itapocu, suas edificações se concentravam na orla marítima, a principal atividade econômica praticada por seus habitantes estava relacionada à pesca, em virtude da proximidade com o Oceano Atlântico. Barra Velha também possuía uma agência telegráfica, uma escola, um

cartório, uma delegacia de polícia e uma igreja, coisa que não havia em Itapocu. Nos dois povoados existia baixa atividade comercial.

Figura 4: Vila de Itapocu (1938).

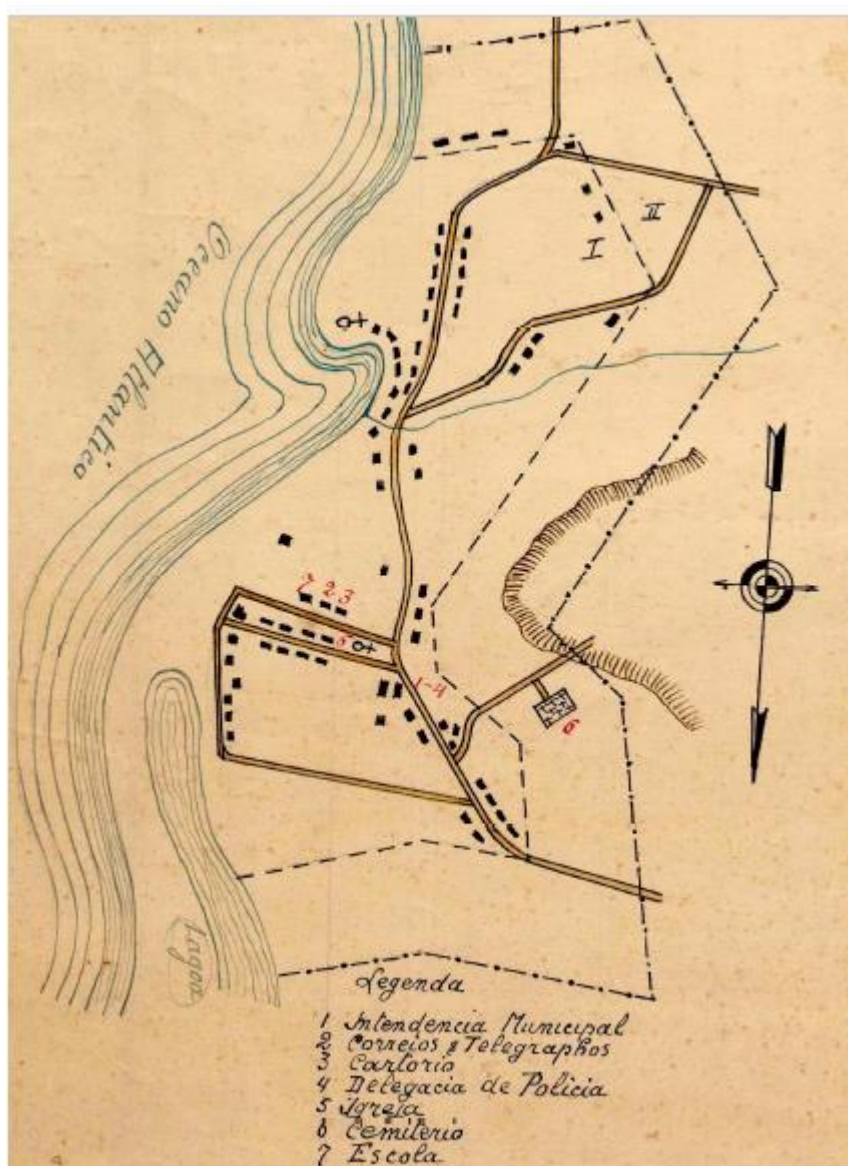


Fonte: Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Arquivo Digital de Mapas Catarinenses. Desenhista: Julião F. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/araquari/araquari.html>>. Acesso em: 16 jan 2020.

Nesse panorama, evidencia-se a separação entre os locais de comércio e de moradia, como também, as áreas de moradia entre os ricos e pobres. Se é mesmo que podemos dizer que houve acumulação significativa de riqueza pelos habitantes de Araquari (mais adequado usar terminologias como maior renda e menor renda). Os sobrados e casas de alvenaria ocupados pela população de maior renda foram erguidos na cidade de Parati, enquanto os mais pobres habitavam a vila de Itapocu e Barra Velha.

O modelo de segregação Kohl-Sjoeberg³³ aparenta ser o que melhor retrata a realidade do município de Araquari para a década de 1940. Trata-se de um modelo relativo às cidades no período pré-industrial, comum em cidades latino-americanas³⁴, onde a aglomeração urbana foi imposta pelos colonizadores ibéricos em torno de uma “praça matriz”. Segundo tal modelo, as elites ocupam o centro, os locais de prestígio, com a melhor infraestrutura, onde estão localizados prédios suntuosos, monumentos, parques, edifícios públicos, os templos mais importantes, por conseguinte, as fontes de poder da época.

Figura 5: Vila de Barra Velha (1938).



Fonte: Governo de Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Arquivo Digital de Mapas Catarinenses. Desenhista: Julião F. Disponível em: <<http://www.spg.sc.gov.br/mapas/cidades/araquari/araquari.html>>. Acesso em: 16 jan 2020.

³³ Para detalhamento desse modelo, consultar Corrêa (2018b).

³⁴ Segundo Yujnowsky (1971), isso ocorreu também na Cidade do México, em Bogotá e em Buenos Aires.

O que se supõe é que a o distrito-sede Parati na década de 1940 congregava a maior parte das atividades comerciais, produtivas, políticas, culturais e as habitações mais caras, isso não significa, entretanto, que também não houvesse casebres de classes sociais menos favorecidas. Outro aspecto de destaque é que o distrito de Parati também foi alvo da maior parte dos investimentos de infraestrutura de outras esferas do Estado, a exemplo do ramal ferroviário.

É fundamental salientar que os dados recolhidos de 1940 sugerem que, apesar dessa diferenciação sócio-espacial intramunicipal em Araquari, as assimetrias sociais são muito mais marcantes quando a comparamos ao município de Joinville. Por exemplo, em Joinville, 53% das unidades prediais eram de alvenaria, enquanto em Araquari esse percentual correspondia a somente 8%, as demais edificações utilizaram de madeira como material construtivo, material mais barato e comumente de menor qualidade (Tabela 3).

Tabela 3: Unidades prediais e domiciliares em Joinville e Araquari em construções de natureza indicada (1940).

Município	Unidades Prediais e domiciliares em construções de natureza indicada			
	Total	Alvenaria	Madeira	Outra natureza
Joinville	9.130	4.876	4.221	33
Urbano	3.032	2.533	479	10
Suburbano	394	247	144	2
Rural	5.704	2.285	3.398	21
Araquari	2.457	194	2.252	11
Urbano	306	96	203	6
Suburbano	53	2	51	0
Rural	2.099	96	1.998	5

Fonte: Censo IBGE de 1940

Para Lojkin (1997), a segregação é uma manifestação da renda fundiária urbana, um fenômeno produzido pelos mecanismos de ocupação do solo, estes por sua vez, determinados pela divisão social e espacial do trabalho. Essa noção pressupõe que a terra mais cara, logo, seria ocupada pelas camadas de alta renda. Seguindo a lógica deste autor, mediante o preço dos alugueis, o espaço de Joinville – este muito mais caro, sendo em média 15 vezes mais caro nas porções urbanizadas – concentraria as camadas de alta renda. Araquari, por decorrência, concentraria camadas de menor renda (Tabela 4).

Tabela 4: Valor dos alugueis em Joinville e Araquari (1940).

Município	Valor dos alugueis mensais em Cr\$	Relação entre valor do aluguel e número de domicílios
Joinville	129.372	14,17
Urbano	108.512	35,79
Suburbano	5.868	14,89
Rural	14.992	4,10
Araquari	1.471	0,60
Urbano	817	2,67
Suburbano	119	2,25
Rural	539	0,26

Fonte: Censo IBGE de 1940

Como observou Villaça (2017), essa tese não se verifica em diversos casos empíricos. Nem sempre as camadas de alta renda moram em terra cara, mas em geral, é isso que ocorre. Entretanto, a alta renda também ocupa terra barata na periferia, por exemplo, na Granja Viana ou em Alphaville, ambas em São Paulo. Portanto, somente a análise do preço dos alugueis é insuficiente para afirmarmos que as elites locais residiam em Joinville e não em Araquari na época.

Para contornar essa incerteza, emprestaremos os resultados da profunda investigação de Harvey (1973), onde ele relaciona as localizações urbanas com o rendimento das pessoas. Conclui que o processo social de determinação de salários é parcialmente modificado por mudanças na localização das oportunidades de empregos, comparadas com mudanças em oportunidades residenciais (vimos na Seção 1.3.1). Os rendimentos, em média, eram notadamente superiores em Joinville (Tabela 5).

Tabela 5: Estabelecimentos industriais e salários do setor em Araquari e Joinville (1940).

	Município	
	Joinville	Araquari
Empresas	132	0
Estabelecimentos	167	3
Pessoal ocupado	3.989	15
Salários e vencimentos (Cr\$ 1.000)	10.261	25
Relação entre pessoal e salário (Cr\$)	2.572	1.667

Fonte: Censo IBGE de 1940

Evidentemente a distribuição espacial das classes determina a distribuição espacial das unidades escolares, dos serviços e da sua respectiva qualidade. Os percentuais de instrução dos habitantes são significativamente díspares quando equiparamos os dois municípios. Em razão de uma quantidade de diplomados no ensino superior se concentrarem em Joinville (Tabela 6), entendemos que lá também se concentrava maior número de serviços que exigiam mão de obra especializada, como, assistência médica, assistência jurídica, trabalhos intelectualizados típicos da aristocracia, entre outros (Tabela 7).

Tabela 6: Escolaridade em Joinville e Araquari (1940).

Município	Pessoas de 10 anos ou mais que possuem curso completo ou diploma de estudos do grau indicado					
	Grau elementar		Grau médio		Grau Superior	
	#	%	#	%	#	%
Araquari	36	0,30	6	0,05	3	0,02
Joinville	4527	9,93	806	2	139	0,30

Fonte: Censo IBGE de 1940. # representa o número absoluto e % os percentuais com relação à população total do município.

Joinville apresentava boas condições de infraestrutura, quando comparada à Araquari, (Tabela 7) e a maior parte de sua população desenvolvia atividades urbanas. No entanto, Souza (1991) observa que a infraestrutura técnica e social de Joinville estava, na verdade, concentrada em conjuntos de bairros específicos, nos quais residiam as camadas sociais de alta renda, discutiremos melhor esse quadro no próximo Capítulo.

Um aspecto de destaque é que, em Joinville, os recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano já estavam baseados na indústria e no comércio. Araquari, por sua vez, permanecia predominantemente rural, sem nenhum edifício com abastecimento de água fornecido pelo Estado, contando com poucos investimentos na área urbana.

A conjugação entre as teses de Harvey (1973), Lojkine (1997) e Villaça (2017) com os fatores que ocorriam em Joinville como: o preço significativamente superior dos alugueis, o número de atividades urbanas desempenhadas na cidade, os altos salários oferecidos pela indústria, a disponibilidade de infraestrutura urbana, o número de comércios e serviços e as atividades lúdico-culturais que ocorriam em cinemas e teatros, permitem dizer, que as elites da região se concentravam em Joinville. Isso não significa, entretanto, que não poderia haver alguma riqueza em Araquari.

Tabela 7: Infraestrutura urbana em Joinville e Araquari (década de 1940).

	Município			
	Araquari		Joinville	
	#	%*	#	%*
Varejos	51	4,20	218	4,78
Atacados	8	0,66	26	0,57
Agências postais/telegráficas	3	0,25	4	0,09
Hospitais	0	0	5	0,11
Centros de saúde	1	0,08	2	0,04
Unidades escolares (ensino primário)	36	2,96	73	1,60
Bibliotecas	0	0	6	0,13
Jornais locais	0	0	3	0,07
Cinemas e teatros	0	0	9	0,20
Agências bancárias	0	0	1	0,02
Logradouros públicos	13	1,07	168	3,69
Domicílios com eletricidade	87	7,16	3.354	73,57
Prédios abastecidos com água	0	0	2.037	44,68
Veículos motorizados	21	1,73	613	13,45

Fonte: Elaborado a partir do Censo IBGE de 1940, Sinopses Estatísticas IBGE do Município de Joinville de 1945 e Sinopses Estatísticas IBGE do Município de Araquari de 1945.

* Relação para cada 1.000 habitantes

O desenvolvimento da indústria em Joinville e os melhores salários disponíveis na cidade provavelmente atraíram pessoas com maior poder aquisitivo, ou permitiram maior acumulação de capital. Não estamos sugerindo que a elite joinvilense era composta por trabalhadores da indústria, esses muito mais representavam uma classe média, ou o proletariado industrial urbano. A elite seria composta pelos proprietários desses estabelecimentos industriais. Em contrapartida, Araquari permanecera essencialmente rural e situava classes sociais menos favorecidas politicamente e economicamente. No nosso entendimento, naquela época, a terra em Araquari não interessava às elites para fins residenciais, e de forma pouco significativa para fins de especulação fundiária e promoção imobiliária.

1.4. Considerações finais ao Capítulo 1

Este Capítulo foi elaborado com propósito de cumprir o objetivo específico (a) deste trabalho: *Investigar processos de ocupação primordial em Araquari, identificando quando se iniciaram os primeiros quadros de segregação sócio-espacial e os agentes que contribuíram*

com sua (re)produção. Iniciamos justificando porque trabalhamos essencialmente com memória histórica ao invés da memória coletiva nesta etapa da pesquisa.

Sistematizando nossas análises até aqui, concluímos que os ciclos ervateiros e madeireiros somados à infraestrutura de transporte disponível na época permitiram maior acumulação de riqueza em Joinville a partir de meados do século XIX. Essa acumulação, concomitante com as ondas migratórias oriundas da Europa para a região norte do litoral de Santa Catarina, consubstanciaram processos de urbanização muito mais expressivos em Joinville do que em Araquari, que permanecia um município de atividade essencialmente rural até 1940. Identificamos, dentre os agentes que mais contribuíram para esses processos de urbanização e segregação: a Família Real portuguesa, o Governo Imperial Brasileiro, a Companhia Colonizadora de Hamburgo, grupos empresariais que exploravam o ciclo da erva-mate e da madeira e agentes de comércio marítimo.

Não conseguimos obter dados suficientes para uma análise conclusiva sobre a segregação sócio-espacial anterior ao período de 1940. Apesar disso, a partir dos primeiros documentos cartográficos com detalhamento da infraestrutura municipal e do Censo IBGE da época, observa-se que já se desenhava incipiente segregação sócio-espacial entre Joinville e Araquari desde 1940. Em Joinville os aluguéis eram consideravelmente mais caros, a cidade dispunha de melhor e mais abundante infraestrutura técnica e social e oferecia melhores salários para os trabalhadores da indústria. Por essas razões, entendemos que em Joinville se concentravam as classes sociais mais abastadas, enquanto que em Araquari, residiam predominantemente agricultores (situados em pequenas e médias propriedades de terra), pescadores e trabalhadores de baixa renda.

Em grosso modo, não conseguimos identificar marcantes assimetrias sócio-espaciais em escala intramunicipal de Araquari. O distrito-sede (Parati) dispunha de melhor infraestrutura, caracterizando-se como mais urbanizado que os demais. No entanto, as diferenças entre os três distritos eram certamente menores do que suas semelhanças e identidades, quando se examinam as condições de vida das classes sociais que lá residiam.

CAPÍTULO 2: A INDUSTRIALIZAÇÃO E O ESPAÇO URBANO DE ARAQUARI E JOINVILLE

*Em vão sofrera o operário
sua primeira agressão
muitas outras seguiram
muitas outras seguirão.
Porém, por imprescindível
ao edifício em construção
seu trabalho prosseguia
e todo seu sofrimento
misturava-se ao cimento
da construção que crescia.
(Vinícius de Moraes)*

2.1. Industrialização, urbanização e os vínculos entre os agentes industriais, promotores imobiliários e o Estado em Joinville

Segundo Santana (2017), a ajuda financeira e política do Governo Imperial Brasileiro, o relacionamento econômico com o centro da economia nacional e com os mercados internacionais, sempre estiveram presentes na ordem do dia, desde os primeiros tempos de Colônia Dona Francisca. Para ele, a ocupação das terras em Joinville era inicialmente controlada pela Sociedade Colonizadora, até o estabelecimento de um mercado imobiliário mais dinamizado, em um período próximo à passagem para o Século XX.

Em análise detalhada, Rocha (1997) classifica a industrialização em Joinville em três momentos. O primeiro relacionado à produção artesanal, principalmente durante o ciclo da erva-mate e da madeira. O segundo momento emergiria a partir de iniciativas artesanais de capitais não relacionados ao ciclo ervateiro, que teriam a seu favor uma sucessão de períodos depressivos econômicos em escala planetária, por consequência da Primeira e da Segunda Grande Guerra dos Países Imperialistas. Essas circunstâncias permitiriam a ascensão de empresas locais via substituição de importações, iniciado com a indústria têxtil que, posteriormente, cederia sua posição hegemônica para o setor metal-mecânico. O terceiro momento, iniciado na década de 1950 e que perdura até a atualidade, é marcado pela

consolidação em nível nacional da indústria joinvilense e da conquista de expressivos mercados internacionais por parte de setores específicos. Apesar disso, Rocha (1997) e Santana (2017) identificam uma diminuição, a partir da década de 1990, da participação da indústria na geração do PIB municipal, em favor de atividades do setor terciário, destacadamente pela prevalência do setor de tecnologia da informação.

Lefebvre (2001) observa que toda organização sócio-espacial quando submetida a processos de industrialização passa por expressivas transformações, materializadas nas cidades. As indústrias precisam se instalar próximas a fontes de energia, de meios de transporte, de matérias-primas e de reservas de mão de obra. A cidade, tal como a fábrica, permite a concentração dos meios de produção num pequeno espaço. A cidade, portanto, desempenha um papel importante na arrancada da indústria. As concentrações urbanas acompanharam as concentrações de capital. Existe um duplo processo: urbanização e industrialização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Os dois aspectos desse processo são inseparáveis, no entanto, são conflitantes. A complexidade desse processo se revela cada vez mais difícil de ser apreendida porque a industrialização não produz somente empresas, mas também estabelecimentos diversos, dentre eles, centros: bancários, técnicos, políticos, comerciais e de consumo coletivo (LEFEBVRE, 2001). Pode-se seguramente dizer que a cidade, o capitalismo e a industrialização são interdependentes.

Para o autor, isso não significa necessariamente que todo aglomerado urbano concentrará alta atividade industrial. Pois, o próprio funcionamento e os avanços do sistema capitalista suscitam a divisão do trabalho entre as cidades (tecnicamente, socialmente, politicamente), sistematizando redes urbanas, instigando rivalidades e concorrências e centralizando o poder sobre a base do Estado em seus limites políticos-administrativos.

No caso de Joinville, Souza (1991) entendeu que os agentes privados alavancaram o setor fabril, e determinaram significativo crescimento econômico para o município, todavia, contribuíram para um empobrecimento urbano generalizado. Segundo o autor, alianças entre o poder público e os grupos industriais se formaram, somente beneficiando áreas ainda não urbanizadas conforme as necessidades de setores fabris, ampliando o enriquecimento dos proprietários fundiários e dos capitalistas industriais, conforme discutiremos a seguir.

De acordo com Santana (2017), até meados da década de 1960, os processos de ocupação em Joinville permitiram certa “coexistência pacífica” entre as funções residenciais e industriais. Isso perdurou até que, em determinado momento, o crescimento das plantas industriais e o surgimento de novas empresas produziu um conjunto de tribulações, relacionadas

à intensa circulação de veículos de carga e de trabalhadores, além de desconfortos ambientais causados pelo ruído, vibração e emissão de poluentes. Para o autor, esses desagradados suscitaram pressões da sociedade e dos próprios empresários sobre a Administração Municipal para que fosse reservada uma área específica para a instalação das grandes fábricas.

Na esteira desses incômodos, Santana (2017) afirma que os empresários enfrentavam também a crescente valorização dos terrenos lindeiros às fábricas, que lhes dificultava a aquisição de áreas para a expansão das atividades. Isso provocou pressões empresariais que resultaram na elaboração de planos urbanísticos e que acabaram por reservar setores específicos para a localização industrial, seguindo tendências do “moderno” planejamento, influenciado por modelos europeus de planificação, como discriminaram Zlonicky e Kunzmann (1978). Isso implicou em direcionar o distrito industrial no município para o norte da cidade, valorizando áreas de ocupação esparsa e que dispunham de vastas glebas de terra a serem urbanizadas.

Souza (1991), Santana (1998) e Voos (2012) identificaram que um dos grupos industriais que mais se beneficiou deste suposto “moderno” planejamento de Estado, instrumentalizado pelo Plano Básico de Urbanismo de 1965 (PBU/65) de Joinville, foi o Grupo Tupy Fundação S.A., que, na época, era a maior empresa de fundição de ferro no Brasil e servia principalmente à indústria automobilística. Este Grupo possuía, e ainda possui, um parque industrial altamente tecnológico³⁵ que fica sediado ao leste, num setor da cidade impróprio para a ocupação, em região de mangue, às margens da Baía da Babitonga. Na época, o diretor da Fundação Tupy, Nilson Bender, foi prefeito do município na gestão 1966-1970. Assim, acabou por alentar o atendimento, por parte do Estado, aos interesses do grupo industrial.

O PBU/65 permitiu que as áreas adjacentes ao seu complexo industrial se tornassem moradias para os trabalhadores. Atribuiu-se à essas áreas um zoneamento de uso predominantemente residencial de média e alta densidade. Assim, em áreas alagadiças e de fragilidade ambiental³⁶, foram criadas as regiões mais densas demograficamente de Joinville, em direção leste (atuais bairros Aventureiro, Iririú, Espinheiros, Comasa e Guanabara). Voos (2012) explica esse contrassenso da seguinte maneira:

³⁵ A empresa recebe em 2004 o prêmio FINEP de inovação tecnológica pelo domínio do processo de fabricação de componentes em ferro fundido vermicular. Além disso, desde 2008 a indústria Tupy investe vultuosos investimentos (na ordem de centenas de milhões) na modernização das atividades produtivas, especificamente em capacidade produtiva, usinagem, sistemas de automação, infraestrutura, logística e adequações ambientais. Dados disponíveis em: <<http://www.tupy.com.br/portugues/empresa/historia.php>>. Acesso em: 12 maio 2020.

³⁶ Para compreensão detalhada da ocupação dessas áreas adjacentes à fábrica da Tupy, recomendamos o trabalho de Cristofolini (2012).

[a] grande força política exercida pelas Indústrias Tupy, somada à instalação já existente da fábrica, forçar outro lugar para as atividades seria quase impossível (a Tupy precisava da conectividade direta com o mar, para escoamento da sua produção). É importante lembrar ainda que o Prefeito Municipal que contratou a execução do PBU/65 era Helmuth Fallgater, industrialista que também fazia parte do ramo imobiliário, setor que tinha interesses em especular novas áreas além do eixo norte-sul (...) a criação de áreas mais populares não poderia ser nesta região dedicada ao grande comércio e moradias de alto padrão. Juntou-se isso com a pujança econômica da Tupy (empregadora de grande parte da mão de obra local) sediada na zona leste, para direcionar novos investimentos em moradia de baixa renda para aquela região, desprovida de grandes vias de acesso, saneamento e outras infraestruturas (VOOS, 2012, p. 68).

Em 1959, o grupo Tupy fundou a Escola Técnica Tupy (ETT), situada em frente ao seu complexo industrial. A ETT foi concebida aos moldes de escolas técnicas na Alemanha, a partir da articulação entre teoria e prática da indústria de base. Em pouco tempo, tornou-se referência nacional para capacitação de trabalhadores para servir à indústria automobilística e aos setores metalomecânicos (SANTANA, 2020). A construção de moradias nas áreas adjacentes nos anos posteriores criaria ao leste de Joinville uma espécie de vila operária. Lá os trabalhadores da Tupy habitariam, trabalhariam e capacitariam seus filhos e a si próprios para servir à indústria.

Os resultados das políticas urbanas viabilizadas pelo PBU/65 caracterizam aquilo que Voos (2012) identifica como o primórdio da institucionalização da segregação sócio-espacial em Joinville, sobrevalorizando a centralidade da cidade e afastando a classe operária de menor renda para outros setores menos valorizados, estes, por sua vez, desprovidos de infraestrutura técnica e social.

Santana (1998) observa que essa institucionalização da segregação foi reforçada pelas Leis Municipais 1.262/73 e 1.410/75, que vigoraram com muitas emendas até 1996. O autor demonstra que a política de loteamentos, resultante do PBU/65, promovida por grupos imobiliários e endossada pela administração municipal, avançava cada vez mais para as franjas rurais-urbanas e setores periféricos, nos extremos norte e sul. Como exemplo ao sul, o bairro Itinga, que faz fronteira administrativa com o município de Araquari, atualmente há a conurbação nesse bairro entre os núcleos urbanos dos dois municípios da cidade, longe da centralidade onde se concentravam os estratos sociais de alta renda.

Como resultado de profunda investigação, Voos (2016) explicita que os agentes industriais da Associação Empresarial de Joinville (ACIJ) – da qual o grupo Tupy faz parte – permanecem exercendo relevante influência nas políticas urbanas de Joinville. O autor rastreou

as doações diretas realizadas para campanha eleitoral de 2012 dos candidatos à prefeitura e à câmara de vereadores e conclui que a ACIJ (diretamente, ou indiretamente via doações realizadas por membros associados) é responsável pela maior parcela do financiamento da campanha de quase todos os candidatos, inclusive dos não eleitos, sugerindo que o empresariado está firmemente associado aos políticos locais até a atualidade.

No cenário político de Joinville, é recorrente a gestão político-administrativa do município por parte de empresários locais. Não somente Helmuth Fallgater (1961-1966) representou o empresariado e o mercado imobiliário em posse do poder executivo, como Nilson Bender (1966-1970). Houve também as gestões de Wittich Freitag pouco tempo depois (1983-1988 e 1993-1996) – que, na época, foi considerado pela revista *Veja* como melhor administrador municipal do Brasil. Freitag fundou diversas empresas, dentre elas, a Consul (situada no distrito industrial norte de Joinville), especializada em eletrodomésticos. Ademais, a prefeitura de Joinville é administrada desde 2012 por Udo Döhler (MDB), o presidente da indústria têxtil Döhler S/A, situada também no distrito industrial norte de Joinville. Cabe registrar que Döhler já assumiu a presidência da ACIJ em cinco gestões diferentes.

O que se evidencia é que, historicamente, parte dos agentes industriais em Joinville têm pautado firmemente as ações estatais na cidade e muitas vezes têm desempenhado também o papel de promotores imobiliários, como se evidencia no caso dos ex-prefeitos W. Freitag, H. Fallgater e N. Bender. Nesse panorama, os aparelhos de Estado em Joinville têm mediado predominantemente, ao que aparenta, os conflitos entre os interesses urbanos das elites³⁷. No passado, os grupos sociais que detêm menor poder foram quase completamente alijados dos processos decisórios em âmbito municipal, visto que, não conseguimos encontrar nenhum dado que sugira sequer alguma contestação do PBU/65 por parte de movimentos sociais ou setores que representam grupos de menor capital político. Como assinala Souza (2018), no planejamento promovido pelo Estado, sabe-se que quem diz a última palavra, não são os pobres, os do “andar de baixo”, mesmo quando constituem esmagadora maioria – no caso do PBU/65 de Joinville, não lhes foi concedida sequer a chance de “participar”.

A sucessão de prefeitos que representam grupos empresariais em Joinville, verifica-se também em outras partes do Brasil. A reprodução do ideário da *cidade-mercadoria* –

³⁷ A exemplo do PBU/65, o grupo de acompanhamento do plano era integrado por membros do governo, do Exército Brasileiro, da Delegacia Regional de Polícia, da Companhia de Águas e Esgoto, do Serviço Social do Comércio, da ACIJ, do Lions Club, do Rotary Club, da Associação Joinvilense de Medicina, da Associação Brasileira de Odontologia, da Associação Joinvilense de Advogados e da União Cívica Feminina. Ou seja, como observa Voos (2012), essas entidades representavam apenas parte da sociedade, e interesses principalmente dos grandes detentores de capital.

apresentada anteriormente – ocorre destacadamente em São Paulo (tanto no município como no estado, que são os mais populosos e apresentam os maiores PIB do país), a exemplo dos mandatos do empresário paulista João Dória (PSDB) na prefeitura municipal (2017-2018) e no governo do estado (2019-atualmente). Recordando Sugai (2002), assume-se, equivocadamente, que os resultados nas políticas públicas, positivos ou negativos, devem ser creditados à maior ou à menor competência, capacidade empreendedora e articuladora dos governos. Ora, essa perigosa noção, repleta de controvérsias, incutida no imaginário social, faz com que se confundam as atribuições e deveres do gestor empresarial com as atribuições e deveres desejáveis em um gestor dos aparelhos de Estado. O que decorre da eleição do empresariado, comumente, como no caso de Joinville, é a subordinação ainda maior do Estado aos desígnios do Capital.

Para finalizar, cabe comentar que em Araquari não se verifica até o momento a eleição de expressivos agentes industriais para administrar o município. Isso não significa que eles não atuem como representantes dos interesses do capital industrial, visto que, a política atual de desenvolvimento local é pautada, em grande medida, na industrialização, conforme veremos adiante. O ex-prefeito que provavelmente mais se aproxima dessa classe foi Alberto Miquelute (2005-2008) que era sócio da Rede Miquelute Materiais de Construção. A empresa possui uma loja situada em Araquari (no bairro Itinga) e duas lojas em Joinville (nos bairros Morro do Meio e Vila Nova).

2.2. Dinâmicas demográficas e distribuição espacial das classes sociais em Joinville e Araquari

Ao longo de 70 anos, o quadro demográfico de Joinville (Tabela 8) é marcado a partir da década de 1950, quando o contingente populacional urbano superou o rural, que até então era predominante. O crescimento demográfico em Joinville já vinha excedendo as taxas de crescimento estadual e nacional (Tabela 9), com exceção entre o período de 1950 a 1960. Embora, especialmente a partir da década de 1960, as taxas de crescimento em Joinville ultrapassaram mais do que o dobro as taxas verificadas em outras esferas político-administrativas.

O contingente populacional em Araquari reduz significativamente entre 1960 e 1970 (Tabelas 8 e 9), isso ocorreu porque em 1961 uma porção territorial do município foi desmembrada, sendo incorporada pelo recém fundado município de Barra Velha. Já discutimos

os principais elementos que permitiram com que em Joinville se desempenhasse atividades majoritariamente urbanas entre 1940 e 1950 (Seção 1.2.3 e 1.3.2.). Entretanto, não discorreremos sobre os processos que conduziram Araquari a um quadro essencialmente urbano, quase vinte anos depois, entre 1960 e 1970 (Tabela 8). Importante salientar que a sua população urbana passou de 22% a 76% em apenas dez anos. Explicitaremos alguns processos que podem ter sido responsáveis por essa inversão mais adiante (na Seção 2.4), enfatizando eventos ocorridos nesse período. Outro aspecto de destaque que também ainda cabe compreender foi o crescimento demográfico de Araquari entre o ano de 1980 e o ano 2000, quando o município apresentou taxas de crescimento anual muito superiores as de Joinville, de Santa Catarina e do Brasil (Tabela 9).

Tabela 8: Evolução demográfica em Joinville e Araquari (1940-2010).

Ano	Município									
	Joinville					Araquari				
	Urbana	% Urbana	Rural	%Rural	Total	Urbana	% Urbana	Rural	%Rural	Total
1940	16.724	37%	28.021	63%	44.745	1.339	11%	10.503	89%	11.842
1950	21.927	51%	21.407	49%	43.334	1.899	12%	14.582	88%	16.481
1960	55.353	78%	15.535	22%	70.888	2.032	12%	14.872	88%	16.904
1970	112.134	89%	13.924	11%	126.058	2.068	22%	7.306	78%	9.374
1980	222.273	94%	13.549	6%	235.822	7.384	76%	2.290	24%	9.674
1991	333.661	96%	12.464	4%	346.125	13.627	85%	2.371	15%	15.998
2000	414.972	97%	14.632	3%	429.604	22.000	93%	1.645	7%	23.645
2010	497.580	97%	17.438	3%	515.018	23.353	94%	1.457	6%	24.810

Fonte: Censos do IBGE de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Tabela 9: Taxas anuais de crescimento demográfico em Joinville, Araquari, Santa Catarina e Brasil (1950-2010).

Período	Joinville	Araquari	Santa Catarina	Brasil
1950 – 1960	2,39	0,423	4,86	2,99
1960 – 1970	6,12	-7,53	3,2	2,89
1970 – 1980	6,46	0,3	2,26	2,48
1980 – 1991	3,55	6,324	2,05	1,89
1991 – 2000	2,21	7,647	1,87	1,64
2000 – 2010	1,69	1,165	1,55	1,17

Fonte: Censos IBGE de 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

Santos (1988) assinala um acelerado crescimento populacional e decorrente urbanização no Brasil entre os anos 1940 e 1980, que se identifica também em Joinville. O autor elenca alguns fatores como responsáveis por esse processo no país. Primeiramente, aconteceram avanços na medicina e na disseminação de medicamentos, o que reduziu nacionalmente as taxas de mortalidade. Assistiu-se também, a uma mudança nos padrões de consumo, o que contribuiu para o aumento de cidades locais e intermediárias. O consumo aumentado seria uma consequência de três elementos que ocorriam paralelamente: a difusão da energia elétrica no país, a integração territorial pelos transportes e uma ampliação dos veículos de informação. Fatores esses que, por sua vez, aumentaram a fluidez de mercadorias, os deslocamentos das pessoas e facilitaram as dinâmicas do consumo.

Segundo Santos (1988), a “evolução” do capitalismo teria sido responsável por um fenômeno de êxodo rural identificado nacionalmente durante esse período. A possibilidade de consumir, facilitada pelas novas ligações entre as cidades médias e locais, permitiu que diversos bens de consumo locais aumentassem seus valores de troca, desta forma, o intercâmbio aumenta, aumentando também o número de pessoas envolvidas na economia monetária e no trabalho assalariado. O capitalismo expandiu-se também para o campo, reduzindo a quantidade de trabalho humano necessário para as tarefas de produção primária, por conseguinte, modificou-se também os trabalhos em centros urbanos, que passam a requerer uma série de tarefas que anteriormente não eram necessárias.

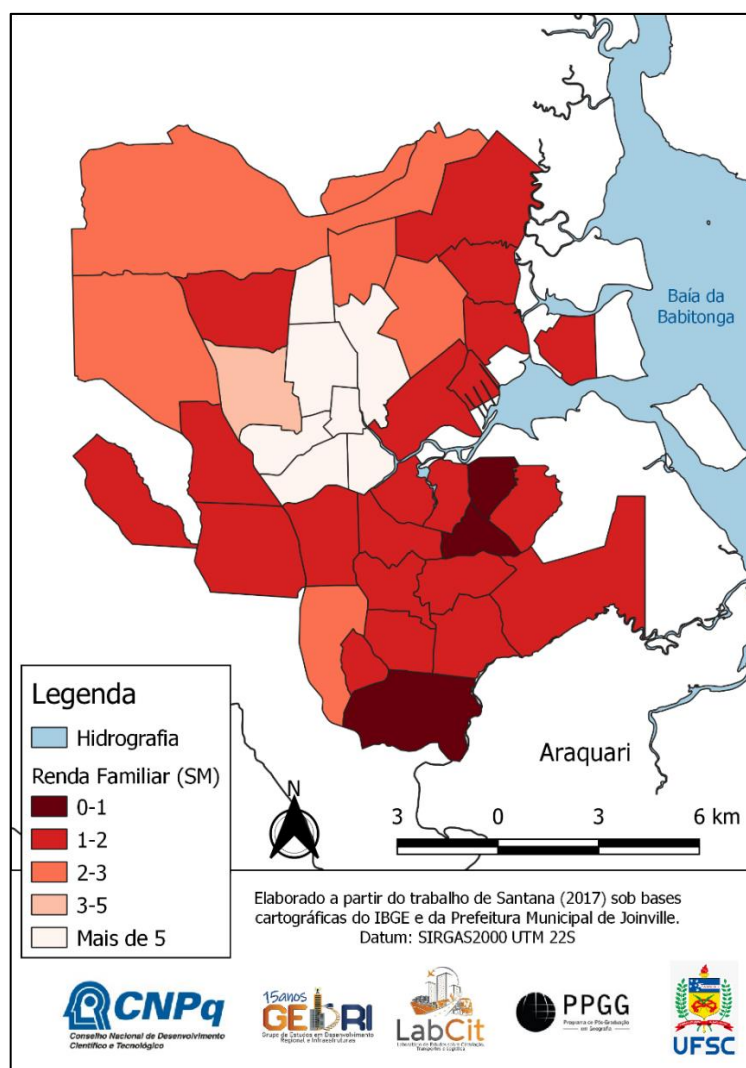
Importante salientar que, para o autor, a economia, a sociedade e o território não dispunham de uma dinâmica capaz de absorver via urbanização, o crescimento demográfico dessa forma assaz aumentada, o que repercutiria, entre outras coisas, na formação de um contingente de *pobreza urbana* em diversas cidades brasileiras.

Segundo Rangel (1985), a *pobreza urbana* resultaria do grande deslocamento de massas de trabalhadores oriundas do campo às cidades em busca de trabalho. Para ele, uma das grandes falhas na industrialização brasileira é que esta ocorreu sem a modificação da estrutura agrária do país, que, ao mesmo tempo em que a cidade se industrializava, o campo expulsava enormes agrupamentos de trabalhadores em busca de melhores condições de vida, ocasionando uma suposta “crise urbana”.

Independentemente dos fatores que produziram e (re)produzem essa *pobreza urbana* no Brasil, a questão é que ela se expressa espacialmente, e tende a se manifestar em forma de segregação sócio-espacial. Em nosso recorte empírico, Santana (2017) verificou que as camadas de alta renda familiar (rendimentos superiores a 5 salários mínimos) se concentravam

na porção centro-norte do núcleo urbano de Joinville em 1985, não obstante, as rendas familiares tendem a diminuir conforme nos afastamos dessa região (Figura 6). Nota-se também algumas extravagâncias espaciais, constituindo verdadeiras “ilhas de baixíssima renda”, nas quais os rendimentos familiares médios são inferiores a um salário mínimo, essas “ilhas” se localizam na porção leste (situadas em áreas alagadiças de manguezal) e no extremo sul de Joinville (próximas à Araquari). Os rendimentos tendem a diminuir em Joinville conforme a localização das habitações se aproxima de Araquari.

Figura 6: Mapa de renda familiar aproximada em Joinville (1985).



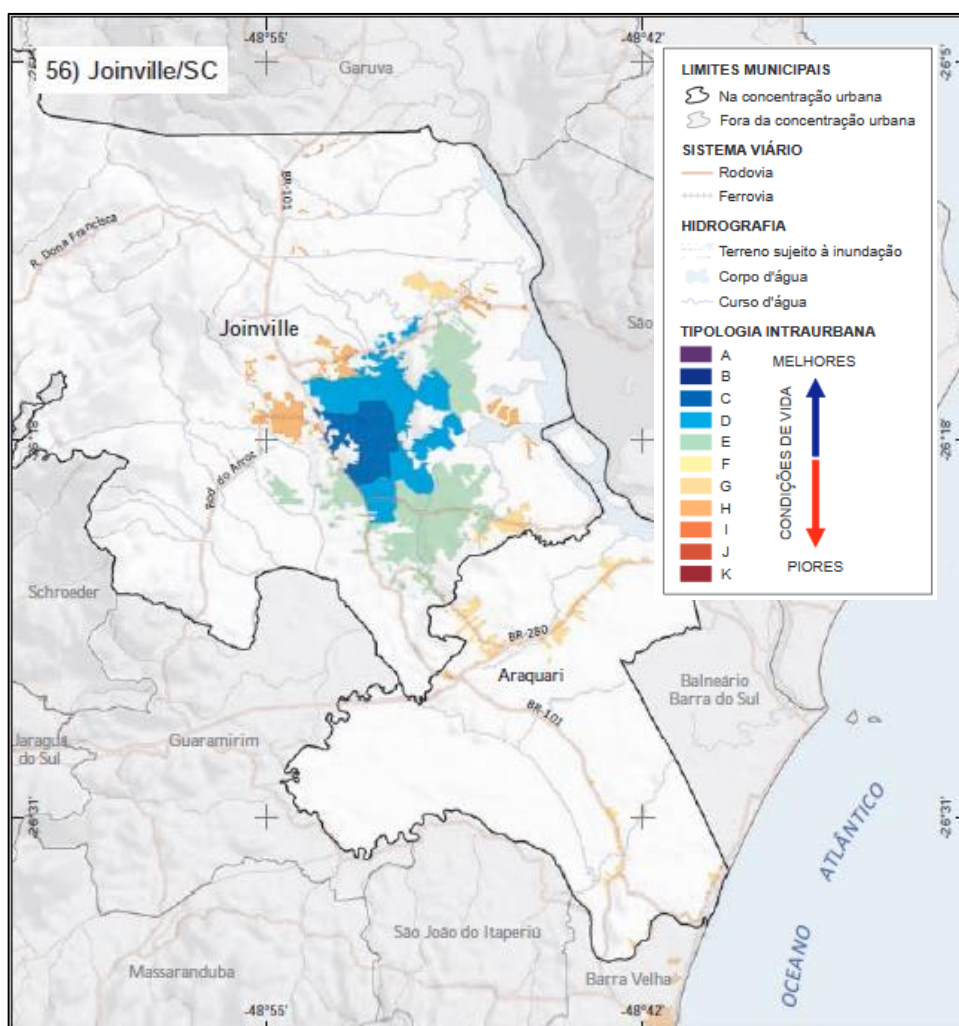
Fonte: adaptado de Santana (2017).

Em 2017, o IBGE elaborou uma tipologia intraurbana – apresentada na introdução – que pretendeu estimar a qualidade de vida para diferentes *setores geográficos* dos municípios que compõe cada uma das regiões metropolitanas brasileiras. Para sistematizar esse estudo, o

IBGE utilizou a renda familiar do chefe do domicílio, o saneamento básico domiciliar (coleta de esgoto e lixo), o nível educacional, o acesso a computador e a internet domiciliar, os residentes em domicílio de alvenaria e o percentual de domicílios com densidade com mais de dois moradores por dormitório como indicadores de qualidade de vida.

Nessa tipologia (Figura 7) – que, como diria Chico Buarque, quase arromba a retina de quem vê – o espaço urbano de Araquari aparece integralmente como espaço *periférico* do município de Joinville. Sendo que, determinado *setor geográfico* central – o qual, a partir daqui, passaremos a tratar como *Setor das Camadas de Alta Renda* (SCAR) – de Joinville agrupa altos indicadores de “qualidade de vida”. Importante salientar que esse setor (composto pelos bairros: Anita Garibaldi, América, Atiradores, Bucarein, Centro, Glória, Saguacú e Santo Antônio) coincide espacialmente com a localização da alta renda do município em 1985, indicando certa estagnação residencial das classes de alta renda durante os últimos 30 anos.

Figura 7: Tipologia intraurbana da qualidade de vida em Joinville e Araquari (2017).



Fonte: IBGE (2017).

2.3. As áreas residenciais das camadas de alta renda

Nesta Seção, restringiremos nossa análise ao SCAR, nele reside a alta renda joinvilense desde o início da fundação e ocupação do município, como também, ali estão os maiores preços médios por m² construído privativo (Tabela 10)³⁸.

Tabela 10: Custo do m² construído para domicílios em Joinville (2018).

Bairro	Custo médio do m ² construído para domicílios de 3 quartos (R\$)
Atiradores	6.493
Glória	6.448
Centro	6.240
América	6.060
Anita Garibaldi	6.054
Saguaçu	5.093
Santo Antônio	4.951
Boa Vista	4.868
São Marcos	4.867
Bucarein	4.691
Outros	3.763
Média Geral	5.590

Fonte: SINDUSCON

Quanto aos bairros centrais, de forma geral, um fenômeno frequentemente observado nas cidades brasileiras é o abandono das áreas centrais pelas elites locais. Esse fenômeno foi empiricamente evidenciado por Villaça (2017), mostra-nos que o suposto “abandono” das áreas centrais consiste, na verdade, na saída das elites locais concomitante com a sua tomada pelas camadas sociais ditas populares. Destarte, esses espaços centrais são, por vezes, perniciosamente considerados como “sem vida”, “deteriorados”, ou “decadentes” pela imprensa, pelo Estado e por parcelas significativas da sociedade – em especial, por empresários e membros do comércio varejista.

³⁸ Pesquisa realizada, em 2018, pelo Sindicato da Indústria de Construção Civil (SINDUSCON) de Joinville. Disponível em: <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/confira-onde-ficam-as-areas-mais-valorizadas-de-joinville>>. Acesso em: 16 mar 2020.

Esse fenômeno do abandono do centro pela alta renda ainda não se observa completamente em Joinville, diferentemente do que acontece em diversas capitais brasileiras. Acreditamos que isso ocorre, em certa medida, porque o Estado não deixou de destinar investimentos em infraestrutura para a área central desde a fundação do município³⁹. Apesar disso, o bairro Centro é consideravelmente heterogêneo em relação às classes sociais que ali ocupam. Por um lado, existem porções – principalmente, as próximas ao terminal central de transporte público – onde há comércios populares e cujos alugueis são relativamente módicos; por outro lado, em outras áreas – próximas ao Shopping Mueller, à Pontifícia Universidade Católica de Santa Catarina (PUC/SC) e adjacentes à via gastronômica na rua Visconde de Taunay – há luxuosos condomínios de apartamentos de alto padrão⁴⁰ que oferecem: portaria 24 horas, elevadores, academia, espaço gourmet, espaço de cinema, piscina, várias vagas de garagem, entre outros. Esses condomínios se situam próximos a grandes eixos viários de rápida circulação de veículos e ao 62º Batalhão de Infantaria (BI) de Joinville (uma vasta gleba de uso militar, que garante certa “segurança” em sua cercania, pois, seu perímetro é patrulhado diuturnamente por militares).

Essa “segurança” se verifica, em partes, quando tabulamos por bairro o número de homicídios violentos ocorridos em Joinville em 2017 (Tabela 11), nota-se que não houve nenhuma ocorrência dessa natureza nos bairros que integram o SCAR nesse ano. Ademais, ao sistematizarmos esses dados por região de Joinville (Tabela 12), verifica-se que ocorreram muito mais homicídios na região Sul e Leste, que fazem fronteira político-administrativa com Araquari.⁴¹ Não obstante, em 2019, a taxa de mortalidade por homicídios em Joinville e em Araquari foi respectivamente de 0,14 e 0,29. Ou seja, considerando as proporções demográficas de cada cidade, ocorreu o dobro de homicídios em Araquari naquele ano.⁴²

Como aponta Chianelo (2013), em 2006, a partir de uma articulação entre empreendedores locais, a Prefeitura Municipal de Joinville (PMJ) e a Câmara de Vereadores de

³⁹ Diferentemente do que ocorreu na capital Florianópolis, onde, na década de 1960 e 1970 se efetivaram obras de aterro na Baía Sul, a construção da Avenida Beiramar Norte, da Ponte Colombo Sales, o estabelecimento da Universidade Federal no bairro Trindade e a consolidação de importantes eixos viários que reestruturaram significativamente o espaço urbano de Florianópolis. A partir disso, o mercado imobiliário atuaria mais severamente em outras áreas insulares, cujo acesso seria viabilizado mediante as obras implantadas. Nota-se, portanto, uma redução significativa nos investimentos do Estado no centro histórico de Florianópolis.

⁴⁰ Alguns exemplos de condomínios, verificados no site da Anagê Imóveis: Helbor Prime Haus, Helbor Victoria, Albert Einstein, Bethoven, Garden Terrace, Safira Residence, Newport, Villa Del Fiori, Helbor Spazio Club, Palazzo Anthurium, Helbor Magnifique, Rimini, Ritz Class, entre outros.

⁴¹ Não nos aprofundaremos na questão da violência urbana, apesar disso, indicamos a leitura de Souza (2008) para melhor compreensão do aumento do medo nas cidades e da militarização no âmbito urbano.

⁴² A taxa de mortalidade corresponde ao número de homicídios ocorridos no município para cada 1.000 habitantes. Os dados utilizados para calcular essa taxa estão disponíveis no site da Diretoria de Vigilância Epidemiológica (DIVE), acessado em 14 de maio de 2020.

Joinville (CMJ), foi dado início a um processo de “requalificação urbana” da Rua Visconde de Taunay para se tornar a “Via Gastronômica” da cidade. No rol dos projetos necessários, aos técnicos da PMJ coube projetar a ampliação e padronização das calçadas, ciclovias, além da especificação e detalhamento do mobiliário urbano. Às empresas concessionárias e/ou permissionárias dos serviços de energia elétrica, telefone, TV a cabo e internet, ficou a responsabilidade de tornar subterrâneos os cabos de energia elétrica e telefonia, produzindo uma paisagem urbana mais atrativa – cabe salientar que essa é a primeira, e até o momento a única, iniciativa de tornar subterrâneas as infraestruturas das redes de energia e comunicação em Joinville. Além disso, projetou-se uma nova rede de iluminação, com novos postes de iluminação e foram efetuadas obras de saneamento e drenagem ao longo da via (CHIANELO, 2013).

Tabela 11: Homicídios por bairro de Joinville (2017).

Bairro	Homicídios
Jardim Paraíso	8
Aventureiro	7
Jardim Iririú	6
Paranaguamirim	6
Comasa	5
Jarivatuba	5
Vila Nova	5
Boehmerwald	3
Fátima	3
Pirabeiraba	3
Profípo	3
Vila Cubatão	3
Boa Vista	2
Distrito Industrial	2
Espinheiros	2
Floresta	2
Guanabara	2
João Costa	2
Petrópolis	2
Outros	1

Fonte: Levantamento realizado pelo grupo AN e pela RBS TV⁴³

⁴³ Disponível em: < <https://www.nsctotal.com.br/noticias/saiba-quais-bairros-registraram-maior-numero-de-homicidios-em-joinville-em-2017>>. Acesso em: 12 maio 2020.

Tabela 12: Homicídios por região de Joinville (2017).

Região	Homicídios
Sul	31
Leste	23
Norte	18
Oeste	6
Central	2

Fonte: Levantamento realizado pelo grupo AN e pela RBS TV⁴⁴

Outra significativa obra ocorrida na região foi a “Pista de Caminhada”, ao redor do Morro do BI (uma área verde que faz parte do terreno pertencente ao exército), situada também, em parte, na rua Visconde de Taunay. Iniciada e finalizada em 2010, envolveu recursos financeiros e projeto da PMJ e material de pavimentação doado por empresa local. A obra provisionou novas calçadas, ciclovias, canteiros, áreas com aparelhos para exercícios físicos, nova iluminação pública e sinalização. Esse lugar se consolidou, após as intervenções, como área para atividades físicas dos moradores da vizinhança, com intensa atividade durante diversos períodos do dia e também da noite (CHIANELO, 2013).

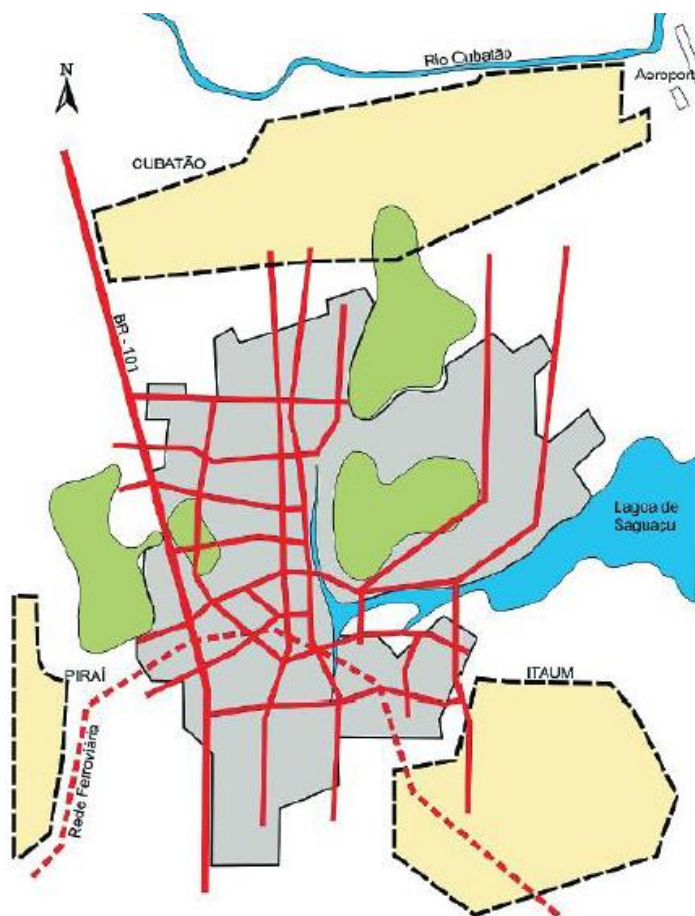
Esses processos, viabilizados pelo Estado e, difundidos pela imprensa como sendo de “requalificação”, são, na verdade, processos de enobrecimento do centro de Joinville. Essa suposta “requalificação” está vinculada a espetacularização de locais de referência urbana, voltando-os para a exploração comercial e imobiliária, destacadamente para os comerciantes da rua Visconde de Taunay, para as classes média e alta que residem nas áreas do entorno há décadas e para o mercado imobiliário.

O modelo de segregação Kohl-Sjoeberg permite explicar porque historicamente as elites locais residem na área central de Joinville. Esses grupos buscavam ocupar o centro, os locais de prestígio (teatros importantes frequentados pela burguesia, como a Sociedade Harmonia Lyra, na rua XV de novembro), com a melhor infraestrutura, onde estão localizados prédios suntuosos, monumentos (a Rua das Palmeiras, na rua do Príncipe), parques (a Praça da Bandeira, na rua XV de novembro), edifícios públicos (a antiga sede da administração municipal, na rua Dr. João Colin), os templos mais importantes (Catedral São Francisco Xavier, na Rua do Príncipe), por conseguinte, as fontes de poder sócio-político da época.

⁴⁴ Cf. nota 43.

Entretanto, as políticas rodoviaristas suscitadas nacionalmente na década de 1960 e 1970 favoreceram um distanciamento das elites das localizações que representam as fontes de poder, visto que, o automóvel permitiria um menor tempo de deslocamento para percorrer maiores distâncias. Os setores de alto status social passam então a ocupar áreas adjacentes a eixos de circulação rápida, dotadas de amenidades naturais e amenidades socialmente produzidas. Por exemplo, o SCAR se situa na área do maior adensamento daqueles que eram em 1975, e muitos permanecem sendo, os principais eixos viários de Joinville (Figura 8). Portanto, corroboram-se as teses de Harvey (1973) e Villaça (2017) (vimos na Seção 1.3.1), em que as elites escolhem residir próximas a localizações com infraestrutura de transporte privilegiada, controlando assim, os tempos de deslocamento na cidade. Esses grupos sociais, então, permanecem a uma distância reduzida do comércio, serviços e todos os outros recursos necessários para a vida em sociedade. Considerando esses novos elementos, o modelo espacial elaborado por Homer Hoyt (1958) aparenta ser o que melhor descreve a atual configuração de segregação residencial em Joinville e Araquari.

Figura 8: Eixos viários estruturantes de Joinville (1975).



Fonte: Hoenicke (2007).

Como assinala Voos (2012), essa redistribuição das camadas mais influentes – politicamente e economicamente – da sociedade para além do bairro Centro seria viabilizado também, em partes, pelo PBU/65 e pelo posterior Plano Diretor Urbano de 1973 (PDU/73), ambos determinantes para a consolidação do SCAR. Para o autor, a efetivação dos Planos permitiu o deslocamento os bairros do operariado para o leste e para o sul (indo paulatinamente ao encontro de Araquari), enquanto, na extensão da Rua Dr. João Colin (que vai do centro ao norte do município) foi direcionada uma ocupação de uso comercial e de ocupações residenciais com baixa densidade, perfil típico para residências de alto padrão. O PDU/73, aos moldes do modelo de planificação da cidade modernista, segrega Joinville em termos de funções urbanas. Assim, o SCAR foi beneficiado em termos de adensamento de comércio, serviços e habitação, ao passo em que o as porções leste e sul foram destinadas à atividade fabril. A partir da análise de Voos (2012), entendemos que enquanto o SCAR tem seus terrenos valorizados, isso não ocorre na mesma proporção para a zona leste e para a zona sul.

Com o advento desses planos urbanísticos, nota-se cada vez mais na cidade de Joinville a transformação da rua Max Colin (aproximadamente 2 km de extensão) e da rua Otto Boehm (aproximadamente 1 km de extensão) em vias de comércio e serviços dirigidos para as classes de alta renda⁴⁵. Pouco a pouco, nessas vias, o comércio vem sendo aburguesado. Pequenas bancas de jornais, mercearias, botecos e panificadoras dão lugar para restaurantes de alta gastronomia, comércio de vestimentas de grife estrangeira, panificadoras no estilo “gourmet”, bares que comercializam bebidas artesanais, salões de beleza, centros de tratamento estético, consultórios médicos e odontológicos particulares, entre outros.

Além disso, no SCAR se verifica um fenômeno residencial que não é novo (vimos na Seção 1.3.1): o dos condomínios fechados e loteamentos murados. Esse fechamento – total ou parcial – de espaços públicos é, antes de mais nada, ilegal⁴⁶. A partir da década de 1970, ao explorarem o aparente medo que as classes de alta renda possuem daqueles que consideram “diferentes”, os promotores imobiliários locais produziram os condomínios residenciais de casas e sobrados de alto padrão: Arvoredo, Orleans, Parc de France, Ville du Lion, Jardim de Versailles, entre outros. Em suas tentativas de afastar a violência urbana e separar a riqueza da pobreza, esses condomínios são construídos entre muros, portões e grades de ferro. Alguns

⁴⁵ Tanto a rua Max Colin como a rua Otto Boehm estão localizadas praticamente no centro geométrico do SCAR.

⁴⁶ No geral, esses loteamentos desrespeitam a legislação de parcelamento do solo urbano (Brasil – Lei Federal 6.766/1979).

deles são, inclusive, equipados com câmeras de vigilância, gravações e guaritas, além de contar com serviços privados de segurança, limpeza e jardinagem.

Nesse contexto, é interessante notar que, no início da década de 2000, a Associação de Moradores do Parc de France⁴⁷ construiu ilegalmente uma guarita e um portal na rua Henrique Lepper, que dá o único acesso ao condomínio. O local protegido é dotado de belas amenidades naturais, possui um lago natural (onde há criação de patos, gansos, pavões e outras aves exóticas) e uma generosa área verde que integra parte do Morro do Boa Vista.

O portal que dá acesso ao loteamento ocupa metade da pista asfaltada, sua baixa altura não permite o trânsito de ônibus do sistema de transporte coletivo e praticamente todos os veículos que passam pela rua acabam parando e pedindo autorização para entrar. Os guardas contratados têm uma lista com os telefones de todos os moradores e trabalham quase como porteiros. Embora haja uma placa em uma das paredes dizendo que é possível a entrada de qualquer pessoa, a presença de uma equipe de vigilância evidentemente acaba constringendo pedestres e motoristas.

Em 2004, houve determinação judicial por parte da 2ª Vara da Fazenda Pública de Joinville para a demolição da guarita e do portal, afinal, nas palavras do juiz⁴⁸: “essas ruas integram patrimônio público na condição de bens de uso comum e, como tal, não podem ser transferidas ao particular”. Apesar disso, a Associação de Moradores recorreu à decisão judicial e acabou ganhando a ação, sob o argumento de que a entidade custeia com dinheiro dos moradores a manutenção das áreas comuns do condomínio. Portanto, a guarita, o portal e a vigilância terceirizada permanecem até a atualidade.

Até aqui, o que se revela é que, desde meados da década de 1980 – muito provável que, esse processo tenha se iniciado anteriormente – as classes acima da média vêm tendendo a se segregar crescentemente em uma única região de Joinville. Essas classes tendem, paulatinamente, por intermédio do mercado imobiliário e com o auxílio do Estado, a manter essa região mais valorizada economicamente em detrimento às demais áreas da cidade.

2.4. Araquari: do rural à cidade-dormitório (1960 – 2000)

Vimos que o desenvolvimento demográfico em Araquari (Tabela 8) passou por uma inversão em 1980, até então, sua população era predominante rural e depois passa a ser

⁴⁷ Esse loteamento (situado no bairro Saguacú) foi feito na década de 1980 e prevê cerca de 80 lotes.

⁴⁸ As falas do juiz Roberto Lepper estão disponíveis em: <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/justica-de-joinville-manda-demolir-portal-construido-em-rua-do-bairro-saguacu>>. Acesso em: 23 mar 2020.

majoritariamente urbana. Além disso, entre 1980 e 2000, destacam-se as altas taxas de crescimento anual exibidas pelo município, muito superiores as de Joinville, de Santa Catarina e do Brasil. No período em que houve relativa estagnação do crescimento em Joinville, o inverso passa a ocorrer em Araquari, que se amplia significativamente. Nesta Seção, tentaremos explicitar alguns processos que possibilitaram esse fenômeno demográfico e a decorrente expansão urbana de Araquari.

Até o ano de 1960, não conseguimos identificar nas fontes pesquisadas⁴⁹ vontade alguma – tanto por iniciativa de políticos, como por parte de empresários ou outros grupos sociais – de urbanizar Araquari ou intensificar sua atividade fabril. Pelo contrário, nesse período se observam maiores investimentos e certo esforço para preservar suas atividades rurais e de produção primária.

Por exemplo, até 1959, um dos investimentos mais expressivos oriundos da administração pública em Araquari foi a construção do Colégio Agrícola (CA), iniciada em 1954. A obra foi custeada pelo governo da união em convênio com o governo do estado, seu funcionamento esteve por muitos anos vinculado à Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), órgão autônomo, mas que depende do financiamento do Ministério da Educação (MEC) para funcionar. Atualmente, o Colégio está vinculado ao Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC), tendo suas atividades subsidiadas pelo governo federal, permanecendo um estabelecimento público de ensino.

O CA principiou como uma escola de iniciação agrícola (equivalente, na época, ao 1º e 2º anos do curso ginásial, que formava os denominados “operários agrícolas”). Passou, em 1964, a ginásio agrícola, formando a primeira turma do curso de Mestría Agrícola. Frequentavam o educandário: estudantes de Araquari, Joinville, Lages, Tubarão, Canoinhas, São Joaquim, Taió, Urubici, São Francisco do Sul, Barra Velha, Itajaí, Camboriú, e Brusque, ou seja, de praticamente toda a região nordeste e parte do oeste de Santa Catarina⁵⁰. Atualmente, o CA oferece formação em ensino técnico, ensino superior e pós-graduação, sendo que, quase todos os cursos são voltados para especialização agropecuária e de engenharia ambiental.

Evidentemente, parte do empresariado local se beneficiava da formação de mão-de-obra oriunda do CA. Por exemplo, Wittich Freitag (que mais tarde se tornaria prefeito de Joinville) era proprietário da Fazenda Diruli (situada parte em Araquari e parte em Joinville),

⁴⁹ Neste caso, as fontes pesquisadas foram os acervos históricos dos municípios de Araquari e Joinville, que reúnem diversas clipagens de jornais locais e documentos históricos elaborados pelo Estado.

⁵⁰ Dados colhidos de matéria intitulada “O Colégio Agrícola de Araquari Necessita de Maiores Verbas Para Poder Sobreviver”, publicada em suplemento do jornal ANotícia, em 20 de agosto de 1968.

na época, tinha extensão de 60 alqueires de terra, equivalente a cerca de um milhão e meio de metros quadrados. As atividades praticadas na Fazenda consistiam em aprimoramento genético para a comercialização de gado de alta linhagem, das raças nelore e holandesa.

Pela localização *periurbana*⁵¹ da Fazenda, nada impede a suposição de que, na verdade, Freitag estivesse a aguardar para atribuir futuramente a essa terra rural uma lógica do valor de uso urbano. Como explica Souza (2005), na franja rural-urbana, muitas vezes a face visível do espaço (a paisagem) tem um aspecto rural, quando, na verdade, por trás disso se verifica uma presença pífida cada vez mais forte da lógica urbana de uso do solo. Nesse caso, a aparência do fenômeno dificulta a apreensão da sua essência. Nas palavras do autor:

[G]randes áreas servindo de pastagem para umas tantas cabeças de gado, por exemplo, nada mais são, frequentemente, que uma “maquiagem” para glebas mantidas como reserva de valor por empreendedores urbanos; são, assim, terras de especulação, “em pousio social”, por assim dizer, e que serão convertidas, depois de muitos anos ou mesmo após algumas décadas, em loteamentos populares ou condomínios fechados de alto *status*, dependendo de sua localização (SOUZA, 2005, p. 28, grifos no original).

Ainda na década de 1960, o Governo Federal regulamentou por meio da Lei 4.771 de 15 de setembro de 1965, a proteção florestal, que estabelecia:

Art. 20 As empresas industriais que, por sua natureza, consumirem grande quantidade de matéria prima florestal serão obrigadas a manter, dentro de um raio em que a exploração e o transporte sejam julgados econômicos, um serviço organizado, que assegure o plantio de novas áreas, em terras próprias ou pertencentes a terceiros, cuja produção sob exploração racional, seja equivalente ao consumido para o seu abastecimento.

Segundo Findlay (2007), para cumprir essa legislação, algumas grandes empresas da região se tornaram proprietárias de terras no município de Araquari, caso da Fundação Tupy S.A., Metalúrgica Douat Ltda, Karibê Indústria e Comércio, entre outras.

⁵¹ Nas bordas da cidade, é comum existir uma “faixa de transição” entre o uso da terra tipicamente rural e o urbano. Essa faixa de transição é chamada de *espaço periurbano*. Nele se encontram misturadas duas “lógicas” de uso da terra. A lógica rural é a da terra enquanto terra de trabalho para a agricultura e a pecuária; o solo, aqui, tem valor não apenas devido à localização do terreno, mas, também, um valor intrínseco, devido às diferenças de fertilidade natural. Já a lógica urbana é a do solo enquanto um simples suporte para atividades que independem de seus atributos de fertilidade, mas, costuma depender da infraestrutura nas proximidades (SOUZA, 2005).

Provavelmente por pressão exercida pelos grandes capitalistas, no ano seguinte o Governo Federal estabelece com a Lei 5.106 de 02 de setembro de 1966 dispositivos para a concessão de incentivos a empreendimentos florestais. Em seu artigo 1º, estipula que: “As importâncias empregadas em florestamento e reflorestamento poderão ser abatidas ou descontadas nas declarações das pessoas físicas e jurídicas residentes ou domiciliadas no Brasil”. Findlay (2007) observa que essa medida propiciou o surgimento, no município, de diversas empresas de reflorestamento, o que além de impulsionar a economia, valorizou as propriedades rurais.

A autora identifica que no período de 1956 até 1975, isso resultou em uma reestruturação fundiária significativa em Araquari. Até 1956, predominavam as pequenas e médias propriedades de terra, em 1975, esse quadro havia se alterado expressivamente. Segundo Findlay (2007), o número de grandes propriedades rurais (com mais de um milhão de metros quadrados) praticamente duplicou em taxas percentuais. Enquanto que, as pequenas propriedades (que medem até mil metros quadrados), em termos absolutos, foram reduzidas de 190 para 15 propriedades. De acordo com o Livro de Imposto de Conservação da prefeitura, a partir da década de 1970 se instalaram no município a Companhia Catarinense de Empreendimentos Florestais, a Reflorista – Reflorestamento Itaqui Ltda, WEG Florestal, Companhia Fabril Lepper, Karsten S.A., além de outras empresas agropecuárias (FINDLAY, 2007). Cabe destacar que a WEG Florestal pertencente a um grupo de expressividade internacional, especializado na fabricação de motores elétricos e na indústria química, tem seus parques fabris situados em Jaraguá do Sul, município limeiro à Araquari.

Até 1960, a ainda muito inexpressiva atividade do setor secundário de Araquari estava concentrada em Barra do Sul, na faixa litorânea, distante do distrito-sede e da cidade de Joinville. Dentre os estabelecimentos fabris em Barra do Sul, destacam-se: a sede das Indústrias Klabin do Paraná de Celulose S/A, onde ocorria o processo de captação e obtenção de hidróxido de magnésio; a Entrepasto de Pescado Pires, que beneficiava pescados e transportava suas mercadorias pelo porto de São Francisco, abastecendo parte do mercado paulista; e, por último, a Serraria Barra do Sul, responsável por fornecer alto volume de materiais utilizados na construção de habitações populares em Joinville e Araquari⁵². A Serraria aproveitava de insumos fornecidos pelo Viveiro Florestal de Araquari, de propriedade do extinto Instituto

⁵² Dados do parágrafo sistematizados a partir de três matérias publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 de agosto de 1968. As matérias são intituladas: “Klabin Tem Investimento Volumoso Na Barra do Sul Para Obter Hidróxido de Magnésio Para Celulose”, “Camarão Beneficiado de Barra do Sul Abastece o Mercado Paulista” e “Serraria Barra do Sul Preenche Grande Laguna e Auxilia o Desenvolvimento da Vizinha Praia”.

Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF). Segundo jornal local⁵³, o Viveiro representava talvez o quadro mais importante para a expansão econômica do município.

A partir da década de 1960, observamos nas matérias jornalísticas, crescente interesse por parte do poder público em industrializar e urbanizar Araquari. Embora não tenhamos dados suficientes para afirmar com plena confiabilidade quais eram as forças políticas responsáveis por fomentar tal interesse, elaboramos quatro explicações, não excludentes, para os processos (a serem minuciados nesta Seção) que se sucederam:

1. Os grupos capitalistas que, recentemente haviam adquirido grandes glebas rurais para empreendimentos florestais e agropecuários no município, pressionavam o Estado por benfeitorias urbanas. Com a urbanização, haveria valorização de seus empreendimentos e de suas propriedades fundiárias;
2. Havia alguns estabelecimentos industriais ampliando seus capitais em Barra do Sul, o que pode ter levado grupos empresariais a tensionarem o Estado, demandando infraestrutura para aumentar sua capacidade produtiva. Além disso, a urbanização em Araquari atrairia maior capital humano para região, fundamental para a expansão dessas economias e maximização de lucros;
3. Em dimensão ideológica, houve insidiosa pressão exercida às administrações municipais durante a ditadura militar (1964-1985), responsável por suscitar, nacionalmente e de cima para baixo, propostas de “desenvolvimento” e “modernização” que repercutiram em todos os âmbitos político-administrativos;
4. A significativa expansão urbana ocorrida entre 1950 e 1980 em Joinville exigia novos loteamentos para acomodar os migrantes que vinham de outras regiões. Nesse contexto, a urbanização posterior (entre 1980 e 2000) de Araquari, tratou-se, na verdade, em uma urbanização caracterizada pelo predomínio da função residencial em detrimento às demais funções urbanas, tornando-a, assim, uma *cidade-dormitório*⁵⁴, visto que, sua população dependia de Joinville para acessar trabalho, comércio e serviços. As porções que mais cresceram demograficamente, localizavam-se no bairro Itinga, muito próximo a Joinville. No período em que houve uma relativa estagnação

⁵³ Matéria intitulada “Viveiro Florestal de Araquari constitui significativo Cartão-de-Visita da Cidade”, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 de agosto de 1968.

⁵⁴ Termo utilizado por Geiger (1960) para definir o predomínio de uma função residencial sobre as demais funções urbanas (administrativa, comercial, industrial de uma cidade. Segundo Rosa (2017), as cidade-dormitório normalmente são tidas como bolsões de mão de obra abundante e pouco qualificada que servem ao núcleo metropolitano.

do crescimento em Joinville, o inverso passa a ocorrer em Araquari. A ocupação crescente em Araquari ocorreu expressivamente na forma de ocupações “irregulares”, em áreas carentes de infraestrutura técnica e social. Isso se sucedeu em virtude dos trabalhadores de baixa renda não conseguirem adquirir imóveis em Joinville, onde o mercado imobiliário atuava mais severamente e havia maiores impecílios para aprovar novos loteamentos por questões legais/ambientais.

Em nosso entendimento, essas explicações não são excludentes uma da outra, é bem provável que elas tenham ocorrido de modo conjunto. Prossigamos, então, para análise de parte do empírico que permitiu essa teorização.

Ao menos no que diz respeito aos planos energéticos para Araquari, um dos primeiros projetos urbanizadores significativos surge com o Plano de Metas do Governo de Santa Catarina, iniciado na gestão de Celso Ramos e continuado pelo governador Ivo Silveira. Segundo reportagem local⁵⁵, o aparecimento de algumas indústrias de maior expressão econômica levou as autoridades do Estado a instalarem no município uma estação abaixadora das Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC) no ano de 1960, com financiamento a cargo do governo federal.

Essa estação abastecia energeticamente o município e a região das praias no nordeste de Santa Catarina. A magnitude dessa obra levou, inclusive, à publicação de uma matéria no jornal ANotícia⁵⁶, em 20 de agosto de 1968, com o seguinte título: “CELESC dá condições de progresso para Araquari”. Essa foi a primeira, na verdade a mais antiga, matéria que encontramos onde se discute aspectos de *urbanização* do município. Avalia-se o seguinte sobre a nova estação da CELESC:

Outra providência prevista para melhorar o sistema de eletrificação no Município de Araquari. Dando-lhe, inclusive, novo aspecto de *urbanização*, e a substituição sistemática dos postes de madeira pelos de concreto, o que além de contribuir para o *embelezamento estético* das ruas araquarienses, significa maior longevidade e perfeição no funcionamento da rede elétrica (ANotícia, 1968, s.p., grifos nossos).

⁵⁵ Intitulada “CELESC dá condições de progresso para Araquari”, publicada como suplemento do jornal ANotícia, em 20 de agosto de 1968.

⁵⁶ Importante comentar que esse jornal é joinvilense e dificilmente noticiava acontecimentos em Araquari. O município de Araquari não possuía jornal próprio na época, então, o jornal ANotícia dedicar uma matéria ao município, denotava um evento de ordem extraordinária para a região.

Cabe aqui tecer um breve comentário sobre alguns conteúdos ideológicos contidos nesse excerto. As noções de *progresso* e de “embelezamento” da paisagem difundidas pela imprensa estão relacionadas com o *desenvolvimento econômico* e com a *urbanização*. Tanto no senso comum, como muitas vezes na ciência, não raro as noções desenvolvidas sobre o espaço rural e espaço urbano são eivadas com certa confusão terminológica. Comumente, os espaços rurais são tidos como “atrasados”, enquanto sua suposta oposição, o espaço urbano, é considerado “moderno”.^{[57][58]} Vale lembrar que essa matéria foi publicada em plena ditadura militar.

Apesar desse contexto político, como adverte Massey (2004), o prejuízo na reprodução desse ideário e na utilização de termos como “avançado”, “atrasado”, “em desenvolvimento”, “moderno”, referindo-nos a diferentes regiões, acontece que as diferenças espaciais estão sendo imaginadas como temporais. Diferenças geográficas estão sendo, então, concebidas em termos de sequência histórica. Essa concepção etapista da história aparece, frequentemente, tanto no discurso científico como no senso comum.

Não convém, agora, aprofundarmos essa discussão. Entretanto, cabe considerarmos as advertências de Massey (2004), assim, alguns termos serão utilizados por nós com a devida cautela, pois, não parece prudente enquadrar a historicidade numa sucessão de incrementos técnicos e numa sucessão de modos de produção.

Finalizando o comentário e retornando ao empírico, em 1974, Araquari apresentava módica arrecadação tributária e ainda não aparentava haver necessidade de decretar uma lei municipal especificamente voltada à concessão de incentivos para a instalação de indústrias. No entanto, começam a surgir uma série de medidas buscando acarretar a industrialização do município. As primeiras foram enunciadas em jornal local⁵⁹, na reportagem “Araquari facilita a instalação de novas indústrias”, informa-se:

⁵⁷ Em matéria intitulada “Araquari Conta Com uma Fazenda Que Trabalha Para Aprimorar as Raças de Gado Nelore e Holandesa” do mesmo jornal citado, o redator admite que pensava, à priori, que nada de interessante teria o “desenvolvimento” de Araquari a apresentar, justamente por se tratar de um município de atividade predominantemente rural.

⁵⁸ Esse ideário foi propagado por diversos pensadores brasileiros. Monteiro Lobato, responsável pela criação da personagem Jeca Tatu, foi um dos mais influentes. Jeca Tatu, o caboclo (sujeito brasileiro) enquanto preguiçoso, e seu vizinho italiano como o trabalhador e o que prospera. Segundo Santos (2012), Jeca é o estereótipo símbolo do homem do interior, como o que degenera a sociedade brasileira e, portanto, é visto como obstáculo ao “progresso”, como o causador dos problemas no meio rural. De forma sutil, o que está sendo retratado, é o rural enquanto lugar que precisa se modernizar, incorporar a tecnologia e a cultura de outros lugares para superar seu suposto atraso.

⁵⁹ Publicada no jornal ANotícia em 31 de dezembro de 1974.

[o] Governo Municipal procura facilitar a vinda de novas fábricas através da procura de áreas de terra a preços condizentes, poupando aos interessados a perda de tempo nas negociações de compra. [...] Além desse favorecimento, a Prefeitura colabora ainda na limpeza dos terrenos adquiridos para a instalação de indústrias e nas obras de infraestrutura para a construção, como arruamento, terraplanagem etc. Essa política tem surtido bons efeitos. A prova está na instalação de uma fundição na área do Eixo Industrial [...] havendo outros grupos interessados e que já entraram em contato com a Prefeitura, solicitando informações sobre preços de área de terra, localização, etc (ANotícia, 1974, s.p.).

Ainda, na década de 1970, efetivaram-se várias obras em Araquari que, como noticiou jornal local, supostamente “asseguraram seu *desenvolvimento*”. Dentre elas, a primeira foi a ponte sobre o rio Perequê, que atingiu a importância de Cr\$ 550.000, representando a mais onerosa infraestrutura destinada pela administração municipal a Barra do Sul até então. Procurava-se estimular as atividades turísticas de veraneio na região a partir da nova ponte. Uma segunda ponte (com 40 metros de extensão) foi construída entre a rodovia BR-101 e a localidade de Guamiranga. Além disso, inaugurou-se a primeira agência bancária do município, pertencente ao extinto Banco do Estado de Santa Catarina (BESC). A última obra, e talvez a mais importante, que há muito tempo havia sido a principal reivindicação dos araquarienses, foi a construção (em 1971) do Hospital Bom Jesus (no distrito-sede), que funcionou até 2003, quando encerrou suas atividades. Após o fechamento do Hospital, Araquari permaneceu 15 anos sem oferecer atendimento médico 24 horas⁶⁰.

Um serviço importante que passou a ser oferecido em 1974 no município foi o de transporte coletivo, operado pela Gidion Ltda. (que monopoliza o serviço de transporte coletivo da região sul de Joinville até hoje). Eram oferecidas linhas conectando o distrito de Barra do Sul, o bairro Centro, o bairro Itinga e o Centro da cidade de Joinville.

Apesar dos esforços demonstrados pela prefeitura desde meados da década de 1970 em atrair setores fabris, a industrialização do município não se concretizava. Após o desmembramento territorial e emancipação político-administrativa de Barra do Sul (em 1991), Araquari contava com somente quatro estabelecimentos industriais. Em 1987, a multinacional japonesa Yakult Indústria e Comércio investiria em Itapocu um projeto de criação de camarão, objetivando abastecer o mercado de São Paulo. O empreendimento alagou 200 mil metros quadrados de área necessários para a criação do crustáceo e produzia cerca de 30 mil quilos de

⁶⁰ Parágrafo sistematizado a partir de clipagem jornalística intitulada “Obras asseguram o *desenvolvimento*”, publicada no jornal ANotícia, em 31 de dezembro de 1974.

camarão a cada safra. No entanto, certo insucesso no investimento japonês fez com que a fazenda de carcinicultura fosse doada para a UFSC em 1999, atualmente opera como espaço para pesquisa e formação de recursos humanos para o desenvolvimento de atividades relacionadas à aquicultura.⁶¹

Em 1991, anuncia-se a vinda da primeira empresa do setor têxtil a Araquari. Oriunda de Joinville, a Malharia Nerisi (que já encerrou suas atividades), essa, supostamente, seria também a primeira a absorver a mão de obra de mulheres no setor industrial. Miguel Tito Rosa, na época prefeito do município, avalia⁶² a instalação da Malharia com certo entusiasmo e esperança:

[O] prefeito espera, no entanto, que a Nerisi não seja a única a confiar no potencial de Araquari, e que outras empresas venham a investir no município, contribuindo assim para o *progresso* e o *desenvolvimento* de Araquari (ANotícia, 1991, s.p., grifos nossos).

Independentemente das expectativas e dos empenhos da administração municipal desde meados de 1970 em fomentar atividades industriais, Orjecoski (2018) verifica que a indústria só chegaria de forma expressiva no município a partir da década de 2000. Importante salientar que mesmo antes de sua industrialização, o município já estava plenamente urbanizado, contava em 2000 com 93% de sua população desempenhando atividades urbanas. O resultado dessa urbanização, desacompanhada da produção suficiente de estabelecimentos diversos, dentre eles, centros: bancários, técnicos, políticos, comerciais e de consumo coletivo, resultaria na transformação de Araquari em uma *cidade-dormitório* e a consolidaria ainda mais como *periferia* (vimos nas Seções 1.3.2, 2.2 e 2.3) de Joinville.

Esse panorama, aparentemente, tornou-se a partir da década de 1990, preocupação para os administradores dos dois municípios. Segundo eles, o maior motivo para o crescimento de Araquari é a proximidade com Joinville, nas suas palavras: “(...) [essa proximidade] acaba transformando o município em uma verdadeira *cidade-dormitório*” (Diário Catarinense, 1996, s.p., grifos nossos). Na avaliação de Francisco Garcia (PFL), na época o prefeito de Araquari: “O desenvolvimento industrial da cidade ainda é muito pequeno. Como nós não temos um comércio forte (...) toda movimentação econômica acaba acontecendo em Joinville”. Um dos

⁶¹ Parágrafo sistematizado a partir de clípeagem jornalística intitulada “Fazenda de Camarão: Yakult investe em Araquari”, publicada em 08 de agosto de 1991 no jornal ANotícia e a partir de página da UFSC sobre a fazenda. Disponível em: <<http://www.lcm.ufsc.br/fazenda-ufscyakult/>>. Acesso em: 30 mar 2020.

⁶² Em matéria intitulada “Administrar o crescimento da cidade é prioritário”, publicada no jornal ANotícia em 5 de abril de 1991.

objetivos de Garcia era fazer com que a cidade produzisse e consumisse seus próprios recursos.⁶³

Santana (2020) observa uma interrupção abrupta na aprovação de novos loteamentos em Joinville, causada pelo Decreto Federal nº 750 de fevereiro de 1993 que, proíbe o corte, exploração e supressão de vegetação da Mata Atlântica. O que causou uma expansão dos loteamentos em Araquari, onde havia menor fiscalização ambiental e um mercado imobiliário ainda não muito consolidado.

Em 1997, nos limites entre Joinville e Araquari, na região do bairro Itinga, cerca de oito mil pessoas residiam em loteamentos em condições de infraestrutura extremamente precárias. Dentre esses loteamentos, destacam-se o São José (um dos maiores e mais antigos, com cerca de 460 lotes), o Santa Mônica e o Santo Antônio. Acerca deles, segundo jornal local⁶⁴:

A maioria dos lotes foi *invadida*⁶⁵ pelos moradores ou comprada sem qualquer condições (sic) de moradia e por preços irrisórios. A prefeitura de Araquari conseguiu regularizar alguns loteamentos, mas outros continuam na clandestinidade, sem qualquer arrecadação de impostos (ANotícia, 1998, s.p., grifos nossos).

Uma parcela dos moradores dessa região reclamava que eles estavam relegados ao abandono das administrações em razão dos loteamentos se situarem nos limites político-administrativos entre os dois municípios, nesse caso, os governos se eximiam de assumir o ônus de prover as infraestruturas por eles demandadas. Essas pessoas habitavam o território de Araquari, mas, trabalhavam, faziam suas compras e até mesmo votavam em Joinville. O transporte coletivo possuía baixíssima capilaridade no bairro, obrigando os moradores a caminhar diariamente de um a quatro quilômetros para chegar ao ponto de ônibus mais próximo. No local, não havia saneamento, o esgoto corria a céu aberto, as ruas são estreitas e eram desprovidas de qualquer pavimentação. A falta de água era outro problema marcante na região, pois, não havia sistema de água encanada em nenhuma residência, a comunidade fazia

⁶³ Dados e depoimentos recolhidos de matéria intitulada “Araquari não quer ser dormitório”, publicada no jornal Diário Catarinense em 10 de novembro de 1996.

⁶⁴ “Araquari tem problemas antigos”, publicada em 31 de março de 1998 no jornal ANotícia.

⁶⁵ A palavra “invadida” foi destacada para explicitar esse terreno terminologicamente denso de disputa ideológica que frequentemente ocorre entre a imprensa e as ciências sociais (SOUZA, 2018). Por exemplo, “invadida” denota tónus de criminalização muito maior em contraposição a “ocupada”, um léxico mais anticapitalista que transmite a ideia de dar uso residencial a uma área que até então, não cumpria função social alguma.

o abastecimento de água em poços cavados com pás.⁶⁶ No ano de 2000, apenas 47,5% dos moradores de Araquari recebiam água em domicílio por uma rede geral de encanamento. Em contrapartida, para o mesmo ano, 94,2% dos moradores de Joinville tinham seus domicílios abastecidos com água por uma rede geral.⁶⁷ Atualmente, no entanto, essa região limítrofe entre Araquari e Joinville é abastecida pela Companhia de Águas de Joinville, em contrato firmado com Companhia Catarinense de Águas e Saneamento (CASAN)

Na década de 1990, outra região que chamou atenção das administrações municipais foi a de alguns loteamentos (Jardim Edilene, Estevão de Matos, Maria Júlia, Caravelle e Jardim Itaipu) no bairro Panaguamirim, que inicialmente integravam o território político-administrativo de Araquari e posteriormente essas áreas (que representavam 3% da área total de Araquari) foram anexadas ao município de Joinville. Esse anexo objetivava, nas palavras de Luiz Henrique da Silveira (MDB), na época, prefeito de Joinville: “melhorar o atendimento [do poder público] à comunidade” (ANotícia, 1999, s.p.)⁶⁸. Essa ampliação da área urbana de Joinville resultou de um consórcio formalizado em 1997 entre os governos dos dois municípios para execução de obras e serviços nas regiões limítrofes.

Apesar da progressiva presença do Estado por meio de investimentos públicos, essas regiões apresentam baixíssimos indicadores de “qualidade de vida” em relação a outras áreas de Joinville (SCAR) até a atualidade (vimos na Seção 2.2.). Esta constatação sugere que os esforços por parte do Estado de melhoria de infraestrutura dessa região não foram suficientes. Chama a atenção o elevado número de homicídios na região (vimos na Tabela 11), o que demonstra a vulnerabilidade e os riscos advindos de um conjunto de causas e determinantes que afetam a população ali residente. Os homicídios implicam uma estreita vinculação entre as situações de precariedade, violência urbana e periferização espacial.

⁶⁶ Sistematizado a partir de matérias do jornal ANotícia, uma intitulada “Moradores reclamam descaso em região sem fronteiras”, publicada em 23 de fevereiro de 1997 e outra “Araquari tem problemas antigos”, publicada em 31 de março de 1998. Nessas matérias há diversas fotografias que comprovam as dificuldades relatadas pelos moradores da região.

⁶⁷ Dados oriundos do Censo IBGE de 2000.

⁶⁸ Depoimento recolhido em matéria intitulada “Anexação de 3% de Araquari é esperança para os moradores”, publicada em 27 de abril de 1999 no jornal ANotícia.

2.5. A semântica urbana da cidade-mercadoria e a industrialização em Araquari (2000-2020): Desenvolvimento Econômico ou Desenvolvimento Urbano Autêntico?

Orjecoski (2018) realizou um estudo sobre a gênese e evolução das unidades fabris⁶⁹ em Araquari, indicando uma industrialização iniciada e acentuada a partir do século XXI, quando a maior parte dos trabalhadores do município já desempenhavam atividades urbanas. Esse processo foi acelerado significativamente pela instalação da fábrica da BMW em 2008, por isso, dedicaremos Seção exclusiva para tratar sobre ela no próximo Capítulo.

Iniciada em fevereiro de 1997, a duplicação da BR-101 no trecho entre o Paraná e o município de Palhoça certamente atraiu e estimulou significativamente a atividade fabril em Araquari. O trecho duplicado abrange 216 km, além da nova pista paralela, foram construídas 41 pontes e 115 km de vias marginais que atendem, principalmente, ao trânsito local em áreas urbanas. A importância da obra foi de R\$ 628,5 milhões, com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Banco Japonês de Cooperação Internacional (JBIC) (SANTANGELO, 2003).

Nas décadas posteriores à conclusão da obra, Orjecoski (2018) identifica que muitas empresas situadas em Araquari passam a incorporar novos produtos em suas linhas de montagem e conquistam mercados a nível nacional, comercializando produtos no polo econômico central do país (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte). Em partes, essa expansão de mercado foi viabilizada pela facilitação – resultante da ampliação do ramal rodoviário – de acesso à matéria-prima e ao escoamento de mercadorias.

Esse escoamento é facilitado também pela rodovia federal BR-280, que atravessa Araquari no eixo Leste-Oeste e dá acesso ao porto de São Francisco do Sul à uma distância de aproximadamente 25 km. O porto também é servido de ramal ferroviário que perpassa o território de Araquari e conecta à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Além disso, o município se situa nas proximidades de outros cinco portos (Itapoá, Navegantes, Itajaí, Imbituba e Paranaguá) e de quatro aeroportos (Joinville, Curitiba, Navegantes e Florianópolis).

Somado à infraestrutura de transporte, o município oferece também atrativos para o empresariado nos âmbitos fiscal e fundiário. Orjecoski (2018) entrevistou diretores de nove unidades fabris situadas em Araquari, sendo que, um dos pontos questionados por ela buscou

⁶⁹ As empresas investigadas pela autora foram: Avtec equipamentos off Road LTDA – ME, Conservas Rio do Morro Ltda, Durín Acessórios e Conexões, Engmine equipamentos para Mineração LTDA, Prado Indústria de Caldeiraria LTDA ME, Franklin Electric, Grupo Armenio Soluções Industriais, Lion Polimers Indústria Comércio, Importação e Exportação EIRELLI – EPP, Premoli Resíduos de Madeira Ltda ME e Veiga Extração e Comércio de Areias.

desvelar elementos determinantes para instalação desses estabelecimentos no município. A autora identificou que quatro das empresas investigadas haviam migrado de Joinville para Araquari no período de 2000 até 2018.

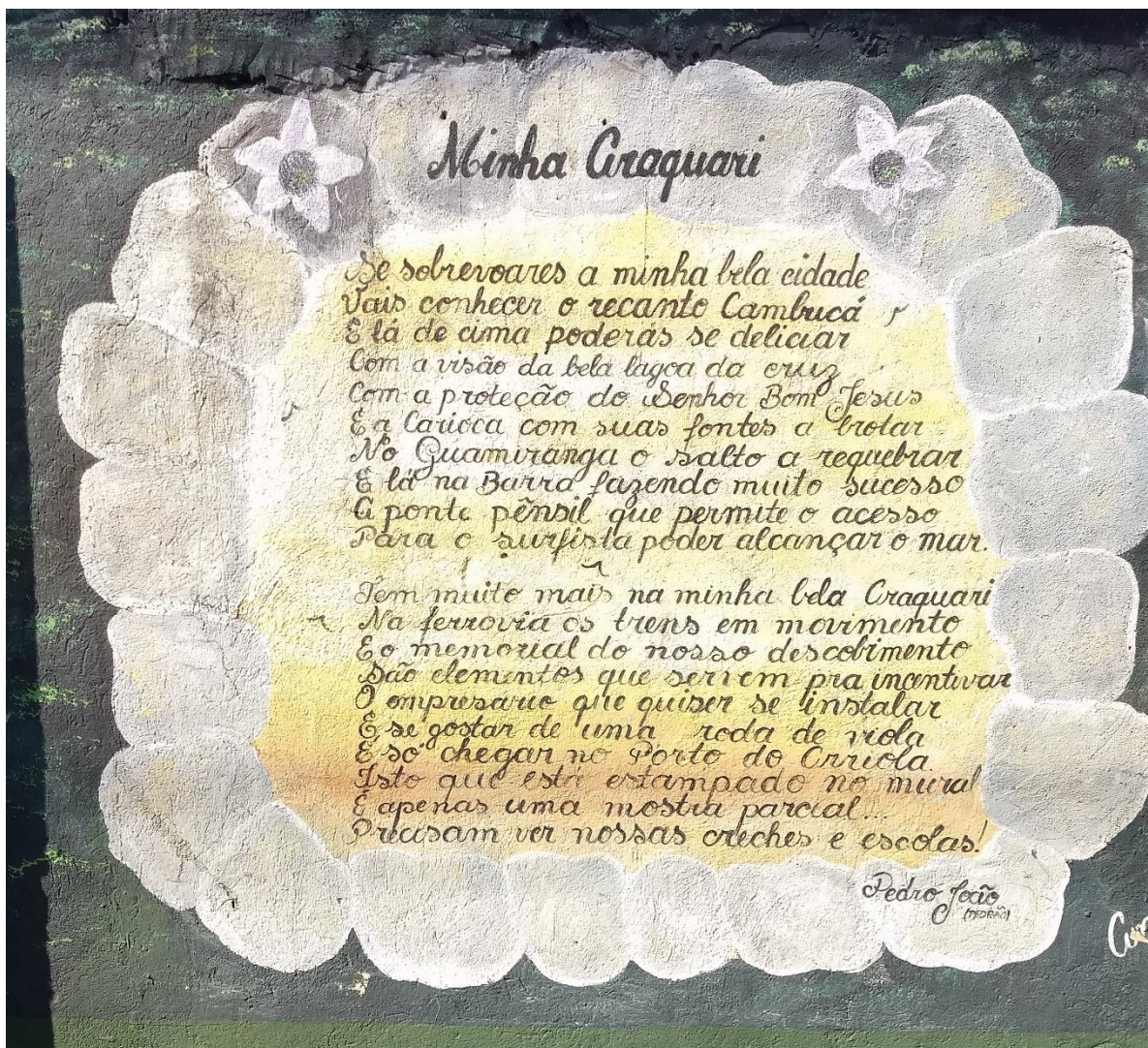
Dentre as principais vantagens econômicas oferecidas em Araquari, que influenciaram essa migração, foram elencadas por Orjecoski (2018): terrenos e alugueis mais baratos, abundância de uma reserva de mão-de-obra – que permitiria a contratação de trabalhadores a menores salários – e uma “desburocratização” da Prefeitura de Araquari em relação à Prefeitura de Joinville. Segundo a autora, essa menor “burocracia” significava, na verdade: processos mais rápidos, fáceis e baratos para abertura de CNPJ, menor tributação municipal e maior facilidade em obter licenças dos órgãos ambientais para instalação e operação de atividade fabril.

Ainda segundo Orjecoski (2018), a disseminação dos estabelecimentos industriais em Araquari foi ocorrendo expressivamente nas últimas duas décadas, sendo que, não há concentração dessas atividades em determinado bairro ou região do município. A dispersão dessas localizações dificulta a distinção entre zonas industriais e zonas residenciais, semelhante ao quadro de Joinville no período anterior à elaboração do PBU/65.

Aparentemente, não há esforço por parte da Administração Municipal em ocultar o fato de que o empresário é o agente central na (re)produção do espaço urbano local. Por exemplo, em frente à praça matriz, em local de acentuada referência histórica e lúdico-cultural do município, ostenta-se um mural que exhibe o poema chamado “Minha Araquari” (Figura 9) de autoria de Pedro João. Nesse poema, inicialmente são descritas algumas paisagens que figuram os cartões postais da cidade, em sua segunda estrofe, lê-se: “[n]a ferrovia os trens em movimento e o memorial do nosso descobrimento são elementos que servem para *incentivar o empresário que quiser se instalar (...)*” (grifos nossos).

Esse ostensivo favorecimento do empresariado, além de reforçar a convicção social de que essa classe é imprescindível para o funcionamento da sociedade, sugere que é a classe que tem (ou pode ter, se assim desejar) seus interesses atendidos pelo Estado. Novamente, fomenta-se o ideário de *cidade-mercadoria* (VAINER, 2000).

Figura 9: Mural com o poema "Minha Araquari".



Acervo do autor (2019).

Nem mesmo o cientista social está isento de ser, em certa medida, aliciado pelo ideário da *cidade-mercadoria*. Por exemplo, em suas análises da industrialização e urbanização de Araquari, diante de uma lista de trunfos econômicos, Orjecoski (2018) vislumbra com otimismo um panorama em que a população local está tendo acesso a melhores condições de vida. A autora apresenta diversos gráficos de séries temporais com curvas ascendentes de indicadores sócio-econômicos (PIB per capita, IDH, rendimentos familiares, taxas de desemprego, taxas de escolaridade...) do município e conclui, em publicação posterior:

[e]sses dados são substanciais para atingir melhores condições de infraestrutura urbana e industrial e alcançar melhor qualidade de vida

para a população local residente. As melhores condições de infraestrutura são evidenciadas em ruas asfaltadas, saneamento básico, postos de saúde, escolas etc (ORJECOSKI, 2019, p. 347).

Essa conclusão é relativamente contraditória. Essa alardeada prosperidade social facilmente se desmonta ao analisarmos esses mesmos indicadores de outra forma (vimos na Figura 7). Por exemplo, em 2010, Joinville pompeava o 13^a maior IDH do país. Em contrapartida, para o mesmo ano, Araquari apresentava o 1397^o IDH ⁷⁰. Ora, cabe minimamente questionar: por que municípios vizinhos exibem abismal diferenciação no nível do IDH? Do que adianta alguns indicadores apresentarem alguma melhoria em Araquari enquanto, como disse Marx (1982, p. 159):

Uma casa pode ser grande ou pequena, e enquanto as casas que a rodeiam são igualmente pequenas, ela satisfaz todas as exigências sociais de uma habitação. Erga-se, porém, um palácio ao lado da casa pequena, e eis a casa pequena reduzida a uma choupana. A casa pequena prova agora que o seu dono não tem, ou tem apenas as mais modestas, exigências a pôr; e por mais alto que suba no curso da civilização, se o palácio vizinho subir na mesma ou em maior medida, o habitante da casa relativamente pequena sentir-se-á cada vez mais desconfortado, mais insatisfeito, mais oprimido, entre as suas quatro paredes (MARX, 1982, p. 159).

Essa belíssima metáfora é conveniente para corroborar o que tentamos demonstrar até aqui. Em nosso recorte empírico, analogamente, Araquari pode ser considerada uma “casa pequena”, enquanto que, Joinville representa “o palácio vizinho”. Caso o(a) leitor(a) ainda não esteja suficientemente convencido dessa analogia e seja do tipo que precisa de indicadores quantitativos para se convencer, tabulamos os índices de escolaridade dos dois municípios no período entre 1991 e 2010 (Tabela 13). Verifica-se que há um incremento nas taxas de escolaridade em Araquari, porém, esse aumento também ocorre em Joinville, que ainda apresenta um grau de escolaridade consideravelmente superior ao de Araquari. Cabe também comentar que, em 2010, o rendimento médio dos trabalhadores em Joinville era de R\$ 1.674, enquanto em Araquari era de R\$ 998, abaixo inclusive da média salarial no Brasil que, era de R\$ 1.296 para aquele ano (IBGE, 2010).

⁷⁰ Censo IBGE 2010.

Tabela 13: Escolaridade em Araquari e Joinville (1991 – 2010).

Município	Porcentagem da escolaridade completa das pessoas com 18 anos ou mais					
	1991		2000		2010	
	Fundamental	Médio	Fundamental	Médio	Fundamental	Médio
Araquari	18,83	7,11	28,61	12,23	52,85	25,22
Joinville	40,47	21,08	53,51	31,4	70,87	51,41

Fonte: Censos IBGE de 1991, 2000 e 2010.

Além disso, Orjecoski (2018, 2019) se restringiu a entrevistar empresários, políticos e técnicos locais e analisou o quadro sócio-espacial do município de forma distante da pobreza, avaliando somente indicadores (e pior, analisando Araquari isoladamente dos municípios no seu entorno) para chegar à conclusão anteriormente citada. Assim, acaba por omitir que as marcantes assimetrias sócio-espaciais verificadas entre os dois municípios (e em qualquer sociedade capitalista) têm, também, caráter estrutural.

Não ensejamos, aqui, defender uma ênfase excessivamente estruturalista. Situações de opressão estrutural não são homogêneas e são possíveis de sofrerem fissuras por pressões de indivíduos e grupos sociais, dependendo de conjunturas particulares (SOUZA, 2017). No entanto, a partir de uma lente teórica radicalmente anticapitalista (aí incluída uma reflexão sobre as potencialidades e limitações do *desenvolvimento econômico*), a conclusão da autora não é, por assim dizer, suficientemente satisfatória.

Até mesmo o atual prefeito do município, Clenilton Carlos Pereira (PSDB), admite que: “Precisamos melhorar a *mobilidade urbana*, especialmente com a duplicação da BR-280 e a *criação de uma região metropolitana com Joinville*. Também precisamos trabalhar na estruturação de energia, água e saneamento, que *são bastante precários na cidade*” (grifos nossos)⁷¹. Cabe comentar que esse depoimento foi recolhido antes de Pereira ser eleito prefeito do município, podendo assim, configurar simples discurso eleitoral.

Embora Orjecoski (2018, 2019) não explicita em seus escritos, há por parte dela um engrandecimento da noção de *desenvolvimento econômico* como elemento fundamental para “corrigir” assimetrias sócio-espaciais. Ela sugere indiretamente que os incrementos verificados nos indicadores de “qualidade de vida” não poderiam ocorrer sem a respectiva expansão econômica e industrial do município. Cabe comentar que essa ideologia promovida pela autora

⁷¹ Matéria intitulada “Cidade que mais cresceu em Santa Catarina, Araquari luta por melhorias”, publicada no jornal Notícias do Dia, de Joinville em 2015.

tem sido, inclusive, instigada pelos governos locais há mais de quatro décadas, como vimos anteriormente.

Para além do *desenvolvimento econômico*, concordamos com Souza (2008) que para dirimir as injustiças sócio-espaciais de caráter estrutural, o (re)fazer urbano precisa necessariamente abarcar o *desenvolvimento urbano autêntico*. Segundo o autor, o primeiro até pode estar relacionado com uma melhora na qualidade de vida, mas somente o segundo estaria realmente comprometido com algo mais amplo: *a justiça social*. A qualidade de vida é, nesse caso, somente uma instância (ou faceta) da verdadeira *justiça social*. Nas palavras de Souza (2008) – escusem pela citação longa – é sobre esses alicerces que:

[s]e propõe a se recusar que o conceito de desenvolvimento econômico, prisioneiro do imaginário capitalista, seja tomado como parâmetro de avaliação [da justiça social], por ser intelectualmente truncado e deformador. Por mais que os economistas e todos aqueles influenciados pelo economicismo concedem de bom grado que o fim último do desenvolvimento econômico é proporcionar bem-estar às populações, a lembrança e o uso de “indicadores sociais” como esperança de vida ao nascer, taxa de alfabetização e número de habitantes por leito de hospital não deve iludir quanto ao fato que, tecnicamente, o desenvolvimento econômico, na sua essência conceitual, restringe-se à conjugação de *crescimento do produto e modernização tecnológica* (...) O *desenvolvimento urbano autêntico*, de sua parte, nada mais seria que o *desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade*, e muito pouco ou nada teria a ver com coisas tais como expansão urbana, verticalização e maior complexidade no espaço urbano, ao menos quando tomadas isoladamente. Ganhos em matéria de desenvolvimento urbano serão (...) tão mais consistentes e legítimos quanto mais forem obtidos sobre os fundamentos de uma expressão livre e transparente dos desejos dos indivíduos envolvidos ou afetados. (SOUZA, 2008, p. 49-50, grifos no original).

Os indicadores sistematizados por Orjecoski (2018) até sugerem certo avanço, do ponto de vista econômico, para o município de Araquari. Entretanto, não nos arriscaremos à apropriação deste discurso de “avanço” e “melhoria” na qualidade de vida local sem um exame mais cauteloso da relação entre (re)produção do espaço urbano e os sujeitos dos estratos sociais menos poderosos e, sem considerar a “qualidade de vida” em sua cercania (no município de Joinville, por exemplo). Noutras palavras, é necessário também, minimamente, considerar-se o exercício do *poder político* local e a *organização espacial* do município.

Três últimos esclarecimentos pertinentes, o primeiro, não estamos dizendo que o *desenvolvimento econômico* não pode trazer benefícios e melhorias para as populações locais,

entretanto, essa lógica relacional (entre industrialização, aumento do PIB, melhoria na qualidade de vida e redução de injustiças) apresenta várias fragilidades e contradições, podendo ser facilmente desmontada. O segundo, não queremos erigir um panorama catastrófico para a cidade, mas sim, contribuir com uma ótica comprometida com a realidade de Araquari, que revela marcantes assimetrias sócio-espaciais – ausentes no discurso hegemônico – quando comparada a Joinville. O terceiro, não estamos rejeitando completamente a noção de *desenvolvimento econômico*, como se essa fosse uma espécie de vilão que surge apenas para endossar e perpetuar o modo de vida capitalista. Entretanto, firme-se aqui: somente essa noção nos parece insuficiente para avaliar uma redução de injustiças sócio-espaciais que é, ao fim e ao cabo, nossa maior preocupação.

2.6. Considerações finais ao Capítulo 2

Este Capítulo foi elaborado com propósito de cumprir o objetivo específico (b) deste trabalho: *Examinar a relação entre industrialização e urbanização em Joinville e Araquari, analisando relações entre os agentes (re)produtores do espaço urbano e a distribuição espacial das classes sociais.*

Sistematizando nossas análises até aqui, identificamos que há significativa relação entre industrialização e urbanização. Tanto em Joinville como em Araquari, no (re)fazer do espaço, há um favorecimento por parte do Estado de grupos empresariais, do mercado imobiliário e das elites, alijando outras camadas sociais, chamados por Corrêa (1989) de “grupos sociais excluídos”, de importantes processos decisórios.

A urbanização em Araquari se acentua a partir de 1960 e se estabiliza em 2000. Nesse período, observou-se um predomínio da função residencial em detrimento às demais funções urbanas (administrativas, comerciais, industriais, institucionais...), produzindo bolsões de pobreza urbana e de reserva de mão-de-obra para atender ao município de Joinville. A partir do ano 2000, há uma intensificação de atividade fabril em Araquari, permitindo incrementos nos indicadores sócio-econômicos do município. No entanto, a industrialização foi insuficiente para reverter o quadro de segregação sócio-espacial (indicado no Capítulo anterior) que, foi se consolidando paulatinamente ao longo do recorte temporal analisado.

CAPÍTULO 3: AGENTES (RE)PRODUTORES DO ESPAÇO E SEGREGAÇÃO NA ARAQUARI EMPRESARIALISTA (2000 – 2020)

*O Estado é a proteção da exploração,
da especulação, da propriedade privada, produto da espoliação.*

*O proletário, que só possui como riqueza seus braços, nada tem a esperar do Estado.
Encontra nele apenas uma organização feita para impedir a qualquer preço sua emancipação*
(Piotr Kropotkin)

Neste Capítulo, analisaremos algumas práticas sociais concretas dos últimos 20 anos, período de intensa industrialização em Araquari, relacionando-as com os instrumentos das políticas urbanas locais. Considerando que esses instrumentos interferem significativamente sobre a estruturação do urbano, parece mister mapear os grupos sociais que tiveram poder de decisão sobre as normas elaboradas nesse período e avaliar como essas afetaram espacialmente os diferentes sujeitos sociais envolvidos, identificando possíveis contribuições na (re)produção da segregação sócio-espacial.

Até aqui, não seria irrealista que o(a) leitor(a) nos acusasse de somente ter “problematizado” e pouco ter “solucionado”. Não é sem propósito que iniciamos esta dissertação com um pensamento de Paulo Freire que sugere ser insuficiente apenas “denunciar” a realidade desumanizante, é necessário também “anunciar” a sua superação. Na lógica dessa dialética Freiriana, impõe-se a necessidade de apontar um caminho para dirimir as injustiças sócio-espaciais verificadas em Araquari. Propor direções não é tarefa simples, comumente estamos sujeitos a erros e acertos, no entanto, não seria essa a própria trajetória da ciência?

No Capítulo anterior, parece-nos ter ficado claro que o município de Araquari apresentou um *desenvolvimento econômico* nos últimos anos que, ao menos na face do aparente, permitiu que seus moradores gozassem de uma ou outra comodidade. No entanto, em nível de *organização espacial*, o município ainda está muito aquém de uma realidade elogiável e desejável. Isso porque, embora algumas melhorias pontuais na infraestrutura da cidade tenham ocorrido, resultando em condições domiciliares mais dignas em algumas áreas, Araquari permanece relativamente *periférica* a Joinville. Sendo assim, apresentadas algumas limitações do *desenvolvimento econômico* enquanto “solucionática” da pobreza urbana, cabe-nos avaliar o exercício do *poder político* dos últimos anos no município de Araquari. Afinal, o espaço urbano menos injusto precisa ser governado pelos e para os “de baixo”. Não necessariamente

governado em sentido formal de instrumentos político-administrativos. Isso implica entender quem teve poder de decisão sobre as práticas sociais efetivamente espacializadas e como essas repercutiram na vida dos diferentes sujeitos sociais envolvidos e afetados.

Concordando com Corrêa (1989, 2018a) que a (re)produção do urbano é resultado de conflitos de classe mediados pelo Estado, parece razoável analisar como ocorreu a mediação desses conflitos. Entender quais foram os erros e os acertos dos “de baixo” nessa disputa, identificando limitações e potencialidades no embate político para formular a partir dessa avaliação, minimamente, um instrumental de enfrentamento para disputas futuras.

3.1. Discussão crítica sobre planejamento urbano de Estado, planos diretores e instrumentos de políticas urbanas

Segundo Corrêa (2018a, p. 45): “O Estado capitalista desempenha múltiplos papéis em relação à produção do espaço. Essa multiplicidade decorre do fato de o Estado constituir uma arena na qual diferentes interesses e conflitos se enfrentam.” Na lógica do autor, a análise do Estado na (re)produção do espaço é uma das mais complexas, importantes e necessárias, pois comumente está conectada à ação de diversos outros agentes. Por exemplo, para Corrêa (2018a, p. 45), o Estado estabelece: “...relações com outros agentes sociais, como empresas industriais e de consultoria, bancos, empreiteiras, universidades e proprietários de terra. Nessas relações entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção não é estranha.”

Samson (1980) identifica diversos mecanismos pelos quais o Estado atua na (re)produção do espaço nas cidades do “terceiro mundo”. Para ele, esses mecanismos se explicitam no ato de planificar o urbano. Corrêa (2018a) sistematizou as principais ideias de Samson (1980) referentes às possibilidades de ação do Estado, listadas a seguir:

- Estabelecer marcos jurídicos (leis, regras, normas, posturas) de produção e uso do espaço;
- Taxar a propriedade fundiária, as edificações, o uso da terra e as atividades produtivas;
- Produzir as condições materiais para outros agentes sociais, como vias, sistema de energia, água e esgotamento sanitário, assim como o próprio espaço físico da cidade;

- Controlar o mercado fundiário, sob certas condições, inclusive, ter propriedade sobre glebas que poderão ser permutadas com outros agentes sociais;
- Tornar-se promotor imobiliário, investindo na produção de imóveis residenciais para determinados grupos sociais.

Nos Capítulos anteriores, identificamos um pouco de todas essas ações do Estado que, acabaram por reforçar a diferenciação intraurbana de Araquari e Joinville, especialmente no que diz respeito à segregação sócio-espacial. No entanto, entendendo que o Estado é um “campo de disputas” entre diferentes interesses, seria possível que os “de baixo” tivessem suas necessidades atendidas por meio de pressão em instâncias institucionais? É possível que eles interfiram na planificação urbana praticada pelo Estado, fissurando estruturas de dominação tipicamente capitalistas? Se sim, quais são suas limitações e potencialidades? Se não, de quais alternativas de enfrentamento dispõe os grupos sociais historicamente aliçados de processos decisórios?

Para arriscar uma resposta a esses questionamentos e antes de prosseguir na análise de nosso recorte empírico, é conveniente fazer uma breve pausa para apresentar diferentes perspectivas sobre gestão espacial e sobre planejamento urbano de Estado, temas carregados de certa controvérsia no campo teórico-político da geografia e das ciências sociais.

Harvey (1973) e Castells (1983) consideram que o discurso do “planejamento espacial” não passa de um ideário tecnocrático, impregnado de ideologia das classes sociais dominantes. Para os autores, há de se tomar cuidado para que a intervenção dos aparelhos de Estado, sobre à organização do espaço, não se reduza à “planificação” urbana. Segundo eles, os planos urbanísticos costumam caracterizar a intervenção do político como referente não ao sistema urbano, mas sim à uma instância ideológica de reduzida eficácia social. Assim, a planificação e a intervenção urbanística, da forma como comumente se pratica, estariam distantes de solucionar a problemática da segregação sócio-espacial. Para eles, o planejamento urbano seria mero intervencionismo e regulacionismo que garantiriam a reprodução do sistema capitalista a médio e longo prazo.

Souza (2010), no entanto, argumenta que nem toda a atividade de planejamento urbano precisa se enquadrar nos moldes condenados por Harvey (1973), Castells (1983) e outros autores que ganharam certa notoriedade nos estudos urbanos na década de 1970 e 1980. Importante salientar que Harvey (2014), em obra mais atual, quando questionado sobre como

se deve organizar uma cidade que se propõe anticapitalista, responde um honesto: “não sabemos” (p.250). O que para ele parece óbvio, entretanto, é que:

A maior parte do que sabemos hoje sobre organização urbana provém de teorias convencionais e estudos de governança e administração urbanas no contexto de governabilidade capitalista burocrática (que Lefebvre atacava incansavelmente, com razão), coisas que estão a anos-luz da organização de uma política anticapitalista (HARVEY, 2014, p. 251).

Consideramos a concepção de Souza (2010), acerca do planejamento urbano, menos “purista” do que aquela dos autores que o antecedem. Harvey (2016) julga, por exemplo, somente experiências de Estados socialistas ou de movimentos sociais contrários ao Estado capitalista como práticas urbanas efetivamente revolucionárias e que para ele seriam, então, as únicas legitimamente anticapitalistas.

Por ora, evitando nos aprofundarmos nesta discussão, esclarecemos que estamos de acordo com Souza (2010), que não rejeita a ideia do “planejamento” urbano integralmente, mas enxerga-o como possível instrumento para transformar a realidade sócio-espacial em benefício dos grupos sociais mais vulneráveis. Essa transformação em direção a dirimir as desigualdades sociais, segundo o autor, deve ser assumida como tarefa essencialmente política; uma tarefa apropriada coletivamente e conduzida democraticamente, não devendo se inspirar em intelectuais tecnocráticos ou ser imposta pelo Estado. Agora, como podemos implementar na prática esse modelo de planejamento urbano proposto pelo autor?

Não lançamos essa questão em tom escolástico, insinuando que sabemos a resposta. Apesar disso, almejamos que este Capítulo contribua, minimamente, com um esforço necessário de reflexão para avançar no enfrentamento dessa problemática. Há casos no Brasil⁷² que merecem atenção e que certamente contribuiriam para trazer luz à questão, entretanto, esses casos não serão foco desta pesquisa, conforme proposto, limitamo-nos a tratar sobre o que ocorre em Araquari.

Um primeiro entrave conceitual é que, no caso brasileiro, convencionou-se associar a ideia de “planejamento urbano” necessariamente com a de plano diretor. Os planos diretores

⁷² Conforme discute Souza (2018), sabemos que há casos relativamente positivos e vitoriosos de planejamento urbano ou revitalização urbana “de baixo para cima”. Há ocupações urbanas no Rio de Janeiro, por exemplo, ainda que precariamente, satisfazem as necessidades materiais básicas de moradia e são complementadas (ou podem, por incentivo do poder público), ao longo do tempo, por iniciativas educacionais, lúdico-culturais, político-culturais, políticas e econômicas. Nelas ocorrem aulas para crianças e adolescentes, formação e apresentação de grupos teatrais, musicais, festas, seminários, criação de cooperativas de produtores, e assim sucessivamente.

existem no Brasil ao menos desde 1930, quando foi concebido o Plano Agache para o Rio de Janeiro por um urbanista francês. Desde então, como observa Villaça (2005), os planos diretores têm sido defendidos como ferramenta fundamental de planejamento por arquitetos, engenheiros, políticos, intelectuais universitários, empresários do setor imobiliário e pela imprensa de alta circulação, ou seja, por estratos sociais de “prestígio” que compõe parte da alta renda brasileira.

A obrigatoriedade da elaboração dos planos diretores para os municípios brasileiros com mais de 20.000 habitantes foi defendida à duras penas durante a ditadura militar por setores progressistas da sociedade, levando-a a ser incorporada no artigo 182 da Constituição Federal de 1988 (CF88). Posteriormente, o Estatuto da Cidade (EC, Lei 10.257/2001) estende essa obrigação para diversas outras cidades. De lá para cá, não são poucos pesquisadores que acompanharam a elaboração de planos diretores e analisaram: os processos de elaboração, o produto final e a sua aplicação efetiva durante os anos. Muitos desses estudiosos, inclusive alguns bem-intencionados e de esquerda, depositam (ou depositaram, durante algum período da carreira⁷³) excessiva esperança nos planos diretores como importantes instrumentos de transformação da realidade urbana.

Entretanto, não faltam autores para desiludir quanto ao fato de que os planos diretores no país não têm cumprido esse papel de transformação, ainda menos quando considerados os problemas reais nas e das cidades, especialmente da pobreza urbana. Maricato (2000) observa que a partir de 1930, muito anterior a promulgação do Estatuto da Cidade, os planos diretores apresentam quase que completa inutilidade. Isso porque há uma impossibilidade de ignorar os “problemas urbanos” em seu conteúdo, de outro lado, há a (suposta) impossibilidade de dedicar orçamento público para a resolução destes problemas. No máximo, além de estabelecerem leis de zoneamento e viabilidade construtiva, o que ocorre são intervenções específicas em algumas obras, especialmente viárias, normalmente satisfazendo as necessidades do capital imobiliário. A autora chama isso de *plano discurso*, onde há o reconhecimento da necessidade de maior justiça social nas cidades, embora, na prática, o que ocorra seja somente a (re)produção dessas injustiças.

⁷³ Villaça (2005) destaca o caso de Paul Singer, economista marxista que foi secretário de planejamento na gestão de Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo. Na década de 1990, Singer sustentou a crença de que o plano diretor de São Paulo como instrumento de ordenação, desenvolvimento e que contribuiria para conceder o acesso à terra para pessoas marginalizadas. Anos depois, Singer escreve um texto evidenciando seu desapontamento com o plano diretor, em suas palavras: “Os planos diretores fracassaram não só em São Paulo, mas em todo o Brasil e América Latina. Fracassaram não só porque eram falhos, mas porque tomaram os desejos pela realidade.” (SINGER, 1995, p. 177).

Corroborando com a noção de *plano discurso*, após análise detalhada do processo de elaboração do Plano Diretor de São Paulo, Villaça (2005) conclui que:

Em essência, a ilusão do Plano Diretor (...) decorre do abismo que separa o seu discurso da prática de nossa administração municipal e da desigualdade que caracteriza nossa realidade política e econômica. Como procuramos enfatizar, o que chama atenção no Plano Diretor Estratégico (como nos Planos Diretores em geral) é o fato dele conseguir, com incrível facilidade, a adesão de significativas lideranças sociais e que a primeira vista, não teriam interesse nessa adesão, como por exemplo a imprensa, setores empresariais, intelectuais e os políticos (...) Ele esconde interesses, sim, mas isso não é nada claro. Cria-se em torno dele uma *verdade socialmente aceita* – que junto com muitas outras constitui a ideologia dominante com a qual, como já dissemos, a sociedade toda está cegamente encharcada e sem ter consciência disso (VILLAÇA, 2005, p. 90, grifos no original).

Esse panorama de dominação ideológica, que cega a sociedade, não se restringe somente ao Brasil. A Escola Marxista Francesa (protagonizada por Henri Lefebvre, Manuel Castells e Jean Lojkine) mostrou, ao final do século passado, que as políticas urbanas comumente defendem somente os interesses de frações hegemônicas da sociedade, especialmente das elites (econômicas, culturais, políticas...) e do Capital Monopolista, alijando os “de baixo” dos processos decisórios. Nesse sentido, como aponta Bernardo (2005), o Estado está para além das instituições que formalmente o compõe: governo, parlamento, polícia e tribunais. Mais do que esse conjunto de instituições, o Estado é também um conjunto de princípios organizacionais hierárquicos e excludentes. Segundo Bernardo (2005), no capitalismo: “o Estado não é formado apenas por algumas peças do jogo, mas sobretudo pelas regras do jogo” (p. 1). O autor avalia que a ordem estatal estará, ao estabelecer hierarquias internas entre diretores que mandam e empregados que obedecem, e sempre perpetuar a mesma camada de dirigentes, não apenas se submetendo ao capitalismo, como também se integrando ao capitalismo. Essa subordinação/integração figura até nos governos “mais democráticos”, onde até pode ser concedida participação aos grupos historicamente oprimidos dos processos decisórios, entretanto, nunca lhes é dada a “palavra final”. Ou pior, suas reivindicações não são atendidas quando há escassez de recursos ou interesses do capital em jogo.

Uma observação feita por Vainer (2000) é de que após o declínio do planejamento urbano modernista, após o fracasso da experiência soviética e diante da ascensão do neoliberalismo, os grupos sociais que dominam a sociedade difundiram amplamente a noção de que a cidade deve ser tratada como mercadoria: “vendida, num mercado extremamente

competitivo, em que outras cidades também estão à venda” (p. 78). O autor observa que a cidade ganha assim, para os cidadãos e para seus administradores, a identidade de uma empresa. As cidades passam, mais do que nunca, a competir por investimentos e tecnologia, portanto, competem para atrair a instalação de empresas multinacionais. Vainer (2000) afirma que essa analogia entre cidade e empresa: “constitui a condição mesma de possibilidade de transposição do planejamento estratégico do seu território natal (a corporação privada) para o território (público) urbano” (p. 84).

Feita essa discussão acerca de planejamento urbano de Estado e suas relações com as práticas sociais efetivamente espacializadas, podemos avançar na análise de algumas intervenções estatais em Araquari nas últimas duas décadas. Como vimos anteriormente, neste período ocorreu a industrialização do município, enquanto houve um fortalecimento do ideário de *cidade mercadoria*, tanto nas políticas fiscais, como no discurso político e na mídia hegemônica.

3.1.1. O capital monopolista internacional e o Estado: a fábrica automotiva da BMW e as flexibilizações jurídicas

No que se refere aos marcos jurídicos que regulam o ordenamento do solo urbano, Araquari possui delimitação de perímetro urbano desde a Lei Municipal nº 228/1962. Posteriormente, instituiu-se o Código de Obras do Município (Lei nº 694/1985) e o Plano de Obras em 1986, ambos com o objetivo de normatizar e regulamentar os loteamentos do município. O Plano Diretor do Município de Araquari (PDMA/06) só seria sancionado enquanto Lei Municipal no ano de 2006, quando o município já apresentava quantidade demográfica (mais de 20.000 habitantes) que o obrigava a apresentar um Plano Diretor, seguindo diretrizes do EC. O PDMA/06, de forma geral, enquadra-se nos moldes de *plano discurso*, onde há reconhecimento de injustiças urbanas e da necessidade de dirimir essas injustiças. No entanto, após 15 anos de sua minuta de Lei aprovada, a norma foi insuficiente para resolver as problemáticas levantadas durante sua elaboração, resultado comum em diversos planos diretores no Brasil. Particularmente notáveis são as emendas aprovadas para o Plano em 2012, ano que em se anunciou a vinda da fábrica automotiva do grupo BMW para Araquari.

A unidade fabril da BMW em Araquari foi a primeira e única do grupo, até o momento, a se instalar na América do Sul e iniciou oficialmente suas operações em setembro de 2014. O

empreendimento foi orçado em 200 milhões de euros e teve seu financiamento viabilizado pelo Banco Regional de Desenvolvimento (BRDE). O empréstimo foi enquadrado no recém-criado programa estadual “Pró-emprego”⁷⁴ e caracterizou o maior vulto emprestado pela instituição financeira à uma empresa até o momento. Além disso, segundo a diretora de relações governamentais do BMW group, Gleide Souza, outros fatores também levaram o empreendimento a se instalar em Araquari, dentre eles: a cidade catarinense tinha um terreno que contemplava às condições logísticas necessárias para atender à BMW, com portos em um raio de 200 km e acesso facilitado ao Sudeste – onde se concentra o principal mercado da marca no Brasil. A instalação da fábrica foi oficializada em uma audiência de grande repercussão sócio-política, contando com a presença do vice-presidente do Conselho de Administração da BMW Ian Robertson, da ex-presidenta Dilma Roussef (PT) e do ex-governador Raimundo Colombo (PSD).⁷⁵

Para além das vantagens locacionais, no âmbito fiscal, flexibilizou-se também a arrecadação de tributos municipais necessários para instalação e funcionamento do empreendimento. Conforme Decreto Municipal nº 37/2013, concedeu-se alíquota máxima do ISS de 2% sobre todos os serviços relacionados direta ou indiretamente com a implementação da fábrica BMW, além disso, o empreendimento foi isento de Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) e Imposto de Transferência de Bens Imóveis (ITBI) pelo prazo de quinze anos a partir do início de suas operações. Como observam Voos e Silva (2014), isso sugere que, ao ser tratada como mercadoria, a cidade e as suas políticas serão mais ou menos moldadas às necessidades de seus clientes, neste caso, o capital monopolista internacional.

Após o anúncio de que o locacional da fábrica estava definido e as negociações envolvendo o Estado e o grupo BMW haviam encerrado, o empreendimento rapidamente virou um dos temas recorrentes da imprensa estadual de alta circulação (impregnada de ideologias das classes dominantes). Para ilustrar parte hegemônica da opinião pública envolvida nas negociações, Voos e Silva (2014) sistematizaram algumas clipagens de jornal dos anos 2012 e 2013, extraímos do trabalho dos autores alguns depoimentos de agentes locais do setor público e agentes do setor privado, apresentados a seguir.

⁷⁴ O programa Pró-emprego foi regulamentado pelo Decreto Estadual nº 105, de 14 de março de 2007. Tem como objetivos a geração de empregos e renda em Santa Catarina por meio de tratamento diferenciado do ICMS, incentivando empreendimentos considerados de relevante interesse socioeconômico situados no estado, ou que nele venham a se instalar.

⁷⁵ Dados do parágrafo sistematizados da matéria “Santa Catarina disputou a fábrica da BMW com outros oito estados”, publicada no jornal Notícias do Dia, em 09/04/2014. Disponível em: <<https://ndmais.com.br/economia/santa-catarina-disputou-a-fabrica-da-bmw-com-outros-oito-estados/>>. Acesso em 02 dez 2020.

Para o prefeito de Araquari: “A fábrica da BMW vai colocar Araquari na vitrine para o estado, o país e o mundo todo. Vai ser muito mais fácil atrair novos investimentos para a cidade.” (João Woitexem, 2012).

Para o governador de Santa Catarina: “O setor automotivo representa 20% do PIB da economia brasileira e, com a BMW em Santa Catarina, o estado vai se destacar com muita força e qualidade nessa área tão competitiva.” (Raimundo Colombo, 2013).

Para o presidente da ACIJ: “A região como um todo está sendo beneficiada. *Não há diferença territorial*. Fisicamente ela estará instalada em Araquari, há um *benefício fiscal para a cidade*, mas entorno beneficiará muito outras cidades”. (Mario Aguiar, 2013, grifos nossos).

Para o prefeito de Joinville: “Estamos unidos e vamos viabilizar o suporte para o que a BMW precisar.” (Udo Dohler, 2013).

O depoimento de Mario Aguiar chama atenção por apresentar ao menos duas contradições. A primeira é de que não há “diferença territorial” nos efeitos (positivos ou negativos) causados pelo empreendimento nos municípios que o circundam, como se território fosse algo homogêneo, ausente de fragmentações, desigualdades, exercícios heterônomos de poder, entre tantas outras dimensões que o complexificam. Santos (1997) afirma que o processo social e histórico de produção do espaço resulta em diferenciações geográficas. Essas diferenciações são refeitas pelas sociedades a cada momento, seja do ponto de vista da existência material, seja no que concerne seus usos, seus sentidos e significados. Em nosso recorte empírico, a (re)configuração espacial ocasionada pela BMW é tamanha que o senador Luiz Henrique da Silveira (MDB) chegou a afirmar que: “... Araquari vai dividir sua história em antes e depois da BMW.”⁷⁶

A segunda contradição no depoimento de Aguiar é de que supostamente há um “benefício fiscal para a cidade”, omitem-se aqui diversos interesses empresariais ocultos no Decreto Municipal nº 37/2013 que, limitam várias possibilidades de arrecadação para o orçamento do município. Em nosso entendimento, houve um benefício fiscal *da cidade para o empreendimento* e não necessariamente o inverso.

⁷⁶ Entrevista disponível em Linzmeyer (2014).

De acordo com Jorge Laureano, presidente da Associação Empresarial Agrícola de Araquari (ACIAA), a BMW ofereceria boas perspectivas para as áreas industrial e habitacional. Laureano acreditava que a fábrica traria fortes impactos demográficos e econômicos que, em sua esteira, trariam melhorias no transporte coletivo e na infraestrutura municipal (SILVA; FERNANDES, 2014).

De forma geral, as matérias das quais foram extraídos os depoimentos acima apresentam diversos cifrões sobre a lucratividade da empresa, sobre a quantidade de automóveis que ela produz e em quanto ela amplia o PIB municipal. No entanto, pouco se menciona de concreto sobre o quanto (ou como) ela pode ou não reverter em qualidade de vida para a população local. Nesse caso, transformam-se reivindicações sociais antigas em discursos empresarialistas sobre necessidade de expansão do corpo fabril de Araquari, na promessa de ampliar o quadro de empregos no município e que isso quase que em passe de mágica, dá conta de resolver as outras problemáticas de injustiça sócio-espacial e da carência de infraestruturas urbanas, reconhecidas inclusive pelo presidente da ACIAA⁷⁷.

Em contrapartida às isenções e benefícios fiscais, estipulou-se que o grupo BMW estava obrigado a: oferecer um investimento de 170 milhões de euros no prazo de cinco anos; criar 1.100 empregos diretos e 2.500 indiretos⁷⁸; e atingir receita bruta aproximada de 4 bilhões de euros ao final de cinco anos de operações (LINZMEYER, 2014). Linzmeyer (2014) aponta que um dos fatores que suscitavam preocupação no grupo BMW era a deficiência educacional em Araquari. Segundo a autora, a falta de qualificação da população local faz com que as vagas de trabalho mais bem remuneradas tenham de ser preenchidas por trabalhadores oriundos de outras localidades. Considerando-se, por exemplo, que as exigências de contratação para cargos administrativos são altas, todas as informações no banco de vagas para essas áreas estão em inglês no site do grupo BMW, assim como, o currículo dos candidatos deve ser submetido inteiramente em inglês.

Ainda analisando a repercussão da fábrica na imprensa, destacamos o infográfico publicado no Diário Catarinense em 8 de abril de 2013 que expõe dez motivos e consequências sobre a escolha de Araquari pela BMW (Figura 10). Voos e Silva (2014) fazem a seguinte avaliação do infográfico: “...nenhum dos itens ocasiona impacto direto na melhoria da vida dos atuais moradores de Araquari, mas apenas ressalta características mercantis da cidade, valorizadas pelo capital transnacional...” (p. 48). Cabe ressaltar o item 10: “Outro fato que vai

⁷⁷ Entrevista com o presidente da ACIAA, disponível em Silva e Fernandes (2014).

⁷⁸ Cabe o comentário de que, não foram estabelecidos prazos para criação das vagas, medidas de manutenção dos empregos, ou sequer mecanismos de fiscalização dos postos de trabalho criados.

mover a economia da região é o ramo imobiliário. É certa uma supervalorização de imóveis na região Sul de Joinville”. O aumento na especulação das propriedades fundiárias na região, em áreas ainda pouco urbanizadas, resultou em publicação na capa do Jornal ANotícia em 25 de fevereiro de 2013 com o seguinte título: “BMW já valoriza áreas na BR-101”.

Figura 10: Dez motivos e consequências sobre a escolha de Araquari pela BMW.

MOTIVOS E CONSEQUÊNCIAS

- 1** Há quatro portos com boa infraestrutura: São Francisco do Sul, Itapoá, Itajaí e Navegantes.
- 2** Araquari está próxima das rodovias BR-101 e BR-280, caminhos aos portos.
- 3** A qualidade de mão de obra é excelente, embora falte quantidade de profissionais em número adequado.
- 4** Joinville é o segundo maior polo de ferramentaria do país e tem fábricas de empresas do porte da Tupy, Schulz, Wetzels, Bosch e Ciser, por exemplo.
- 5** O nível de educação técnica (Sociesc e Senai) e superior (Udesc, Univille, UFSC, Sociesc) atendem, em boa parte, às necessidades. As instituições sabem que precisam se aprimorar para a demanda, e vão se preparar para garantir cursos voltados ao mercado.
- 6** Executivos do grupo alemão visitaram o Senai e gostaram do que viram. Os filhos dos executivos vão estudar na Escola Internacional da Sociesc.
- 7** O governo oferece o Prodec, com vantagens fiscais, e prazo maior para recolhimento do ICMS.
- 8** Há um ganho de imagem inegável e poderoso. As lideranças de SC vão poder dizer, ao mundo todo, que é o local escolhido pela mais renomada grife global do setor automotivo.
- 9** E isso vai despertar ainda mais o interesse e o apetite por outras marcas de ponta. Aliás, já houve consultas bem preliminares por parte de representantes da Land Rover e da Mercedes.
- 10** Outro fato que vai mover a economia da região é o ramo imobiliário. É certa uma supervalorização de imóveis na região Sul de Joinville.

Fonte: Voos e Silva (2014, p. 49).

Para além dos favorecimentos fiscais ao grupo BMW, houve também algumas flexibilizações no PDMA/06 que atenderam a interesses do empresariado local e viabilizaram projetos no entorno. Foram aprovadas oito emendas para o Plano, até que ele passasse por um processo de revisão mais abrangente em 2019. A primeira alteração significativa no PDMA/06 foi a Lei Municipal nº 100/2010 que transformou uma área de 1.200.000 m² na localidade do Rio do Morro em uma Zona de Produção Industrial (ZPIND), seu principal eixo de circulação, a Estrada do Rio do Morro, foi posteriormente pavimentado. Em 2015, implantou-se nessa área – ao norte de Araquari, na divisa com o município de Joinville – o parque industrial da CISER Parafusos e Porcas, que migrou seu parque industrial da cidade de Joinville para Araquari.

Antes dessa alteração no zoneamento, o PDMA/06 caracterizava o Rio do Morro como uma zona turística, onde deveriam ser priorizadas as seguintes atividades: a) preservação de patrimônio turístico e ambiental; b) atividades residenciais de baixa densidade, complementada por comércio, serviço e áreas vinculadas ao turismo; c) trabalho e renda por meio do turismo (WIPPRICH, 2020).

Ainda em 2010, na localidade do Ponto Alto, duas áreas de Zonas de Uso Sustentável (ZUS) que perfazem aproximadamente 631.000 m² também foram convertidas para ZPIND. Parte dessas áreas recebeu, tempo depois, a empresa Jefer Produtos Siderúrgicos, um centro de distribuição de materiais. Segundo Wipprich (2020), nas leituras comunitárias de revisão do PDMA/06 os moradores do Ponto Alto reclamavam do alto tráfego de caminhões na região, em ruas não pavimentadas. Antes dessa alteração no zoneamento, a localidade do Ponto Alto (ZUS) tinha como função do solo: a) compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos recursos naturais existentes; b) preservar os mananciais; e c) preservar as áreas de significativa flora e fauna (WIPPRICH, 2020).

A mais notável emenda do PDMA/06 é a Lei Municipal nº 142/2012, aprovada alguns meses antes de ser oficializada a instalação da fábrica da BMW no município. Foram aprovadas ampliações do perímetro urbano e a criação de novos zoneamentos, dentre eles, um Corredor Industrial Automobilístico (CIA) e a Zona de Produção Industrial Automobilística (ZPIA), a Lei também tornou alguns usos e parâmetros urbanísticos mais permissivos. Assim, grandes áreas com usos anteriormente primários e de preservação ambiental foram (re)qualificadas para atender às necessidades da BMW, bem como, fomentar a atração de outros projetos no entorno (VOOS; SILVA, 2014). Com a pressa e a falta de cuidado para aprovar as novas alterações, Wipprich (2020) observou que foram violadas as demarcações da Terra Indígena Pindoty, o que resultou numa ação do Ministério Público Federal (MPF) de assinatura de um Termo de Ajuste de Conduta⁷⁹ (TAC) que revogava diversas das alterações aprovadas. Isso obrigou a administração municipal a reformular os zoneamentos propostos, respeitando as áreas reservadas para as populações indígenas.

Sobre a relação entre instalação da BMW e as flexibilizações do PDMA/06, nas palavras de Voos e Silva (2014):

[e]ste farol [a BMW] não atrai apenas novos investimentos, de acordo com as dinâmicas mercantis, mas também é pressuposto para

⁷⁹ Inquérito Civil Público nº 1.33.005.000583/2012-74 assinado, em 21 de maio de 2013, pelo prefeito João Pedro Woitexem e pelo Procurador da República Tiago Alzuguir Gutierrez.

flexibilização da legislação urbanística, fomento da especulação imobiliária, inobservância dos preceitos relativos à gestão democrática das cidades e formação de plutocracias. Isto se torna realidade ao observarmos todo o cenário de transformação urbanística da cidade de Araquari, bem como o contexto político da vizinha Joinville, cidade que tem setores diretamente interessados em uma *conurbação a fórceps* para aproveitar os benefícios da maior aproximação possível com a BMW (VOOS; SILVA, 2014, p. 50, grifos no original).

A expressão “conurbação a fórceps” empregada pelos autores tem essencialmente três justificativas. A primeira é apoiada nas reflexões de Villaça (2017) sobre o crescimento de zonas industriais nas cidades brasileiras. Para o autor, as direções preferenciais de crescimento são determinadas pela inserção regional da metrópole, comumente ocorrendo junto às vias regionais de maiores fluxos veiculares, que se dá, via de regra, na direção da grande cidade mais próxima. Dessa forma, como a instalação da BMW ocorreu em eixo da BR-101, a poucos quilômetros de Joinville, o curso de crescimento de Araquari não poderia tomar outro sentido senão em direção a maior cidade de Santa Catarina.

A segunda justificativa tem relação com o novo macrozoneamento de Joinville (Lei Complementar nº 312/2010) que, fez com que o perímetro urbano da cidade ficasse cerca de apenas dez quilômetros de onde se instalou a fábrica da BMW e outros dois grandes investimentos recentes, como um novo terreno para a instalação de um campus da UFSC e uma fábrica da General Motors (VOOS; SILVA, 2014). Para os autores, os políticos em Joinville, junto à elite local, estão forçando uma conurbação com Araquari, visando lucros apoiados em especulação imobiliária. Quanto mais próximo o zoneamento ficar da BMW, maiores são as chances de valorização das, até então, glebas rurais. Essas áreas deverão ser paulatinamente valorizadas devido aos investimentos em infraestrutura demandados pelo grupo BMW. No caso do novo macrozoneamento de Joinville, o Estado age como agente de fomento da especulação imobiliária, visto que a única razão aparente para ampliação do perímetro urbano municipal é a necessidade de enriquecimento de alguns proprietários fundiários.

A terceira justificativa é o Master Plan Joinville-Araquari apresentado à Prefeitura de Araquari em 2013 pela Hacasa Empreendimentos Imobiliários. O projeto propõe a construção de um bairro inteiro que interliga as duas cidades. O Master Plan Joinville-Araquari prevê a construção de uma marina na Baía da Babitonga, campo de golfe com 18 buracos, áreas empresariais, industriais e comerciais, além de edifícios institucionais. Dadas as características do projeto, este parece ter sido direcionado para a alta renda dos trabalhadores de altos cargos hierárquicos na BMW que, não possuem opção similar de residência em Araquari.

O que apresentamos até aqui, reforça substancialmente uma tese elaborada por Lojkin (1997). O autor constata que na França, em certo período da década de 1960 a 1970, houve quase que total unidade entre política estatal e organização política do interesse da classe do capital monopolista. Algo similar vem ocorrendo em Araquari, visto que todos os aparelhos jurídicos, ideológicos e financeiros do Estado, no meio urbano, favoreceram essencialmente o grupo monopolista da BMW. Porém, para além disso, cabe acrescentar que o Estado está também orquestrando uma reestruturação urbana (evidenciada pelas mudanças de zoneamento em Araquari e Joinville) que atende aos interesses das classes dominantes locais, não pertencentes necessariamente a grupos do capital internacional. Isso mostra que apesar da quase unidade entre capital monopolista e Estado, as administrações municipais não foram omissas em beneficiar, na medida do possível, as elites fundiárias locais.

Agora resta saber, essa constatação sintetiza a atuação do Estado naquilo que estamos chamando de “período empresarialista” (2000-) de Araquari? Não temos interesse em nos encastelarmos em ambíguas fórmulas “totalizantes” e não temos intenção de fugir do debate necessário. Por isso, cabe entender, minimamente: como agiu o Estado para as camadas da classe média, de baixa renda, dos grupos indígenas, enfim, dos grupos sociais historicamente oprimidos? Pretendemos avançar – de formas cientificamente controláveis – essa discussão na próxima Seção.

Nossa impressão inicial é de que o Estado tem viabilizado, quase que exclusivamente, políticas urbanas voltadas para o capital monopolista internacional e para o empresariado local. Quando uma pequena cidade como Araquari recebe um vultuoso investimento estrangeiro, a tendência é que haja uma transformação abrupta de seu tecido urbano. Por mais que esse investimento possa atrair outros projetos, faça crescer a economia e gere empregos, não se pode perder de vista que a cidade é, como disse Lefebvre (2001, p. 56): “a projeção da sociedade sobre um local”, ou seja, é um dos locais centrais da reprodução da vida humana em sociedade. Nesse sentido, a cidade (e o próprio espaço, enquanto produto e condicionante das relações sociais) precisa oferecer também uma série de atividades comerciais, educacionais, lúdico-culturais, que favoreçam a participação ativa da vida política, entre tantas outras necessidades que complexificam a vida em sociedade. Enquanto Estado capitalista, o fomento dessas atividades se dá por meio da construção de espaços de consumo coletivo, da viabilização de políticas de: habitação social, de preservação ambiental, culturais, educacionais... Entretanto, ao que aparenta, essas iniciativas não têm sido adequadamente fomentadas pelas gestões

municipais que, têm essencialmente tratado Araquari como uma empresa e como uma mercadoria que está à venda.

3.2. A ocupação urbana Jardim das Oliveiras e alguns embates políticos entre os “de cima” e os “de baixo”

Conforme discutimos até aqui, o Estado não aparenta ter poupado esforços para beneficiar o grupo BMW e outros grupos empresariais e imobiliários locais, sugerindo estreitos vínculos entre o poder público e o interesse privado. No entanto, essa distribuição de benesses não parece ter ocorrido em proporção semelhante para todos os estratos da população local. Considerando-se, por exemplo que, oito anos após a instalação da fábrica automotiva, o bairro Jardim das Oliveiras, no distrito central de Araquari, tornar-se-ia palco de um acirramento nas disputas por direito à moradia na cidade. Cerca de 200 famílias que moram na ocupação urbana do Jardim das Oliveiras receberam, em dezembro de 2019, uma ordem de despejo⁸⁰. A partir daí foram organizadas várias manifestações em Araquari, Joinville e Florianópolis para resistir à desocupação. O caso repercutiu nos mais variados jornais⁸¹ e chamou atenção de alguns grupos sociais catarinenses, incluindo associações de moradores, coletivos, movimentos sociais, partidos políticos e sindicatos que manifestaram apoio às reivindicações de permanência dos moradores.

Atualmente, o terreno ocupado pelo Jardim das Oliveiras integra patrimônio da Secretaria do Patrimônio da União (SPU)⁸², parte das residências foi construída utilizando restos de materiais de construção. Além do uso residencial, há também pequenos comércios de economia informal na localidade que vendem cervejas, refrigerantes, picolés, geladinhos, entre outros. O terreno da ocupação se estende por cerca de 193 mil metros quadrados em uma área de 8 milhões de metros quadrados, considerada propriedade da SPU. Dentro desse perímetro, há outras áreas residenciais estabelecidas, porém, apenas o Jardim das Oliveiras vem sofrendo

⁸⁰Apelação Cível nº 502336-36.2014.4.04.7201/SC, processo disponível em: <<https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/759662425/apelacao-civel-ac-50233363620144047201-sc-5023336-3620144047201/inteiro-teor-759662443>>. Acesso em 21 dez 2020.

⁸¹ Entre outras matérias: “*Famílias denunciam auxílio-moradia de juiz que as condenou ao despejo*”, Jornalistas Livres, 14/01/2020; “*Cerca de 200 famílias podem ser despejadas de ocupação irregular em Araquari*”, ANotícia, 16/01/2020; “*Famílias permanecem em ocupação de Araquari após DPU pedir à Justiça que suspenda a retirada dos moradores*”, G1, 18/01/2020; “*O bairro Jardim das Oliveiras resiste*”, Repórter Popular, 24/01/2020.

⁸² Fundada em 1854, a SPU tem como papel prover o espaço físico para ações e projetos de interesse público. Dentre suas competências, incluem-se, entre outras, a incorporação e regularização de bens imóveis, sua destinação, assim como, seu controle e fiscalização.

sucessivas ameaças de despejo.⁸³ Segundo o relato da Defensoria Pública da União, os ocupantes do Jardim das Oliveiras dizem que já existem casas nessa área desde 1994. A primeira tentativa de expulsar as famílias de lá ocorreu em 2014, quando havia ao menos 35 famílias situadas na localidade. Os moradores receberam notificações para se retirarem da área, caso contrário, haveria uma operação policial de desocupação em outubro daquele ano. Nessa primeira ocasião, os moradores procuraram a defensoria pública para buscar proteção de direitos fundamentais de moradia e de saneamento básico, atualmente inexistente nas áreas ocupadas. Os moradores de lá vêm demandando coleta de lixo, pavimentação nas ruas, abastecimento de água e uma melhor distribuição da rede elétrica.⁸⁴

Não houve resolução para esse processo aberto em 2014, o que levou o desembargador Rogerio Favreto a emitir nova sentença de despejo em 2019. Quando ocorreu essa nova tentativa de retirada dos ocupantes, eles já perfaziam um total de 200 famílias, ou seja, o número de famílias instaladas na localidade praticamente sextuplicou em cinco anos. Na ocasião, o desembargador Favreto concedeu um prazo de 60 dias para “desocupação voluntária” das moradias irregularmente construídas, após esse período, deveriam ser adotadas medidas de desocupação por parte do poder público.⁸⁵

Para resistir à ordem de despejo, os moradores do Jardim das Oliveiras organizaram uma série de atividades, desde atos ecumênicos, manifestações na cidade de Florianópolis e Joinville e audiências públicas com a Advocacia Geral da União e com o MPF. As atividades culminaram na organização de uma vigília do dia 16 para o dia 17 de janeiro de 2020, data prevista para desocupação das casas. Para restringir que possíveis forças policiais entrassem no bairro e violassem as construções (ou a própria integridade física dos manifestantes), foi montada uma barricada de pallets, colchões e móveis em um dos acessos à ocupação (Figura 11)⁸⁶. Entretanto, não houve operação policial na ocasião e até o momento este conflito permanece sem resolução. Os moradores não foram forçosamente retirados da localidade, porém, ainda estão demandando reintegração de posse para que possam permanecer ocupando as casas com certa segurança jurídica.

⁸³ Dados sistematizados a partir das matérias listadas na nota 81.

⁸⁴ Depoimentos dos moradores disponíveis em matéria intitulada “O bairro Jardim das Oliveiras resiste” publicada em 24 jan 2020 no jornal Repórter Popular. Disponível em: <<http://reporterpopular.com.br/o-bairro-jardim-das-oliveiras-resiste/>>. Acesso em: 22 dez 2020.

⁸⁵ Cf. nota 81.

⁸⁶ Cf nota 84.

Figura 11: Barricada montada no Jardim das Oliveiras, em 17 de janeiro de 2020.



Fonte: Repórter Popular, “O bairro jardim das oliveiras resiste”, 24/01/2020. Fotógrafo não informado. Disponível em: <<http://reporterpopular.com.br/o-bairro-jardim-das-oliveiras-resiste/>>. Acesso em 22 dez 2020.

Em entrevista com Érico Dias, presidente da Associação de Moradores do Jardim das Oliveiras, quando questionado sobre a organização da vigília, ele avalia que:

Nós tínhamos ameaça da polícia entrar [...] nós corríamos risco que eles entrassem, mesmo sem autorização do juiz, foi o modo onde nós chamamos a atenção, onde veio a TV, onde nós expusemos tanto o prefeito e tudo que estava acontecendo. Porque você sabe, político só tem medo de uma coisa, expor eles ao público [...] é o único poder que o povo tem, mas, o povo não exerce esse poder de verdade. Se você perceber Araquari, Araquari sofre de falta de água. Quando dá temporada, meu deus do céu, se você perguntar aqui no Itinga [...] a grande massa de Araquari é concentrada no Itinga, o sofrimento de água aqui é gigante. Mas, agora, fale pro povo que eles têm que ir pra rua exigir o direito deles, eles não vão. Eles ficam sofrendo por falta de água, eles reclamam na internet [...] ali eles descem a lenha [...] Por que vocês não vão pra rua? Vão pra rua! Fechem a BR! Querem ajuda? Nós vamos ajudar. Mas tem que fechar BR, tem que ir pra frente da prefeitura [...] O povo é pacato, o povo quer que venha de graça. Se precisar correr atrás, unir forças, não. Vê, o bairro Jardim das Oliveiras, na história de Araquari, foi o único bairro que foi pra cima da prefeitura, que fez caminhada, fez passeata. (DIAS, 2021, s.p.).

Faremos dois comentários sobre esse depoimento de Dias. O primeiro, lembrando um pouco a discussão que fizemos sobre planejamento urbano, após apresentarmos uma série de limitações quanto aos planos diretores, a experiência do Jardim das Oliveiras traz um

apontamento importante. Nesse contexto em que a luta passa a empalidecer no campo de disputas institucionais centradas em torno de modelos “participacionistas” da gestão das cidades (participação muito restrita e desproporcional, diga-se de passagem), as lutas dos de “baixo” começa a pesar em favor da *ação direta*⁸⁷. A população, indignada com problemas reais, insatisfeita com a inefetividade dos *planos discurso*, começa a tomar ruas, praças e outros espaços, até mesmo fora de grandes cidades, como neste caso do Jardim das Oliveiras.

Como aponta Souza (2019), esse tipo de prática social espacializada que expressa descontentamento, resistência e desejo de emancipação frente a algum tipo de opressão não tem nada de novo, são práticas que existem desde muito tempo. O autor chama esse fenômeno de *práticas espaciais insurgentes*, elas ocasionam interações espaciais que são desfeitas e refeitas (a montagem de barricadas, por exemplo), são materialmente refuncionalizadas e reestruturadas, ou imaterialmente ressignificadas. Essas práticas podem, por exemplo, produzir *territórios dissidentes*.

Löwy (2006) chama atenção para o fascínio que Walter Benjamin tinha especificamente pelas barricadas e pelas suas eficácias insurrecionais. Para ele, as barricadas surgem como expressão material, visível no espaço urbano, da revolta dos oprimidos, da luta de classes do ponto de vista das camadas dominadas. Em suas belas palavras:

A barricada é sinônimo de levante popular, frequentemente derrotado, e de interrupção revolucionária do curso habitual das coisas, inscrita na memória popular, na história da cidade, de suas ruas e ruelas. Ilustra a utilização, pelos dominados, da geografia urbana em sua materialidade: estreiteza das ruas, altura das casas, pavimentação das vias. Também é, para os insurretos, um momento mágico, uma iluminação profana, que apresenta aos opressores a face de Medusa da revolta “entre relâmpagos vermelhos” e que brilha, segundo um poema do blanquista Tridon, “no relâmpago e no motim”. Enfim, é uma espécie de lugar utópico, que antecipa as relações sociais futuras (LÖWY, 2006, p. 61).

Embora haja toda uma bagagem conceitual e uma discussão relativamente necessária para avançarmos adequadamente no entendimento do que são *práticas espaciais insurgentes* e *territórios dissidentes*, não aprofundaremos essa discussão neste trabalho. O que cabe destacar é que, em um contexto onde há um esgotamento e inefetividade aparente das lutas institucionais, causados, em boa parte, por ascensões do neoliberalismo e/ou do autoritarismo de Estado, as

⁸⁷ Simplificadamente, entendemos a *ação direta* como um método de resistência social para produzir mudanças desejáveis ou impedir práticas indesejáveis, em oposição aos meios indiretos, como a atuação por meio de representações políticas ou recursos via sistema jurídico. Exemplos de *ação direta* como prática de resistência: greve trabalhista, levantar barricadas, promover ocupações, boicotes, passeatas, entre outros.

estratégias e táticas dos movimentos sociais urbanos voltadas para a ação direta têm aumentado e se tornado mais visíveis nos últimos anos⁸⁸, acelerando essa tendência, mesmo que o fenômeno de *prática espacial insurgente* não seja recente. Estes fenômenos podem ser importantes instrumentos de luta política, especialmente nos panoramas que vimos desnudados em Joinville e Araquari, onde historicamente se operam arranjos entre industriários, grupos imobiliários e o Estado, responsáveis, entre outras coisas, por (re)produzirem segregação espacial.

O segundo comentário é sobre os sentimentos expressados por Dias de um certa impotência, desamparo e desesperança quando avalia as ações do “povo oprimido”. Segundo ele, dever-se-ia tomar as ruas como forma de manifestar coletivamente as insatisfações da vida em sociedade. Porém, ao invés disso, na sua avaliação, o “povo” se restringe a reclamar na internet e quer que as coisas “venham de graça”. Os sentimentos de Dias expressam, de certa forma, algo que se aproxima do conceito (inextricavelmente associado à teoria marxista) de *alienação* dos trabalhadores. Para Marx e Engels (2002), a *alienação* separa e dissocia os seres humanos de alguns aspectos essenciais da vida em sociedade. Dentre eles, o que a *alienação* oculta, em essência, é de que a “salvação” humana está em tomar à força o controle coletivo sobre todos os aspectos da sociedade, onde comumente, uma pequena classe dominante explora e oprime uma grande massa de trabalhadores (GIDDENS; SUTTON, 2017).

Feitos esses comentários e retornando aos embates políticos entre os moradores do Jardim das Oliveiras e o Estado, é interessante analisar depoimentos colhidos de ambos os lados que, explicitam as contradições desses embates. Segundo Souza (2018), diferentemente do que se ouve por aí, as palavras não têm poder, o poder é qualidade dos indivíduos e grupos que as expressam. No entanto, para além da materialidade, as disputas de narrativa também são inerentes a qualquer conflito e, portanto, aprofundam-se também em conflitos ideológicos.

Em depoimento colhido de Marcos Duarte, residente há três anos do Jardim das Oliveiras, ele diz que:

(...) a gente apostava que o poder público vinham ajudar nós a construir a terra, mas isso aqui a gente vê que é lado político que tá acontecendo aqui, ninguém quer dar uma força. O poder público só querem ferrar com nós, e pô, ajude os pobres por favor. Nem todos conseguem rapidinho um terreno e eu só vou conseguir o que eu quero roubando, mas não é minha ética, minha ética é trabalhar, sou soldador. Hoje vou

⁸⁸ Alguns exemplos pelo Brasil e pelo planeta: a revolta de Chiapas, os piqueteiros na Argentina, o movimento dos trabalhadores sem-teto e as jornadas de junho no Brasil, a primavera árabe em Magreb, o Occupy Wall Street nos Estados Unidos, entre tantos outros.

ter que deixar de trabalhar pra desmontar minha casa pois, tô com medo que a polícia chegue e metelhe o pau em nós (...) Cadê o poder público? Cadê a galera que nós votamos? Nem vou xingar vocês, galera, porque moro em ocupação, mas, sou educado. Cadê os governantes? (Marcos Duarte, entrevista concedida ao Repórter Popular, em 2020).⁸⁹

A fala de Duarte revela, por um lado, uma insatisfação com a aparente negligência por parte do Estado em auxiliar na garantia de direitos básicos, como o da moradia, instituído inclusive pela CF88. Por outro lado, há a manifestação de um certo medo de que o Estado interfira na ocupação de forma violenta por meio de operações policiais. Isso indica que, para o morador, quando há possibilidade de atuação do Estado na localidade, objetiva-se somente a manutenção do controle social e a defesa da propriedade por meio da violência.

Em entrevista concedida para a OCP News, em 09 de janeiro de 2020, Érico Dias disse que: “Não pedimos casa para o prefeito, construímos por conta própria.” Na continuação, avalia que a SPU tem interesse em doar o terreno para a prefeitura, porém, diz que a administração municipal aceitaria apenas se não houver nenhum morador no local. Dias conclui que: “a prefeitura não vai dar destino pra ninguém. O prefeito já deixou claro que nós não pertencemos à cidade dele. Uma vez disse que se não houvesse ordem de despejo, não precisaria nem da polícia, ele mesmo iria derrubar as casas.”⁹⁰

Na mesma matéria, concedeu-se réplica ao prefeito de Araquari, Clenilton Pereira (PSDB) (2016 - atual), que nega as acusações feitas pelos moradores. Pereira diz que: “Na cidade, até hoje, todas as pessoas compravam ou alugavam terrenos, ou moravam com os pais. É a primeira *invasão* da cidade. A gente nunca tinha lidado com isso.” (grifos nossos). Ele também considera injusto algumas pessoas não pagarem pelos terrenos. Explica: “a pessoa vai no loteamento, financia e mora no local. Quem trabalha consegue comprar. Eu acho *injusto* uma parte pagar e outra ocupar” (grifos nossos)⁹¹.

Alguns comentários podem ser feitos sobre o depoimento dado pelo prefeito. O primeiro se refere a escolha do termo *invasão* para se referir ao Jardim das Oliveiras. A palavra *invasão* explicita um campo terminologicamente denso de disputa ideológica que frequentemente ocorre entre a imprensa e as ciências sociais (SOUZA, 2018). Por exemplo, “invasão” denota tónus de criminalização muito maior em contraposição a “ocupação”, um léxico mais

⁸⁹ Cf nota 84.

⁹⁰ Depoimentos do parágrafo disponíveis na matéria “Moradores de ocupação urbana de Araquari promovem ações contra a demolição de casas” veiculada à OCP News em 09 jan 2020. Disponível em: <<https://ocp.news/seguranca/moradores-de-ocupacao-urbana-de-araquari-promovem-acoes-contra-demolicao-de-casas>>. Acesso em 23 dez 2020.

⁹¹ Cf nota 90.

anticapitalista que transmite a ideia de dar uso residencial ou comercial a uma área que até então, não cumpria função social alguma.

O segundo comentário é de que o prefeito revela um desconhecimento sobre a história do município que ele próprio administra, apesar de não ser nenhuma surpresa que políticos eleitos estejam abismalmente distantes das vidas, realidades e histórias dos “de baixo”. Por exemplo, vimos anteriormente que havia significativas áreas informalmente ocupadas em Araquari no bairro Itinga que, posteriormente, foram anexadas ao território político-administrativo de Joinville. Portanto, essa não é a primeira vez que se consolidam ocupações urbanas informais no município e provavelmente também não será a última.

Um comentário final sobre a fala do prefeito se refere ao que ele considera *injusto*. Há uma ilusão, por ele propagada, de que ter um emprego é suficiente para ter, quase que automaticamente, outras necessidades da reprodução da vida social e material atendidas. Ele acredita (ou ao menos finge acreditar) que, qualquer trabalhador tem condições financeiras para comprar um imóvel ou pagar aluguel. No entanto, vários dos moradores do Jardim das Oliveiras possuem empregos, mesmo que nem todos no mercado de trabalho formal e com carteira assinada, embora não necessariamente por escolha própria. Onde, afinal, reside a injustiça identificada pelo prefeito? Para ele, injustiça é alguns *pagarem* por moradia e outros não. A injustiça, por nós observada, é alguns *conseguirem* pagar, outros não. Outra injustiça é um governante negligenciar as necessidades básicas daqueles que lhe suplicam pelo mínimo de dignidade.

Ainda refletindo sobre a questão do emprego no município, segundo Dias (2021), muitos moradores do Jardim das Oliveiras têm muita dificuldade em conseguir trabalhos formais, pois, os empregadores costumam expressar certo preconceito contra quem reside em ocupações. Segundo ele, a maioria dos ocupantes trabalha em postos de gasolina, borracharias e call centers. Ou seja, em geral, empregos não relacionados com o setor secundário ou com o grupo BMW que, aos olhos do Estado e de associações empresariais locais, representa esse grande “farol” da geração de empregos.

Acerca desses embates de narrativa, como observaram Marx e Engels (2002) – escusem pela citação longa – cabe destacar que:

As ideias da classe dominante são, em todas as épocas, as ideias dominantes, ou seja, a classe que é o poder *material* dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, o seu poder *espiritual* dominante. A classe que tem à sua disposição os meios para a produção material dispõe assim, ao mesmo tempo, dos meios para a produção espiritual,

pelo que lhe estão assim, ao mesmo tempo, submetidas em média as ideias daqueles a quem faltam os meios para a produção espiritual. As ideias dominantes não são mais do que a expressão ideal das relações materiais dominantes, as relações materiais dominantes concebidas como ideias; portanto, das relações que precisamente tornam dominante uma classe, portanto as ideias do seu domínio. Os indivíduos que constituem a classe dominante também têm, entre outras coisas, consciência, e daí que pensem; na medida, portanto, em que dominam como classe e determinam todo o conteúdo de uma época histórica, é evidente que o fazem em toda a sua extensão, e portanto, entre outras coisas, dominam também como pensadores, como produtores de ideias, regulam a produção e distribuição de ideias do seu tempo; que, portanto, as suas ideias são as ideias dominantes da época (MARX; ENGELS, 2002, p. 67 , grifos no original).

Na esteira desse pensamento, o que comumente ocorre é que parte significativa da sociedade compartilhe dos pensamentos (re)produzidos pelo prefeito e por grupos empresariais. Isso significa que, de forma generalista, a sociedade compartilha deste olhar que criminaliza as ocupações urbanas e da crença de que apenas o trabalho e os esforços individuais são suficientes para garantir certos direitos, como o da moradia. Em partes, essa dominação ideológica se verifica ao considerarmos que o prefeito Clenilton Pereira foi reeleito, durante o primeiro turno de 2020, nas eleições municipais, com 82,59% dos votos. Essa regulação das ideias dificulta a adesão do maior número de pessoas em prol das lutas pelo direito à moradia. Entre outras coisas, dificulta também a organização política dos “de baixo” para que busquem saídas coletivamente para situações de opressão. A ausência dessa pressão coletiva para enfrentar as injustiças sociais preocupa, inclusive, lideranças do Jardim das Oliveiras.

3.3. A segregação sócio-espacial consolidada

Nesta Seção, discutimos aspectos de segregação no “período empresarialista” de Araquari, avaliamos como ela foi se configurando após o vertiginoso crescimento econômico do município, verificado a partir da década de 2000. Para isso, utilizamos de dados primários, oriundos de observações em campo; do exame da progressão de dados secundários como IDH, renda e índices de escolaridade; e da espacialização das rendas médias, hospitais, shopping centers e principais eixos viários de Araquari. Contudo, antes de avançar na análise do concreto, é conveniente fazer algumas considerações.

Primeiramente, cabe lembrar o esforço de conceituação da *segregação sócio-espacial* que fizemos na Seção 1.3.1. Entendemos, a partir da literatura apresentada, que a *segregação*

sócio-espacial como um fenômeno relacionado, em maior ou menor medida, com as relações de produção, a divisão territorial do trabalho, a dominação imposta por classes sociais privilegiadas, a propriedade privada e mercantilização da terra urbana, enfim, relacionado com diversos elementos comuns às sociedades capitalistas. Estes elementos fazem com que as *classes de características socioeconômicas “semelhantes”* residam em determinadas porções das cidades, *relativamente homogêneas* internamente e *relativamente heterogêneas* entre elas.

Quando avaliamos de forma qualitativa dados que são quantitativos, é preciso tomar algumas precauções. Mesmo quando se verifica algum incremento em certos indicadores, é sensato manter uma crítica radical da ideologia do “desenvolvimento”, em sua forma liberal, ou seja, de que o desenvolvimento se resume em acelerar e fazer crescer a economia, para então, supostamente, distribuir a riqueza e “corrigir” indicadores da desigualdade social. É preciso ter clareza de que, em uma lógica verdadeiramente anticapitalista, é preciso ir além de indicadores. As injustiças e a dominação precisam ser enfrentadas também nas relações de dominação que se expressam na reprodução da vida em sociedade, muito mais difíceis de serem “coisificadas” em números.

Qualquer aparente melhoria no quadro socioeconômico de Araquari em seu “período empresarialista” não será ingenuamente tomada por nós como, necessariamente, um avanço na redução de injustiças sociais e em acirramento (por nós desejado) de insurreições contra a ordem capitalista. Muitas vezes o incremento de indicadores apenas “mascara” situações que permanecem opressoras, ou que reproduzem desigualdade, injustiça e precarização da vida. Seria necessário avaliar muitos outros elementos – os quais não agigantarão o escopo deste trabalho – para analisar a realidade com rigorosidade. Cabe acrescentar que para além do *desenvolvimento econômico* em sentido clássico, encharcado de influências das classes dominantes, é necessário caminhar em direção a um *desenvolvimento urbano autêntico*.

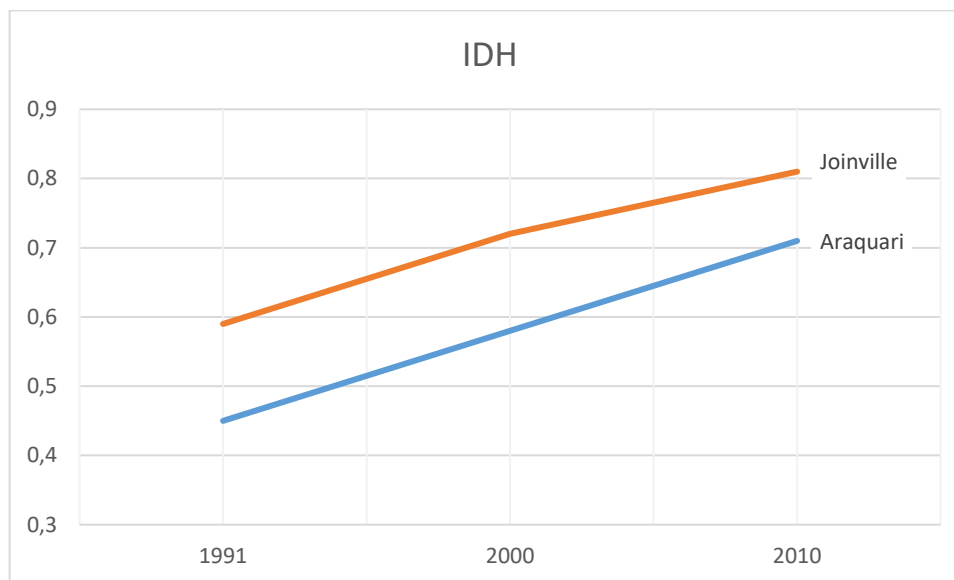
Outra consideração é sobre o caráter historiográfico deste período de Araquari que estamos denominando “empresarialista”. Afinal, este período ainda não findou e, não sabemos ainda quando findará. É muito complexo analisar um processo histórico que ainda não se encerrou, em partes, pela indisponibilidade de dados, visto que, ainda não foi feito nem mesmo o recenseamento do IBGE de 2020. Também é difícil avaliar todos os desdobramentos, consequências e resultados desse processo pois, alguns ainda não se materializaram. No entanto, apesar dessas limitações, a partir dos dados que levantamos e apresentaremos adiante, arriscaremos algumas inferências sobre segregação em Araquari e Joinville.

Uma última consideração é acerca das características domiciliares das camadas de baixa renda em Araquari e Joinville. Por exemplo, a segregação em cidades de dimensão demográfica média talvez nem sempre apresentem grandes complexos residenciais subnormais (áreas de favelização), comuns em cidades de elevada dimensão demográfica, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Curitiba, entre tantas outras grandes cidades do capitalismo periférico, que desnudam as vísceras do sistema e do abismo social entre as classes. Inclusive, a maior parte dos estudos sobre segregação são dirigidos especificamente para essas grandes áreas metropolitanas. Entretanto, pouco se tem explorado sobre as características e particularidades da segregação e da distribuição das classes sociais sobre o tecido urbano de cidades médias. No caso da região metropolitana de Florianópolis, que tem um quadro demográfico equiparável ao da região de Joinville e Araquari, Sugai (2002) concluiu que ocorre uma certa “segregação silenciosa” (ou menos evidente) em comparação com grandes metrópoles brasileiras. Entendemos que a segregação em nosso recorte empírico muito mais se assemelha com o quadro florianopolitano do que com o quadro paulista ou carioca.⁹² Isso justifica tentarmos evidenciar a segregação por meio de dados socioeconômicos, ao invés de expormos somente material imagético, embora haja clara diferença domiciliar entre a SCAR e algumas áreas de Araquari, conforme veremos adiante.

Feitas essas considerações e prosseguindo na análise do empírico, observamos que houve progressão ascendente do IDH (Figura 12) e do Índice de Desenvolvimento do Ensino Básico (IDEB) (Figura 13) nos últimos anos em Araquari e em Joinville, demonstrando uma melhoria em indicadores básicos de “desenvolvimento humano”. Ambos indicadores aumentaram de forma quase que proporcional nas duas cidades, então, ao mesmo tempo, houve melhora em Araquari e também em Joinville. No entanto, a análise somente desses indicadores aponta que não houve, necessariamente, uma diminuição da desigualdade, em termos de “desenvolvimento humano” e da qualidade do ensino básico entre Araquari e Joinville. Mesmo após Araquari dar grandes saltos no PIB e na arrecadação municipal, o IDH e o IDEB permanecem consideravelmente superiores em Joinville. Isso sugere uma desproporcionalidade em Araquari entre arrecadação e investimento nos setores de saúde, educação, entre outros, cujo investimento costumeiramente reflete nesses indicadores.

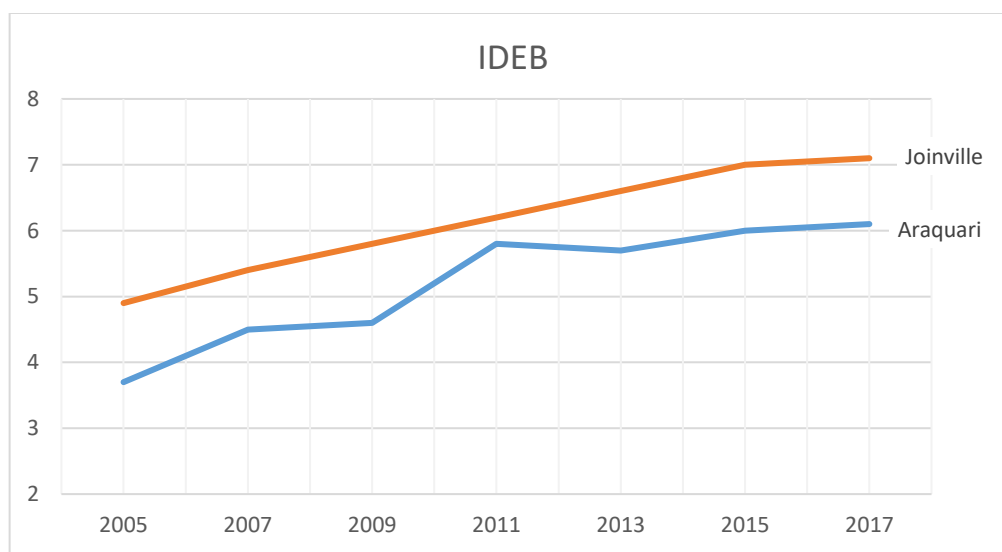
⁹² Evidentemente, espaços com diferentes Formações Sociais Espaciais terão organizações espaciais distintas, incluídos aí os elementos espaciais da segregação. No entanto, qualquer espaço urbano capitalista apresentará quadros de segregação sócio-espacial, em maior ou menor medida, conforme discutimos anteriormente. O que cabe aqui para nós, enquanto desafio científico, é o esforço de caracterização da segregação sócio-espacial em Araquari e Joinville.

Figura 12: IDH em Joinville e Araquari (1991-2010).



Elaborado a partir dos Censos IBGE de 1991, 2000 e 2010.

Figura 13: IDEB em Araquari e Joinville (2005 - 2017).

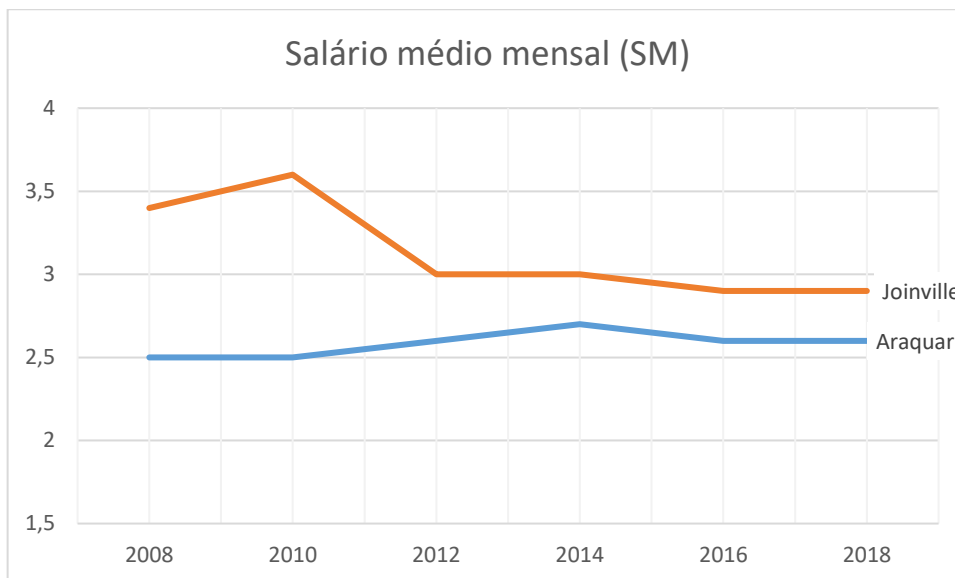


Elaborado a partir de dados do INEP de 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015 e 2017.

Quando analisamos a progressão dos salários médios mensais nas áreas da indústria, comércio, construção e serviços (Figura 14), observamos uma certa estagnação dos salários em Araquari em torno de 2,5 SM no ano de 2008 até 2018. Chama atenção que no mesmo período, houve redução média de cerca de 0,5 SM em Joinville. Apesar do aumento vertiginoso do número de empresas em Araquari nos últimos 20 anos, em quase nada isso se reverteu em incremento salarial para os trabalhadores locais. De forma geral, houve uma aproximação dos

rendimentos médios em Joinville e Araquari, não por consequência de um aumento salarial dos trabalhadores em Araquari, mas, por um aparente empobrecimento dos trabalhadores em Joinville.

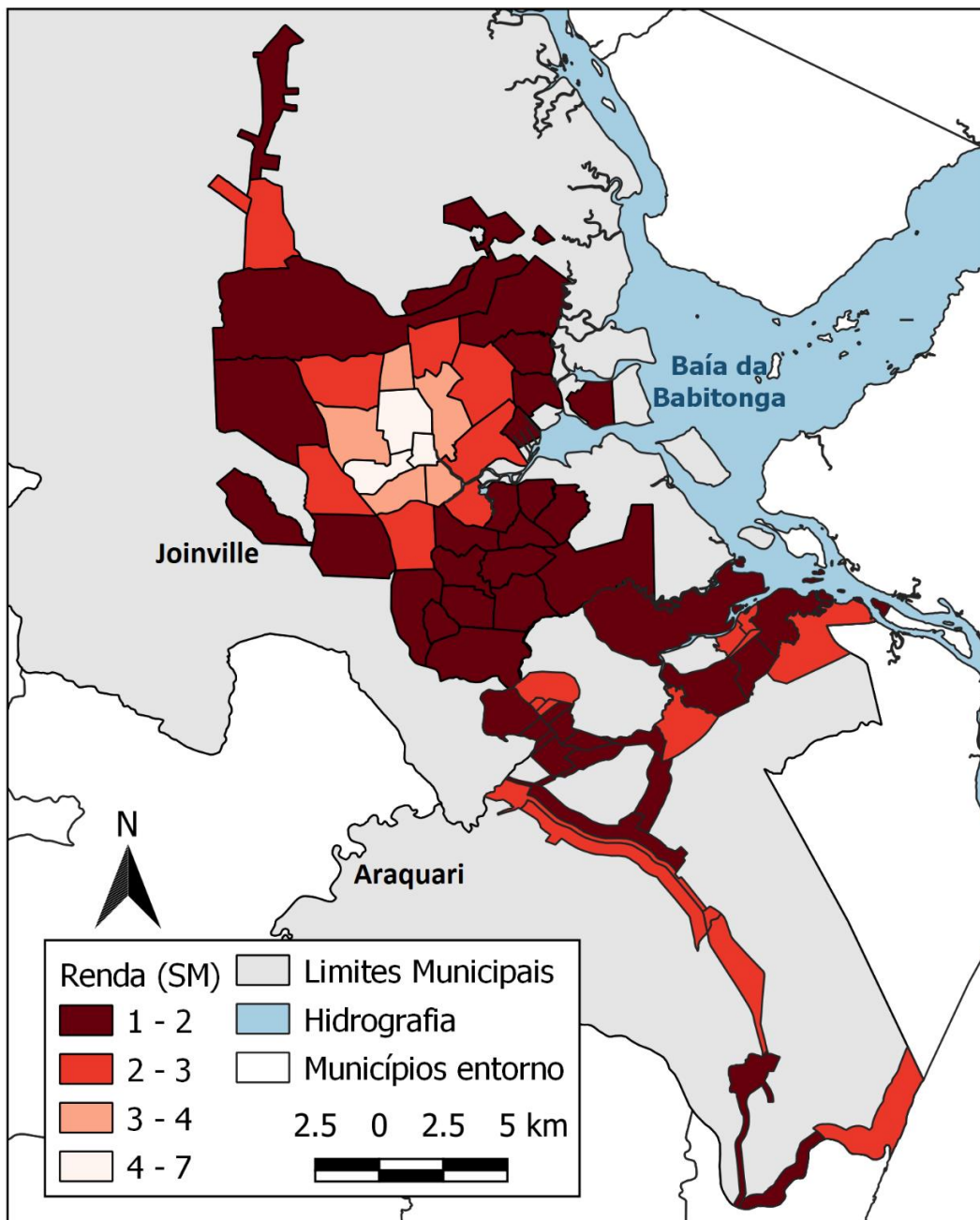
Figura 14: Salário médio mensal em Araquari e Joinville (2008 - 2018).



Elaborado a partir de dados do CEMPRE de 2008, 2010, 2012, 2014, 2016 e 2018.

Ao analisarmos os rendimentos na íntegra do território político-administrativo dos dois municípios, a estratificação de renda entre eles aparenta ser pequena. No entanto, ao espacializarmos os rendimentos médios por bairro ou por setor censitário, é notável a diferença salarial entre os moradores do SCAR, das demais áreas de Joinville e da integralidade de Araquari (Figura 14). Por exemplo, existem bairros no SCAR com rendimentos médios acima de 6 salários mínimos, em contrapartida, não há nenhum setor censitário em Araquari com rendimento médio superior a 3 salários mínimos. Nota-se também uma homogeneidade interna salarial muito maior em Araquari do que em Joinville. Em algumas áreas do SCAR, os rendimentos são maiores que o dobro das médias municipais. Ou seja, a riqueza e a pobreza se concentram espacialmente, em determinadas áreas das duas cidades. Os ricos permanecem residindo no SCAR, enquanto a população de Araquari permanece relativamente pobre. A segregação sócio-espacial continua estruturada e consolidada quase que da mesma forma há décadas.

Figura 15: Mapa de renda média em Araquari e Joinville (2010).



Elaborado sob bases cartográficas do IBGE e da Prefeitura Municipal de Joinville. Datum: Sirgas 2000 UTM 22S.



Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017.

Observamos também significativa diferença nos padrões construtivos entre os domicílios no SCAR (Figura 16) e no bairro Porto Grande, em Araquari (Figura 17).⁹³ O domicílio no SCAR possui dois pavimentos, é cercado por muros altos, grades de ferro, cercas elétricas e câmeras de segurança, indicando o fenômeno anteriormente apresentado de autosegregação pelas camadas de alta renda. Por terem seu patrimônio material ou sua própria integridade física ameaçada pelas demais classes sociais, é comum que moradores do SCAR ergam verdadeiros enclaves fortificados em suas residências, similares a prisões de alta segurança. Já o domicílio em Porto Grande é construído com madeira e sem acabamento ou pintura nas paredes, sem muros, está situado em via sem pavimentação, o acesso é enlameado, inexistente calçada e há formação de poças d'água na fachada do lote, frequente na região de Joinville e Araquari, onde há elevada pluviosidade média anual (aproximadamente 1706 mm anuais)⁹⁴.

Figura 16: Domicílio situado no SCAR.



Acervo do autor (2021).

⁹³ As fotografias foram registradas no mesmo dia, 24 de janeiro de 2021, entre as 14h e 18h.

⁹⁴ Disponível em: <<https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/santa-catarina/joinville-4496/>>. Acesso em 01 mar 2021.

Figura 17: Domicílio situado no bairro Porto Grande.



Acervo do autor (2021).

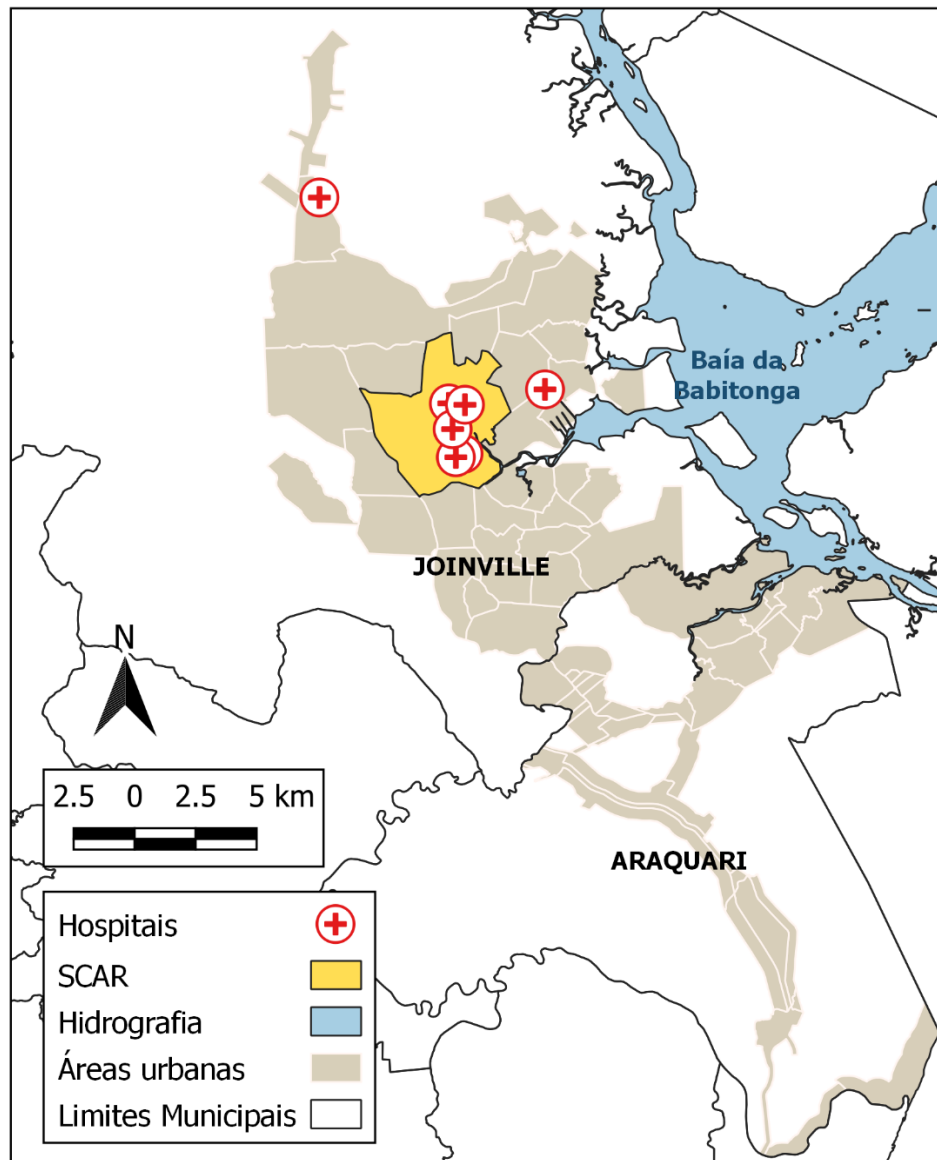
Evidentemente, grandes áreas residenciais não são homogêneas, não estamos sugerindo que todo o SCAR possui o mesmo padrão domiciliar da Figura 16, nem que toda Araquari possui o mesmo padrão domiciliar da Figura 17. Entretanto, firme-se aqui, não há domicílio similar ao da Figura 16 em Araquari, ao mesmo tempo, não há domicílio similar ao da Figura 17 no SCAR.⁹⁵

Sobre equipamentos de saúde, a região de Joinville e Araquari possui 7 hospitais, quatro são instituições privadas e três são públicas, todos estão situados em Joinville, não há nenhum em Araquari (Figura 18). Cinco dos hospitais estão situados dentro dos limites do SCAR,

⁹⁵ Baseado em observações em campo feitas nos dias 18, 19, 20, 21 e 22 de janeiro de 2021.

somente dois estão fora deles, embora ainda estejam bastante próximos. Todos os hospitais situados no SCAR são instituições privadas, os demais são instituições públicas. O que cabe destacar é que em termos de distância ou tempos de deslocamento, os moradores do SCAR têm localização privilegiada para acesso aos serviços emergenciais de saúde.

Figura 18: Mapa da localização dos hospitais.



Elaborado sob bases cartográficas do IBGE e da Prefeitura Municipal de Joinville. Datum: Sirgas 2000 UTM 22S.



Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017.

Sobre deslocamentos cotidianos e acessibilidade, os tempos perdidos em transporte para o trabalho dos residentes em Araquari são relativamente altos em Santa Catarina. Segundo Cocco (2016), 13% dos munícipes de Araquari levam de uma a duas horas diariamente para se deslocar ao trabalho, elencando o município como segunda “pior” – em termos quantitativos – mobilidade urbana do estado. Enquanto isso, somente 6% dos trabalhadores de Joinville perdem o mesmo tempo em deslocamentos diários para o trabalho (Tabela 14). Aqui, corrobora-se o pensamento de Villaça (2017), para ele, as camadas de alta renda controlam os tempos de deslocamento no espaço urbano.

Tabela 14: Tempos de deslocamentos diários domicílio-trabalho em Santa Catarina (2010).

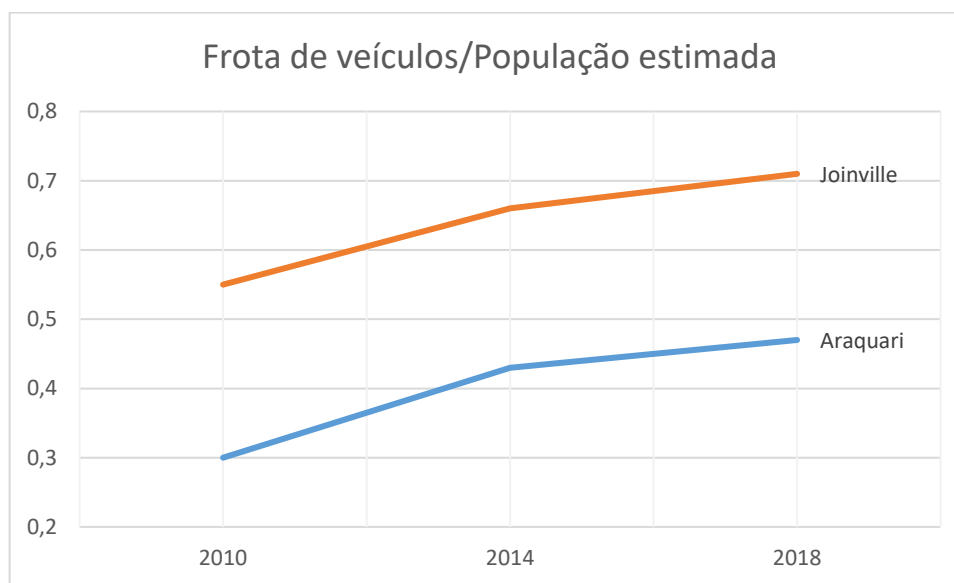
Município	% da população que leva mais de 1 hora em deslocamentos diários
Paial	23
Araquari	13
Águas Mornas	13
Santo Amaro da Imperatriz	13
Ponte Serrada	13
Entre Rios	12
Governador Celso Ramos	10
Irati	10
Antônio Carlos	10
Palhoça	10
Monte Carlo	9
Iguaçu	9
Lebon Régis	9
Irani	8
Calmon	8
Paulo Lopes	8
Caxambu do Sul	8
Florianópolis	8
Bocaina do Sul	7
São Pedro de Alcântara	7
Biguaçu	7
Joinville	6

adaptado de Cocco (2016).

A relação entre frota veicular e número de habitantes em Araquari e Joinville (Figura 18) aumentou em ambos os municípios no período de 2010 a 2018. Destacamos que essa

progressão é relativamente superior em Joinville, substanciando alguns apontamentos. Há maior facilidade de consumo de veículos automotivos particulares para os moradores de Joinville, em partes por causa dos maiores salários disponíveis no município. Isso significa que há mais possibilidades de deslocamento para os trabalhadores de Joinville, que acabam exercendo maior controle sobre os tempos de deslocamento na cidade. Enquanto isso, os moradores de Araquari dependem relativamente mais do transporte público, que vem sendo sucateado progressivamente ao longo das últimas décadas no Brasil, ou de modos ativos de transporte (caminhada e bicicleta). No entanto, não há infraestrutura adequada disponível para essas modalidades, Araquari não dispõe de sequer uma única ciclovia ou ciclofaixa, nem de vias exclusivas para ônibus.

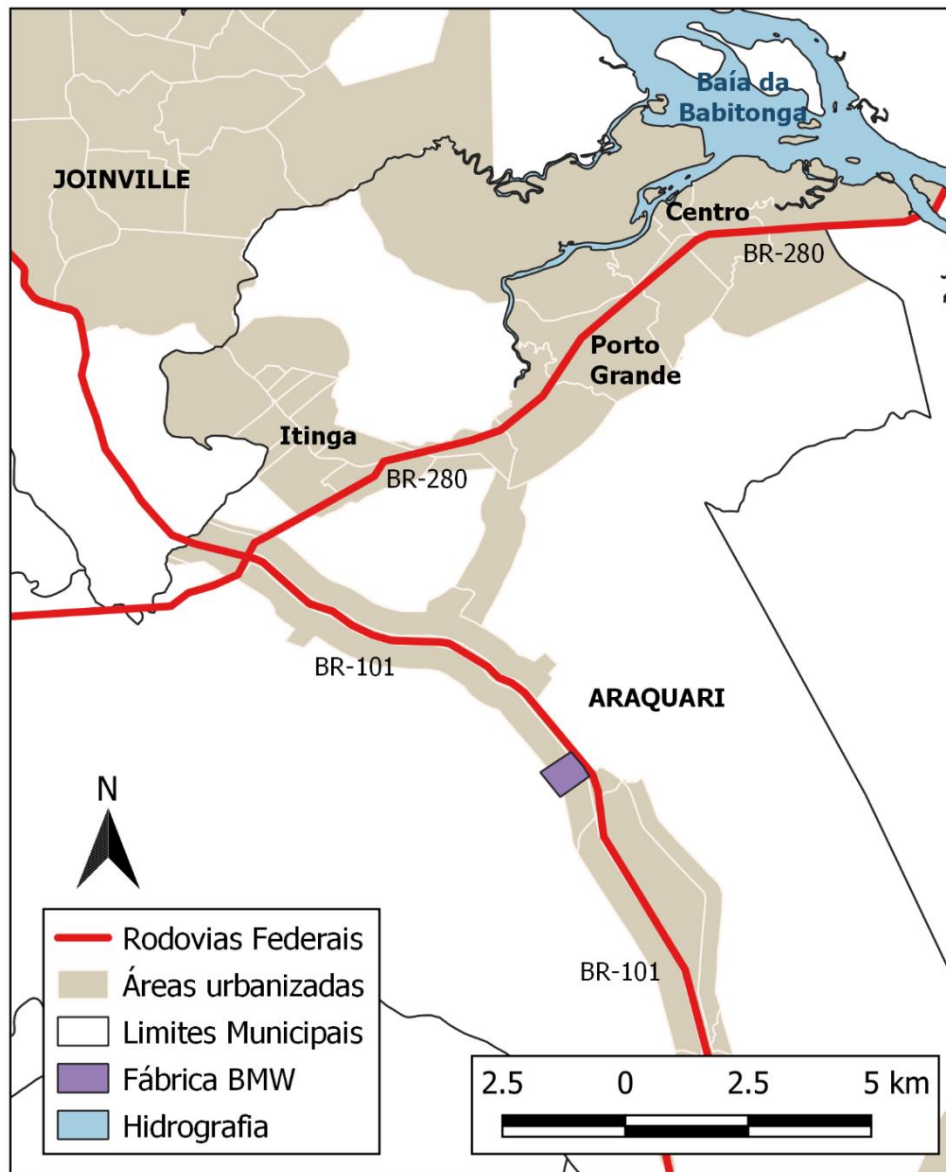
Figura 19: Relação entre frota de veículos e a população estimada em Araquari e Joinville (2010-2018).



Fonte: DENATRAN 2010, 2014 e 2018 e estimativas populacionais do IBGE de 2010, 2014 e 2018.

Ao passo em que as rodovias federais apenas contornam as áreas urbanizadas de Joinville, a infraestrutura de transporte urbano em Araquari é tão precária que, seu principal eixo de circulação é a rodovia federal BR-280, que atravessa os bairros Itinga, Porto Grande e Centro, os mais demograficamente densos da cidade (Figura 20). Como de costume, a urbanização acompanhou os maiores eixos viários, nesse caso, os maiores investimentos infraestruturais situados no município, oriundos do governo federal.

Figura 20: Mapa dos eixos viários estruturantes de Araquari.



Elaborado sob bases cartográficas do IBGE e da Prefeitura Municipal de Joinville. Datum: Sirgas 2000 UTM 22S.



Elaborado a partir do Censo IBGE 2010 e de Joinville: Prefeitura Municipal, 2017.

Os moradores do loteamento do Acaraí (situado no Porto Grande, com cerca de 150 famílias), insatisfeitos com a insegurança de precisar cruzar caminhando a BR-280 todos dias para seus deslocamentos, promoveram ao menos duas manifestações, em 2009, onde bloquearam o trânsito na rodovia por 20 minutos. A comunidade demandava a construção de

uma passarela ou a instalação de redutores de velocidade no local. Até o momento, suas reivindicações não foram atendidas pela administração pública. Um dos moradores, Cláudio Gerônimo, comentou: “Os carros passam em alta velocidade e são constantes os acidentes com quem precisa cruzar a rodovia”. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, vários acidentes acontecem na região, a maioria são de atropelamentos e batidas entre carros e bicicletas, com número aumentado de vítimas durante os fins de semana⁹⁶. Atualmente, há projetos de duplicação da BR-280 aprovados e em execução na região do Porto Grande, empreendido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em consórcio com a MPB Engenharia e a PROSUL. O DNIT tem alardeado a obra como um “vetor do desenvolvimento” para o litoral norte de Santa Catarina ⁹⁷.

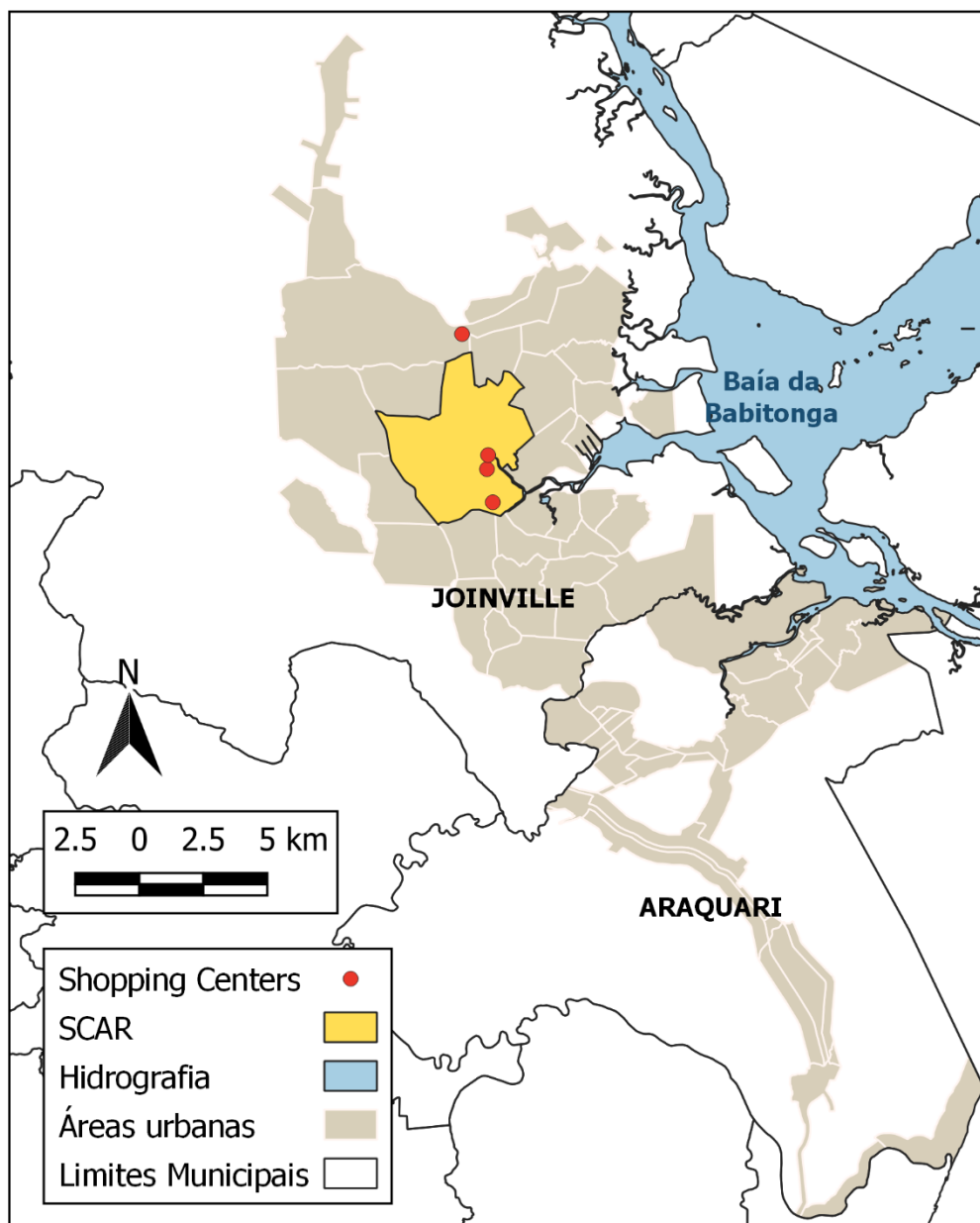
Chamamos atenção, ainda, para a localização dos shopping centers em Joinville (Figura 21). Nota-se que quase todos, exceto o Garten Shopping, estão situados no SCAR, e não há nenhum em Araquari. Os shopping centers, em geral, concentram uma grande variedade de comércios e serviços, ou seja, eles reduzem ao mínimo o número de viagens que um consumidor precisa fazer para atender às suas necessidades. Villaça (2017) os define como “poderes estruturadores dos deslocamentos das pessoas” (p. 303). Sob a lógica do autor, as camadas de alta renda habitariam nas proximidades desses poderes estruturadores. Novamente, controlam assim, os tempos de deslocamento no espaço urbano.

Há outras particularidades dos shopping centers em relação aos comércios tradicionais, enquanto a maioria das lojas e serviços estão situados em espaços públicos, o shopping center é inteiramente um espaço privado, com normas de segurança mais rígidas. Assim, há maiores garantias de destinar o local ao “público certo”, afastando-se grupos sociais indesejáveis. Villaça (2017) faz uma analogia entre os shoppings e os novos condomínios fechados, argumenta que para além de questões de segurança, há uma maximização de lucro dos promotores imobiliários ao comercializarem “pontos” de comércio.

⁹⁶ Dados e depoimentos sistematizados a partir de matéria intitulada “Moradores do Loteamento Acaraí fecham BR-280, em Araquari, para pedir segurança”, da NSC. Disponível em: <<https://www.nscototal.com.br/noticias/moradores-do-loteamento-acarai-fecham-br-280-em-araquari-para-pedir-seguranca>>. Acesso em 26 jan 2021.

⁹⁷ Dados sistematizados a partir de “Boletim Informativo: Comunicado – BR-280/SC”, organizado pelo DNIT e publicado em 2020, indisponível para consulta online.

Figura 21: Mapa de localização dos shopping centers.



Elaborado sob bases cartográficas do IBGE e da Prefeitura Municipal de Joinville. Datum: Sirgas 2000 UTM 22S.



Villaça (2017) observa que, via shopping center, o promotor imobiliário produz e põe para locação, em poucos anos, “pontos” que o comércio tradicional levaria décadas para produzir. Visto que, o comércio tradicional depende de infraestrutura pública e de investimentos

nos demais comércios e serviços do entorno. Por isso, o próprio sucesso mercantil e imobiliário dos shopping centers depende de uma boa localização. Assim, é natural que os shoppings se localizem nas proximidades das áreas residenciais daqueles com maior capacidade de consumo, portanto, seu sucesso na região, depende inexoravelmente de quanto ele se insere no SCAR.

Por fim, lembrando que, para Lojkine (1997), a hipótese fundamental de uma clivagem entre os interesses urbanos de frações hegemônicas da sociedade e de classes desprivilegiadas deve se basear na análise de três tipos de segregação sócio-espacial: uma *primeira segregação*, no nível da habitação; uma *segunda segregação*, no nível de equipamentos coletivos (escolas, postos de saúde, áreas de lazer); e por último, uma *terceira segregação*, no nível do transporte domicílio-trabalho.

Ao analisar, em Joinville e Araquari, a progressão do IDH, do IDEB e dos rendimentos médios, entendemos que há uma certa consolidação da segregação sócio-espacial que vem sendo estruturada há décadas. Essa segregação se aprofunda ao observarmos a localização dos hospitais e shopping centers, a distribuição espacial dos rendimentos, as características domiciliares e alguns elementos de mobilidade urbana. Ou seja, os elementos da segregação entre o SCAR e Araquari se explicitam nos três níveis de análise sugeridos por Lojkine (1997).

Evidentemente, nossa conclusão poderia ser subsidiada de tantos outros elementos que não incluímos neste trabalho, como, a localização dos equipamentos coletivos (unidades de saúde, escolas, áreas de lazer). Para além da localização e de dados quantitativos desses equipamentos, caberia uma avaliação qualitativas destes, como, a verificação do estado de conservação desses equipamentos, os quadros de trabalhadores, seus rendimentos, entre outros. Uma avaliação mais aprofundada do transporte coletivo na região também seria de grande contribuição, considerando o número de linhas disponíveis, a frequência do transporte, a quantidade e a localização dos pontos de ônibus⁹⁸, a conservação das frotas e dos pontos de ônibus, e por aí em diante.

Apesar disso, o que para nós parece fundamental ressaltar é que a despeito do crescimento econômico, do aumento no número de empresas ativas e do aumento na arrecadação municipal verificados em Araquari nas duas últimas décadas, em quase nada essa expansão contribuiu para, efetivamente, reverter quadros de segregação sócio-espacial, encrudescidos por diferentes agentes sociais e consolidados historicamente.

⁹⁸ Em trabalho anterior, parametrizado pelo Indicador de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), verifiquei que há uma distribuição adequada dos pontos de ônibus no município de Joinville, o que talvez não corresponda com a realidade de Araquari. Cf. Ayala Filho (2016).

3.4. Considerações finais ao Capítulo 3

Este Capítulo foi elaborado com propósito de cumprir o objetivo específico (c) deste trabalho: *analisar as práticas sociais espacializadas em Araquari a partir da sua industrialização, identificando normas e/ou ações jurídicas do Estado que afetaram a estruturação urbana no município e o efeito dessas sobre a organização do espaço.*

Identificamos, nesse período, que houve relativa unidade entre os aparelhos jurídicos, financeiros e ideológicos do Estado e o grupo BMW. Ofereceram-se vários benefícios para a instalação da fábrica automotiva europeia em Araquari, sendo que não foram estipuladas exigências significativas para o grupo, isentando o capital monopolista internacional de responsabilidades com o interesse público. Nesse processo, a mídia hegemônica teve papel fundamental em ostentar e reproduzir uma ideologia mercadófila, nos quais, falsamente, atribui-se uma importância muito grande para o investimento europeu, facilitando a manipulação da opinião pública, ocultando contradições inerentes à concessão dos benefícios fiscais e se sobressaindo a possíveis contrapontos às políticas urbanas entreguistas que vem sendo praticadas.

Cabe acrescentar que também vem sendo orquestrada uma reestruturação urbana (evidenciada pelas mudanças de zoneamento em Araquari e Joinville) que atende aos interesses das classes dominantes locais, não pertencentes necessariamente a grupos do capital internacional. Isso mostra que apesar da quase unidade entre capital monopolista e Estado, as administrações municipais não foram omissas em beneficiar, na medida do possível, as elites fundiárias locais. Esse favorecimento aparece ao analisarmos as tentativas recentemente praticadas de forçar uma conurbação entre Joinville e Araquari, sobretudo nas áreas próximas à fábrica da BMW, que tendem a valorizar economicamente com os investimentos necessários para as operações da empresa.

A desproporcionalidade entre políticas voltadas para os “de cima” e os “de baixo”, escancara-se com os eventos observados na ocupação urbana Jardim das Oliveiras. As sucessivas ameaças de despejo sofridas pelos ocupantes se evidenciam especialmente nas práticas sociais do prefeito, do judiciário e da polícia. Além de serem excluídos das políticas urbanas, os moradores do Jardim das Oliveiras são condenados a lutar cotidianamente pelo espaço na cidade e por melhores condições de vida.

Por fim, a adesão do poder público aos ideais e práticas de *cidade-mercadoria* e *desenvolvimento econômico* não reverteram os quadros de segregação que observamos

anteriormente em Araquari e Joinville. O que demonstra uma negligência ou uma tentativa de mascarar as injustiças sociais que ocorrem no espaço urbano. Enquanto não houver, nem mesmo o reconhecimento desta realidade por parte da sociedade, há pouco de se esperar para que qualquer transformação estrutural ocorra, o sistema econômico capitalista perpetuará e escancarará suas vísceras sob o espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sistematizando nossas análises até aqui, concluímos que os ciclos ervateiros e madeireiros, somados à infraestrutura de transporte disponível no século XIX, permitiram maior acumulação de riqueza em Joinville. Essa acumulação, concomitante com as ondas migratórias oriundas da Europa para a região norte do litoral de Santa Catarina, consubstanciaram processos de urbanização muito mais expressivos em Joinville do que em Araquari, que permanecia um município de atividade essencialmente rural até 1960.

Não conseguimos obter dados suficientes para uma análise conclusiva sobre a segregação sócio-espacial anterior ao período de 1940. Apesar disso, a partir dos primeiros documentos cartográficos com detalhamento da infraestrutura municipal e do Censo IBGE da época, observa-se que já se desenhava incipiente segregação sócio-espacial entre Joinville e Araquari desde 1940. Em Joinville, os aluguéis eram consideravelmente mais caros, a cidade dispunha de melhor e mais abundante infraestrutura técnica e social e, oferecia melhores salários para os trabalhadores da indústria. Por essas razões, entendemos que em Joinville se concentravam as classes sociais mais abastadas, enquanto que em Araquari, residiam predominantemente agricultores (situados em pequenas e médias propriedades de terra), pescadores e trabalhadores de baixa renda. Essa distribuição espacial das classes sociais configurava, já em 1940, um tímido quadro de segregação sócio-espacial. Dentre os agentes que mais contribuíram para esses processos primordiais de urbanização e segregação, destacamos: a Família Real portuguesa, o Governo Imperial Brasileiro, a Companhia Colonizadora de Hamburgo, grupos empresariais que exploravam o ciclo da erva-mate e da madeira e agentes de comércio marítimo.

Nas décadas posteriores, entre 1940 e 1980, Joinville passa por significativa industrialização e crescimento demográfico, que se relacionam diretamente com a urbanização. Em Araquari, a urbanização e os crescimentos demográficos se acentuam somente a partir de 1960. Dentre os motivos para essa expansão em Araquari (não tão significativa quanto em Joinville), postulamos quatro explicações, que provavelmente ocorreram concomitantemente.

A primeira é de que os grupos capitalistas que, recentemente haviam adquirido grandes glebas rurais para empreendimentos florestais e agropecuários em Araquari, pressionavam o Estado por benfeitorias urbanas. Com a urbanização, haveria valorização de seus empreendimentos e de suas propriedades fundiárias.

O segundo motivo é que havia alguns estabelecimentos industriais ampliando seus capitais em Barra do Sul, o que pode ter levado grupos empresariais a tensionarem o Estado, demandando infraestrutura para aumentar sua capacidade produtiva. Além disso, a urbanização em Araquari atrairia maior capital humano para região, fundamental para a expansão dessas economias e maximização de lucros.

Em dimensão ideológica, houve insidiosa pressão exercida às administrações municipais durante a ditadura militar (1964-1985), responsável por suscitar, nacionalmente e de cima para baixo, propostas de “desenvolvimento” e “modernização” que repercutiram em todos os âmbitos político-administrativos e repercutem até a atualidade.

O quarto motivo é de que a significativa expansão urbana ocorrida entre 1950 e 1980 em Joinville exigia novos loteamentos para acomodar os migrantes que vinham de outras regiões. Nesse contexto, a urbanização posterior (entre 1980 e 2000) de Araquari, tratou-se, na verdade, em uma urbanização caracterizada pelo predomínio da função residencial em detrimento às demais funções urbanas, tornando-a, assim, uma *cidade-dormitório*, visto que, sua população dependia de Joinville para acessar trabalho, comércio e serviços. As porções que mais cresceram demograficamente, localizavam-se no bairro Itinga, muito próximo a Joinville. No período em que houve uma relativa estagnação do crescimento em Joinville, o inverso passa a ocorrer em Araquari. A ocupação crescente em Araquari ocorreu expressivamente na forma de ocupações “irregulares”, em áreas carentes de infraestrutura técnica e social, produzindo bolsões de pobreza urbana e de reserva de mão-de-obra para atender ao município de Joinville. Isso se sucedeu em virtude dos trabalhadores de baixa renda não conseguirem adquirir imóveis em Joinville, onde o mercado imobiliário atuava mais severamente e havia maiores impecilios para aprovar novos loteamentos por questões jurídicas, especialmente de caráter ambiental.

A partir do ano 2000 se inicia o período “empresarialista” de Araquari, houve uma intensificação de sua atividade fabril, que ocorreu essencialmente por dois motivos: sua localização privilegiada em relação à infraestrutura de transporte e os incentivos fiscais oferecidos pela administração municipal. Araquari é cortada longitudinalmente pela BR-101, em direção a Joinville, a maior cidade do Estado. No eixo Leste-Oeste, o município é atravessado pela BR-280, que dá acesso ao porto de São Francisco do Sul à uma distância de aproximadamente 25 km. O porto também é servido de ramal ferroviário que perpassa Araquari e conecta à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Além disso, a cidade se situa nas proximidades de outros cinco portos e de quatro aeroportos.

Somado à infraestrutura de transporte, Araquari oferece também atrativos para o empresariado nos âmbitos fiscal e fundiário. Dentre as principais vantagens econômicas oferecidas estão: terrenos e alugueis mais baratos, abundância de uma reserva de mão-de-obra – que permitiria a contratação de trabalhadores a menores salários – e uma “desburocratização” em relação à Prefeitura de Joinville.

Em seus processos de industrialização, marcados por uma estratégica política-administrativa de *cidade-mercadoria*, destaca-se a instalação de fábrica automotiva do grupo BMW em Araquari. Para além das vantagens locacionais, no âmbito fiscal, flexibilizou-se a arrecadação de tributos municipais necessários para instalação e funcionamento do empreendimento. Concedeu-se alíquota máxima do ISS de 2% sobre todos os serviços relacionados direta ou indiretamente com a implementação da fábrica BMW, além disso, o empreendimento foi isento de IPTU e ITBI pelo prazo de quinze anos a partir do início de suas operações. Ao ser tratada como mercadoria, a cidade e as suas políticas serão mais ou menos moldadas às necessidades de seus clientes, neste caso, o capital monopolista internacional.

Em Araquari, os aparelhos jurídicos, ideológicos e financeiros do Estado, no meio urbano, favoreceram essencialmente o grupo monopolista da BMW. Porém, para além disso, o Estado vem também orquestrando uma reestruturação urbana (evidenciada pelas mudanças de zoneamento em Araquari e Joinville) que atende aos interesses das classes dominantes locais, não pertencentes necessariamente a grupos do capital internacional. Isso mostra que apesar da quase unidade entre capital monopolista e Estado, as administrações municipais não foram omissas em beneficiar, na medida do possível, as elites fundiárias locais.

A industrialização em Araquari permitiu incrementos em alguns indicadores sócio-econômicos locais e houve certa melhoria na infraestrutura municipal (obras de pavimentação, abastecimento de água e serviços de saneamento básico). O município foi também gradualmente deixando de ser uma *cidade-dormitório*, oferecendo aos seus cidadãos: atividades básicas de produção, comércio e serviços. Porém, apesar da progressiva presença do Estado por meio de investimentos públicos, Araquari ainda apresenta baixíssimos indicadores de “qualidade de vida” em relação a outras áreas de Joinville (SCAR) até a atualidade. As ações do Estado foram insuficientes para reverter o quadro de segregação sócio-espacial que, foi sendo estruturado e consolidado paulatinamente ao longo de décadas.

Tanto em Joinville como em Araquari, no (re)fazer do espaço, há um favorecimento por parte do Estado de grupos empresariais, do mercado imobiliário e das elites, alijando outras

camadas sociais, chamados por Corrêa (1989) de “grupos sociais excluídos”, de importantes processos decisórios.

O que é essencial extrair deste trabalho, em termos de engodo teórico, é que se opera um sistema de dominação no espaço urbano de Joinville e Araquari. Os ricos tendem a se concentrar em Joinville, nas proximidades de onde há maiores e melhores oportunidades de consumo (produtivo, individual e coletivo) e de infraestrutura técnica e social. Os pobres, tendem a se concentrar mais distantes dessas áreas, especialmente em Araquari. Essa dominação que ocorre no espaço urbano é produzida historicamente, e é orquestrada atualmente por diferentes agentes sociais: industriários, o Estado e grupos imobiliários. Além disso, vimos também que imprensa de alta circulação, encharcada de ideologias das camadas dominantes, tende a facilitar essa dominação no espaço urbano. Por intermédio de ideias irreais, legitima suas condições de dominação, fazendo parecerem verdadeiras e justas. Propaga-se que o empresário deve ser o agente social central na (re)produção do espaço em Araquari, oculta-se as contradições inerentes a esses processos que também (re)produzem, por exemplo, segregação, violência, pobreza, entre tantos outros problemas sociais nas e das cidades. A imprensa e o discurso hegemônico dos poderosos endossa que a cidade deve ser tratada como mercadoria e administrada sob esses moldes, como se os grandes grupos capitalistas e a burguesia local estivessem fazendo favores aos cidadãos ao decidirem sobre as políticas urbanas.

Em síntese, o que se apresenta é a segregação sócio-espacial (re)produzida pelo sistema socioeconômico e mantida pela estrutura de Estado, visto que uma parcela significativa de pessoas que vivem em Araquari mediante, a dominação do espaço urbano e da concepção pelo Estado da cidade-mercadoria, é excluída das políticas urbanas, e é condenada a lutar cotidianamente pelo espaço da cidade e por melhores condições de vida.

Agora, abrimos a indagação: como Araquari poderia – ou deveria – ser? A partir do que discutimos, é difícil responder a essa questão de formas cientificamente controláveis. No entanto, o que para nós parece claro, é que as cidades devem ser administradas a partir de princípios de *desenvolvimento urbano autêntico*, ao invés de perpetuar o esconjuro, podre de velho, do *desenvolvimento econômico*. O *desenvolvimento urbano autêntico* precisa considerar diversos elementos e complexidades, por exemplo: as próprias políticas urbanas de Joinville e de outras cidades que possam afetar Araquari, deve considerar as inúmeras formas de dominação por meio do espaço urbano. As políticas urbanas não podem ser pautadas somente no lucro e benefício de poucas pessoas, precisam ser pensadas e implementadas para aqueles

que são mais afetados pela dominação capitalista. Para que isso ocorra, é necessário que haja a libertação dos dominados pelas amarras ideológicas impostas pelos “de cima”. Um comentário final é de que o *desenvolvimento urbano autêntico* não pode também, ser imposto pelo Estado (agente historicamente controlado por classes sociais dominantes), ele precisa partir dos desejos e necessidades daqueles mais afetados pelos processos de (re)produção do espaço urbano.

Uma coisa é certa: enquanto for administrada para “os de cima”, carregando um cortejo de vícios inerentes ao capitalismo, interditando aos pobres decidirem sobre o que os afeta, roubando-lhes o direito básico de moradia e (re)produzindo segregação sócio-espacial, Araquari dará errado.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 19-40.
- ARAQUARI. **Diagnóstico sócio-ambiental das Ilhas de Araquari: Ilha do Mel, Ilha dos Barcos e Ilha dos Papagaios**. Araquari, SC: Prefeitura Municipal, 2001.
- ALVAREZ, Isabel Pinto. A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano. In: VASCONCELOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 111-126.
- AYALA FILHO, German Gregório Monterrosa. **Uso de plataformas livres de sistemas de informação geográfica aplicados em estudos de transportes**. 2016, 93 p., TCC (Graduação) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Engenharias da Mobilidade, Curso de Engenharia de Transportes e Logística, Joinville/SC, 2016.
- BERNARDO, João. A autogestão da sociedade prepara-se na autogestão das lutas. **Piá Piou!** n. 3, 2005, p. 1-3.
- BERTONHA, João Fábio. Ideologia ou realpolitik? A formatação das duas grandes alianças durante a Segunda Guerra Mundial. **Fronteiras: Revista Catarinense de História**. n 2, 2018, p. 7-22.
- CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do Terminal de Itapoá – SC**. 2011, 288 p., Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2011.
- CALDEIRA, Tereza. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EDUSP/34, 2000.
- CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1983.
- CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (org). **Geografia: conceitos e temas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 117-140.
- CHIANELO, Marco Aurelio. De rua Visconde de Taunay a Via Gastronômica: Patrimônio, Consumo e Enobrecimento Urbano? In: I Simpósio de Patrimônio Cultural de Santa Catarina – “Patrimônio Cultural: Saberes e Fazeres Partilhados”, 2013, **Anais...**, Florianópolis, 2013, p. 1-10.
- COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na região metropolitana de Florianópolis-SC**. 2016, 421 p., Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2016.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.
- _____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- _____. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2018a, p. 41-52.
- _____. Segregação Residencial: Classes Sociais e o Espaço Urbano. In: VASCONCELLOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018b, p. 39-60.
- CRISTOFOLINI, Nilton José. **Desenvolvimento socioeconômico de Joinville/SC e a ocupação dos manguezais do bairro Boa Vista**. 2013, 332 p., Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2013.
- DIAS, Érico. **Entrevista concedida a German Gregório Monterrosa Ayala Filho**. Araquari, 06 jan 2021. [não publicada].
- ENGELS, Friedrich. **Sobre a questão da moradia**. São Paulo: Boitempo, 2015.
- FINDLAY, Eleide Abril Gordon. A ocupação territorial do município de Araquari em Santa Catarina. In: XXIV Simpósio Nacional de História, 2007, **Anais...**, São Leopoldo, 2007, p 1-8.

- FOUCAULT, Michel. **A Arqueologia do Saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.
- GEIGER, Pedro Pinchas. Urbanização e industrialização na Orla Oriental da Baía de Guanabara. **Revista Brasileira de Geografia**. v. 18, n. 4, 1956.
- GIDDENS, Anthony; SUTTON, Phillip W. **Conceitos essenciais da sociologia**. São Paulo: Unesp Digital, 2017.
- GOMES, Paulo César da Costa. Geografia *fin-de-siècle*: o discurso sobre a ordem espacial do mundo e o fim das ilusões. In: CASTRO, I. E.; CORRÊA, R. L.; GOMES, P. C. C. **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 13-42.
- HARVEY, David. **Social Justice and the city**. Londres: Edward Arnold, 1973.
- _____. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- HEROD, Andrew. Scale: the local and the global. In: CLIFFORD, N. J.; HOLLOWAY, S. L.; RICE, S. P.; VALENTINE, G. (org). **Key concepts in geography**. 2 ed. London: SAGE, 2009, p. 217-235.
- HOENICKE, Nilzete Farias. **O distrito industrial de Joinville/SC: análise crítica e propositiva**. 2007, 137 p., Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Planejamento Urbano e Regional, São Paulo, 2007.
- HOYT, Homer. The pattern of movement of residential rental neighborhood. In: MAYER, H. M.; KOHN, C. F. (orgs.). **Readings in urban geography**. Chicago: University of Chicago Press, 1958.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Unicamp, 1990.
- LINZMEYER, Simone Maria Virmond Vieira. **Indústria automobilística: a implantação do BMW Group em Araquari, Santa Catarina, Brasil**. 2014, 174 p., Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, São Paulo, 2014.
- LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- LÖWY, Michael. A cidade, lugar estratégico do enfrentamento de classes: insurreições, barricadas e haussmanização de Paris nas passagens de Walter Benjamin. **Margem Esquerda: ensaios marxistas**. n. 8, p. 59-75, 2006.
- MAMIGONIAN, Armen. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. In: ANDRADE, M. C. et al. (org). **O Mundo que o Português Criou: Brasil século XVI**. Recife: CNPq/Fjn, 1998.
- MARCUSE, Peter. Cities in Quarters. In: BRIGE, G.; WATSON, S. (orgs.). **A companion to the city**. Oxford: Blackwell Publishers, 2003.
- MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (orgs.) **A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000, p. 121-192.
- MARX, Karl. Trabalho assalariado e Capital. In: BARATA-MOURA, J.; CHITAS, E.; MELO, F.; PINA, A. (orgs.). **Obras Reunidas de Marx e Engels**. t.2. Lisboa: Avante, 1982, p. 142-177.
- _____. **Grundrisse: Manuscritos econômicos de 1857-1858 esboços da crítica da economia política**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2011.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- MASSEY, Doreen. **Power-Geometries and the Politics of Space-Time**. Heildeberg: Dept, of geography Univeristy of Heildeberg, 1999.
- _____. Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações. **GEOgraphia**. n. 12, p. 7-23, 2004.
- NOZOE, Nelson. Sesmarias e apossamento de terras no Brasil Colônia. In: 33º Encontro Nacional de Economia, 2005, **Anais...**, Natal, 2005, p. 1-20.
- ORJECOSKI, Lis Graziela. **Transformações sócio-espaciais no município de Araquari (SC)**. 2018, 147 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental, Florianópolis, 2018.

_____. Recente expansão industrial no nordeste catarinense: município de Araquari. **Geografar**. v. 14, n. 2, p. 340-358, 2009.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Formação sócio-espacial do litoral de Santa Catarina (Brasil): gênese e transformações recentes. **Geosul**. v. 8, n. 35, p. 99-129, 2003.

RANGEL, Ignácio. **Economia: milagre e anti-milagre**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1985.

_____. **Dualidade Básica da Economia Brasileira**. 2 ed. Florianópolis: Instituto Ignácio Rangel, 1999.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville (SC): da gênese às exportações**. 1994, 189 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1994.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Loteamentos Murados e Condomínios Fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: VASCONCELOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (org). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 147-168.

ROSA, Daniel Pereira. Consensos e dissensos sobre a cidade-dormitório: São Gonçalo (RJ), permanências e avanços na condição periférica. **Revista Política e Planejamento Regional**. v. 4, n. 2, p. 278-288, 2017.

SAMSON, A. Le rôle et les instruments de la planification urbaine face aux mécanismes fonciers et immobilières des villes du tiers-monde. In: DURAND-LASSERVE, A. (org.). **La croissance périphérique des villes du tiers-monde: le rôle de la promotion foncière et immobilière**. Talence, CEGET: Travaux et documents de géographie tropicale, 1980.

SANTANA, Naum Alves de. **A produção do espaço urbano e os loteamentos na cidade de Joinville/SC – 1949/1996**. 1998, 248 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1998.

_____. **A verticalização (quando) possível na cidade de Joinville-SC: a cidade como pode ser, o projeto urbano e a realidade material**. 2017, 341 p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2017.

_____. **Entrevista concedida a German Gregório Monterrosa Ayala Filho**. Florianópolis, 5 jun 2020. [não publicada].

SANTANGELO, Tatiana. **Análise dos procedimentos ambientais na duplicação da BR 101, trecho divisa PR/SC – Entroncamento BR 280**. 2003, 151 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Florianópolis, 2003.

SANTOS, Luciene Conceição dos. A (des)construção do Jeca Tatu: uma análise da personagem de Monteiro Lobato. In: III Encontro Baiano de Estudos em Cultura, 2012, **Anais...**, Cachoeira, 2014, s/p.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: a formação espacial como teoria e como método. São Paulo, **Boletim Paulista de Geografia**. n. 54, p. 81-89, 1977.

_____. Espaço e sociedade no Brasil: a urbanização recente. **Geosul**. v. 3, n.5, p. 85-100, 1988.

_____. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997.

_____. **Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Pobreza Urbana**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Silvio Coelho dos. Notícia sobre os Carijós. In: SANTOS, S. C.; NACKE, A.; REIS, M. J. (org.) **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: UFSC, 2004, p. 39-54.

SEIBEL, Nelci Terezinha. **História do Porto de São Francisco do Sul**. Joinville: S&A, 2010.

SILIVI JÚNIOR, Osmar Leon. **Avaliação de áreas urbanas consolidadas: o caso de Joinville/SC**. 2017, 235 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial, Florianópolis, 2017.

- SILVA, Andrey Freitas da; PEREIRA, Maurício Fernandes. Análise prospectiva e crítica do território de Araquari: relação dos critérios de sustentabilidade e do plano diretor municipal com o desenvolvimento urbano sustentável. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**. v. 3, n. 2, 2014, p. 1-15.
- SILVA, Fernando João da. Evolução da divisão político-administrativa. In: ROCHA, I. O. (org.). **Atlas Geográfico de Santa Catarina: Estado e Território**. fasc. 1, 2 ed. Florianópolis: UDESC, 2016.
- SINGER, Hans. Dual Economy. In: KUPER, A.; KUPER, J. (orgs.). **The Social Science Encyclopedia**. 2 ed. London: Routledge, 1999, p. 202.
- SINGER, Paul. O Plano Diretor de São Paulo 1889-1992: A política do espaço urbano. In: MAGALHÃES, M. C. R. (org.). **Na Sombra da Cidade**. São Paulo: Escuta ltda, 1995.
- _____. **Economia Política da Urbanização**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2019.
- SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis**. 2002, 244 p. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2002.
- SOUTO MAIOR, Armando. **Geografia do Brasil: Grande Região Sul**. v. 4, t. 2. Rio de Janeiro: IBGE/DIGEO, 1968.
- SOUZA, Luiz Alberto de. **O processo de ocupação de mangues em Joinville: agentes, estratégias e conflitos**. 1991, 127 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 1991.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- _____. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- _____. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 6 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- _____. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.
- _____. **Por uma geografia libertária**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.
- _____. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônimos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 147-166
- _____. **Dos espaços de controle aos territórios dissidentes: escritos de divulgação científica e análise política**. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.
- S. THIAGO, Eneida Raquel de. As múltiplas histórias da ilha e arredores. In: SANTOS, S. C.; NACKE, A.; REIS, M. J. (orgs.) **São Francisco do Sul: muito além da viagem de Gonneville**. Florianópolis: UFSC, 2004, p. 75-118.
- TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas s.a., 1987.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (orgs.) **A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2000, p. 75-104.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**. v. 5, n. 2, 2009, p. 147-157.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2018.
- VAZ, Carolina de Mattos. Tão perto e tão longe: a dança catumbi, ticumbi ou quicumbi e suas contribuições no meio social na comunidade quilombola de Araquari/SC. In: VI Simpósio sobre Formação de Professores, Educação, Currículo e Escola, 2014, **Anais...**, Tubarão, 2014, p. 1-8.
- VIEIRA, Gleison. **Porto Barrancos berço de Garuva: decorrências históricas no processo de colonização na península do Sahy e na localidade de Três Barras, Palmital e Barrancos**. Joinville: Letradágua, 2007.
- VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: edição do autor, 2005.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2017.

VOOS, Charles Henrique. **Transformações urbanísticas e planos diretores na centralidade de Joinville/SC**. 2012, 140 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Florianópolis, 2012.

_____. **Quem manda nesta cidade? Poder e rent-seeking urbano em Joinville/SC após o Estatuto da Cidade**. 2016, 239 p. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de pós-graduação em Sociologia, Porto Alegre, 2016.

VOOS, Charles Henrique; SILVA, Luiz Eduardo de Carvalho. A BMW em Araquari/SC e o planejamento de ocasião: o Estado como agenciador da flexibilização urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v. 16, n. 2, 2014, p. 45-62.

WIPPRICH, Samuel Henrique. **Cidade para quem? Flexibilização da legislação urbanística e a revisão do Plano Diretor em Araquari/SC**. 2020, 171 p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado de Santa Catarina, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental, Florianópolis, 2020.

YUJNOVSKY, Oscar. **La Estructura Interna de la Ciudad: el caso latino-americano**. Buenos Aires: SIAP, 1971.

ZLONICKY, Marlene; KUNZAMANN, Klaus. **Recomendações para a atualização do planejamento da cidade de Joinville**. Brasília: CNDU/POLURB, 1978.

ANEXOS

Anexo 1 – “CELESC dá condições de progresso para Araquari”, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.

CELESC dá Condições de Progresso Para Araquari

Araquari foi um dos municípios bastante beneficiados pelo Plano de Metas do Governo de Santa Catarina, iniciado na profícua gestão do Sr. Celso Ramos e continuado com igual dinamismo pelo nosso atual Governador, Sr. Ivo Silveira, no que diz respeito ao plano energético.



Segundo informações que obtivemos junto à CELESC, a expansão industrial de Araquari, com o estabelecimento de novas firmas na região das praias, está merecendo novo estudo e projetos por parte da empresa que poderá em futuro bastante breve, possivelmente até o final deste ano, aumentar em 1.250 Kwa. a capacidade dessa estação-abaixadora, o que levará também a uma considerável ampliação das linhas de transmissão naquela zona.

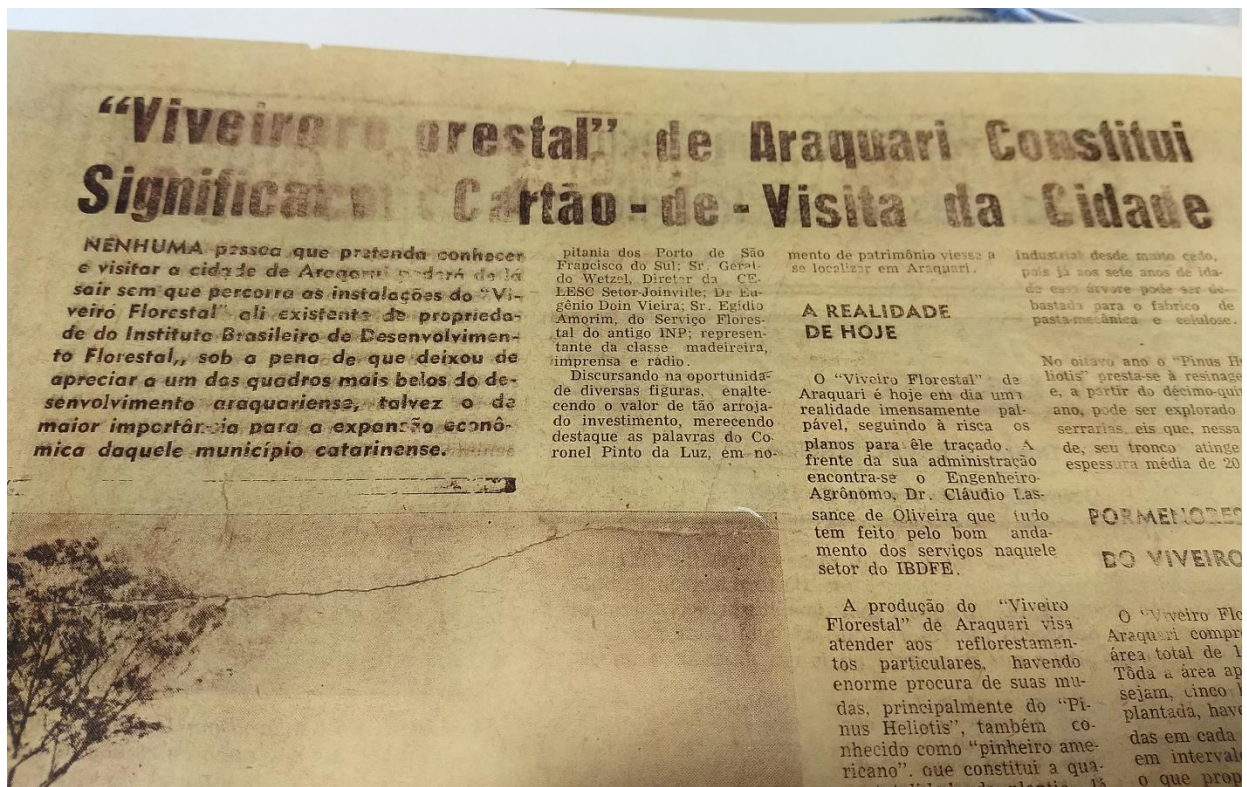
Outra providência prevista para melhorar o sistema de eletrificação no Município de Araquari, dando-lhe, inclusive, novo aspecto na urbanização, e a substituição sistemática dos postes de madeira pelos de concreto, o que além de contribuir para o embelezamento estético das ruas araquarienses, significa maior longevidade e perfeição no funcionamento da rede elétrica.

Esta é a Estação-Abaixadora da CELESC, em Araquari, cuja potência é de 1.250 Kwa. Abastece energeticamente Araquari e a região nordeste das praias

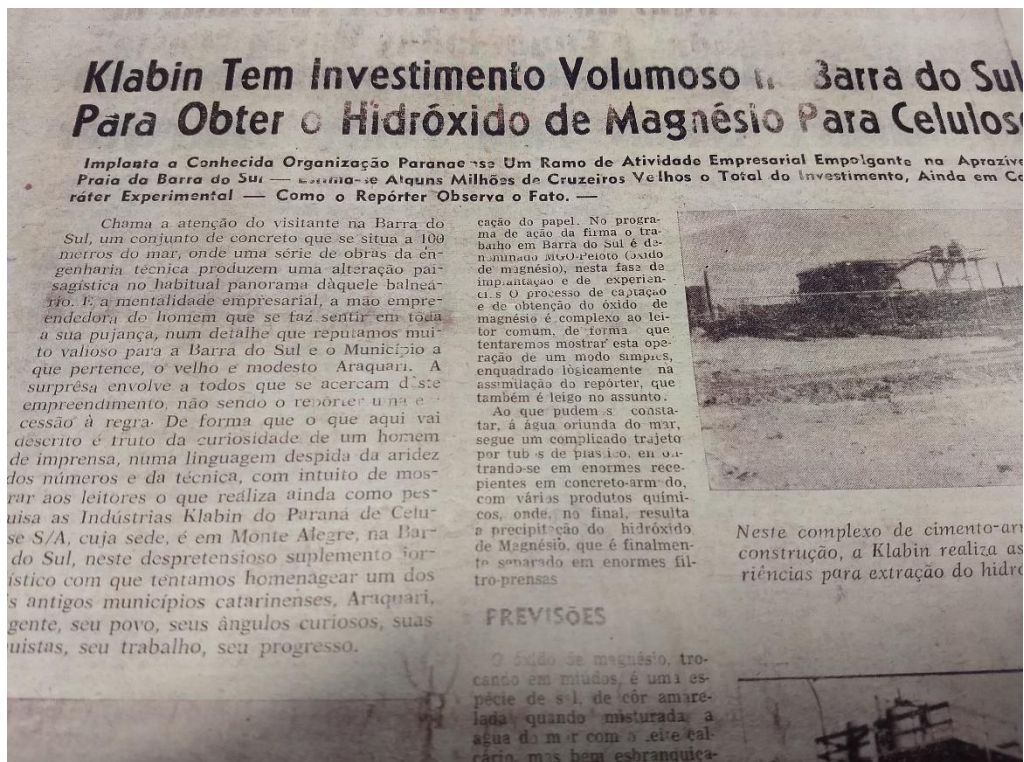
O surgimento no Município de algumas indústrias de maior expressão, distribuídas pela região da praia em sua maioria, levou as nossas autoridades a se interessarem pelo assunto montando a CELESC, à margem da Estrada Joinville-São Francisco do Sul, a poucos metros da entrada principal da cidade, uma estação...

bendo às Centrais Elétricas de Santa Catarina zelar pelo seu funcionamento e conservação.

Anexo 2 – “Viveiro Florestal” de Araquari constitui significativo cartão-de-visita da Cidade, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.



Anexo 3 – “Klabin tem investimento volumoso na Barra do Sul para obter hidróxido de magnésio para celulose”, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.



Anexo 4 – “Araquari conta com uma fazenda que trabalha para aprimorar as raças de gado Nelore e Holandesa”, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.

PAGINA 1 VOLUME 1

Araquari Conta Com Uma Fazenda Que Trabalha Para Aprimorar as Raças de Gado “Nelore” e “Holandesa”

* Trata-se da Fazenda Diruli, de Propriedade do Sr. Wittich Freitag, Que Existe Há Dois Anos e Realiza Trabalho de Profundidade.

* Dispõe a Fazenda Diruli de Reprodutores e Novilhas de Raça, de Alta Linhagem, Registrados, o Que Garante os Seus Produtos.

A intenção de realizar um trabalho jornalístico dedicado ao vizinho Município de Araquari levou o repórter a conhecer fatos, pessoas, coisas e trabalhos interessantes, numa seqüência e diversificação tais que se tornou impossível evitar o entusiasmo. A impressão geral e superficial de que o velho Município de Araquari pouco ou nada tinha a apresentar de palpável para um trabalho assim, deu lugar a um panorama bem diferente onde, nas devidas proporções, observase detalhes valiosos, seja na agricultura, na pecuária, na indústria extrativa, na industrialização do pescado, na pesca em si, formando um conjunto de ação que deve ser mostrado aos leitores, se mais não seja para corrigir a impressão errônea que se tinha quanto ao desenvolvimento de Araquari. A tal mister se propõe este desprezioso trabalho jornalístico, realizado ao sabor do entusiasmo do repórter, maravilhado com o que de realizações interessantes pode ver em Araquari, no que se inclui com destaque a Fazenda Diruli, uma obra desconhecida de muitos, cuja existência é digna de nota.

QUALIDADE

Seguindo-se pelo Itaum, passando-se a localidade conhecida por Bupeva (então para a Pista do Moto Clube de Joinville), alcança-se a Estrada Paranaguá-Mirim, via comum aos municípios de Joinville e Araquari na qual os mesmos fazem divisa. A margem desta fica a Fazenda Diruli, uma parte em Joinville e outra em Araquari, de propriedade do Sr. Wittich Freitag, conhecido industrial joinvilense que leva a cabo neste empreendimento uma tarefa de muito peso e de muita importância, realizando um trabalho consciente, planejado, onde as perspectivas futuras são as mais promissoras e onde a realidade palpável é um fato.

Compreende a Fazenda Diruli 60 alqueires de terra (cerca de um e meio milhão de metros quadrados), distribuídos numa região de excelente configuração geográfica, onde a mão do homem transforma banhados em pastagens verdes, alagadiços em terras férteis, num trabalho iniciado em dezembro de 1966 e que hoje apresenta um panorama soberbo. Sua finalidade específica é aprimorar a raça “Nelore”, no que respeita a gado para corte, e a raça “Holandesa” (vermelha e branca) no que trata de gado leiteiro, dispendo para tanto de condições reais e de reprodutores e de matrizes de linhagem reconhecida, classificada e registrada.

LINHAGEM

Dispõe a Fazenda Diruli de um excelente reprodutor, denominado “Baluarte”, da raça “Nelore”, nascido em 14/1/67, filho do touro “Das-14” e da vaca “Bonita”, ambos animais de raça e registrados. Este reprodutor vem a ser neto do touro “Vijaya Narayma”, belo animal importado da Índia e também devidamente registrado, o que representa garantia de linhagem. Cabe dizer que registro significa a posse de um documento que garante ser o animal de boas características raciais, o que é concedido pelas associações existentes em diversos estados brasileiros.

Além do “Baluarte” a Fazenda Diruli tem mais dois reprodutores, sendo um registrado e filho do touro inualdo “Karavadi”, igualmente da raça “Nelore”. No lote de novilhas, com e meio de animais detradados. Só conhecida prestarão: um rigor de de pr as carac ca. Contrem u des”, que e 15. Agro Par é t no r: e



Um aspecto das instalações da Fazenda Diruli, vendo-se parte da ra e do bezerreiro, construções novas e práticas



Anexo 5 – “Camarão beneficiado de Barra do Sul abastece o mercado paulista”, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.

Camarão Beneficiado de Barra do Sul Abastece o Mercado Paulista

Um dos fatores que mais influenciam e fomentam o progresso do Município de Araquari é, sem dúvida, a indústria do pescado, face à abundância de peixes nas praias que integram os limites geográficos ara-quarienses. Em Barra do Sul, por exemplo, estão situados nada menos do que onze entrepostos, onde os peixes, não importa de que tamanho ou espécie, são beneficiados e armazenados, para posterior distribuição aos centros de maior consumo do País.

O ENTREPOSTO PIRES

Dentre essas indústrias que tanto significam para o próprio sustento da gente de Araquari, merece realce, por sua pujança e organização, o “Entreposto de Pescado Pires”, de propriedade do Sr. Júlio Diniz Pires e que há nove anos vem-se dedicando quase que exclusivamente ao beneficiamento do camarão, todo ele destinado à praça de São Paulo, atingindo, de quando em vez, o mercado canabarinó.

Entreposto Pires, que está localizado às margens da lagoa de Barra do Sul, com acesso imediato à praia, apresenta uma área superior a 1.860 m², da qual aproximadamente 500 m² se acham ocupados por construções.

... e uma embarcações, alimentando um total de ... e uois ... , na época propícia, fornecem diariamente várias toneladas de quilos de camarão que recebem o trato adequado — necessário à conservação — antes de serem embarcados rumo à paulicéia.

... mãos hábeis e ligeiras de ... mais de uma dezena de ... cinchas dão trato ao ... , todo ele originário das ... de Barra do Sul, conzindo-o desde a cozinha ao ... apacotamento, com passagens anteriores pela seção de ... scamento, salga e l ... za final, respectivamente.

Depois de empacotado, em sacos plásticos de fabrico apropriado para esse fim, o produto é disposto em caixas de madeira, seguindo ao depósito onde fica aguardando embarque para seu destino.

UMA ENTRAVE AO PROGRESSO

Um problema que vem desafiando a habilidade dos nossos administradores estaduais e federais no transcorrer de muitos anos, tolhe, de maneira bastante acentuada, o progresso da indústria do pescado em Barra do Sul, prejudicando, consequentemente, a economia do Município de Araquari. Referimo-nos à obstrução do Canal do Linguado que, impedindo o livre escoar das águas, provoca o estrangulamento da barra face ao crescimento, cada vez maior, de uma banca de areia na entrada do canal que conduz à colônia de pesca de Barra do Sul.

Isto tem causado sério aborrecimento para a população do lugar — quase toda, com raras exceções, vivendo de pesca —, bem como prejudicado sobremaneira a produção dessas indústrias de beneficiamento.

... o desenvolvimento disso é o próprio “Entreposto de Pescado Pires” que, apesar de uma capacidade múltiplas vezes maior, não tem, atualmente, fornecimento de pescado superior a 400 quilos diários, quando muito, havendo semanas em que a “matéria-prima” para tal abastecimento não atinge o total de uma tonelada.

Nessa reportagem, em conversa com o Sr. Júlio Diniz Pires, sua esposa e diversos pescadores de Barra do Sul, sentiu com bastante intimidade e aspereza do problema, cuja solução deveria ser providenciada sem mais tardar pelas autoridades responsáveis.

Citou-nos o Sr. Pires, a título de ilustração, que de seis embarcações que possui sua firma, todas destinadas à pesca de camarões, apenas uma está em atividade atualmente, conseguindo resultados, via-de-regra, desfavoráveis. As demais permanecem estacadas, havendo duas razões fundamentais para isso: a primeira porque não compensa a movimentação dos barcos e a segunda porque, mesmo que compensasse, as embarcações não tem possibilidades de sair da barra, sempre o fazendo na base da aventura. Há muitas que alcançam o mar após muito sacrifício, mas, na volta, ficam retidas na praia, sem qualquer oportunidade de retornar ao seu pósto em tempo hábil.

UM FUTURO DE ESPERANÇAS

Confiante na ação de nossos homens público vistas a uma solução para o problema ... cado em Barra do S ... Júlio Diniz Pires ... uanos, objetivando

Uma vista interna do entreposto de Pesca das vasilhas que

Anexo 6 – “Serraria Barra do Sul preenche grande lacuna e auxilia o desenvolvimento da vizinha praia, publicada em suplemento do jornal ANotícia em 20 agosto de 1968.

Serraria Barra do Sul Preenche Grande Lacuna e Auxilia o Desenvolvimento da Vizinha Praia

Funciona há 10 Meses e Sua Presença é Decisiva no Surgimento de Novas Casas Naquela Apreciável Balneário — Seu Programa de Expansão Prevê Ampliação da Maquinaria, Para Dobrar a Produção — Dispõe de 300 Alqueires de Terras Para a Derrubada de Árvores.

O Município de Araquari é talvez o mais original de Santa Catarina, pelas curiosidades e peculiaridades que apresenta. A observador superficial dificilmente será possível notar as várias facetas que o vizinho Município realiza, seja na produção do arroz, seja na produção de pescado, seja na produção de madeira, seja na produção de serraria. A ideia mental do tradicional cidadão de interior, modesta, sem recursos e sem muitas possibilidades de sucesso, dá hoje lugar a uma realidade bem diversa, ressalvadas as devidas proporções. A verdade é que em muitos setores Araquari dá provas de que está no caminho certo, demonstrando iniciativa e pujança, notadamente no seu mais belo recanto, a Barra do Sul, localidade de tantos entraves, que tem na pesca a sua principal produção, e que dia a dia modifica-se, com esforço, com luta, através de um punhado de idealistas que não mede sacrifícios.

SERRARIA

Localidade antiga e conhecida por muitos, enfrentava Barra do Sul o problema da falta de uma serraria, o que contrastava ainda mais com o fato de dispor de grandes reservas florestais, próprias para a produção de madeira. A lacuna veio a ser preenchida há cerca de 10 meses, com a instalação da Serraria Barra do Sul, da firma Ceoterra do Sul, Ltda, dois homens, Peixoto, Ltda, dois homens, que estão produzindo um produto de primeira

problema social que é o da casa própria.

RESERVAS

A Serraria Barra do Sul compreende um conjunto de duas serras (quadros) horizontais, duas serras circulares, uma destopadeira, um esmerilho, um caminhão, um jeep, um guincho mecânico (para puxar toras) e seis juntas de bois (para puxar toras também). Tem um galpão de cerca de 720 metros

(bruta) ao dia, sendo toda a sua produção prontamente absorvida no próprio Estado (Joinville, Itajaí, Araquari, etc.). Suas reservas florestais compreendem várias espécies, dentre elas: guanandim, canela, guamirim, massaranduba, Santa Rita, Cedrinho, aracá, ipê amarelo, etc. Em madeira bruta serraria produz de tubo, desde táboas, calços, vigamentos em geral, sarrafos de telha, mata-junta, estaquetes de cerca, sarrafos, moirões, etc.

COMPREENSÃO

As atividades da Serraria Barra do Sul são marcadas por um espírito de perfeita compreensão entre patrões e empregados. A firma proporciona gratuitamente moradia a seus empregados, além de lenha para o consumo normal. Construiu para tanto mais de uma dezena de pequenas casas de madeira, bem próximas às suas instalações, as quais são habitadas pelos próprios moradores. Construiu uma casa de madeira que serve de escola primária à localidade, cedendo-a à Municipalidade para este fim. Deveria com esta atitude parte da população da Barra do Sul.

Desfruta a Serraria Barra



Este agrupamento de casas, construído especialmente pela Serraria Barra do Sul, serve aos operários da firma, que ali moram, tendo delas o funcionamento de uma escola para seus filhos

ção e feições especiais em Barra do Sul, bem diversa de congêneres de outras localidades. A Serraria Barra do Sul é uma peça perfeitamente identificada com os anseios de progresso da comunidade a que pertence. Sua função é encarada de modo especial por todos, que é uma forte razão para figurasse neste suplemento

journalístico, que aos leitores v dados e detalhes pática e anti Araquari, ne bits, sua mundo curiosas e devem se mais não para mo quari tar

Anexo 7 – “Prefeitura de Araquari tem intenso programa de novas e várias obras”, publicada no jornal ANotícia, em 31 de dezembro de 1974.

JOINVILLE, 31 DE DEZEMBRO DE 1974

4 NOTÍCIA

Prefeitura de Araquari tem intenso programa de novas e várias obras

Certamente o pequeno município de ARAQUARI, localizado ao norte de Santa Catarina, com seus 515 kms², a exemplo de vários outros do Estado, não aspira posição fora do plano da realidade, pois não possui orçamento financeiro capaz de transformar, do dia para à noite, radicalmente o "modus vivendi" de seus 9.378 habitantes. Porém, colocando-o em bases desenvolvimentistas e com vistas à exploração de seu potencial educacional, agrícola e pastoril, novos caminhos já se descorrem, prometendo melhores dias. E, nesta sequência de otimismo, está o atual Prefeito, Aci Ferreira de Oliveira, injetando doses promissoras de recursos em vários setores, com vistas à transformar, de maneira criteriosa, o pacato núcleo, juntamente com a construção de novas pontes e tubulações para escoamento das águas; construção e reforma de prédios esco-

BR-101 e a localidade de Guamiranga, numa extensão de 40 metros. A importante obra foi iniciada em 9 de outubro e inaugurada no dia 9 de dezembro, tendo exigido recursos da ordem de Cr\$ 60.000,00 (sessenta mil cruzeiros). A ligação BR-101 sobre o Rio Pirai, foi condição prioritária na atual administração. Outra ligação, também de máxima importância, desta feita sobre o Rio Jacu, na localidade do mesmo nome foi construída em tempo recorde: 13 dias e possui 20 metros de comprimento. As despesas com a sua consecução atingiram a casa dos Cr\$ 15.000,00 (quinze mil cruzeiros), aproximadamente.

PRAÇA E PRÉDIO

Preocupando-se com as necessidades comuns de seus habitantes, dentro de sua filosofia de dar à Cidade com recantos especiais e locais de destaque, o Prefeito Aci Ferreira de Oliveira, junto

apreciável, mormente para as crianças, com a instalação de play-ground e jardins. Objetivando-se atender a demanda sempre crescente no que tange às ligações telefônicas, a administração municipal de Araquari, pretende iniciar também já no início de 1975, ao lado da Praça "Monsieur Scarzari", a construção do Posto Telefônico, assegurando-se daí, mais uma etapa de realizações dentro dos planos e projetos postos em execução pelo Chefe do Poder Executivo Araquariense.

HOSPITAL E NOVA SEDE

Outro empreendimento que virá ao encontro dos anseios comunitários, além de melhor atender o seu corpo funcional, se refere à construção da nova sede da Prefeitura Municipal de Araquari, cujo projeto está à cargo do Engenheiro Márcio Hiermann, da AMUNESC e, cujas obras, deverão ser iniciadas em 1975. O prédio, em terreno com área de 250 metros quadrados e que custou aos co-

tra fechado há vários anos, des governamentais se sua abertura, com a dotação e humanos, não obstante vindicações, feitas pela administração, que o mesmo entre em fase possível.

ÔNIBUS

Outra conquista Executiva e que recebeu dos dirigentes da Empresa Gidion Ltda., foi o ônibus urbano, comprado de Barra do Sul, Araxá, no âmbito do bairro de Joinville, Praça seguintes horários: 7h30min; 8h30min; 9h30min; 10h30min; 11h45min; 12h30min; 13h30min; 14h30min; 15h30min; 16h30min; 17h30min; Barra do Sul.

Anexo 8 – “Obras asseguram o desenvolvimento”, publicada no jornal ANotícia, em 31 de dezembro de 1979.

segurada a
o mar, ao
mação co-
principal-
A grande
triplica-
ransações
balneários
os espa-
ra Barra
acênqua-
qua pro-

Obras asseguram o desenvolvimento

Participando da arrecadação municipal com aproximadamente 60%, foi no Governo de Miguel Tito Rosa que Barra do Sul começou a receber da Prefeitura uma atenção digna da importância econômica que o balneário representa para o Município de Araquari. Esse fato explica o crescimento que se tem registrado nos últimos dois anos, ao mesmo tempo que põe em evidência o acerto do trabalho administrativo do atual Governo Municipal.

OBRAS

Nos últimos 15 anos a principal realização municipal em Barra do Sul, tanto pela importância que representa para o desenvolvimento do balneário como pelo investimento, é a ponte sobre o Rio Parequê, aberta ao tráfego em fins do ano passado. Construída em concreto ciclópico, o seu comprimento é de 16 metros por 9 metros de largura. O custo total atingiu a importância de Cr\$ 550.000,00.

Trata-se de uma realização de significativa importância, pois a antiga ponte de madeira, que ainda não foi demolida, não suportava mais o tráfego e exigia constantes serviços de reparos, além de se constituir um dos pontos mais perigosos para o trânsito, sendo responsável por graves acidentes, um dos quais — ocorrido há cerca de um ano e meio — vitimou três membros de uma família quando o carro em que viajavam projetou-se sobre o rio.

Juntamente com a construção da nova ponte, a Prefeitura executou, projetou e está realizando novas obras que estão atraindo maior número de veranistas e fixando definitivamente aqueles que há mais tempo costumam passar as férias ou todo o período de

Os primeiros resultados positivos pela valorização dos imóveis.

SERVIÇOS BÁSICOS

Além do elenco de obras de infraestrutura que Barra do Sul vem obtendo por intermédio da ação direta da Prefeitura Municipal, o Governo do Estado também desenvolve um trabalho que vem atendendo as aspirações da população de Araquari e do balneário. Assim é que dentro dos próximos dias Barra do Sul receberá os benefícios de um posto de serviço telefônico, já montado, e aguardando tão somente a instalação da cabina pública, por parte da Prefeitura.

Outro serviço importante e que há muito consistia a principal reivindicação das autoridades e da população de Araquari é o Hospital “Bom Jesus”, na sede do município, inaugurado pelo Governador Antônio Carlos Konder Reis em 1977. Também está na iminência de ser inaugurada a única agência bancária do Município através do Banco do Estado de Santa Catarina (Besc). A inauguração da agência está na dependência do término das obras de construção do prédio, o que deverá ocorrer até o próximo mês de março.

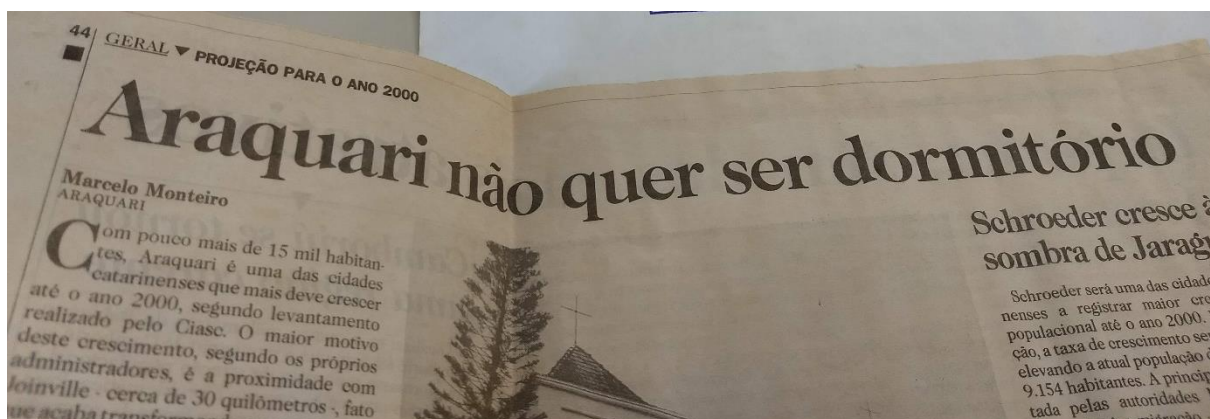
Araquari também não enfrenta problemas relacionados ao suprimento de energia elétrica, possuindo uma estação-eletrificadora da Ciesc, instalada em 1960 com recursos do Governo Federal.

O “Conis Bar Restaurante” é o pioneiro no setor de prestação de serviços em Barra do Sul, servindo frutos do mar e refeições em geral. A partir de abril estará oferecendo a gostosa tainha defumada, atendendo pedidos através do telefone 22-1195, em Joinville. Também o Posto Shell, bem no centro de Barra Velha, foi um dos primeiros do gênero.

Anexo 9 – “Fazenda de camarão: Yakult investe em Araquari”, publicada no jornal ANotícia, em 8 de agosto de 1991.



Anexo 10 – “Araquari não quer ser dormitório”, publicada no jornal Diário Catarinense, em 10 de novembro de 1996.



Anexo 11 – Moradores reclamam descaso em região “sem fronteira”, publicada no jornal ANotícia, em 23 de fevereiro de 1997.



Anexo 12 – “Araquari tem problemas antigos”, publicada no jornal ANotícia, em 31 de março de 1998.



Anexo 13 – “Prefeituras formam consórcio”, publicada no jornal ANotícia, em 11 julho de 1997.

PREFEITURAS FORMAM CONSÓRCIO

Joinville e Araquari farão obras em parceria

Os governos de Joinville e Araquari formalizaram consórcio para execução de obras e serviços nas regiões limítrofes destes municípios. A certidão foi realizada na Escola Municipal Joaquim Félix Moreira, localizada na rua Waldemiro Inácio de Carvalho, no Jardim Edilene. O documento foi assinado pelos prefeitos Luiz Henrique da Silveira e Francisco Airton Garcia. Pela Lei nº 3.467, de 12 de maio, aprovada pela Câmara Municipal de Joinville, a Prefeitura ficou autorizada a estabelecer

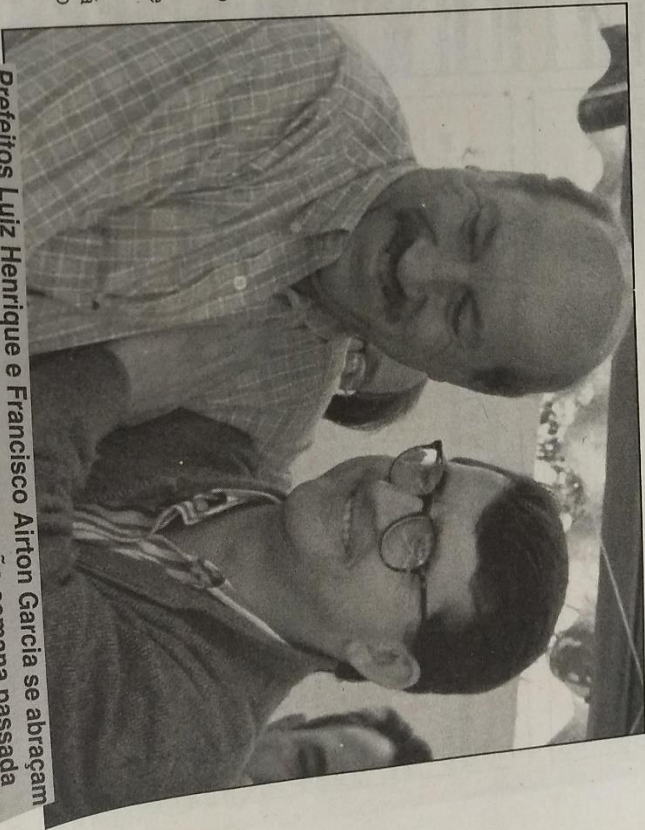
consórcio com o município de Araquari para a execução de obras e serviços e medidas de planejamento das comunidades das localidades do Paranaquaririm e Itinga. Esta região compreende os loteamentos Jardim Edilene, Jardim Maria Júlia, Jardim Caravelle, Jardim Itaipu e Jardim Estação de Matos.

O governo de Joinville se responsabiliza pela conservação das ruas, coleta de lixo, iluminação pública, transporte coletivo. No caso do transporte, as empresas devem ampliar o atendimento da linha do Itinga até o entroncamento das

rodovias BR-280 e SC-301.

Araquari assume a responsabilidade de proceder a desatrelação de até 70% da área de seu domínio, irregularmente ocupada no Loteamento Jardim Edilene, cabendo a Joinville a realocação dos ocupantes e a realização das obras de infra-estrutura da área afetada. Quanto ao atendimento a educação e saúde, os dois municípios, vão assegurar estes serviços conjuntamente.

Como Joinville assume a maior parte das obras e serviços, a Prefeitura de Araquari repassará a Joinville o valor proveniente do recolhimento das taxas de iluminação pública, coleta de lixo e do imposto predial e territorial urbano nos loteamentos. Para administrar este consórcio Intermunicipal será formado um conselho. Esta soma de esforços para resolver problemas básicos das famílias que vivem nestes loteamentos, o consórcio terá validade até 31 de dezembro do ano 2000, ou pode ser rescindido a qualquer tempo, desde uma das partes assim o queira, se houver não-cumprimento de acordo.



Prefeitos Luiz Henrique e Francisco Airton Garcia se abraçam após celebrar convênio de cooperação semana passada

Novos profissionais

Vagas em feiras

A Fundação Municipal 25 de julho continua com as vagas abertas para pelo menos 100 novos feirantes que se integrarão ao novo projeto de reformulação das feiras livres. As inscrições estarão abertas até o próximo dia 10 de julho no período das 8h às 12h.

Anexo 14 – “Anexação de 3% de Araquari é esperança para moradores”, publicada no jornal ANotícia, em 23 de abril de 1999.

AN Cidade
JOINVILLE • TERÇA-FEIRA • 23 DE ABRIL DE 1999

Anexação de 3% de Araquari é esperança para moradores



Prefeitura de Joinville se responsabilizará pelos problemáticos loteamentos Jardim Edilene, Estêvão de Matos, Maria Júlia, Caravelle e Jardim Itaipu

ESPERANÇA Famílias que ocuparam o Jardim Edilene esperam melhorias na infra-estrutura; elas acreditam que a transferência para Joinville trará benefícios para a região

MARCO AURÉLIO BRAGA

A Prefeitura de Joinville espera ainda este ano anexar ao município 3% da área de Araquari, na região dos loteamentos Jardim Edilene, Estêvão de Matos, Maria Júlia, Caravelle e Jardim Itaipu. Essa é uma polêmica que acirrada principalmente durante invasões nesses locais. O prefeito Luiz Henrique da Silveira confirmou a intenção de passar a área para Joinville depois de assinar a lei que reconhece de utilidade pública a Associação de Moradores do Estêvão de Matos e Loteamentos Vizinhos.

O processo para a transferência ainda está sendo elaborado pelo departamento jurídico dos dois municípios. Depois, será enviado às duas câmaras de vereadores para aprovação. No último passo, será encaminhado para análise dos deputados estaduais.

Parte dos loteamentos Estêvão de Matos e Jardim Edilene já está na área do município de Joinville. O limite entre os dois municípios passará a ser feito pelo rio Paranaguamirim.

A transferência dos 3% de terrenos a Araquari pode trazer autonomia para melhorar o atendimento à comunidade”, diz o prefeito Luiz Henrique da Silveira, que pretende construir uma escola no Jardim Estêvão de Matos e asfaltar a rua João Luiz Miranda Coutinho, principal via do loteamento.

“Antes, porém, vamos asfaltar as ruas 6 de Janeiro e Kurt Momen, conforme nossos planos de pavimentação”, informa.

O prefeito de Araquari, Francisco Aírton Garcia, concorda com a transferência de 3% da área do município para Joinville. “Já existe um consórcio entre as duas prefeituras. Sou a favor da anexação por um simples motivo: quase a totalidade dos moradores daquela região trabalha em Joinville, mesmo estando no município de Araquari”, explica.

Garcia se reuniu com as principais lideranças do município e garantiu que o projeto será aprovado pela Câmara de Vereadores. Os dois municípios descartaram a necessidade de um plebiscito, pois a região que será anexada não ultrapassa os 10%, o que seria obrigatório por lei.

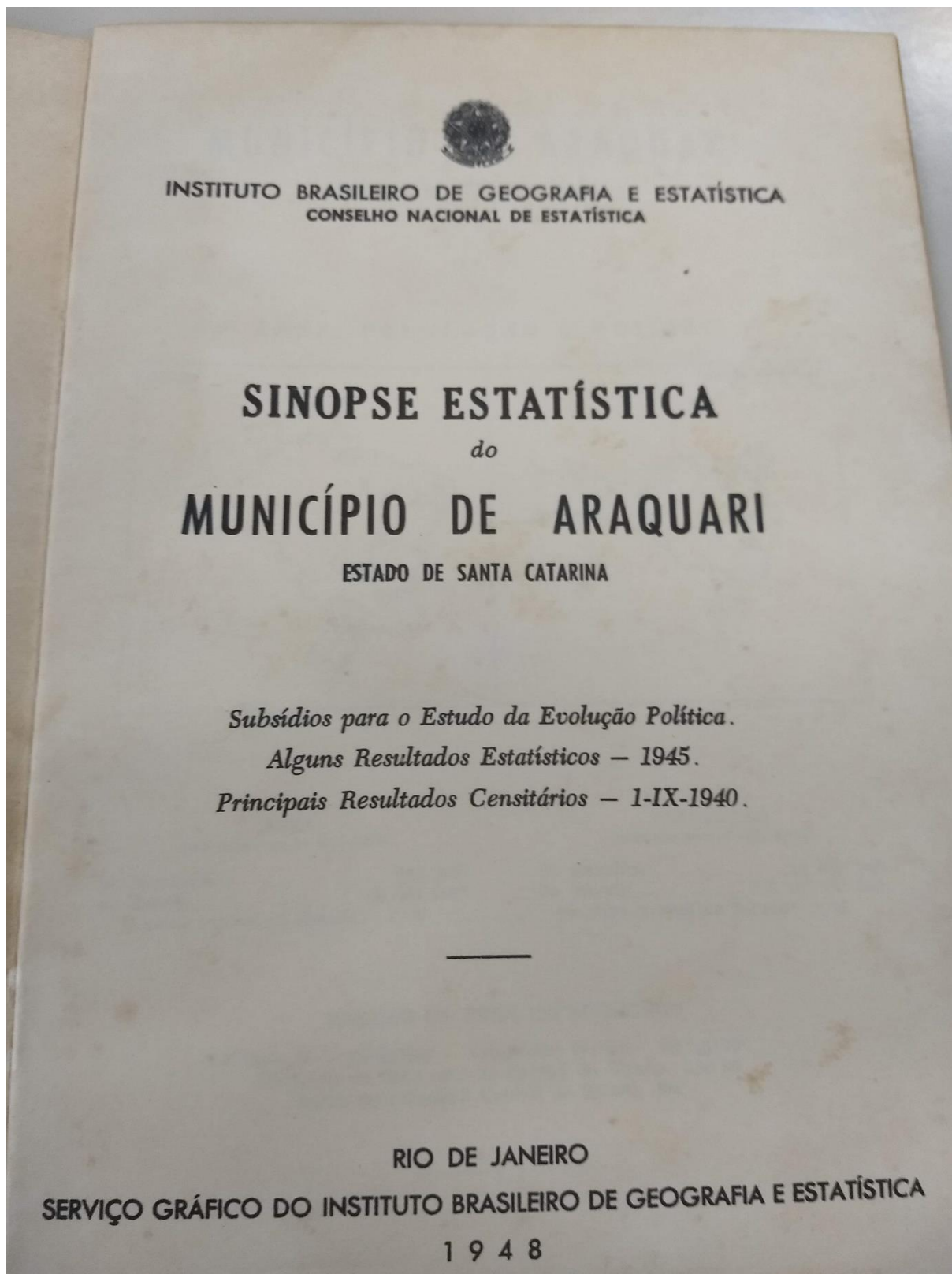
Foi em março que 35 famílias da Prefeitura de Joinville se deslocaram para a região, o primeiro solução para os moradores.

Osmarmente pelos Frit de ro de soas secre algu cas da r da sa h p

SECRETARIA

Um velho problema que se solucionou com a anexação de Araquari a Joinville

Anexo 15 – “Sinopse Estatística do município de Araquari”, publicado pelo IBGE, em 1948.



Anexo 16 – Alguns resultados estatísticos do município de Araquari levantados pelo IBGE, em 1945 (1).

Município de Araquari * Estado de Santa Catarina			
ALGUNS RESULTADOS ESTATÍSTICOS — 1945			
ESPECIFICAÇÃO	DADOS NUMÉRICOS		
	Município	Estado	%
AGÊNCIAS DO DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS			
Agências postais.....	-	72	-
Agências postais-telegráficas.....	-	48	-
Outras agências.....	3	73	4,11
MELHORAMENTOS URBANOS DAS SEDES MUNICIPAIS			
Logradouros públicos.....	13	1 636	0,79
Dos quais, iluminados a eletricidade.....	13	1 162	1,11
Iluminação domiciliar a eletricidade (ligações domiciliares).....	87	28 528	0,30
Abastecimento d'água (prédios abastecidos).....	-	9 345	-
Esgotos sanitários (prédios esgotados).....	-	3 388	-
ASSISTÊNCIA MÉDICO-SANITÁRIA (1)			
Hospitais, casas de saúde, etc.	-	104	-
Estabelecimentos.....	-	3 917	-
Leitos.....	-	-	-
Centros, postos de saúde, etc. (estabelecimentos).....	1	30	3,33
ENSINO PRIMÁRIO FUNDAMENTAL COMUM			
Unidades escolares.....	36	2 506	1,44
Corpo docente.....	40	3 625	1,10
Matrícula geral.....	1 950	150 233	1,21
Matrícula efetiva.....	1 775	133 424	1,33
Frequência.....	1 439	118 452	1,21
Aprovações em geral.....	967	75 249	1,29
Conclusões de curso.....	209	15 480	1,35
BIBLIOTECAS, PERIÓDICOS E DIVERSÕES			
Bibliotecas públicas e semipúblicas.....	-	94	-
Jornais e outros periódicos.....	-	47	-
Cinemas, teatros e cine-teatros.....	-	94	-

(1) O quadro registra dados provisórios relativos a estabelecimentos civis e militares.

Anexo 17 – Alguns resultados estatísticos do município de Araquari levantados pelo IBGE, em 1945 (2).

Município de Araquari. * Estado de Santa Catarina			
ALGUNS RESULTADOS ESTATÍSTICOS — 1945			
ESPECIFICAÇÃO	DADOS NUMÉRICOS		
	Município	Estado	%
REPRESENTAÇÕES DE ESTABELECIMENTOS DE CRÉDITO (1)			
Banco do Brasil.....	-	6	-
Caixa Econômica Federal.....	-	4	-
Caixa Econômica Estadual.....	-	-	-
FINANÇAS MUNICIPAIS (Cr\$)			
RECEITA ORÇADA PARA 1945			
ORDINÁRIA, TOTAL.....	97 900	22 301 951	0,44
Tributária, total.....	96 600	20 862 096	0,46
Total.....	92 000	19 676 446	0,47
Impostos {			
Predial.....	6 000	3 524 700	0,17
Indústrias e profissões.....	30 000	6 994 000	0,43
Outros.....	56 000	9 157 746	0,61
Taxas.....	4 600	1 185 650	0,39
Patrimonial.....	-	318 655	-
Industrial.....	700	692 300	0,10
Receitas diversas.....	600	428 900	0,11
EXTRAORDINÁRIA.....	21 365	2 439 250	0,88
TOTAL DA RECEITA.....	119 265	24 741 201	0,48
DESPESA FIXADA PARA 1945			
Administração geral.....	22 000	3 445 820	0,61
Exação e fiscalização financeira.....	16 060	1 907 987	0,81
Segurança pública e assistência social.....	2 703	791 259	0,31
Educação pública.....	29 560	3 899 873	0,76
Saúde pública.....	2 000	1 039 751	0,19
Fomento.....	-	217 357	-
Serviços industriais.....	2 170	1 133 570	0,19
Dívida pública.....	-	869 719	-
Serviços de utilidade pública.....	28 217	7 790 457	0,36
Encargos diversos.....	16 555	3 645 408	0,45
TOTAL DA DESPESA.....	119 265	24 741 201	0,48
FONTES — Sistema Regional e Órgãos Federais de Estatística.			
(1) Os dados referem-se apenas às representações do Banco do Brasil e das Caixas Econômicas Federais e Estaduais. As demais instituições bancárias não foram motivo de inquérito para esta Sinopse.			

Anexo 18 – Principais resultados censitários do município de Araquari, levantados em 1945 pelo IBGE.

Município de Araquari * Estado de Santa Catarina 13

PRINCIPAIS RESULTADOS CENSITÁRIOS — 1-IX-1940

A população da sede municipal representava 6,64% da população total do Município. A densidade demográfica do Município foi calculada em 22,05 habitantes por km².

I — CENSO DEMOGRÁFICO

1. População por distritos

DIVISÃO DISTRITAL	POPULAÇÃO DE FATO		
	TOTAL	Segundo a localização	
		Urbana e suburbana	Rural
1. Parati (atual Araquari)	3 784	806	2 978
2. Barra Velha	7 138	443	6 695
3. Itapocu	1 225	325	900

2. Principais características da população

CARACTERES E PRINCIPAIS MODALIDADES	POPULAÇÃO DE FATO		
	Município	Estado	%
TOTAL.....	12 147	1 178 340	1,03
Localização			
Urbana e suburbana.....	1 574	253 717	0,62
Rural.....	10 573	924 623	1,14
Sexo			
Homens.....	6 018	596 142	1,01
Mulheres.....	6 129	582 198	1,05
Idade			
De 0 a 6 anos.....	2 882	283 366	1,02
De 7 a 14 anos.....	2 509	261 113	0,96
De 15 a 19 anos.....	1 240	125 685	0,99
De 20 a 59 anos.....	5 003	464 540	1,08
De 60 e mais anos.....	511	43 366	1,18
De idade ignorada.....	2	270	0,74
Estado conjugal			
Solteiros.....	7 758	771 407	1,01
Casados.....	3 799	368 412	1,03
Separados, desquitados, divorciados.....	9	2 103	0,43
Viúvos.....	576	36 245	1,59
De estado conjugal não declarado.....	5	173	2,89