



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

Karine Domingos

O crescimento urbano do município de Araquari/SC pós anos 2000:
elementos estruturantes

Florianópolis
2022

Karine Domingos

O crescimento urbano do município de Araquari/SC pós anos 2000:
elementos estruturantes

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. José Messias Bastos, Dr.

Florianópolis

2022

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

Domingos, Karine

O crescimento urbano do município de Araquari/SC pós anos
2000: : elementos estruturantes / Karine Domingos ;
orientador, José Messias Bastos, 2022.

107 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa
de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2022.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Araquari. 3. Formação socioespacial. I.
Bastos, José Messias. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Karine Domingos

O crescimento urbano do município de Araquari/SC pós anos 2000: elementos estruturantes

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

Prof. Edson de Moraes Machado, Dr.
Universidade Estadual de Maringá

Prof.(a) Isa de Oliveira Rocha, Dr.(a)
Universidade do Estado de Santa Catarina

Prof. José Messias Bastos, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta 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



Documento assinado digitalmente

Jose Messias Bastos

Data: 24/02/2023 19:02:39-0300

CPF: ***.445.859-**

Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. José Messias Bastos, Dr.

Orientador

Florianópolis, 2022

à minha irmã Karoline, companheira de berço e dos mais variados desafios que viriam a seguir.

AGRADECIMENTOS

Uma pesquisa construída durante meses de isolamento social incorpora um novo sentido a este processo. Diante dos inúmeros desafios intrínsecos à pesquisa acadêmica, e sobretudo, no contexto histórico de uma pandemia, meu agradecimento obrigatoriamente é destinado aos que se fizeram presentes mesmo durante meses de distanciamento, e, a todos os que compreenderam quando o isolamento se fez necessário, mesmo apesar da proximidade física.

Ao longo de meses de incertezas, acompanhar o desenvolvimento de trabalhos excepcionais foi, e ainda é, um significativo incentivo. Por isso agradeço aos colegas do Laboratório de Transporte e Logística (LabTrans/UFSC) e do Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (Labeur/UFSC) pelo imenso aprendizado e companhia durante esse período.

Ao meu orientador, José Messias Bastos e aos membros da banca, Isa de Oliveira Rocha e Edson de Moraes Machado, agradeço pelas contribuições que sem dúvida alguma nortearam e enriqueceram a pesquisa.

Agradeço profundamente a todos os que em algum grau acompanharam esse processo e estiveram vigilantes, com seus ouvidos de prontidão sempre que um desabafo se fez necessário: Nicolas, Cris, Fábio, Ramom, Karol Rolim, Évilyn, Edson e Fernando. Agradeço a Ana pelo acolhimento e ao Yuri pelo companheirismo constante. De modo geral, me sinto sortuda por ser cercada de amigos que além de exímios incentivadores, são excelentes profissionais.

Por fim, e de maneira muito especial, agradeço minha irmã, Karol, que inúmeras vezes esteve ao meu lado fornecendo suporte, conforto e dividindo aflições.

Aos meus pais e irmãos, meu muito obrigada.

O mundo é formado não apenas pelo que já existe, mas pelo que pode efetivamente existir [...] Tais possibilidades, ainda não realizadas, já estão presentes como tendência ou como promessa de realização. Por isso, situações como a que agora defrontamos parecem definitivas, mas não são verdades eternas. (SANTOS, 2000).

RESUMO

Até o fim do século XX, o protagonismo econômico da região norte de Santa Catarina era dado aos municípios de Joinville e São Francisco do Sul, enquanto Araquari/SC mantinha sua estrutura comercial fundamentada, sobretudo, na agricultura. Embora tenha permanecido por muito tempo como um local de passagem entre municípios economicamente mais desenvolvidos, após o início dos anos 2000 a proximidade de Araquari com essas infraestruturas torna a posição do município estratégica e atrativa ao capital devido à subsídios públicos como isenção fiscal de impostos (IPTU e ISS) bem como, a disponibilidade de terras a baixo custo, disponibilidade de mão de obra qualificada e iniciativas municipais, como de incentivo à regularização fundiária. Que, dentre outras condições, facilitaram o estabelecimento de empreendimentos industriais, loteamentos residenciais e unidades comerciais às margens das rodovias BR-101, e principalmente, da BR-280, colocando o município entre os que mais cresceram no estado. Dessa forma, a presente pesquisa tem como objetivo investigar o processo de urbanização no município de Araquari a partir dos seus elementos estruturantes, incluindo a expansão industrial e as políticas de incentivo ao desenvolvimento econômico. O estudo, é fundamentado no levantamento da conjuntura econômica e social que possibilitou a transformação do espaço urbano em duas décadas. Portanto, para o alcance a este objetivo, em um primeiro momento é realizado o reconhecimento da formação econômica e socioespacial da região de Joinville, como forma de compreender a conjuntura que estruturou a recente transformação do espaço urbano. Na sequência, a autora apresenta uma caracterização do objeto de estudo a partir da análise de indicadores econômicos, mão de obra assalariada e uso do solo. Por fim, discorre diretamente sobre os fatores de incentivo ao crescimento acelerado do município.

Palavras-chave: Araquari. Formação socioespacial. Santa Catarina.

ABSTRACT

Until the end of the 20th century, the economic role of the northern region of Santa Catarina was given to the municipalities of Joinville and São Francisco do Sul, while Araquari/SC maintained its commercial structure based, above all, on agriculture. Although it remained for a long time as a place of passage between more economically developed municipalities, after the beginning of the 2000s, Araquari's proximity to these infrastructures makes the municipality's position strategic and attractive to capital due to public subsidies such as tax exemption (IPTU and ISS) as well as the availability of land at low cost, availability of skilled labor and municipal initiatives, such as encouraging land tenure regularization. Which, among other conditions, facilitated the establishment of industrial enterprises, residential subdivisions and commercial units on the banks of the BR-101 highways, and especially the BR-280, placing the municipality among the ones that grew the most in the state. Thus, the present research aims to investigate the urbanization process in the municipality of Araquari from its structuring elements, including industrial expansion and policies to encourage economic development. The study is based on the survey of the economic and social situation that enabled the transformation of urban space in two decades. Therefore, in order to reach this objective, at first, the economic and socio-spatial formation of the Joinville region is recognized, as a way of understanding the conjuncture that structured the recent transformation of urban space. Subsequently, the author presents a characterization of the object of study from the analysis of economic indicators, wage labor and land use. Finally, it discusses directly the factors that encourage the accelerated growth of the municipality.

Keywords: Araquari. Socio-spatial formation. Santa Catarina.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização de Araquari/SC.....	22
Figura 2 - Construção do Dique do Canal do Linguado, 1935.....	40
Figura 3 - Imagem de satélite do Canal do Linguado, Araquari.	41
Figura 4 - Mapa de eixos logísticos, Araquari/SC	43
Figura 5 - Entrada da Rua Adolfo Soares, no bairro Itinga.....	45
Figura 6 - Fluxo urbano na rodovia BR-280, no bairro Itinga	50
Figura 7 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (1985)	63
Figura 8 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2000)	63
Figura 9 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2010)	64
Figura 10 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2020)	64
Figura 11 – Mapa de Terras Indígenas e Unidades de Conservação de Araquari/SC.....	67
Figura 12 - Mapa do macrozoneamento de Araquari/SC.....	69
Figura 13 - Mapa do zoneamento de Araquari/SC.....	69
Figura 14 - Espacialização dos 10 principais loteamentos em processo de execução e comercialização em Araquari/SC.	71
Figura 15 - Perspectiva externa Condado Hamburgo.....	73
Figura 16 - Perspectiva interna.....	73
Figura 17 –Loteamento Reserva do Mirante	73
Figura 18 - Planta para comercialização Ecovalle.....	74
Figura 19 - Loteamento Godri.....	75
Figura 20 - Loteamento Airton Thomas	75
Figura 21 - Loteamento Machados	75
Figura 22 - Loteamento Guimbala.....	75
Figura 23 - Loteamento Nossa Senhora Aparecida (perspectiva).....	75
Figura 24 - Loteamento Nossa Senhora Aparecida	75
Figura 25 - Localização do empreendimento Hacasa.....	82
Figura 26 - Obras de duplicação da BR-280, lado oposto a entrada do Instituto Federal Catarinense.	83
Figura 27 - Obras de duplicação da BR-280, ao lado da entrada do Instituto Federal Catarinense.	83
Figura 28 - Escavadeira sendo utilizada para preparação do solo nas obras de duplicação da BR-280.	84

Figura 29 - Preparação do solo nas obras de duplicação da BR-280. Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).....	84
Figura 30 - Infraestruturas logísticas no entorno de Araquari/SC.....	85
Figura 31 – Construção das primeiras residências do Loteamento Reserva do Mirante.....	96
Figura 32 – Portal de entrada do Loteamento Reserva do Mirante	96
Figura 33 – Estrutura de iluminação e pavimentação em lotes sem edificações no Loteamento Reserva do Mirante.....	97
Figura 34 – Propagandas de lotes industriais às margens da rodovia BR-280.....	97
Figura 35 - Propagandas de facilidades de pagamento para compra de lotes residenciais às margens da rodovia BR-280.....	98
Figura 36 – Escritórios para venda de lotes residenciais às margens da rodovia BR-280	98
Figura 37 - Propagandas de lotes industriais às margens do trevo de Joinville, Araquari e Jaraguá do Sul.....	99
Figura 38 - Propagandas de lotes industriais às margens da rodovia BR-280	99
Figura 39 – Obras de duplicação da rodovia BR-280 nas proximidades do Instituto Federal Catarinense	100
Figura 40 - Obras de duplicação da rodovia BR-280 no lado oposto a sede do Instituto Federal Catarinense	100
Figura 41 - Preparação do solo para a pavimentação da pista duplicada da BR-280.....	101
Figura 42 - Trilhos da linha ferroviária cortando a rua Antônio Ramos Alvin, uma das principais vias de acesso ao centro de Araquari	101
Figura 43 - Trilhos da linha ferroviária cortando a rua Antônio Ramos Alvin, uma das principais vias de acesso ao centro de Araquari	102
Figura 44 – Encontro entre a Rodovia Rio do Morro e a Rodovia BR-280.....	102
Figura 45 - Rodovia BR-280 com alta movimentação de veículos no trecho do bairro Itinga	103
Figura 46 - Rodovia Rio do Morro	103
Figura 47 - Rodovia Rio do Morro na altura da Estação de Tratamento de Esgoto da Casan, em 2022	104
Figura 48 - Rodovia Rio do Morro na altura da Estação de Tratamento de Esgoto da Casan, em 2017	104
Figura 49 - Obras de duplicação na Rodovia BR-280.....	105
Figura 50 – Sinalização da divisa municipal entre Araquari e Joinville	105

Figura 51 – Galpões industriais no Bairro Porto Grande	106
Figura 52 - Galpões industriais na Rua Florentina Pereira Jasper, Bairro Porto Grande	106
Figura 53 - Proximidade entre loteamentos residenciais e a Rodovia BR-280.....	107

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Síntese metodológica da pesquisa: Objetivos, Ferramentas metodológicas e Capítulos.....	24
Quadro 2 - Situação Fundiária das Terras Indígenas localizadas no município de Araquari/SC	66
Quadro 3 – Operações diretas entre BNDES e a administração pública de Araquari entre os anos de 1994 e 2022	79
Quadro 4 – Principais financiamentos concedidos pelo BNDES a instituições de natureza privada no município de Araquari entre os anos de 2002 e 2022.....	80

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da população urbana e rural de Araquari, 1970 a 2010.....	48
Tabela 2 - Municípios catarinenses que apresentaram as maiores variações positivas na população de 2017 a 2018.	49
Tabela 3 – Série histórica: Participação por setor no PIB de Araquari/SC	52
Tabela 4 - Vínculos empregatícios ativos em Araquari de 2006 a 2020, por grande setor (IBGE, 2021)	55
Tabela 5 - Participação de vínculos empregatícios ativos em Araquari/SC na microrregião de Joinville, por subsetor em 2020.....	57
Tabela 6 - Escolaridade da mão de obra empregada em Araquari/SC em 2020, por grande setor	58
Tabela 7 – Remuneração média, em quantidade de salários mínimos, por grande setor (2020)	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL - América Latina Logística S/A

BMW - Bayerische Motoren Werke

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CASAN - Companhia Catarinense de Águas e Saneamento

CELESC - Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A.

CIND - Corredor Industrial

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

FIESC - Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

FINEM - Financiamento a empreendimentos

FUNAI - Fundação Nacional do Índio

GPU - Grande Projeto Urbano

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMBIO - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IFC – Instituto Federal Catarinense

IMA - Instituto do Meio Ambiente

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPTU – Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana

ISS - Imposto Sobre Serviços

P&D - Pesquisa e Desenvolvimento

PDPM - Plano Diretor Participativo do Município

PIB - Produto Interno Bruto

PMAT - Programa de Modernização da Administração Tributária e dos Setores Sociais Básicos Automáticos

PRODEC - Programa de desenvolvimento da Empresa Catarinense

QGIS - Quantum GIS

SCGÁS – Companhia de Gás de Santa Catarina

SIDRA - Sistema IBGE de Recuperação Automática

SIG – Sistemas de Informações Geográficas

SM – Salário Mínimo

TI – Terra Indígena

UC - Unidade de Conservação

USP – Universidade de São Paulo

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

ZPIA - Zona de Produção da Indústria Automobilística

ZPIND - Zona de Produção Industrial

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO	19
1.1 Considerações Teórico-Metodológicas	25
CAPÍTULO 2: REVISÃO DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REGIÃO DE JOINVILLE	32
2.1 COLONIZAÇÃO GERMÂNICA	33
2.2 TECNOLOGIA E INDUSTRIALIZAÇÃO	36
2.2.1 Porto de São Francisco do Sul/SC.....	38
2.2.2 Interrupção do Canal do Linguado	39
CAPÍTULO 3: CONTEXTO ECONÔMICO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO: ARAQUARI/SC	42
3.1 CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS SOBRE ARAQUARI.....	42
3.3 CONSIDERAÇÕES ATUAIS SOBRE ARAQUARI.....	45
3.3.1 Crescimento econômico e demográfico.....	47
3.3.2 Emprego da mão de obra assalariada.....	55
3.3.3 Qualificação profissional: Formação técnica e superior	60
3.3.4 Uso e ocupação do solo	61
3.3.5 Povos e Comunidades Tradicionais	65
3.3.6 Planejamento Urbano.....	67
3.3.7 Análise de loteamentos	71
CAPÍTULO 4: FATORES DE INCENTIVO AO CRESCIMENTO URBANO	76
4.1 INCENTIVOS FISCAIS	77
4.2 INTERVENÇÕES PLANEJADAS.....	81
4.2.1 Empreendimento Hacasa (Grupo Ciser)	81
4.2.2 Duplicação da Rodovia BR-280, Contorno ferroviário Portos e Aeroportos	82
CAPÍTULO 5: CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
REFERÊNCIAS	90

ANEXO A – Imagens obtidas em pesquisas de campo	96
--------------------------------------------------------------	-----------

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO

Apesar de a cidade ser um fenômeno anterior à industrialização, ocorrida no capitalismo, ela caracteriza o processo de urbanização, sendo possível considerar a industrialização como o motor das transformações na sociedade. Os núcleos urbanos expandiram-se de acordo com a função que exerciam, enquanto em seus centros ocorria a concentração da prestação de serviços e das trocas de mercadorias, e a consequente acumulação das riquezas, já o seu entorno era destinado a produção de alimentos para abastecimento do contingente populacional ali estabelecido. Dessa forma, é atribuído ao sítio urbano um valor de uso e um valor de troca, no solo da cidade e no seu entorno. Gradativamente foram sendo estabelecidas as mesmas lógicas das relações sociais, que passarão a adquirir diferentes funções, de acordo com o local, com o tempo e com a etapa do processo de industrialização em questão, ou seja, em constante transformação. Deste modo, pode-se afirmar que a complexidade da compreensão da divisão social do trabalho do espaço geográfico é aprofundada na medida em que o processo de industrialização avança.

Além dos núcleos urbanos que constituem as cidades, são estabelecidas redes hierárquicas que os interligam, que se tornam as bases das novas relações comerciais, bancárias, sociais, bem como o estabelecimento de instituições que regulamentam as atividades. As linhas resultantes das ligações entre esses núcleos são materializadas por vias de acesso terrestres, marítimas ou fluviais. As indústrias, por exemplo, salvo poucas exceções, passam a fazer parte do entorno das cidades, próximas da mão de obra, mas não inteiramente no núcleo urbano.

De modo geral, há características similares tanto no processo de transição do feudalismo para o capitalismo, bem como para o início da Revolução Industrial e a aceleração do processo de urbanização causado por ele. Apesar das semelhanças, as especificidades que condicionam o processo em cada localidade e imprimem nele características que diferem os eventos de acordo com seu quadro geográfico. Entre os aspectos que diferenciam o processo, podemos citar o contexto econômico, social e histórico ao qual o recorte espacial estava inserido, tanto no momento de maior urbanização, como no período utilizado como recorte temporal.

A história da urbanização brasileira pode ser remontada desde os primórdios das aglomerações populacionais, sendo possível periodizar-lá em etapas que contemplam desde o início do período colonial até a atualidade, entretanto, para o presente estudo trataremos, das

relações estabelecidas principalmente no século XX, para compreender transformações formatadas no início do século XXI.

A distribuição das cidades brasileiras foi constituída, ao longo do período colonial, imperial e da primeira república formando verdadeiros arquipélagos¹ econômicos e sociais na costa brasileira e de alguns poucos rios navegáveis nasceram cidades macrocefálicas². Tais centros urbanos se caracterizavam como cidades portuária-empório de exportação e importação que apresentavam, frágeis relações comerciais entre si. Este cenário começa a ser modificado pela imigração européia de meados do século 19 atraídos, sobretudo pela produção cafeeira, que resultou na abertura de estradas, ferrovias, melhorias portuárias e a intensificação de fluxos do comércio internacional, que por sua vez passa a intensificar as relações entre cidades (SANTOS, 2008).

Contudo a revolução de 1930 passa a perseguir um projeto nacional de integração econômica, social e territorial. Avançando temporalmente, entre as décadas de 1930, 1940 e 1950, cabe destacar o exitoso papel do poder público e pelo conseqüente incremento do dinamismo econômico, que fornece as bases para o complexo fenômeno de industrialização, alavancado através da construção e constituição de um mercado nacional. A integração entre os territórios, por sua vez, contribuiu para o crescimento da população urbana no Brasil, que na década em 1963 superou a população presente no campo.

O rápido avanço da industrialização sem reforma agrária promove um acelerado crescimento urbano de forma desordenada, sem a execução de um planejamento urbano que visasse uma estratégia nacional de ordenamento territorial. Assim, analisando aspectos históricos da política urbana brasileira, é possível compreender, em diferentes momentos, o favorecimento mais efetivo aos interesses financeiros em detrimento dos interesses públicos na gestão urbana.

Diante dos aspectos gerais abordados, da reconstituição histórica da industrialização e da urbanização brasileira, cabe identificar que a urbanização catarinense ocorreu de forma mais lenta, embora tenha alcançado, nas últimas décadas, os níveis de urbanização da nação. O mesmo é identificado quando analisamos o município de Joinville, localizado a nordeste do

¹ Expressão utilizada por Milton Santos em A Urbanização Brasileira (2008).

² “O mercantilismo monopolista português necessitava controlar no Brasil umas poucas (monopólio) cidades litorâneas, ao mesmo tempo comerciais (exportação e importação) e político-administrativas (civis e militares). Enquanto o caráter exportador e dominador da colonização requeria a presença de cidades, o caráter latifundiário e escravista das relações de produção mostrou-se pouco urbanizador (apenas os grandes fazendeiros residiam nas cidades). Esta contradição entre as partes do sistema colonial resolveu-se pelo surgimento de poucas cidades litorâneas grandes (para a época) cercadas de “rural”. Pode-se dizer que a macrocefalia urbana nasceu com o Brasil, como decorrência do monopólio administrativo, comercial, fundiário” (MAMIGONIAN, 1993).

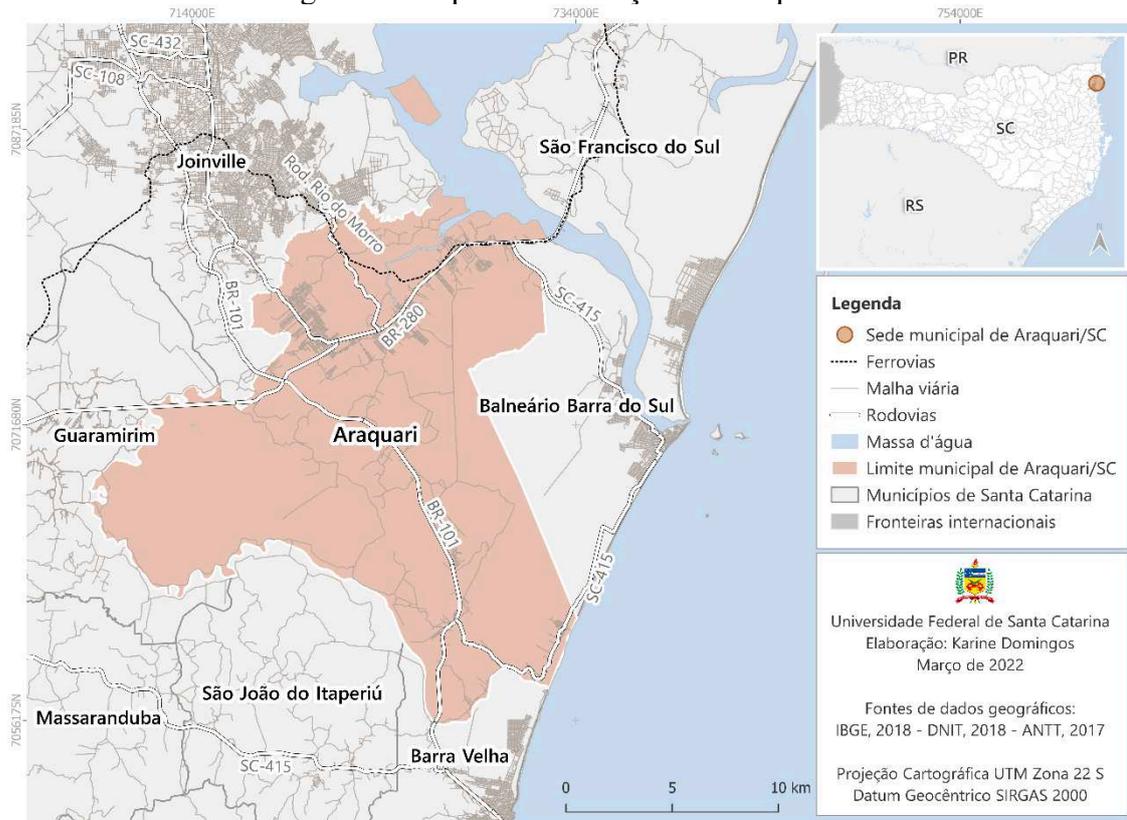
estado catarinense. Apesar da região de Joinville caracterizar-se pelo papel econômico gerado pelo capital industrial, cidades próximas apresentaram processos distintos, quando analisada a constituição das bases sociais, urbanas e econômicas, como é o caso do município de Araquari.

Enquanto Joinville, a oeste, passava por um intenso processo de industrialização, e a leste, São Francisco do Sul desempenhava importante função logística com as atividades exportadoras realizadas no terminal portuário. O município de Araquari/SC permanecia economicamente adormecido. Com a economia baseada na agricultura, teve o processo de industrialização e urbanização acelerado apenas após o início do século XXI.

Em 2019 o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* de Araquari foi estimado em R\$127.363,81, nessa categoria, ocupa a 3ª posição entre os 295 municípios catarinenses (IBGE, 2019). Ocupa a primeira colocação entre os municípios catarinenses com a maior variação populacional positiva por anos consecutivos, tendo apresentado uma taxa de crescimento 4,09% entre os anos de 2017 e 2018, crescimento de 3,9% em 2019, e por fim, de 3,45% entre os anos de 2020 e 2021 (FIESC, 2021), superando a dinâmica de adensamento populacional do estado. Entre 2000 e 2020 o número de habitantes em Santa Catarina passou por um crescimento de 35%. Para esse mesmo período, a variação populacional de Araquari é calculada em 138% (FIESC, 2021).

O município, foco de análise da presente pesquisa (Figura 1) pertence à Mesorregião Norte Catarinense. Encontra-se a aproximadamente 175 km da capital Florianópolis, a 70 km da fronteira entre Santa Catarina e Paraná e a 153 km de Curitiba. Faz divisa com Joinville, São Francisco do Sul, Balneário Barra do Sul, Barra Velha, São João do Itaperiú e Guaramirim.

Figura 1 - Mapa de localização de Araquari/SC



Elaborado pela autora. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (BRASIL, 2018).

O crescimento populacional do município, acelerado no início dos anos 2000, combinado a expansão industrial manifestada no mesmo período, reproduz no espaço modificações territoriais valiosas ao campo disciplinar da Geografia. Combinado à escassez de estudos científicos que consideram a problemática em Araquari compuseram ainda outros fatores que motivaram a escolha do tema proposto no presente trabalho. Portanto, será desenvolvida a pesquisa, baseada em análise bibliográfica e documental (conforme descrito no item 1.1 Considerações Teórico-Metodológicas), têm como um dos propósitos a compreensão da dinâmica socioeconômica do município. Dessa forma, o presente trabalho se justifica tanto pela carência de contribuições à formulação de argumentos, como pelas particularidades características do processo de desenvolvimento urbano/econômico da área de estudo.

Devido ao representativo desempenho do processo de industrialização, como força motriz ao crescimento urbano do município de Araquari, no presente trabalho de pesquisa as duas esferas são apresentadas de forma imbricada, deste modo, ainda no Capítulo 1 são realizadas as considerações acerca dos fundamentos teóricos. No Capítulo 2, o resgate da

formação socioespacial da região e a dinâmica de crescimento econômico. O resgate objetiva fornecer o substrato necessário para a compreensão da produção do espaço urbano. Na sequência, são discutidos aspectos históricos e indicadores econômicos e sociais de Araquari e de municípios limítrofes, também situados no nordeste catarinense, para que posteriormente, sejam aprofundadas as considerações específicas a respeito da acentuada evolução no processo de expansão econômica, urbana e demográfica do município. Estes, são apresentados, respectivamente, nos capítulos 3 e 4. Por fim, as considerações finais são apresentadas no Capítulo 5.

Portanto, será desenvolvido um estudo geográfico acerca da expansão urbana e econômica do município de Araquari/SC. Este, orientado a partir do objetivo geral de: Investigar analiticamente o processo de urbanização no município de Araquari/SC a partir dos seus elementos estruturantes: a expansão industrial e políticas públicas de incentivo à industrialização.

O presente trabalho de pesquisa encontra-se orientado a partir do objetivo geral e dos objetivos específicos, o primeiro determina a principal finalidade da pesquisa, enquanto os capítulos são conduzidos através do atendimento aos objetivos específicos. Deste modo, ao longo dos capítulos 2, 3 e 4, são atendidos aos seguintes **objetivos específicos**:

- a) Caracterizar a formação econômica e socioespacial da região de Joinville, como forma de compreender a conjuntura que estruturou a recente transformação do espaço urbano de Araquari;
- b) Apresentar um panorama com a caracterização econômica, social e espacial do município de Araquari a partir dos anos 2000;
- c) Analisar os elementos estruturantes que impulsionam o desenvolvimento urbano de Araquari/SC pós anos 2000.

Ou seja, em um primeiro momento, é necessário aproximar-se histórica e conceitualmente dos processos que atuaram e ainda atuam na constituição do atual arranjo socioespacial do Estado de Santa Catarina. Partindo do macro, deve-se compreender a formação social e econômica catarinense para que, consecutivamente, seja possível associar esses elementos a compreensão do povoamento da região de Joinville, com ênfase na evolução econômica e urbana de Araquari. Assim como a compreensão dos elementos que possibilitaram a implementação de multinacionais, e sobretudo, dos fatores atrelados ao rápido crescimento econômico do município. Deve ser analisado também por meio de uma

perspectiva que considera o contexto tanto local e estadual, como o nacional e mundial, sendo assim, possibilitando a articulação dialética entre diferentes escalas de análise.

Para a resolução de cada um dos objetivos específicos, são utilizadas ferramentas metodológicas que servem como arcabouço teórico (descrito no item 1.1 Considerações Teórico-Metodológicas) à fundamentação e do atendimento aos propósitos neles elencados, estes são sistematizados no Quadro 1.

Quadro 1 - Síntese metodológica da pesquisa: Objetivos, Ferramentas metodológicas e Capítulos

Capítulo	Objetivo Geral	Objetivos Específicos	Ferramenta Metodológica
Capítulo 1	Introdução	***	***
Capítulo 2	Investigar analiticamente o processo de urbanização no município de Araquari/SC a partir dos seus elementos estruturantes: a expansão industrial e políticas públicas de incentivo à industrialização	Caracterizar a formação econômica e socioespacial da região de Joinville, como forma de compreender a conjuntura que estruturou a recente transformação do espaço urbano de Araquari	Revisão teórica dos autores, conceitos e temas
Capítulo 3		Apresentar um panorama com a caracterização econômica, social e espacial do município de Araquari a partir dos anos 2000	Avaliação e discussão de indicadores, uso de dados quantitativos e qualitativos de primeira e segunda mão em bibliografia especializada e órgãos oficiais
Capítulo 4		Analisar os elementos estruturantes que impulsionam o desenvolvimento urbano de Araquari/SC pós anos 2000	
Capítulo 5	Considerações finais	***	***

Fonte: Elaborado pela autora (2022).

A síntese metodológica também contextualiza o leitor quanto a segmentação dos capítulos a seguir. Uma vez realizada a contextualização panorâmica sobre os principais aspectos necessários à compreensão do problema de pesquisa e aos seus objetivos, são apresentadas as Considerações Teórico-metodológicas, a seguir.

1.1 CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

A construção da pesquisa encontra-se estruturada na realização da revisão bibliográfica e pesquisa documental. Sendo aplicadas técnicas de pesquisa em fontes primárias e secundárias, compostas respectivamente por: a) documentos oficiais, fontes estatísticas, legislações, entre outros, e b) livros, jornais, monografias, dissertações, teses, anais de pesquisa, relatórios de pesquisa e periódicos científicos.

Como referencial teórico-conceitual será utilizada a categoria de formação socioespacial (SANTOS, 1977) que fornece subsídio para análise da totalidade do espaço. O estudo será norteado a partir da aliança entre modo de produção e formação social, e, como essas categorias atuam na transformação organizacional do espaço.

A questão da totalidade é pautada a partir da compreensão da realidade concreta de determinado espaço e para Marx o concreto é a síntese de múltiplas determinações, ou seja, uma unidade da diversidade (MARX, 1983). Dessa forma, a pesquisa procura compreender a realidade através de múltiplas determinações e, dessa forma, identificar a realidade desse espaço geográfico e suas alterações.

O referencial busca embasar o estudo, permitindo que haja o relacionamento entre a teoria e a prática, portanto, sendo regido ao mesmo tempo por uma perspectiva de ordem estrutural e conjuntural (passado, presente e futuro) (MAMIGONIAN, 2003). Dessa forma, o espaço geográfico e o tempo histórico são os pontos de partida de onde pode-se chegar a uma melhor compreensão da realidade concreta de um determinado espaço.

A recorrente referência à *área de Joinville* é adotada a partir da distinção proposta por Mamigonian (1964) no artigo “Vida Regional em Santa Catarina”, no qual classifica regiões catarinenses de acordo com sua produção econômica. Para o autor, o estado de Santa Catarina pode ser categorizado em:

- Litoral açoriano, de povoamento antigo (século XVIII), especialmente na área de Florianópolis;
- Planalto de criação extensiva de bovinos e de economia madeireira: áreas de Lajes e norte catarinense (também ervateira);
- Áreas de colonização alemã recente (1880 em diante); em especial o Vale do Itajaí e a área de Joinville;
- A área carbonífera do Sul, de colonização italiana recente;

- As áreas de colonização predominantemente italiana, muito recentes (século XX): Vale do Peixe e Oeste catarinense.

A classificação denominada como área de colonização alemã recente é caracterizada pelo processo de industrialização. Assim como pela presença de grupos de imigrantes germânicos, compostos por pequenos industriais, comerciantes, engenheiros e operários, que introduziram elementos técnicos fundamentais ao contexto da industrialização catarinense. Enquanto no Vale do Itajaí predomina a indústria têxtil, em Joinville a base produtiva é mais diversificada, com o desenvolvimento de unidades fabris voltadas à mecânica, metalurgia e polímeros (MAMIGONIAN, 1964).

As colônias formadas nas áreas florestadas³ do Sul do Brasil apresentavam uma configuração espacial que se distinguia da divisão de terras predominante na maior parte do território brasileiro, uma vez que, se deu a partir da implementação de pequenas propriedades e não ligada à estrutura latifundiária. Assim, essas colônias fizeram surgir diversos modelos econômicos na parte região meridional do país, graças aos diferentes contextos geográficos do Sul do Brasil.

Do mesmo modo, deve-se acentuar que, embora a gênese da economia da região seja marcada por aspectos relacionados primeiramente à comercialização de erva-mate, seguida pela formação dos grupos empresariais em Joinville, o processo de industrialização desses municípios não pode ser analisado a partir de um viés reducionista.

Portanto, é necessário analisar e compreender como se desenvolveu a região não somente a partir de sua gênese, mas como a partir dela e com o passar do tempo esta região se inseriu na economia catarinense. Portanto, reconhecer as populações que se inseriram, quais técnicas aplicavam, e a maneira pela qual produziam nessa região, permite uma melhor compreensão de como se deu o desenvolvimento econômico e social. Desta maneira, é importante a compreensão da totalidade, pois sem dar enfoque a isso não é possível uma concreta noção da realidade (SANTOS, 1993).

Essa perspectiva foi abordada por Rocha (1994) e devido à proximidade geográfica entre as relações mantidas entre os dois municípios, a compreensão da formação econômica de Joinville torna-se fundamental por fornecer subsídios necessários ao entendimento da atual dinâmica de Araquari/SC.

Outra ideia essencial e importante são as múltiplas combinações de Cholley. Para Cholley (1964), as combinações são divididas em três categorias: físicas, biológicas e

³ Nos campos foram formações latifundiárias semelhantes às do restante do país.

humanas. A partir da combinação dessas categorias que se provoca uma organização espacial diferenciada de lugar para lugar, onde essa diferenciação faz surgir uma característica regional específica para a localidade. Cholley explica que ao convergirem esses elementos que os humanos buscam passar pelas adversidades da vida e assim buscar resoluções. Esta concepção, assim como as das múltiplas determinações e a formação socioespacial permite uma compreensão mais abrangente de determinada realidade geográfica.

As interpretações econômicas de Ignácio Rangel sobre o Brasil também contribuem no desenvolvimento do trabalho, por apresentar uma explicação singular do desenvolvimento do país a partir da economia política. De modo geral, suas ideias auxiliam a compreender como o país, com suas especificidades, se distinguiu da trajetória dos países do centro capitalista durante o processo de formação dual da civilização brasileira.

A teoria da dualidade, de Rangel (2005), permite analisar a economia brasileira a partir de suas relações com as economias do centro do sistema identificando como os diferentes modos de produção a cada tempo histórico se relacionavam dentro do Brasil e com o mundo capitalista. Portanto, Rangel leva em conta fatores externos (mundiais) e sua relação com as forças produtivas no Brasil e como elas influenciavam o modo de produção dentro do país. Este autor, auxilia de forma indireta na constituição da base para a pesquisa, pois a compreensão da região não pode ser realizada sem a compreensão dos acontecimentos e alterações econômicas e políticas produzidas no Brasil.

No decorrer da pesquisa são suscitadas questões relacionadas à temática da inovação, que auxilia o desenvolvimento econômico e provoca alteração na organização do espaço geográfico. Sobre esta temática o trabalho está sustentado a partir da leitura teórica de estudos de Joseph Schumpeter, que analisa a importância da inovação para o desenvolvimento econômico.

Para Schumpeter (1961) é necessário analisar o capitalismo como um processo evolutivo, ou seja, esse sistema necessita de transformação econômica como impulso para seu funcionamento e para isso ele ocorre através de novos bens de consumo, novos métodos de produção ou transporte, novos mercados e novas formas de organização industrial. Schumpeter (1982) também destaca a importância do empreendedorismo como ferramenta essencial na sociedade para agregação de valor, pois são eles que identificam novas oportunidades de negócios. O autor comenta que os empresários promovem a chamada “destruição criativa” onde provocam empreendimentos que inovam ou buscam utilizar novas tecnologias e novas áreas de produção em detrimento de um modelo mais antigo. A partir

disso existe um aumento de produtividade do capital e do trabalho, pois a inovação (seja tecnológica ou de novos espaços) permite alocar novos produtos (ou empresas como no caso de Araquari) com vantagens comparativas em relação aos concorrentes que possuem práticas mais antigas de produção ou tecnologia mais defasada.

Portanto, Schumpeter apresenta a inovação como uma possibilidade do empreendedor de produzir um produto ou serviço por meio de novos arranjos produtivos e dessa maneira conquistar novos mercados. Vale ressaltar que o sistema capitalista necessita, a partir do saturamento de determinada porção do solo (de Joinville) ou de processos produtivos, da introdução de novos bens, novas tecnologias ou métodos produtivos, novas fontes de insumos e matérias primas para que novas indústrias se organizem no espaço geográfico. Portanto, analisar Araquari do ponto de vista da inovação torna-se importante, pois o espaço se apresenta como uma possibilidade para a expansão de produção e do mercado, quando inserido no sistema capitalista.

Do mesmo modo, a promoção de políticas governamentais serve de incentivo à inovação. Mazzucato (2014) propõe que o incentivo à inovação se dá de diversas formas como em investimentos em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento), infraestruturas, capacitação profissional e apoio direto e indireto em empresas. A autora traz uma análise histórica e atual que demonstra e enfatiza o papel do Estado na formação econômica e na condução da economia desfazendo a crença de que a iniciativa privada seja a única promotora de inovação.

Assim, Mazzucato advoga em seu trabalho sobre como o Estado é importante na construção, formação e criação de novos mercados e que é sua intervenção que dinamiza a capacidade e a disposição do empresariado, pois cria os espaços e as perspectivas de investimento e mercado.

É analisado no decorrer do presente trabalho, que o estado não atua somente na eliminação de riscos, mas também incentiva a abertura de novas empresas, cria condições para o seu crescimento, por exemplo, por meio da criação de cursos de capacitação, incentivos fiscais, construção de estradas, entre outras iniciativas.

Marx demonstra em *O Capital* que o modo de produção capitalista precisa de forma ininterrupta “revolucionar” seus meios de produção para aumentar a parte do trabalho excedente com relação ao trabalho necessário. Para compreender o desenvolvimento urbano, bem como entender o processo de urbanização nas cidades, as relações existentes entre a produção de capital e as cidades foi utilizado Jean Lojkine.

O autor demonstra que distante de ser apenas uma necessidade técnica, o aumento de produtividade é indispensável ao desenvolvimento da acumulação capitalista dentro das cidades. Sendo assim, a aglomeração da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades, quer dizer, as transformações que ocorrem na cidade, não ocorre como um fenômeno sem seguir as leis da acumulação capitalista. Dessa forma, o processo de urbanização estará intimamente correlacionado à acumulação capitalista e as relações de produção capitalista, e assim, provocam limites para uma organização urbana racionalizada (LOJKINE 1997).

O desenvolvimento da pesquisa será orientado mediante a análise dialética das categorias do método geográfico, estrutura, processo, função e forma, através do tempo, categorias abordadas por Santos (1985).

A localização do município, próximo às infraestruturas do polo industrial de Joinville e ao Complexo Portuário de São Francisco do Sul adiciona elementos que podem ser analisados como um conjunto de fixos e fluxos no espaço, definidos por Santos (2006) como:

“Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo que, também, se modificam” (SANTOS, 2006)

Em um primeiro momento da história, a configuração territorial é ditada unicamente pelos complexos naturais. Conforme o homem apropria-se da natureza, altera sua lógica, a configuração territorial passa a ser influenciada por suas obras. A organização do espaço é agora produzida pela ação do homem, seja com a finalidade de produção de alimentos, transportes, moradias, entre outros. Portanto, a configuração que antes era produto exclusivo da ação da natureza, passa a ser moldada pelo homem e conseqüentemente apresenta uma nova configuração geográfica, que pode ser outra esfera de análise além dos fixos e fluxos (SANTOS, 2006).

A realidade geográfica do lugar seria composta então pelo relacionamento entre os fixos e fluxos, e a interação entre os dois elementos torna-se um campo de trabalho para um estudo geográfico. Acompanhando o aperfeiçoamento do modo de produção do espaço, com o tempo os fixos tornaram-se cada vez mais artificiais, enquanto os fluxos cada vez mais dinâmicos (SANTOS, 2006).

Para tanto, o aporte teórico também pode ser fundamentado no estudo do conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação. Quando falamos nesses dois sistemas, na Geografia, costumeiramente, é considerada sua indissociabilidade na formação do espaço, pois separadamente não obtém o mesmo resultado. Assim como os objetos não nos permitem o conhecimento se estiverem separados dos sistemas de ações, os sistemas de ações também não podem ser dissociados de seus sistemas de objetos. A criação dos objetos reflete as condições sociais e técnicas do seu tempo histórico, podem ser aperfeiçoadas, porém permanecem marcadas as condições sociais e técnicas do momento de suas versões (SANTOS, 2006. p. 43). Para a Geografia, o conjunto de objetos não é considerado apenas como um agrupamento, mas sim por seu uso combinado, pela sua organização em sistemas e a história presente em sua construção (SANTOS, 2006. p. 46).

Salienta-se que o material que compreende a pesquisa bibliográfica é composto majoritariamente por livros, teses, dissertações e artigos científicos publicados em periódicos voltados à temática da formação econômica catarinense, sendo em parte, direcionados especificamente ao recorte geográfico definido. Enquanto a técnica de pesquisa bibliográfica apoia, principalmente, o alcance do Objetivo Geral do presente trabalho, a pesquisa documental fornece subsídios para a resolução dos Objetivos Específicos.

O material analisado na etapa de pesquisa documental é composto pelo tratamento de planilhas, gráficos, mapas e arquivos vetoriais⁴, todos disponibilizados por órgãos competentes, como, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Fundação Nacional do Índio (Funai), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), entre outras fontes de dados utilizadas.

Estão presentes no decorrer da pesquisa materiais cartográficos compostos por mapas e imagens elaboradas pela autora, com a finalidade de fornecer auxílio interpretativo por meio dos recursos visuais empregados, assim como, para a apresentação de informações qualitativas. Este material foi desenvolvido no software livre QGIS (Quantum GIS), a partir da manipulação de dados vetoriais, e por meio da elaboração própria de camadas

⁴ Os arquivos vetoriais são disponibilizados pública e gratuitamente em formato digital (shapefile) nas páginas dos respectivos órgãos competentes. Após a aquisição, realizada por meio de download, as informações espaciais foram manipuladas através das ferramentas de Sistemas de Informações Geográficas (SIG). Seus produtos são apresentados em formato de mapas, como recurso visual ao longo do presente trabalho.

desenvolvidas por meio do emprego de técnicas de geoprocessamento, como por exemplo pela análise de imagens orbitais (satélite).

CAPÍTULO 2: REVISÃO DA FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REGIÃO DE JOINVILLE

No decorrer do Capítulo 2 é realizada a exposição dos principais aspectos da formação econômica e socioespacial da região de Joinville, a fim de construir a compreensão da conjuntura que estruturou as transformações ocorridas no espaço urbano de Araquari a partir do século XX. Ou seja, atendendo ao primeiro objetivo específico: *Caracterizar a formação econômica e socioespacial da região de Joinville, como forma de compreender a conjuntura que estruturou a recente transformação do espaço urbano de Araquari.*

O território catarinense é caracterizado por uma formação pautada na pequena produção mercantil, originada no estabelecimento de imigrantes, em sua maior parte imigrantes europeus, instalados em pequenas propriedades. Apesar da distribuição de terras, proveniente do processo de colonização européia presente no Vale do Itajaí e na Região de Joinville, Santa Catarina apresentou índices de desigualdade fundiária semelhantes a estados brasileiros cujo desenvolvimento foi alicerçado na produção açucareira e cafeeira (FERREIRA, 2020).

Tradicionalmente, a agricultura e a pecuária tiveram papel importante como atividades produtivas em Santa Catarina, principalmente nos núcleos formados por imigrantes açorianos e madeirenses. Nos núcleos formados por imigrantes alemães germânicos no final do século XIX, houve o desenvolvimento de pequenas fábricas que estabeleceram as condições básicas para o desenvolvimento de indústrias, com destaque para a indústria têxtil e metalmeccânica, o que configurou o desenvolvimento de uma pequena produção mercantil na região Norte de Santa Catarina.

Os imigrantes que desenvolviam a pequena produção mercantil tinham acesso a importação de matérias primas por meio dos portos de Itajaí, São Francisco do Sul e Florianópolis, e conseqüentemente, o posterior escoamento da produção, realizado por meio da exportação das mercadorias (PELUSO JÚNIOR, 1991; MAMIGONIAN, 2000). Portanto, a seguir são realizados resgates históricos em duas frentes, a primeira delas a partir dos aspectos da colonização germânica na região (item 2.1) e em um segundo momento, no desenvolvimento de tecnologia e industrialização (item 2.2), que, estão diretamente relacionados ao desenvolvimento urbano do município de Araquari.

2.1 COLONIZAÇÃO GERMÂNICA

Os imigrantes alemães estabeleceram-se em maior número no Vale do Itajaí e na área de Joinville, enquanto os italianos principalmente na região Sul do Estado e os poloneses no Alto Vale do Rio Tijucas e Planalto Norte Catarinense. O incentivo a imigração ocorria por meio do financiamento governamental e da disponibilidade de terras. O intermédio entre as partes era realizado pelas companhias colonizadoras. A construção de estradas de rodagem, ferrovias e portos marítimos também foi fundamental para a estruturação da dinâmica do mercado regional, e posteriormente, permitiu a inserção do estado ao mercado nacional e mundial.

A Colônia Dona Francisca foi engendrada a partir da organização da *Kolonisations-Verein von 1849 in Hamburg* (Sociedade Colonizadora de 1849 em Hamburgo). Apesar da maior parcela de imigrantes ser composta por artesãos pobres que dependiam do crédito oferecido pela companhia colonizadora, entre os colonos mais abastados, havia os que em um primeiro momento optaram pela aquisição de maiores propriedades, visando a futura valorização das terras (FERREIRA, 2020).

As características naturais da região não forneceram as condições ideais ao cultivo extensivo ligado às exportações, como foi o caso do açúcar e café, e conseqüentemente, limitando o emprego da mão de obra escrava em larga escala no estado de Santa Catarina, contido pela necessidade de menor mão de obra em propriedades de menores proporções. Ou seja, o cultivo extensivo, ligado à produção de gêneros em grandes propriedades, demandava também a alocação de recursos humanos, para manejo do solo.

Para os imigrantes alemães, as dificuldades enfrentadas foram voltadas à adaptação em solo brasileiro, uma vez que se depararam com condições físicas e sociais distintas de seu local de origem, situação agravada pela impossibilidade de retorno à nação de origem. A chegada desses imigrantes, que se estabeleceram em pequenas propriedades, fez com que houvesse uma diversificação da base produtiva catarinense, principalmente devido ao desenvolvimento de atividades comerciais e manufatureiras. Até a Primeira Guerra Mundial (1914 - 1918), os grupos de imigrantes alemães chegados no Brasil eram constituídos basicamente por agricultores, entretanto uma pequena elite, muitas vezes composta pelos oficiais, sempre esteve presente em cada leva. Joinville recebeu estes grupos de imigrantes “embarcados no *Gloriosa* não representavam o tipo de colono comum sem recursos e sim

uma seleção de homens cultos e inteligentes, oficiais do extinto exército, senhoras e senhoritas” (PELUSO JÚNIOR, 1991).

Enquanto as áreas de colonização germânica receberam grupos de imigrantes qualificados profissionalmente, que, Conforme Mamigonian (1976), embarcaram com o “capitalismo em seus ossos”, áreas de colonização açoriana desenvolveram outra formação socioespacial⁵. O estabelecimento de imigrantes europeus na Região Sul do Brasil, que exerciam nas colônias a produção agrícola, artesanal e comercial, provenientes de países onde o processo de industrialização estava em curso, praticavam aqui princípios da divisão social do trabalho (MAMIGONIAN, 2000).

Portanto, sua formação econômica encontra-se pautada não somente em condições regionais e nacionais, como também no contexto socioeconômico europeu, do qual originaram os protagonistas do processo de desenvolvimento catarinense. Dessa forma, o prévio contato dos imigrantes germânicos com o processo de industrialização ocorrido na Alemanha possibilitou a reprodução de princípios de atividades produtivas nas colônias, que através da experiência anterior, formaram as bases para a acumulação de capital, promovendo uma diferenciação social entre os colonos que foi primordial para o desenvolvimento capitalista da região.

A indústria têxtil Döhler é um exemplo de empreendimento originário do contexto de expulsão europeia no final do século XIX que, estabelecido em Joinville, teve acesso a disponibilidade de carpinteiros e marceneiros para manufatura de teares de madeira, entre outras vantagens. Nas áreas de origem alemã, a indústria nasce pequena, ganha espaço e não se desvincula da Alemanha, objetivando a constante atualização de técnicas e maquinário, além disso, contavam com “relações de trabalho favoráveis, pois a ideologia do trabalho dos colonos italianos, e sobretudo, alemães foi transferida aos seus filhos e netos, os operários” (MAMIGONIAN, 2000).

Com a fundação da Colônia Dona Francisca (1851), a região nordeste de Santa Catarina passa a exercer atividades ligadas ao atendimento de demandas de consumo. Joinville apresentava-se como um novo pólo administrativo, comercial e industrial, enquanto

⁵ Não tiveram esse contato com o capitalismo em seu local de origem. Entre os fatores que adicionam dificuldades ao processo de desenvolvimento, salienta-se o serviço militar forçado a qual parte dos jovens era submetido, sem remuneração e sujeitos ao recolhimento de parte da produção das propriedades. Entre os cultivos, apenas a mandioca teve próspera produção, inclusive com comercialização de excedente para exportação (PELUSO JÚNIOR, 1991)

a localidade denominada como Paraty, posteriormente denominada como Araquari⁶, manteve sua economia fundamentada na agricultura de pequena propriedade. Dessa forma, permaneceu caracterizado como um município de produção agrícola até o início do século XXI (ORJECOSKI, 2018).

Mamigonian (2000) destaca que em 1980 Santa Catarina era o segundo estado proporcionalmente mais industrializado do país, ocupando a 6ª posição na produção nacional. Grandes grupos industriais estabelecidos, na região de Joinville, onde favoreceram o desenvolvimento do estado nesse período, podem ser citados como exemplo a Fundação Tupy, Hansen-Tigre, Consul (atualmente pertencente a Whirlpool), Embraco, Döhler e Weg. Diante da crise econômica que atingiu a economia brasileira e catarinense no início dos anos 90, agravada pela abertura comercial imposta pelos ideais neoliberais iniciados no governo Collor (1990 - 1992), e acirrados no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 - 2003), houve um período de prejuízo às exportações de produtos manufaturados (indústria de transformação). Esse período de transição provocou a venda de inúmeras empresas catarinenses anteriormente comandadas exclusivamente por grupos familiares. Por outro lado, a economia portuária foi sensivelmente beneficiada com a desvalorização cambial da década de 1990, com o grande avanço das importações predatórias (MAMIGONIAN, 2000).

A indústria, conforme descrita por Mamigonian (2000), é dividida em dois grandes segmentos de atuação, sendo os bens de produção classificados como Departamento 1 e bens de consumo como Departamento 2. O primeiro deles se manifesta na região de Joinville, sendo constituído pelo setor metalúrgico, mecânico, elétrico, plástico (polímeros). Em contrapartida, o departamento de bens de consumo se destaca na região de Blumenau, constituído principalmente pela indústria têxtil. A disponibilidade de mão de obra qualificada e cativa, fruto das questões históricas e ideológicas dos imigrantes e seus descendentes, configurou uma vantagem ao segmento industrial na região, pois garantiu a redução dos custos da produção e conseqüentemente favoreceu a acumulação de capital aos industriais. A abertura de escolas técnicas, com cursos profissionalizantes e de aperfeiçoamento, oferecidos por empregadores, como no caso da Tigre (tubos e conexões) e Tupy (fundição), são estratégias de conquista para fidelização dos funcionários, fazendo, inclusive uso de espaços recreativos e outros benefícios.

⁶ Em 31 de dezembro de 1943 ocorre a substituição do nome da cidade, pelo Decreto de Lei nº 941, que passa a chamar-se Araquari.

Enquanto Joinville e São Francisco do Sul estabeleciam relações próximas com a indústria e com a atividade portuária, respectivamente, Araquari mantinha até o final do século XX a agricultura como principal atividade produtiva. Alterações nesse quadro tornaram-se perceptíveis apenas no início dos anos 2000, quando o entorno da rodovia BR-280 passa a ser caracterizado também pela presença de unidades fabris e abertura de loteamentos, com finalidade habitacional e industrial. Portanto, a compreensão das alterações recentes na organização econômica e urbana de Araquari exige o resgate histórico dos municípios do entorno, uma vez que o entendimento da formação socioespacial da região fornece suporte para o reconhecimento do desenvolvimento recente do município.

2.2 TECNOLOGIA E INDUSTRIALIZAÇÃO

No século XX ocorreu a consolidação dos setores têxtil, madeireiro, alimentar, térmico e ervateiro no segmento extrativo catarinense. A partir de meados do século XX ocorre a ampliação da indústria metalmeccânica em Joinville, fortalecendo as bases do capital industrial catarinense (ROCHA, 1994). O contexto das etapas de industrialização de Joinville pode ser pensado primeiramente a partir da pequena produção mercantil, e de seu desenvolvimento incipiente durante o período da primeira (1914 - 1918) e Segunda Guerra Mundial (1939 - 1945). A evolução da industrialização joinvilense é analisada por Rocha (1994) a partir da dinâmica dos ciclos longos (ciclos de Kondratiev):

Assim, na fase "a" do segundo Ciclo Longo se formaram os núcleos coloniais com imigrantes alemães (Blumenau, Joinville, etc.), principalmente, já que a Alemanha dispunha de contingente para migrar em virtude do processo de industrialização e das tensões sociais e políticas. Quando a D.I.T. se retraiu novamente, na fase "b" do segundo Ciclo Longo (1873-1896), e forçou uma nova substituição de importações, esta ocorreu nas cidades com o aparecimento de oficinas de serviços e artesanatos diversos, tocados pelos escravos ou recém libertos e pelos imigrantes europeus. (Rangel, 1981; Mamigonian, 1988 Apud ROCHA, 1994).

Diferentemente de outras colônias, que estabeleceram suas relações comerciais fundamentalmente ligadas à indústria têxtil, como Blumenau e Brusque, Joinville apresentava tradição no segmento metal-mecânico. Durante a Primeira Guerra, com a queda na produção mundial, a indústria local foi favorecida pelo processo de substituição de importações, dessa forma, teve seu crescimento atrelado ao atendimento das demandas do mercado interno. O final da fase B do segundo ciclo longo ocorreu durante o período da Segunda Guerra, quando a substituição de importação abriu possibilidades para a comercialização externa. Para

Schumpeter (1961), as transformações, sejam elas causadas por guerras ou revoluções, acarretam transformações na indústria, que não são provenientes de crescimento no mercado consumidor, mas sim, produzidas pelo impulso ao desenvolvimento de novos bens de consumo, inovações na produção, transporte, inerentes a reprodução do capital. Sendo assim, o capital industrial catarinense foi beneficiado tanto pelo processo de substituição de importações como pelo impulso ao desenvolvimento de novos bens de consumo, dado pela incorporação de inovações ao processo produtivo.

As demandas geradas pelo transporte de erva mate beneficiaram a pequena produção mercantil na região de Joinville. Ademais, a necessidade de manutenção de motores, por exemplo, impulsionou a produção de tornos mecânicos que posteriormente daria origem a indústrias localizadas na região. Entre as indústrias pertencentes ao Departamento I da economia, surgidas do século XX, destacam-se a Embraco, Hansen-Tigre e Fundação Tupy. Em 1938 iniciaram as atividades na produção de artefatos de ferro que deram origem a Fundação Tupy, em 1958 passa a produzir peças automotivas para a Volkswagen (instalada no Brasil nos anos 1953). A Fundação Tupy destacou-se pelo pioneirismo na formulação de ligas de ferro maleável, característica que deu visibilidade à empresa no exterior. Em 1995, diante da conjuntura econômica influenciada pelo câmbio desvalorizado, deixa de ser um empreendimento familiar e seu controle acionário é entregue a um grupo de fundos de pensão e bancos, solução de capital encontrada para fazer frente ao excessivo endividamento.

A Tigre surge como fábrica de pentes feitos de chifres de boi em 1940 e inicia a produção de plásticos flexíveis na década de 50. Ganhou espaço na produção de PVC rígido e atualmente conta com 24 filiais (espalhadas nas regiões Sul, Sudeste, Norte e Nordeste, também na Argentina, Bolívia, Chile, Peru, Paraguai, Colômbia, Uruguai, Equador e Estados Unidos), permanecendo com capital familiar fechado. A Consul, surge em 1950. Ganhou espaço na produção de geladeiras e artigos do segmento da linha branca, atualmente é uma das marcas da Whirlpool Latin America, parte da Whirlpool Corporation, grupo empresarial estadunidense.

Além das indústrias localizadas em Joinville, cabe ressaltar a importância da Weg (em Jaraguá do Sul). Fundada em 1961, consolidou-se como fabricante de motores elétricos e fornecedora de sistemas elétricos industriais completos. Com a produção diversificada a partir da década de 70, hoje conta com unidades fabris especializadas em máquinas, transformadores (Blumenau), indústria química (Guaramirim), assim como áreas destinadas a iniciativas de reflorestamento (Corupá, São Bento e Araquari).

Para a compreensão do processo de industrialização joinvilense, é indispensável realizar o resgate histórico acerca da economia e do Porto de São Francisco, através das exportações que se avolumaram e inseriram a Região de Joinville competitivamente no mercado mundial.

2.2.1 Porto de São Francisco do Sul/SC

Juntamente com Laguna e Desterro (atual Florianópolis), São Francisco do Sul (fundada em 1658) é um dos primeiros núcleos de ocupação catarinense, posteriormente fragmentados em divisões administrativas menores, deram origem ao atual arranjo urbano de Santa Catarina. Sua divisa com Joinville é demarcada geograficamente pela Baía da Babitonga.

Os ancoradouros localizados nessas áreas litorâneas apresentam papel fundamental no processo de desenvolvimento do estado. Primeiramente deu acesso à entrada de milhares de imigrantes, e posteriormente, desempenhou uma importante função no recebimento de mercadorias para as colônias em formação e ao escoamento da produção agrícola e manufatureira das pequenas propriedades. Apesar das movimentações inicialmente pouco diversificadas, o Porto de São Francisco do Sul foi fundamental para a consolidação da ocupação urbana do norte catarinense (CABRAL, 2011).

O Porto de São Francisco do Sul assumiu importante papel na dinâmica de distribuição de erva-mate no planalto norte até o início do século XX. A produção era primeiramente escoada pelos rios Iguazú e Negro, na sequência, passou a ser transportada pela Estrada Dona Francisca. Após 1917, era conduzida até Joinville por meio da linha ferroviária Porto União-São Francisco. Se em um primeiro momento as atividades do Porto de São Francisco eram restritas ao escoamento da produção local, após a fundação de Joinville, o escoamento da produção ervateira ganhou destaque. As exportações entram em declínio nas primeiras décadas do século XX, momento em que a economia gerada com o transporte de erva-mate é substituída pela exportação madeireira.

Em um primeiro momento, o processo de industrialização de Joinville, dinamizou o fluxo de movimentações do Porto de São Francisco do Sul, que passou a exportar produtos da atividade industrial. Após a década de 1980, passou a movimentar grãos (principalmente soja), impulsionada pela instalação da Ceval Alimentos, característica de movimentação que

se sobressai até os dias atuais⁷. Cabe ressaltar, que atualmente a produção de madeira e móveis oriundos dos pólos moveleiros é destinada ao Porto de Itajaí, enquanto a movimentação do Porto de São Francisco do Sul é especializada principalmente em granéis líquidos (CABRAL, 2011).

A dinâmica da região aliada ao papel do porto resultou na execução de obras de infraestruturas para interligação de vários modais. O aumento das atividades portuárias na fachada atlântica de Santa Catarina repercute no aumento das taxas de urbanização nas proximidades das cidades portuárias. Do mesmo modo, a ascensão econômica das colônias alemãs promove a transferência do processo de urbanização também para as cidades mais afastadas do litoral (BASTOS, 2007). Embora Joinville não esteja localizada distante da costa, o contato restrito estabelecido entre a cidade e o mar, caracteriza a localidade com o mesmo fenômeno.

2.2.2 Interrupção do Canal do Linguado

Em 1907, a conexão com a Ilha de São Francisco do Sul foi materializada por meio da linha ferroviária, com o objetivo de suprir a necessidade de escoamento da produção, o traçado fazia a ligação até o Porto de São Francisco. Para tanto, a comunicação com a ilha demandou a construção de uma infraestrutura que transpassasse às margens do Canal do Linguado. No ponto escolhido para a implementação das obras, o canal é dividido em duas ramificações pela Ilha João Dias. Nesse momento, foram realizadas obras para o fechamento total de uma das conexões com o Oceano Atlântico (sentido Ilha João Dias – São Francisco). O canal sofreu aterramento total, onde foi construído um dique de 600 m até a Ilha de São Francisco do Sul, deixando aberta apenas a ramificação sul do canal (sentido Araquari – Ilha João Dias).

O fechamento parcial do canal culminou em alterações no fluxo hidrodinâmico devido ao seu estreitamento, causado pelas obras de aterramento do segmento norte. Essas alterações influenciaram processos erosivos entre os vãos da ponte na seção sul, devido ao aumento do fluxo de água comprometendo a estrutura da ferrovia no trecho. Como alternativa

⁷ No ano de 1996, em um leilão realizado, a Ferrovia Sul Atlântico S.A., atual América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL) obteve a concessão da rede ferroviária da Malha Sul pertencente à Rede Ferroviária Federal S.A. (CABRAL, 2011).

para solucionar o problema, em 1935 foram realizadas obras para consolidar o fechamento total do canal (DESTEFANI, 2017).

A figura a seguir apresenta registros fotográficos da obra.

Figura 2 - Construção do Dique do Canal do Linguado, 1935



Autor desconhecido. Fonte: (DESTEFANI, 2017).

A segunda etapa de fechamento do canal tornou-se uma obra polêmica devido ao impacto ambiental associado a interrupção da ligação entre a Baía da Babitonga e o mar aberto. O regime de marés atuante na região foi limitado, permitindo a movimentação de água e organismos vivos apenas até o dique, sem comunicação com a baía. O represamento do fluido contaminado com rejeitos da indústria local a montante do dique provocou o acúmulo de sedimentos e o consequente assoreamento do rio, que chega a ter apenas meio metro de profundidade na maré baixa. Os danos são considerados irreversíveis à dinâmica do ecossistema, pois a abertura do canal não é viável devido ao possível impacto causado pela movimentação do fluido, contaminando a parte a jusante do dique, compreendida pelo Balneário Barra do Sul. O município, emancipado de Araquari na década de 1990, tem a pesca e o turismo como principais atividades.

Na figura a seguir é possível observar o Canal do Linguado, por meio da identificação da linha que separa dois ambientes aquáticos distintos entre si.

Figura 3 - Imagem de satélite do Canal do Linguado, Araquari.



Elaborado pela autora. Fonte: (Google Earth, 2020).

Destaca-se que atualmente o município de São Francisco do Sul reivindica compensação financeira da Alemanha, a título de reparação de guerra. A parte alega que a compensação deve ser realizada a fim de compensar os danos ambientais causados pelo fechamento total do canal em 1935, que tinha como interesse possibilitar o transporte de material bélico para a Alemanha nazista⁸.

Portanto, através da breve revisão da formação socioespacial da região de Joinville, procurou-se pormenorizar elementos que estruturaram a produção do espaço urbano da região, e que por consequência, também condicionaram a formação urbana de Araquari. Entorno que, em um primeiro momento, destacou-se pela dinâmica do segmento metal-mecânico, incluindo sua inserção no mercado externo e a incorporação de inovações ao processo produtivo, e conforme descrito, também apresenta características naturais e redes logísticas que apesar de passar por transformações ao longo do tempo, compreenderam e ainda compreendem o território analisado.

⁸ Informações retiradas de reportagem realizada pela Folha de São Paulo em 2018. A defesa do governo alemão alega que a decisão foi tomada em conjunto com o Estado brasileiro (representado pelo então presidente Getúlio Vargas), e, portanto, não cabe responsabilizar o país europeu pelos danos (FOLHA, 2018).

CAPÍTULO 3: CONTEXTO ECONÔMICO E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO: ARAQUARI/SC

No Capítulo 3 são desenvolvidas análises acerca da avaliação de indicadores e dados de órgãos competentes, objetivando a apresentação de um panorama com a caracterização econômica, social e espacial do município de Araquari a partir dos anos 2000.

3.1 CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS SOBRE ARAQUARI

A localidade, anteriormente denominada como Paraty, teve o processo de desenvolvimento econômico atrelado primeiramente à formação de pequenos pontos de comércio e agricultura, com cultivo de mandioca para produção de farinha, cana de açúcar e arroz (ORJECOSKI, 2018). No início do século XXI, passa por um momento de diversificação da base produtiva, quando a região passa de essencialmente agrícola, para uma posição de destaque na indústria de transformação.

O litoral catarinense é caracterizado pela pequena produção mercantil em propriedades de pequeno porte. O local que hoje pertence a divisão política do município de Araquari pertencia a São Francisco do Sul, denominado como arraial do Parati, pertencia a então vila de Nossa Senhora das Graças do Rio São Francisco. Passou a ser enquadrado na categoria de freguesia (distrito) em 1854, por meio da Lei Provincial Número 375, de 8 de junho de 1854 (IBGE, 2020)⁹. O distrito foi emancipado e denominado como Paraty instituído como município pela Lei n.797, em 05 de abril de 1876. Em 31 de dezembro de 1943, pelo Decreto de Lei nº 941, ocorre a substituição do nome da cidade, que passa a chamar-se Araquari. Nesse período, tinha como principal cultivo a mandioca, utilizada para produção de farinha, além da produção de arroz, cana de açúcar e derivados (ORJECOSKI, 2018).

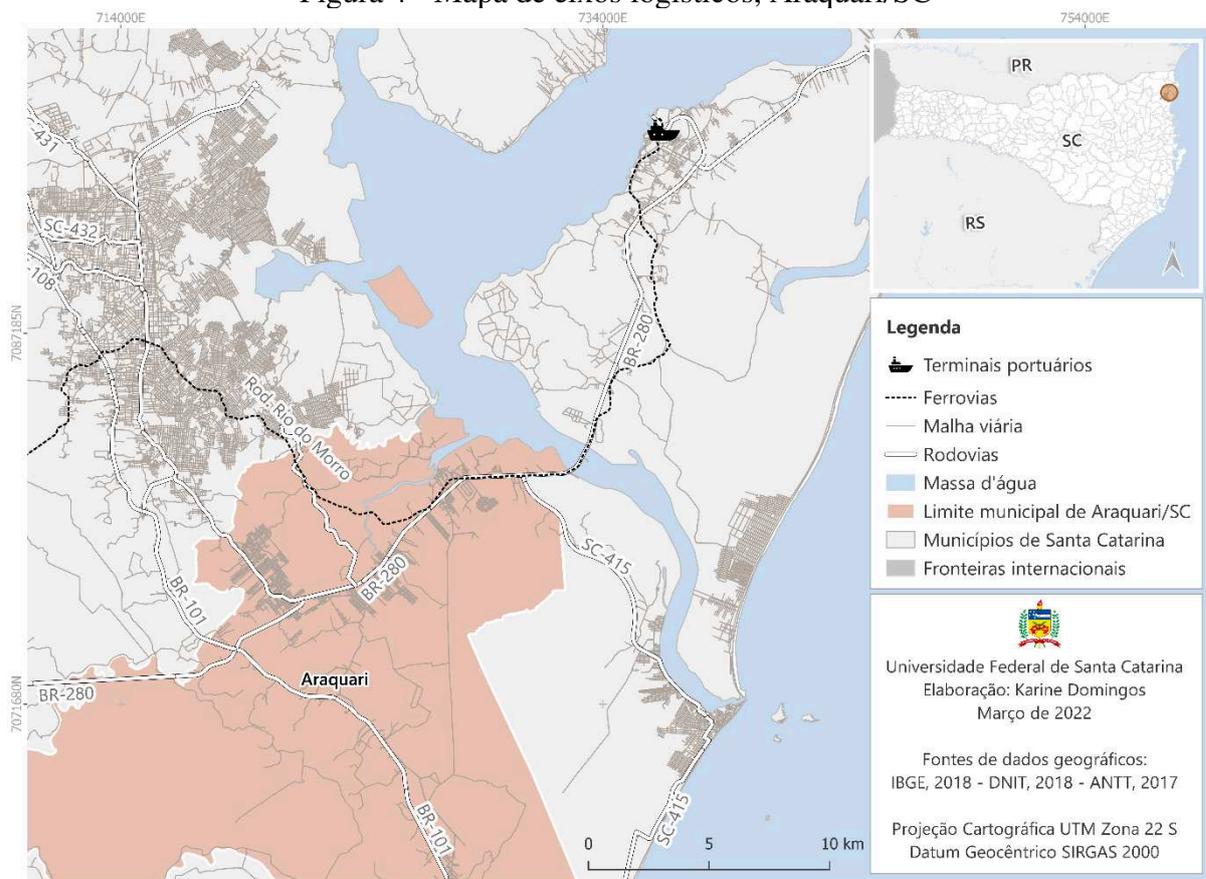
Três importantes eixos logísticos perpassam atualmente o tecido urbano de Araquari, a Ferrovia-ALL, a rodovia BR-280 e BR-101. Entretanto, o município permaneceu por muito tempo apenas como um local de passagem entre os municípios mais desenvolvidos economicamente. Três anos após a criação da ferrovia, nas suas margens, foi fundado o município de Araquari (FAVARETTO, 2012).

⁹ Em 1866 a população total de Araquari era de 2.536 habitantes. Quanto à cor, eram classificados em brancos (1.885), pardos (331) e pretos (320). Em função da escravidão, a população era classificada entre livres (2.050) e escravos (486), destes, 166 escravos eram pardos. Quanto a ocupação, neste momento Araquari apresentava 4 funcionários públicos, 20 comerciantes, 806 lavradores e 2 artistas (ARAQUARI, 2015).

Os municípios de Joinville e Araquari dispõem de redes que os interligam, seja devido suas relações comerciais, bancárias, sociais ou instituições de regulamentação de suas atividades. As linhas resultantes das ligações entre esses núcleos são materializadas, por exemplo, por vias de acesso terrestres. O relacionamento de atividades produtivas e comerciais entre os dois municípios é consolidado a partir do início dos anos 2000. É no início do século XXI que ocorre a intensificação do processo de diversificação da base produtiva de Araquari.

São apresentados na Figura 4, os principais eixos logísticos de Araquari. As rodovias BR-280 e BR-101, destinadas ao tráfego de veículos automotores. Acompanhando seu direcionamento, é identificada a Ferrovia ALL (América Latina Logística), desempenhando papel fundamental no transporte de grãos até o Porto de São Francisco do Sul. Finalmente, em cinza, é simbolizada a malha urbana densa na região correspondente a Joinville, ela estende-se espaçadamente pelo município de Araquari, em maior parte centralizada no entorno da rodovia BR-280.

Figura 4 - Mapa de eixos logísticos, Araquari/SC



Elaborado pela autora. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2018).

De forma introdutória, o reconhecimento da localização dos eixos logísticos, permitem a identificação dos eixos de urbanização do município. A malha urbana de Araquari concentra-se no entorno dessas rodovias, com formação de lotes e arruamentos orientados perpendicularmente à rodovia BR-280. Essa configuração é evidência dos processos que impulsionaram a urbanização da cidade. O local, caracterizado por estabelecer a ligação entre Joinville (polo industrial) e São Francisco do Sul (complexo portuário). Tem sua urbanização estabelecida justamente no entorno de seus eixos logísticos, que hoje, são especialmente valiosos à atividade industrial presente, devido principalmente a capacidade de escoamento da produção, e a consequente competitividade do território.

Evidentemente a produção do espaço araquariense ocorre de maneira distinta de acordo com a região, ou seja, não ocorre por meio de processos homogêneos ao longo de seu território. Portanto, torna-se necessário ressaltar particularidades de bairros que apresentam formações distintas, ou, que apresentam sua formação imbricada ao município de Joinville, como é o caso do bairro Itinga e o desmembramento que deu origem ao bairro Paranaguamirim. A Lei Municipal Nº 1.471 de 11 de março de 1999¹⁰, criou e definiu os limites de 10 bairros ao município de Araquari, entre eles o bairro Paranaguá-mirim, localizado na divisa intermunicipal, a localidade foi posteriormente anexada à Joinville através da Lei 11.717/01¹¹, de 10 de maio de 2001, alterando assim o perímetro urbano dos dois municípios. Mediante o mesmo instrumento legal, também ocorre a anexação de áreas que posteriormente dariam origem a bairros como Jardim Edilene, Estevão de Matos, entre outros bairros de Joinville.

¹⁰ Lei nº 1.471 de 11 de março de 1999. Cria e denomina os bairros do município de Araquari.

¹¹ Lei 11.717/01 de 10 de maio de 2001. Anexa ao Município de Joinville os loteamentos de Itaipu, Ana Júlia, Gabriela, Jardim Edilene, Maria Francisca e parte do Estevão de Mattos, desmembrados do Município de Araquari e desmembra área do Município de Joinville anexando-a ao Município de Araquari

Figura 5 - Entrada da Rua Adolfo Soares, no bairro Itinga



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

O processo de conurbação entre os municípios de Joinville e Araquari ocorre nas imediações do bairro Itinga, que tem parte da área dentro do território político de Joinville e parte dentro da divisão de Araquari. O crescimento urbano do bairro, nas extremidades dos dois municípios, e distante do centro, formou-se ali um núcleo de comércio e serviços onde a concentração de comércios e serviços é superior à do centro de Araquari.

3.3 CONSIDERAÇÕES ATUAIS SOBRE ARAQUARI

Até o fim do século XX, o protagonismo econômico da região era dado a Joinville e São Francisco do Sul, enquanto Araquari/SC estagnado, era visto como um local de fraco dinamismo econômico diante da pujança de seus vizinhos. Entretanto, a proximidade de Araquari com essas infraestruturas torna a posição do município estratégica e atrativa economicamente devido a subsídios públicos como isenção fiscal de impostos como IPTU, ISS, entre outros, bem como, a disponibilidade de terras a baixo custo ao longo das rodovias

BR-101 e BR-280, disponibilidade de mão de obra qualificada e iniciativas municipais, como de incentivo à regularização fundiária (ORJECOSKI, 2018).

O município de Araquari tornou-se um dos mais dinâmicos do Brasil e de Santa Catarina, pois multiplicou o seu PIB entre 2002 e 2019 por aproximadamente 43 vezes, assim o Tabela 3 acelerado crescimento demográfico pode ser relacionado com o fenômeno de intensificação do processo de industrialização, ocorrido nas duas primeiras décadas dos anos 2000. Vale ressaltar que o crescimento demográfico já ocorria nos anos anteriores, no entanto, sofreu intensa aceleração no período analisado. Assim como, houve destaque na taxa de crescimento acentuada do PIB, a partir do início da segunda década dos anos 2000, que até então mantinha-se menos expressiva. Salienta-se que as importações realizadas pelo município acompanham a mesma dinâmica. Atualmente a indústria é o setor da economia que mais gera empregos.

As rodovias BR-101 e BR-280 são as principais vias de acesso e tornaram-se eixos visíveis de expansão da mancha urbana, uma vez que, são oferecidas condições de financiamento pelo setor imobiliário, que publiciza cotidianamente a venda de lotes industriais e residenciais às margens das rodovias.

Em Araquari, a extensão da rodovia BR-101 é de 25,5km. Favaretto (2012) cita as principais interseções da BR 101, sendo uma delas, a interseção de Araquari que dá acesso ao porto, que assim como a maior parte das demais interseções, ocorre em área rural. Elas conectam a rodovia às vias arteriais ou coletoras. Através dessa interconexão com quatro alças, é dado acesso às cidades de Araquari e São Francisco do Sul (a leste) e a Jaraguá do Sul e municípios do Planalto (a oeste) (FAVARETTO, 2012).

Esses espaços tornam-se áreas estratégicas ao estabelecimento de unidades industriais devido à proximidade com infraestruturas que permitem o acesso de matérias primas, serviços, escoamento da produção e o contato com o mercado consumidor. Do mesmo modo que há um grande crescimento no estabelecimento de unidades fabris e loteamentos industriais, há também a implementação de loteamentos destinados ao uso residencial especializados, sobretudo, às margens da rodovia BR-280.

O abastecimento de água e a responsabilidade pela coleta e tratamento de esgoto é da A CASAN (Companhia Catarinense de Águas e Saneamento). A mesma companhia abastece cidades da região como Balneário Barra do Sul, Garuva e Barra Velha. Nos municípios de Araquari e Garuva a coleta de resíduos é deslocada para o aterro sanitário de Brusque, serviço prestado pela empresa Recicle Catarinense de Resíduos Ltda. Enquanto Joinville conta com o

aterro estabelecido no local que atende também os municípios de Balneário Barra do Sul, Balneário Camboriú. A distribuição de energia elétrica é distribuída aos consumidores finais pela CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A. Ainda, ressalta-se que a presença da rede de gasodutos promove a distribuição aos municípios da região, como Garuva, Joinville, Barra Velha, São Francisco do Sul, além de Araquari. Os municípios são atendidos pela SCGÁS – Companhia de Gás de Santa Catarina (FAVARETTO, 2012).

A Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense é instituída pela Lei Complementar nº 523, de 17 de dezembro de 2010, tendo Joinville como sede, e núcleo metropolitano composto por Joinville e Araquari. A área de expansão metropolitana contempla os municípios de Balneário Barra do Sul, Barra Velha, Bela Vista do Toldo, Campo Alegre, Canoinhas, Corupá, Garuva, Guaramirim, Irineópolis, Itaiópolis, Itapoá, Jaraguá do Sul, Mafra, Major Vieira, Massaranduba, Monte Castelo, Papanduva, Porto União, Rio Negrinho, São Bento do Sul, São Francisco do Sul, São João do Itaperiú, Schroeder e Três Barras (ALESC, 2010).

3.3.1 Crescimento econômico e demográfico

A configuração territorial de Araquari é caracterizada por minifúndios, distribuição fundiária diretamente relacionada à agricultura familiar. Devido à proximidade histórica do desenvolvimento econômico municipal com a produção agrícola e pecuária, torna-se necessário compreender a configuração da produção agropecuária atual.

Em relação à produção agropecuária municipal, configuram as maiores movimentações a produção de ovos, arroz, a criação de bovinos e de banana, sendo esta última responsável pela movimentação de aproximadamente 4.500 toneladas do produto em 2019, além do consumo interno, tem os estados do Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro como principais mercados consumidores (ARAQUARI, 2020).

Salienta-se ainda, Santa Catarina é o quarto maior produtor de banana do país¹², responsável por 10% da produção nacional. A produção está concentrada no Norte Catarinense, responsável pelo cultivo de 50% da produção estadual (EPAGRI, 2022). Além da bananicultura, a produção de maracujá tem destaque na produção agrícola municipal. Este

¹² Em 2017, Santa Catarina atendeu 84,0% das exportações brasileiras da fruta (EPAGRI, 2020).

último teve a produção introduzida no município em 1987¹³ por incentivo do grupo Sinuelo. Nos cultivos mencionados, a Secretaria de Agricultura e Pesca atua com incentivos na aquisição de mudas, adubo, e no caso da bananicultura, com o empréstimo de equipamentos agrícolas.

Na produção de grãos, a quantidade produzida de arroz corresponde a 13.230 toneladas, ocupando uma área de aproximadamente 1.890 ha, em Joinville são destinados 3.000 ha para a produção do grão¹⁴ (IBGE, 2007). Favorecem o cultivo da gramínea as características geomorfológicas da região, sobretudo, pela presença de planícies, juntamente à disponibilidade hídrica e ao regime pluviométrico.

Uma vez que a produção agrícola do município esteja concentrada em sua zona rural, a evolução do quadro populacional, dividido entre a parcela de habitantes que ocupam as zonas urbanas e rurais, acrescenta elementos ao desenvolvimento da análise. Entre os anos de 1970 e 2010, a porcentagem da população passou de 78% rural, para apenas 6% (2010). Em contrapartida, a população urbana passou de 22% em 1970, para 94% em 2010. A inversão ocorre no período que antecede a década de 1980. Por fim, nota-se que em 2010, a população rural totaliza 1.457 habitantes (Tabela 1).

Tabela 1 - Evolução da população urbana e rural de Araquari, 1970 a 2010

População	1970		1980		1991		2000		2010	
	Hab.	(%)	Hab.	(%)	Hab.	(%)	Hab.	(%)	Hab.	(%)
Urbana	2.068	22	7.384	76	13.627	85	22.000	93	23.353	94
Rural	7.306	78	2.290	24	2.371	15	1.645	24	1.457	6
Total	9.374	100	9.674	100	15.998	100	23.645	100	24.810	100

Adaptado de WIPPRICH (2020). Fonte: IBGE (2020)

Na Tabela 2, estão listados os dez municípios que apresentam as maiores variações populacionais entre os anos 2017 e 2018, cabe observar que todos se situam próximos ao litoral. Araquari ocupa o primeiro lugar com 4,09%, maior variação do estado. Schroeder e Itapoá, municípios pertencentes à região de Joinville, aparecem respectivamente na 4^o e 5^o

¹³ Em abril de 1994, foi iniciada a divulgação da 1ª Festa do Maracujá, evento anual que promove a movimentação turística e dá visibilidade para a produção municipal do produto.

¹⁴ Massaranduba e Guaramirim ocupam respectivamente a 5ª e 6ª colocação na quantidade de arroz produzido nos municípios catarinenses, em área plantada, somam 12.100 ha (IBGE, 2007). A proximidade com grandes produtores, na mesma microrregião fornecem vantagens competitivas ao território.

colocação. Além da maior taxa de variação populacional positiva entre os municípios catarinenses, calculada entre os anos de 2017 e 2018, o município apresenta um crescimento populacional de 47,96% entre os anos de 2010 e 2018, quando a população é estimada em 24.810 e 36.710 hab., respectivamente (BRASIL, 2018).

Tabela 2 - Municípios catarinenses que apresentaram as maiores variações positivas na população de 2017 a 2018.

Município (SC)	Variação Populacional						Variação (%)
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2017 - 2018
Nome							
Araquari	29.593	31.030	32.454	33.867	35.268	36.710	4.09
Itapema	52.923	55.016	57.089	59.147	61.187	63.250	3.37
São João Batista	30.337	31.534	32.720	33.897	35.065	36.244	3.36
Schroeder	17.538	18.186	18.827	19.463	20.095	20.728	3.15
Itapoá	16.899	17.521	18.137	18.749	19.355	19.963	3.14
Bombinhas	16.311	16.897	17.477	18.052	18.623	19.193	3.06
Balneário Arroio do Silva	10.876	11.248	11.616	11.982	12.344	12.705	2.92
Balneário Piçarras	19.329	19.976	20.617	21.253	21.884	22.511	2.87
Navegantes	68.337	70.565	72.772	74.964	77.137	79.285	2.78
Passo de Torres	7.447	7.681	7.912	8.142	8.370	8.594	2.68

Elaborado pela autora. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (BRASIL, 2018).

A malha urbana de Araquari concentra-se no entorno das rodovias, com formação de lotes e arruamentos orientados perpendicularmente à rodovia BR-280. Essa configuração repercute na utilização da rodovia para curtas movimentações urbanas, e, conseqüentemente, acarreta a intensificação do fluxo de veículos. Dessa forma, também oferece risco ao tráfego de pedestres que, cotidianamente, cruzam a rodovia, ainda deficiente em sinalização, ocasionando acidentes frequentes (Figura 6).

Figura 6 - Fluxo urbano na rodovia BR-280, no bairro Itinga



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

A economia da área de Joinville alia os pilares formados pelo: a) parque fabril estabelecido em Joinville e recentemente sendo constituído em Araquari; b) presença da Ferrovia ALL (América Latina Logística); c) Porto de São Francisco do Sul responsável por grande movimentação de grãos, produtos siderúrgicos e contêineres; d) proximidade ao Porto de Itapoá; e) turismo e agricultura.

Quanto à ocupação da população residente no município, atualmente têm na indústria uma das principais fontes de geração de empregos e receita. Podem ser citadas como as unidades fabris de maior destaque a filial da BMW e a Hyosung (sul-coreana fabricante de elastano instalada estrategicamente para favorecer o escoamento da produção para países latino-americanos) ambas instaladas às margens da rodovia BR-101, RF Reflorestadora (atrelada a Weg), Lynus, Tecno Kote Brasil especializada em tratamento de metais, a indústria de plásticos Durin.

A Lynus surgiu em Barra Velha/SC, denominada como Macrotop, indústria e comércio de eletrosserra. Com a ampliação do parque fabril, mudou-se para Araquari, às margens da BR-101, onde atualmente atua como importadora de serras elétricas e equipamentos similares.

A unidade da BMW em Araquari possui 1,5 km² em área de fábrica, com proximidade para as rodovias BR-101 e BR-280, bem como dos portos de São Francisco do Sul, Itapoá e Itajaí. Geração de 1.300 empregos diretos e 2.500 indiretos. Possui capacidade instalada de 32.000 veículos ano e teve investimento inicial superior a R\$ 600 milhões para a implantação da fábrica em 2014. A infraestrutura da unidade produtiva em Araquari/SC comporta as etapas de montagem, carroceria/soldagem, sistemas de pintura e logística, análise de qualidade e prédios administrativos e auxiliares. Atualmente são fabricados no Brasil os modelos BMW Série 3, BMW X1, BMW X3 e BMW X4. Na prestação de serviços a Multiprime, subsidiária da Multilog, atende as demandas do setor automobilístico, principalmente estimuladas pela implementação da unidade da BMW. A implementação de multinacionais como a alemã BMW funciona como um atrativo para a ocupação urbana do município, devido à valorização de espaços que antes encontravam-se vazios de estruturas urbanas.

De acordo com dados do IBGE, é possível analisar o crescimento do PIB total do município de Araquari/SC. A partir da avaliação numérica da coluna Produto Interno Bruto, a preços correntes (R\$1.000) da Tabela 1, torna-se evidente o crescimento acentuado, principalmente a partir do início da segunda década do século XXI (BRASIL, 2019).

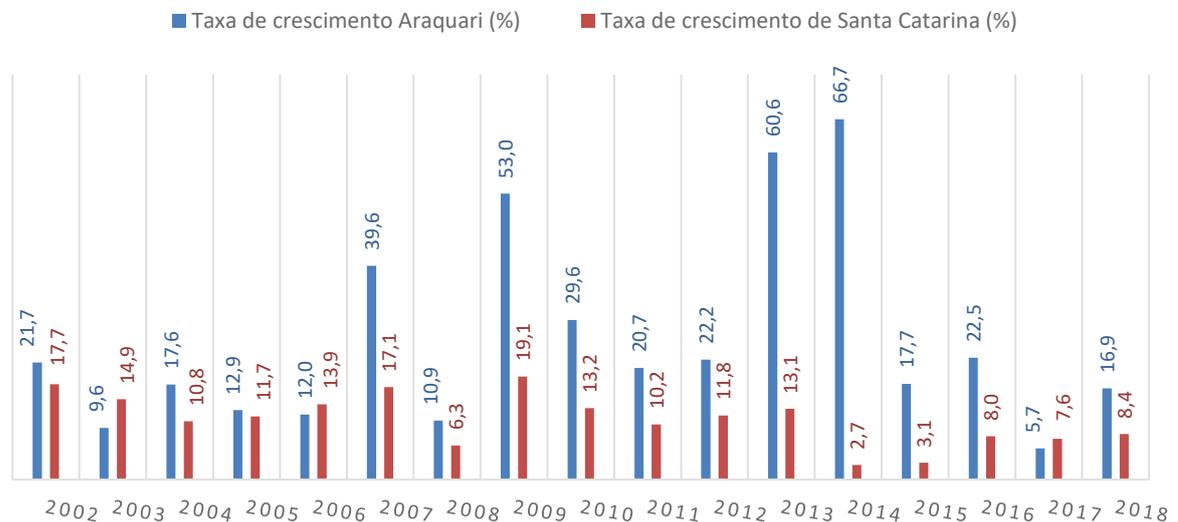
Tabela 3 – Série histórica: Participação por setor no PIB de Araquari/SC

Ano	Valor adicionado bruto da Agropecuária, a preços correntes (R\$ 1.000)	Valor adicionado bruto da Indústria, a preços correntes (R\$ 1.000)	Valor adicionado bruto dos Serviços, a preços correntes - exclusive Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (R\$ 1.000)	Valor adicionado bruto da Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social (R\$ 1.000)	Valor adicionado bruto total, a preços correntes (R\$ 1.000)	Impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, a preços correntes (R\$ 1.000)	Produto Interno Bruto, a preços correntes (R\$ 1.000)
2002	18.542	24.502	37.017	19.790	99.852	13.691	113.543
2003	23.602	28.222	44.065	22.933	118.821	19.324	138.145
2004	17.921	39.049	49.159	25.178	131.308	20.059	151.367
2005	15.838	43.958	61.634	30.117	151.547	26.392	177.939
2006	20.088	45.752	70.762	34.247	170.849	30.004	200.853
2007	17.648	60.219	76.628	39.142	193.637	31.323	224.959
2008	26.221	78.772	115.481	45.972	266.446	47.523	313.968
2009	28.333	92.341	127.436	46.630	294.740	53.471	348.211
2010	29.759	141.536	207.057	58.674	437.026	95.574	532.600
2011	28.100	222.849	247.576	73.368	571.893	118.111	690.004
2012	25.818	298.184	298.905	87.598	710.505	122.097	832.602
2013	43.954	367.635	347.943	103.617	863.149	154.382	1.017.531
2014	44.015	502.038	584.394	126.338	1.256.785	377.205	1.633.990
2015	47.486	1.097.821	639.698	135.235	1.920.241	803.768	2.724.010
2016	53.147	1.555.453	761.092	153.346	2.523.038	683.625	3.206.663
2017	49.294	1.767.093	870.248	176.177	2.862.811	1.066.058	3.928.868
2018	52.136	1.619.143	988.802	190.612	2.850.692	1.303.437	4.154.129
2019	66.462	1.776.888	1.061.738	215.130	3.120.218	1.736.036	4.856.255

Elaborado pela autora. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (BRASIL, 2019).

A taxa de crescimento do PIB de Araquari, calculada entre os anos 2002 e 2019 é de 4.177%. Dentre os setores destacados na tabela, todos apresentaram aumento gradual na participação do PIB no período avaliado, entretanto, é imprescindível salientar a próspera evolução da participação da indústria nesse indicador econômico. A taxa de crescimento do PIB, é superior a taxa de crescimento do PIB do estado (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Comparação das taxas de crescimento do PIB de Araquari e Santa Catarina, no período de 2002 a 2018.

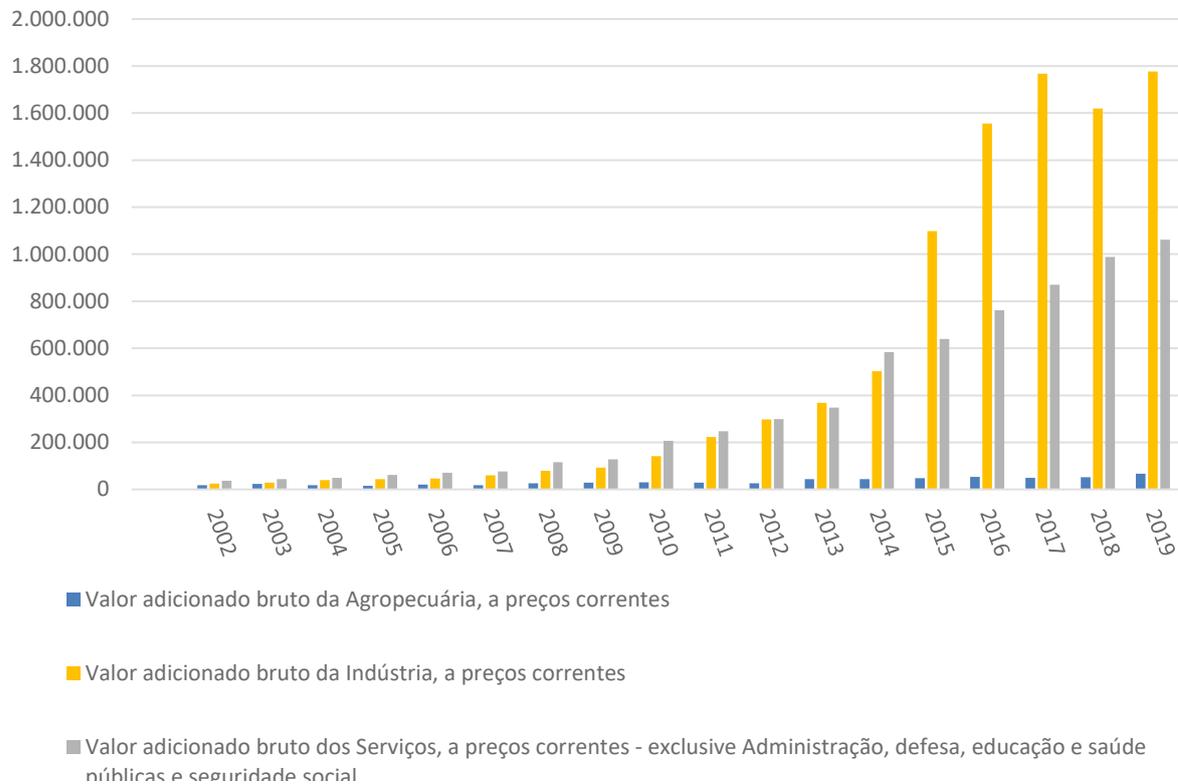


Elaborado pela autora. Fonte: Ministério da Economia (BRASIL, 2019).

Conforme assinalado anteriormente, ao analisar o Gráfico 1 e a Tabela 3 fica evidente o papel de liderança desempenhada pelo setor industrial no frenético crescimento do PIB de Araquari. O Valor Adicionado Bruto da Indústria a Preços Correntes saltou de cerca de 24 milhões de Reais, em 2002, para mais de 1 bilhão e 700 milhões de Reais no ano 2019 (BRASIL, 2019), ou seja, em apenas 17 anos multiplicou incrivelmente por mais de 72 vezes.

A curva ascendente da indústria, é acompanhada pelo valor adicionado bruto dos serviços, enquanto os valores referentes a participação da agropecuária e administração, defesa, educação e saúde e seguridade social, apresentam menor interferência diante do quadro geral. Conforme é ilustrado no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Participação da Agropecuária, Indústria e Serviços no PIB de Araquari/SC (2002 - 2019)



Elaborado pela autora. Fonte: Ministério da Economia (BRASIL, 2019).

Entre os produtos que compreendem a maior parcela das exportações de Araquari estão derivados das atividades madeireiras, fios e filamentos sintéticos e produtos laminados metálicos. Enquanto as importações, é em sua maior parte voltada a automóveis, acessórios para veículos e máquinas e aparelhos elétricos. Em 2018 as importações realizadas de países parceiros com destino a Araquari somaram um total de US\$ 464,77 milhões. Entre os cinco principais importadores, estão Alemanha com 25% (US\$ 114,98 milhões), China 19% (US\$ 86,41 milhões), Estados Unidos 14% (US\$ 62,89 milhões), Vietnã 7% (US\$ 32,6 milhões), Taiwan 6,1% (US\$ 28,27 milhões) (BRASIL, 2019).

Quanto às exportações, os principais países de destino em 2018 foram: Estados Unidos com 29% (US\$ 13,55 milhões), México 16% (US\$ 7,45 milhões), Argentina (US\$ 5,44 milhões) e Malásia (US\$ 5,51 milhões) ambas com 12% e Irã com 5,8% (US\$ 2,69 milhões) (BRASIL, 2019).

3.3.2 Emprego da mão de obra assalariada

Cabe a um dos objetivos específicos definidos para o desenvolvimento na presente pesquisa, a compreensão do panorama econômico e do contexto histórico para fornecer as bases necessárias ao atendimento do objetivo geral. Deste modo, nesta unidade são apresentados e discutidos dados relativos à dinâmica de vínculos formais ativos e rendimentos do município de Araquari, para contribuir com o esboço do perfil populacional do município, pois a partir da compreensão do perfil, são baseadas as demais considerações.

Segundo dados obtidos por meio do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), dispositivo legal utilizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego como ferramenta de aferição da mão de obra formal no Brasil, Araquari contava com 16.588 vínculos formais ativos em 2020, ou seja, de 2010 a 2020 houve um aumento de 168% na mão de obra empregada. Embora os setores responsáveis pelo emprego da maior parcela da população seja a indústria e o setor de serviços, o que apresentou o maior aumento percentual foi a construção civil, com crescimento de 706%, enquanto o único com variação negativa foi o da Agropecuária, com -33% (CAGED, 2021).

Tabela 4 - Vínculos empregatícios ativos em Araquari de 2006 a 2020, por grande setor (IBGE, 2021)

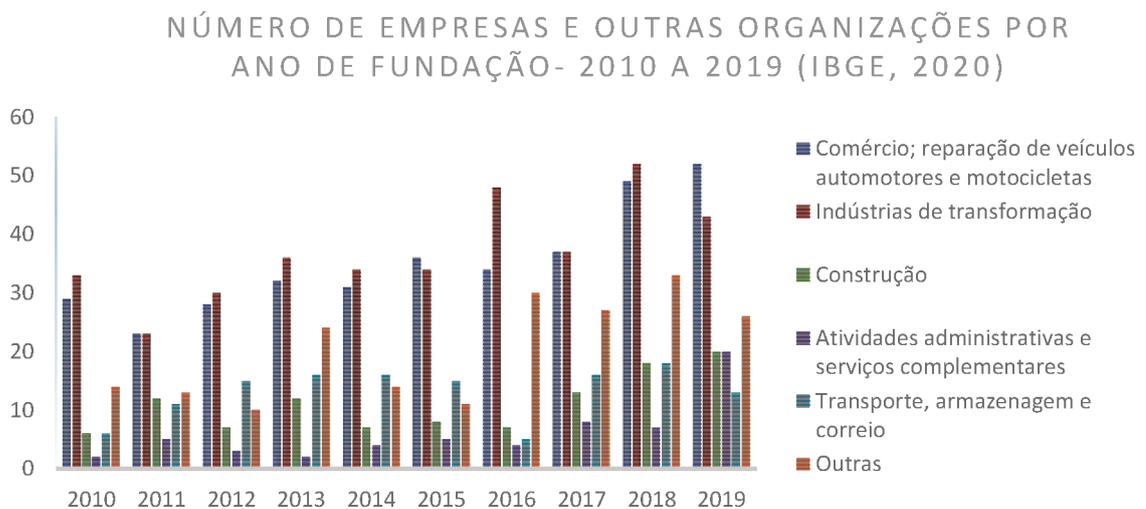
Total de trabalhadores por segmento 2006 a 2020						
Ano	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
2005	1.136	21	649	1.277	139	3.222
2006	1.041	20	679	1.331	130	3.201
2007	1.392	49	696	1.388	166	3.691
2008	1.346	169	691	1.618	179	4.003
2009	1.868	169	763	1.769	219	4.788
2010	2.602	216	932	2.224	212	6.186
2011	3.317	437	1.030	2.661	173	7.618
2012	3.678	286	1.275	3.032	137	8.408
2013	4.315	458	1.502	3.236	117	9.628
2014	5.277	457	1.770	3.454	122	11.080
2015	5.226	730	1.871	2.934	136	10.897
2016	5.534	1.036	1.695	2.679	144	11.088

2017	6.866	1.779	1.843	3.069	127	13.684
2018	7.126	1.388	2.053	3.824	132	14.523
2019	7.522	1.631	2.185	3.737	117	15.192
2020	8.331	1.742	2.465	3.908	142	16.588

Elaborado pela autora. Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED (IBGE, 2020)

Entre os anos de 2010 e 2019 foram fundadas 1.224 empresas, no Gráfico 3, é possível identificar o padrão de variação ao longo do período analisado, de acordo com o segmento. O *comércio; reparação de veículos automotores* lidera o número de estabelecimentos registrados em 2019, com a abertura de 52 unidades. Seguido pelo segmento da indústria de transformação, com 43 registros formalizados. Observa-se, portanto, um padrão na dinâmica, onde estes grupos superam a abertura de unidades nos demais segmentos, em todos os anos do período analisado. Ademais, quando comparado ao número de vínculos empregatícios formalizados no mesmo período, observamos a recorrência da indústria nas principais posições do ranqueamento (Tabela 5). Enquanto o comércio, apresenta crescimento significativo na abertura de unidades empresariais, mas não ocupa posição correspondente, quando analisado o crescimento de vínculos empregatícios no mesmo período. Tal comportamento é explicado pelo tamanho médio dos estabelecimentos de cada segmento, onde a indústria regularmente demanda maior força de trabalho mais numerosa por unidade empresarial do que o comércio.

Gráfico 3 - Número de empresas fundadas em Araquari/SC de 2010 a 2019 (IBGE, 2020)



Elaborado pela autora. Fonte: IBGE – Cadastro Central de Empresas; Sidra (2020).

Tabela 5 - Participação de vínculos empregatícios ativos em Araquari/SC na microrregião de Joinville, por subsetor em 2020

Grande Setor (IBGE)	Subsetor (IBGE)	Vínculos ativos		Porcentagem de participação de Araquari no total da microrregião (%)
		Araquari	Microrregião de Joinville	
Indústria (8.331)	Extrativa Mineral	265	677	39,14
	Prod. Mineral Não Metálico	208	1.747	11,91
	Indústria Metalúrgica	2.625	23.722	11,07
	Indústria Mecânica	627	24.729	2,54
	Elétrico e Comunic	45	12.799	0,35
	Material de Transporte	756	5.198	14,54
	Madeira e Mobiliário	205	3.078	6,66
	Papel e Gráf	13	1.705	0,76
	Borracha, Fumo, Couros	141	3.403	4,14
	Indústria Química	2.776	19.133	14,51
	Indústria Têxtil	366	27.020	1,35
	Indústria Calçados	0	6	0,00
	Alimentos e Bebidas	186	10.030	1,85
	Serviço Utilidade Pública	118	2.885	4,09
Construção Civil (1.742)	Construção Civil	1.742	10.907	15,97
Comércio (2.465)	Comércio Varejista	1.531	47.796	3,20
	Comércio Atacadista	934	12.905	7,24
Serviços (3908)	Instituição Financeira	28	3.959	0,71
	Adm Técnica Profissional	642	44.856	1,43
	Transporte e Comunicações	1.123	18.134	6,19
	Aloj Comunic	904	26.309	3,44
	Médicos Odontológicos Vet	27	11.443	0,24
	Ensino	151	9.267	1,63
	Administração Pública	1.033	20.328	5,08
Agropecuária (142)	Agricultura	42	1.445	9,83
Total		16.588	343.481	4,83

Elaborado pela autora. Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED (IBGE, 2020)

Uma vez que tenha sido delineado um panorama geral da fonte empregadora da mão de obra araquariense, é possível aprofundar-se sobre as particularidades da massa de trabalhadores empregados nos segmentos analisados anteriormente. Primeiramente, salienta-se que do total de 16.588 empregos formais com vínculo ativo até dezembro de 2020, 54,6% da força de trabalho formal remunerada é compreendida por trabalhadores com nível médio de escolaridade (Tabela 6). Subtraindo estes, o restante dos trabalhadores pode ser dividido em dois grandes grupos, estratificados respectivamente com menor escolaridade do que a maioria (ensino médio completo) e um segundo grupo com escolaridade superior à maior parcela, ou seja, a) todos os que não completaram o ensino médio e b) todos os que ingressaram no ensino superior, dessa forma, entende-se que:) A soma das categorias que compreendem os trabalhadores analfabetos e os que não chegaram a completar o ensino fundamental e médio, totaliza 28%. Desse modo, quando assumimos os trabalhadores de baixa escolaridade como sendo a soma das categorias que não completaram o ensino médio, é possível afirmar que, proporcionalmente, a maior porção dos trabalhadores de baixa escolaridade encontram-se no segmento agropecuário, seguido pela construção civil, ou seja, do total de trabalhadores do segmento agropecuário, 45,7% não completou o ensino médio e do total de trabalhadores do segmento da construção civil, 45,8% não completou o ensino médio. Segundo o IBGE, a escolarização 6 a 14 anos no município é de 96% (IBGE, 2010)

Tabela 6 - Escolaridade da mão de obra empregada em Araquari/SC em 2020, por grande setor

Escolaridade por segmento em Araquari (2020) - CAGED							
Escolaridade	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total	(%)
Analfabeto	24	11	10	7	1	53	0,3
Até 5ª Incompleto	98	22	21	99	5	245	1,5
5ª Completo Fundamental	99	32	21	52	6	210	1,3
6ª a 9ª Fundamental	332	129	106	165	22	754	4,5
Fundamental Completo	845	489	260	486	21	2.101	12,7
Médio Incompleto	778	116	216	312	10	1.432	8,6
Médio Completo	4.937	812	1.541	1.694	73	9.057	54,6
Superior Incompleto	258	37	84	110	2	491	3,0
Superior Completo	960	94	206	983	2	2.245	13,5
Total	8.331	1.742	2.465	3.908	142	16.588	100,0

Elaborado pela autora. Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED (IBGE, 2020)

Quando analisada a faixa de 16% compreendida pela soma dos trabalhadores que acessaram o ensino superior, seja o grau de escolaridade completo, incompleto ou pós-graduado, também é possível identificar que proporcionalmente ao total de trabalhadores por segmento, os segmentos que empregam os trabalhadores com o maior grau de escolaridade são indústria e serviços. Sendo 27,9% do total dos vínculos estabelecidos no segmento de serviços, compostos por trabalhadores que ingressaram no ensino superior. No segmento da indústria, 14,6% dos trabalhadores acessaram o ensino superior.

Do universo de vínculos ativos, 288 correspondem a trabalhadores estrangeiros ou naturalizados brasileiros. Destes, a maior parcela é compreendida por trabalhadores provenientes do Haiti, somando 210 empregados, distribuídos em sua maioria na indústria, com 156 vínculos ativos em 2020. Quanto à remuneração média, cabe analisar a partir da Tabela 7, em que 8.614 vínculos empregatícios, a remuneração não ultrapassa 2 salários mínimos, ou seja, 51% dos trabalhadores registrados em Araquari pertencem a essa faixa salarial. Sobre os demais, 33% têm a remuneração entre 2 e 4 salários mínimos, e apenas 14% com renda acima de 4 salários mínimos.

Tabela 7 – Remuneração média, em quantidade de salários mínimos, por grande setor (2020)
Remuneração Média, em quantidade de salários mínimos (SM), por grande setor (2020)

Faixa Remun. Média (SM)	Indústria	Construção Civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
Até 0,50	9	5	7	23	0	44
0,51 a 1,00	264	40	115	179	8	606
1,01 a 1,50	1.433	346	618	887	62	3.346
1,51 a 2,00	2.232	637	872	833	44	4.618
2,01 a 3,00	2.160	430	520	728	16	3.854
3,01 a 4,00	883	114	123	548	6	1.674
4,01 a 5,00	441	54	53	161	0	709
5,01 a 7,00	344	23	47	230	2	646
7,01 a 10,00	190	6	11	75	0	282
10,01 a 15,00	74	3	6	16	0	99
15,01 a 20,00	16	0	7	3	0	26
Mais de 20,00	22	0	8	1	0	31
Sem classific.	263	84	78	224	4	653
Total	8.331	1.742	2.465	3.908	142	16.588

Elaborado pela autora. Fonte: Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED (IBGE, 2020)

Embora os vínculos formalizados no município não compreendam a totalidade dos trabalhadores residentes nele, pois é sabido que o movimento pendular de trabalhadores e estudantes é presente na região e há uma parcela de trabalhadores empregados em municípios próximos ao de sua moradia, como Joinville, Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul. De todo modo, o panorama dos vínculos empregatícios permite que sejam identificadas características da população estabelecida na área de análise. Portanto, conclui-se que a grande maioria dos trabalhadores registrados é composta por trabalhadores da indústria, assim como, a maior parte apresenta o grau de escolaridade médio, e por fim, a maior parcela também têm remuneração média de até 2 salários mínimos.

3.3.3 Qualificação profissional: Formação técnica e superior

Os cursos técnicos e superiores ofertados na região são reflexo das principais atividades produtivas empregadoras. Embora Joinville disponha de instituições de ensino consolidadas, que se tornam alternativa para a formação profissional dos moradores de Araquari, a formação técnica e superior da região passou a contar com a importante infraestrutura da rede federal de ensino (IFC Campus Araquari) e unidades de universidades privadas. Dessa forma, o crescimento de Araquari também pôde ser evidenciado a partir do viés educacional, após o início do milênio foram implementadas instituições públicas apresentando investimentos do poder público na expansão do ensino técnico e superior, como descrito a seguir:

a) Rede Federal: Instituto Federal Catarinense, Campus Araquari:

A antiga Escola de Iniciação Agrícola Senador Gomes de Oliveira é localizada à margem da Rodovia BR-280, a instituição de ensino foi construída entre 1954 e 1959, ofertava o curso de Iniciação Agrícola, em 1962 passa a ofertar o curso de Maestria Agrícola. Foi uma das primeiras escolas voltada à educação agrícola em Santa Catarina. Em 1968, foi vinculada a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), quando passou a ofertar o curso técnico concomitante ao segundo grau, hoje ensino médio. Em 2008, é transformado em Instituto Federal por meio da Lei 11.892/08, dessa forma, passa a ser denominado como Instituto Federal Catarinense (IFC) integrado a Rede Federal de Educação Profissional Científica e Tecnológica. Atualmente são ofertados Cursos Técnicos Integrados ao Ensino Médio, em

Agropecuária, Informática e Química. Além do Curso Técnico em Agrimensura, subsequente ao Ensino Médio. Entre os cursos superiores estão: Bacharelado em Agronomia, Licenciatura em Ciências Agrícolas, Bacharelado em Medicina Veterinária, Licenciatura em Química, Bacharelado em Sistemas de Informação, e Tecnologia em Redes de Computadores. Por fim, no nível de pós-graduação, são oferecidas vagas em especialização em Aquicultura, Educação Matemática e Mestrado em Produção e Sanidade Animal, e Tecnologia e Ambiente (IFC-Campus Araquari, 2020).

b) Rede privada de ensino técnico e superior:

Aupex – Uniasselvi: Entre os cursos disponibilizados na unidade da Aupex, localizada no bairro Itinga, estão cursos tecnólogos voltados a tecnologia da informação, a logística, Gestão financeira, hospitalar e Produção Industrial, além de cursos de licenciatura em diferentes áreas, e Engenharia Elétrica, Mecânica e Civil. Além do curso de Gestão Portuária.

Assessoritec: Segurança do Trabalho, Logística, Administração.

Senai Araquari: Curso Técnico em Eletromecânica.

c) Instituições de ensino próximas:

Instituto Federal Catarinense - São Francisco do Sul, curso superior em Engenharia Elétrica, Tecnologia em Logística, Tecnologia em Redes de Computadores, cursos técnicos em Administração e Automação Industrial,

Universidade Federal de Santa Catarina - Campus Joinville:

Engenharias Aeroespacial, Automotiva, Civil de Infraestrutura, Transporte e Logística, Ferroviária e Metroviária, Mecatrônica e Naval.

3.3.4 Uso e ocupação do solo

Avaliar o crescimento da mancha urbana ao longo do tempo é uma ferramenta importante para analisar as condições de crescimento populacional, a densidade demográfica, questões relacionadas ao planejamento urbano, entre outros. A planta urbana das cidades, de modo geral, apresenta em um primeiro momento um avanço espreado da mancha urbana, e

em um segundo, o adensamento possibilitado pela verticalização. Avaliando a dinâmica urbana nas duas primeiras décadas dos anos 2000, é possível identificar que Araquari encontra-se no primeiro dos estágios de desenvolvimento mencionados.

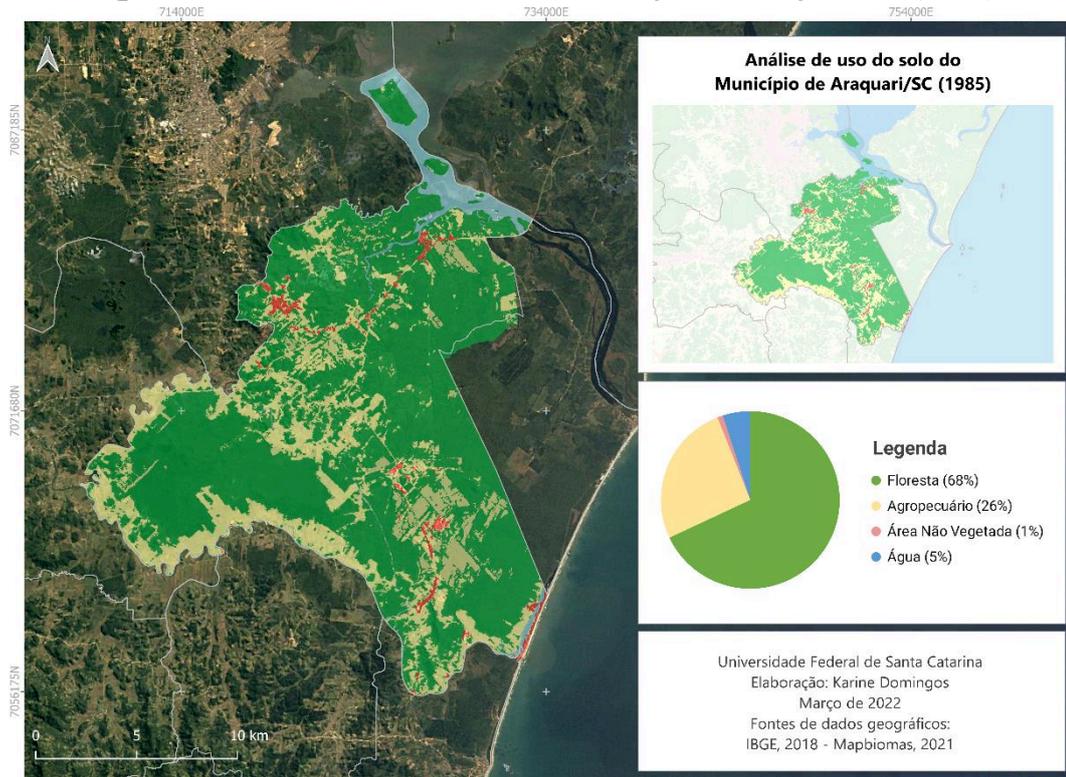
Nas figuras 7, 8, 9 e 10 são apresentados resultados das análises de uso e cobertura do solo, realizadas por meio de imagens de satélite, processadas pelo Mapbiomas para os anos de 1985, 2000, 2010 e 2020. Os dados disponibilizados foram filtrados para o município de análise e o intervalo de datas selecionado a partir do reconhecimento da dinâmica de alterações no uso do espaço de Araquari. Ou seja, optou-se por obter cenários de quatro momentos distintos, sendo os dois primeiros anteriores a intensificação do crescimento municipal e os dois quadros mais recentes, já inseridos no período de maior expansão.

Ainda são trazidas as observações a seguir:

- Em 1985: 68% de cobertura florestal, 26% agropecuário, 1% de área não vegetada
- Em 2000: 55% de cobertura florestal, 37% agropecuário, 3% área não vegetada
- Em 2010: 53% de cobertura florestal, 38% agropecuário, 4% área não vegetada
- Em 2020: 49% de cobertura florestal, 39% agropecuário, 7% área não vegetada

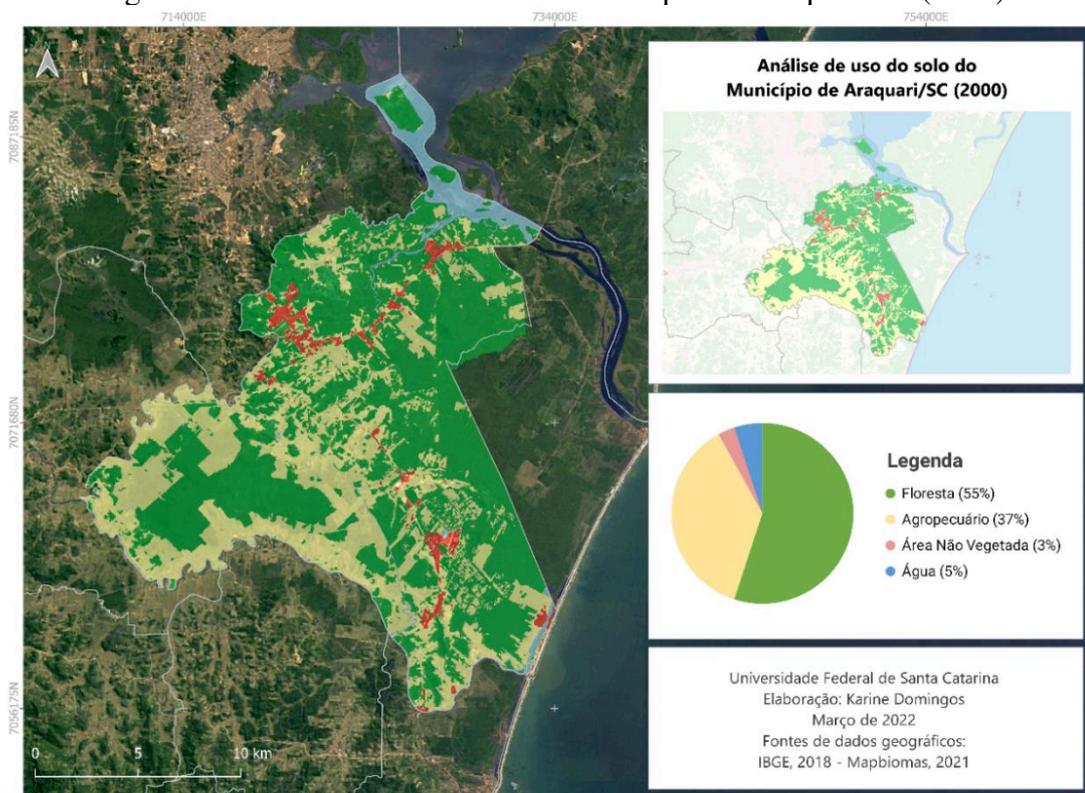
A área coberta pela massa de água permanece inalterada em todos os anos analisados, mantém-se em 5%. Quanto a alterações no uso, observa-se que a partir da análise cronológica dos quatro cenários ocorre o aumento da porcentagem de áreas não vegetadas, ou seja, áreas urbanizadas ou com solo exposto, em detrimento da área ocupada por coberturas florestais. Essa análise é confirmada in loco, entretanto, a análise espacial realizada através dos dados obtidos garante a identificação das áreas onde o espaço foi mais intensamente modificado. Ou seja, nas áreas destacadas em vermelho, distribuídas ao longo das rodovias BR-101 e BR-280. Inclusive, a presença do crescimento urbano na BR-101, indica que a ligação Joinville/São Francisco do Sul não é o único eixo de incentivo ao crescimento urbano.

Figura 7 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (1985)



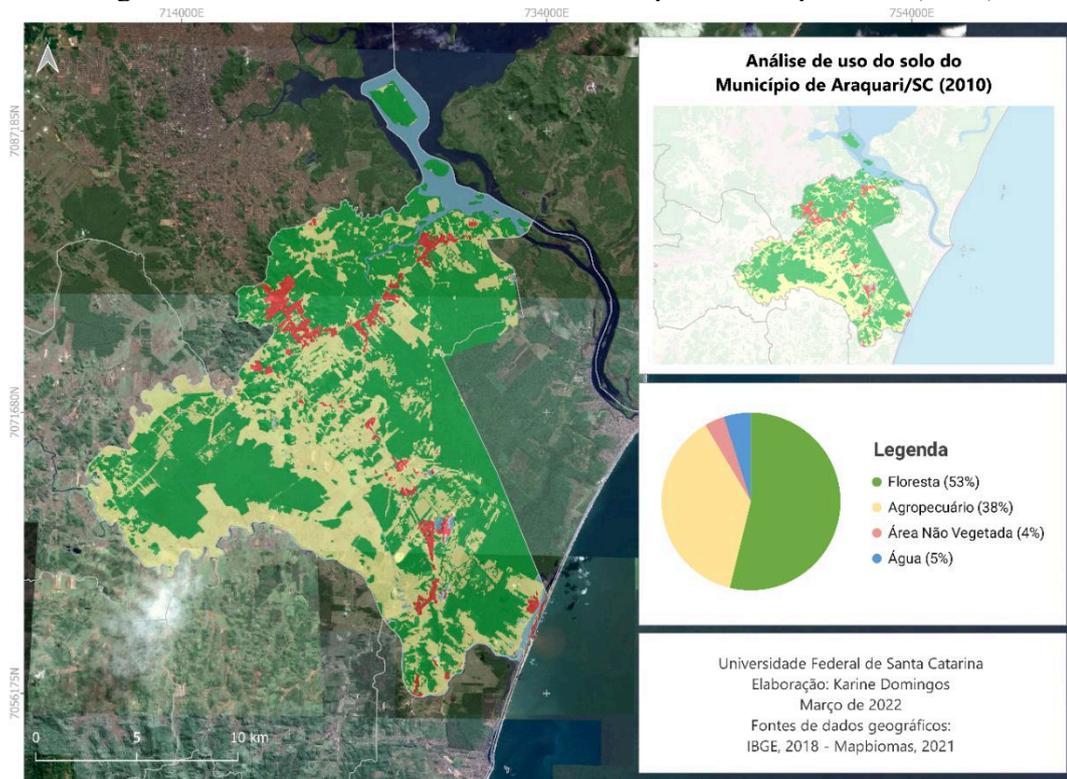
Elaborado por Karine Domingos. Fonte: Mapbiomas (2021), IBGE (2018)

Figura 8 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2000)



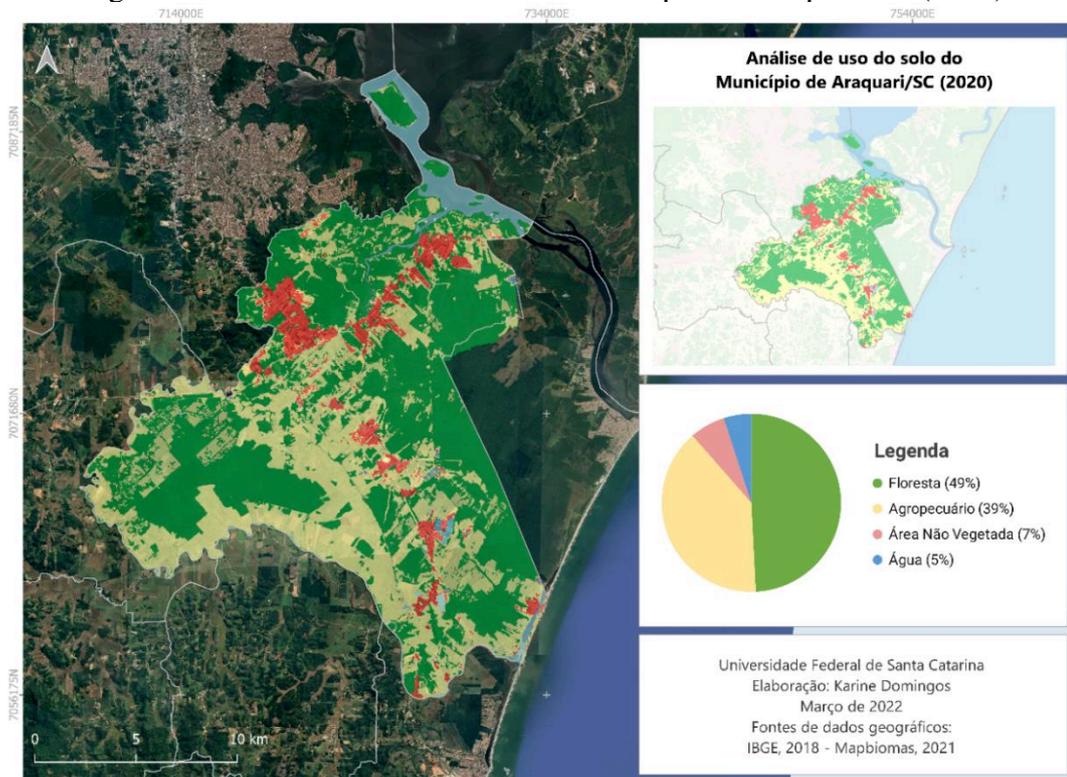
Elaborado por Karine Domingos. Fonte: Mapbiomas (2021), IBGE (2018)

Figura 9 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2010)



Elaborado por Karine Domingos. Fonte: Mapbiomas (2021), IBGE (2018)

Figura 10 - Análise de uso do solo do município de Araquari/SC (2020)



Elaborado por Karine Domingos. Fonte: Mapbiomas (2021), IBGE (2018)

Áreas identificadas com maior preservação da cobertura florestal são concordantes aos limites dos territórios protegidos por instrumentos legais, como é o caso das Terras Indígenas, descritas detalhadamente no item a seguir.

3.3.5 Povos e Comunidades Tradicionais

Em Santa Catarina, assim como no restante do país, a presença expressiva de povos indígenas remonta os primórdios das primeiras ocupações humanas no território. Especificamente no litoral sul do Brasil, a disponibilidade de alimento, proveniente da fonte proteica proporcionada pela presença constante de cardumes de peixes próximos a costa serviu como um fator que contribuiu para a sobrevivência e reprodução da vida desses grupos.

A ocorrência de sítios arqueológicos em São Francisco do Sul, indica a presença dos Guarani há aproximadamente 1.000 anos (SANTOS, 2004). Os Guarani caracterizavam-se pelo domínio da horticultura, caça grupos demograficamente numerosos e por sua dinâmica territorial expansionista em direção ao litoral¹⁵. Também denominados como Carijó, pelos europeus, o grupo caracterizava-se pelo elevado conhecimento de aspectos naturais, pela prática da caça, coleta, olaria, artesanatos como a confecção cestos e de artefatos a partir da fiação de algodão (SANTOS, 2004)

No litoral catarinense, estão estabelecidos aproximadamente 700 índios Guarani, em 18 localidades, parte deles em municípios do nordeste catarinense, nas proximidades de São Francisco do Sul, como Araquari, Balneário Barra do Sul, Joinville, Garuva e Guaramirim (WEBER, 2004).

A reprodução dessas comunidades é minimamente assegurada pelas Terras Indígenas (TI) demarcadas na região, entretanto, essas populações não são foco de ações do Estado, e permanecem marginalizadas, mesmo diante da expressividade que a história indígena representa para a localidade, promovendo tanto a preservação histórica dos costumes, como de recursos naturais. Como por exemplo, no município de Araquari, nascem na Terra Indígena Tarumã e Terra Indígena Pindoty, os afluentes da Sub-bacia do Rio Pirai.

Nunes (2020) analisa a dinâmica de alterações na vegetação do território Guarani em Araquari, demonstrando a importância da presença indígena Guarani para a conservação da biodiversidade na região, Mata Atlântica nativa no interior das TI's, onde, de acordo com a

¹⁵ Entre as diversas hipóteses sobre a motivação dos Guarani, na expansão para o litoral, uma das mais aceitas refere-se ao mito da busca por uma “terra sem males” (SANTOS, 2004).

Constituição Federal “destinam-se a sua posse permanente, cabendo-lhes o usufruto exclusivo das riquezas do solo, dos rios e dos lagos nelas existentes” (BRASIL, 1988).

Quadro 2 - Situação Fundiária das Terras Indígenas localizadas no município de Araquari/SC

Município	Terra Indígena (TI)	Aldeias existentes nas TIs	População (Hab.)	Área (ha)	Porcentagem em Araquari	Situação Jurídica Atual
Araquari/ Bal. Barra do Sul	Tarumã	Tarumã, Tarumã Mirim	40	2.172	67,84	Declarada pelo Ministério da Justiça (MJ) - Portaria MJ 2747/09
Araquari/ Bal. Barra do Sul Pindoty	Pindoty	Pindoty, Ywapuru, Jabuticabeira, Conquista	147	3.294	74,35	Declarada pelo MJ - Portaria MJ 953/10
Araquari	Piraí	Piraí	78	3.017	100	Declarada pelo MJ - Portaria MJ 2907/09

Adaptado de Nunes (2020). Fonte: Funai (2016)¹⁶

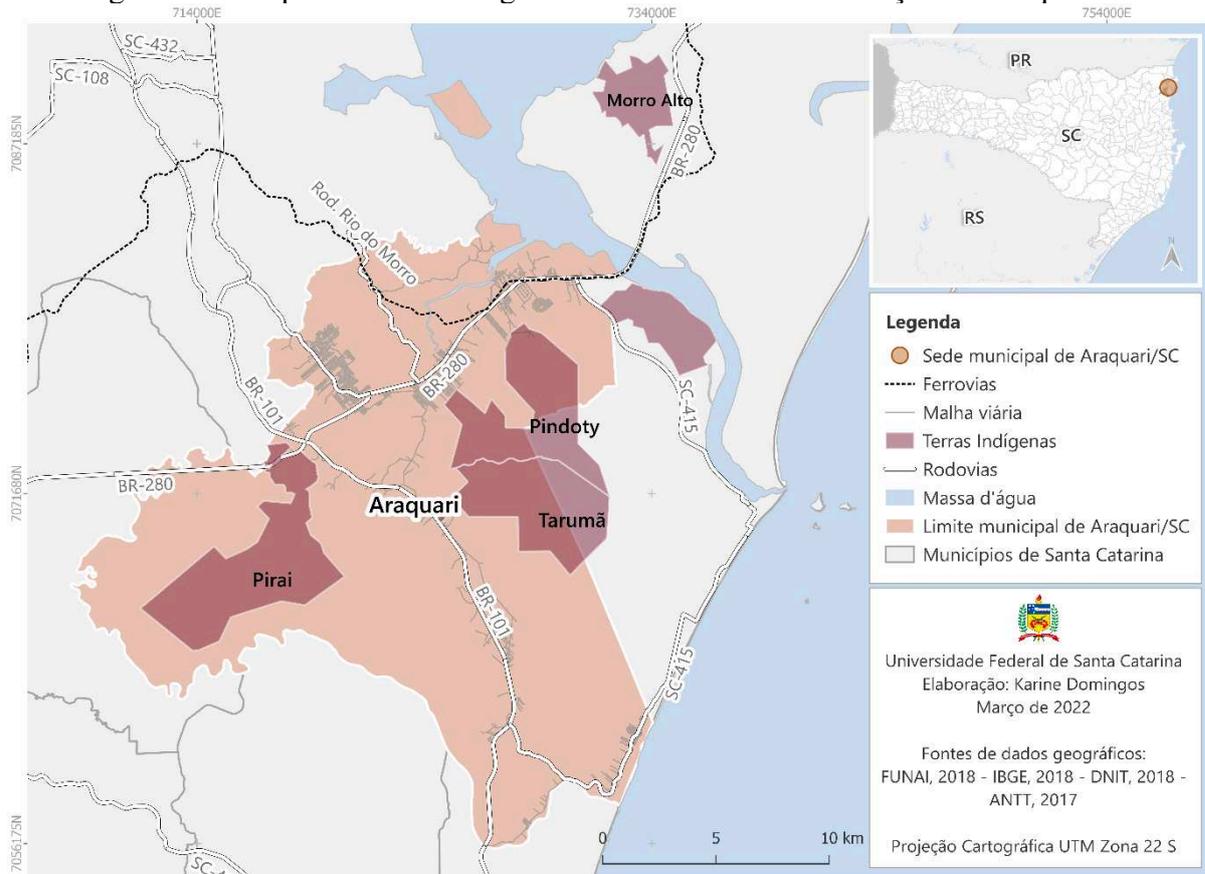
No

Quadro 2 - Situação Fundiária das Terras Indígenas localizadas no município de Araquari/SC, são sintetizadas as principais características da divisão de terras pertencentes aos grupos indígenas do entorno de Araquari, todos pertencentes a povo indígena Guarani¹⁷. A TI do Piraí é inteiramente estabelecida no município, as demais encontram-se divididas, compreendendo 67% da Terra Indígena Tarumã (32% em uma área pertencente a Balneário Barra do Sul) e 74% da TI Pindoty (sendo o restante, 26% localizado em uma área pertencente a Balneário Barra do Sul). As demarcações analisadas, somam aproximadamente 8.483 ha, dos quais 5.800 ha compõem o território de Araquari.

¹⁶ Ressalta-se que nas proximidades da área de estudo é localizada também TI Morro Alto, localizada em São Francisco do Sul, possui uma população de aproximadamente 48 pessoas (2003), estabelecidos em uma área de 893 ha (FUNAI, 2008), entretanto, não compreendidos pela análise por não apresentar sobreposição com a divisão política do município estudado.

¹⁷ Sub-grupo Guarani Mbya.

Figura 11 – Mapa de Terras Indígenas e Unidades de Conservação de Araquari/SC



Elaborado pela autora. Fonte: (FUNAI, ICMBIO, IBGE, 2018).

Analisando comparativamente as delimitações apresentadas no Plano Diretor do Município de Araquari (conforme Lei 050/2006) e Mapa de Zoneamento de Araquari, Anexo 3 da Lei Complementar 281/2019 observa-se ao longo das revisões publicadas a ampliação de Zonas Urbanas e Industriais sob áreas anteriormente definidas como Zonas de Interesse Ambiental e Sustentável, ainda, observa-se a de supressão dos limites de Terras Indígenas, nos instrumentos de planejamento. Conforme discutidos no item a seguir.

3.3.6 Planejamento Urbano

De acordo com a análise de informações espaciais disponibilizadas pelo ICMBIO (2018) e pelo Instituto do Meio Ambiente (IMA, 2019), não há a ocorrência de unidades de conservação (UC) registradas no interior dos limites municipais, sendo as mais próximas identificadas nos municípios vizinhos, são elas: Área de proteção Ambiental Serra Dona

Francisca em Joinville e Parque Estadual Acaraí em São Francisco do Sul. Apesar de não haver UC's nas adjacências do município, a proximidade com o litoral imprime características, como a ocorrência de manguezais, ecossistema de transição entre os ambientes terrestre e marinho, que possibilita as condições necessárias à reprodução de espécies da fauna e flora.

Também não há a ocorrência de sítios arqueológicos e comunidades quilombolas registradas dentro dos limites políticos do município, segundo as bases de dados disponibilizadas pelo IPHAN (2018) e INCRA (2018). Entretanto, a análise do banco de dados da FUNAI (2018), possibilitou a identificação de terras indígenas no interior do município, conforme a Figura 11.

No mapa de caracterização socioambiental de Araquari é possível observar a presença de duas áreas tradicionalmente ocupadas pela etnia Guarani Mbya (FUNAI, 2020) assim como, também é identificada a representação do curso hídrico em um segmento do limite norte do município. Este segundo corresponde ao Canal do Linguado, mencionado no item 2.2.2 *Interrupção do Canal do Linguado*. O curso hídrico é caracterizado pela contaminação por rejeitos da indústria e pelo processo de assoreamento do canal, causado pela construção de um dique na década de 1930, que interrompeu totalmente a passagem de água para o Oceano Atlântico.

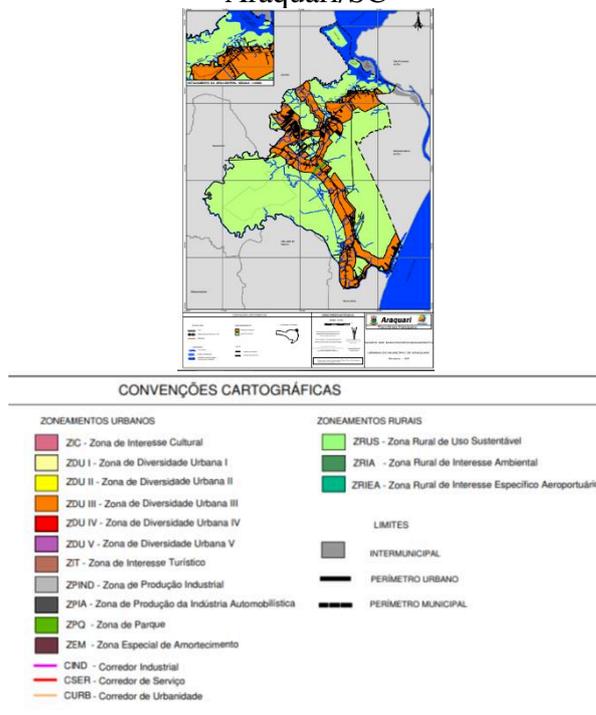
Quanto aos instrumentos de planejamento urbano, desde 2006 Araquari conta com a Lei Complementar nº50/2006, posteriormente revisada e atualizada pela Lei nº 281/2019, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município. A legislação toca a problemática de mobilidade urbana, apresenta como uma necessidade a ampliação e reestruturação do sistema viário para além dos eixos rodoviários da BR-101 e BR-280, com a finalidade de reduzir o conflito entre o trânsito local e o de passagem nas rodovias. Além disso, tem como foco, possibilitar a conectividade e continuidade do sistema viário, promovendo a integração das áreas do município atualmente desconexas.

Listados como condicionantes que limitam a ocupação de diferentes zonas, estão a) linha férrea; b) Rodovia BR-280; c) Rio Parati d) o manguezal (Art. 139). O zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor Municipal segmenta o território em áreas com características e objetivos específicos ao planejamento de seu uso. Dentre as zonas estabelecidas na Lei nº 281/2019, apresentam maior importância ao desenvolvimento da indústria: Zona de Produção Industrial (ZPIND), Corredor Industrial (CIND) e Zona de Produção da Indústria

Automobilística (ZPIA). Que evidenciam o incentivo dado ao poder público para o desenvolvimento do setor no local.

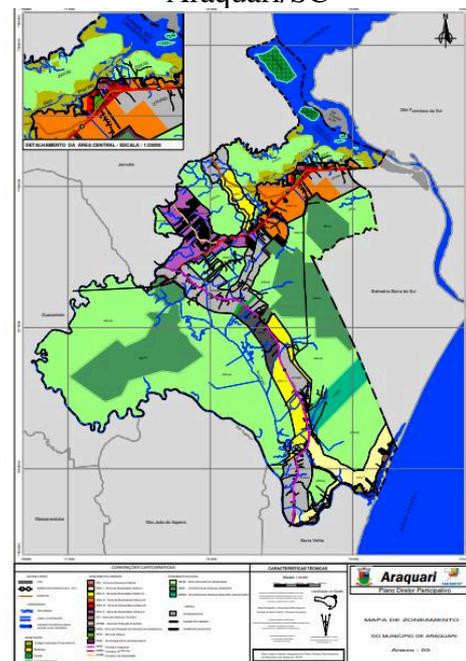
Além das características atribuídas a cada setor, o Plano Diretor Participativo do Município (PDPM) propõe objetivos ao zoneamento. Dentre as três categorias de interesse industrial, é possível observar semelhanças entre os objetivos definidos, incentivar a atividade industrial e restringir o uso habitacional.

Figura 12 - Mapa do macrozoneamento de Araquari/SC



Fonte: Anexo 02 do Plano Diretor Participativo do Município de Araquari (ARAQUARI, 2018).

Figura 13 - Mapa do zoneamento de Araquari/SC



Fonte: Anexo 03 do Plano Diretor Participativo do Município de Araquari (ARAQUARI, 2018).

Entre os impactos do estabelecimento de zonas industriais, estão os benefícios relacionados à possibilidade de interação e auxílio mútuo entre os atores integrados no espaço. A localização espacial como um facilitador para a cooperação entre empresários que compartilham de funções semelhantes. O zoneamento específico para essa finalidade se apresenta como um mecanismo facilitador de cooperação entre o empresariado, viabilizado pela interação entre sistemas econômicos e o poder público. A criação da zona seria uma iniciativa do estado em promoção do mercado, uma promoção da organização de redes de

cooperação entre o empresariado, em benefício do aprimoramento de estratégias de elevação na competitividade por meio da consolidação dessas redes. Dessa forma, elevando a competitividade do território.

O caso da implantação da unidade montadora da BMW em Araquari torna-se crucial para a compreensão dos fatores que impulsionaram o maior dinamismo econômico. O Estado atuou como facilitador, a escolha do local para estabelecimento da planta foi incentivada pelo Estado por meio de incentivos fiscais, por exemplo. Neste exemplo, se analisam as relações entre os sistemas econômicos, o Estado e a sociedade. O Estado atuando como facilitador para elevar a competitividade do território e favorecer o estabelecimento do capital privado em localidades pouco valorizadas até então, valorização do solo que ocorre após a implantação da unidade fabril, e conseqüentemente a valorização imobiliária da região.

De todo modo, não devem ser excluídos desse processo de facilitação o critério de sustentabilidade do desenvolvimento e o critério de atuação da população-sociedade. Primordialmente, devem ser assegurados os direitos à subsistência, preservação e segurança a manutenção e reprodução da vida, do meio ambiente e da sociedade. A instalação da fábrica gera impactos ambientais de curto, médio e longo prazo. Além disso, interfere em todo o processo de ocupação que ocorre no momento posterior à implementação, resultando em uma nova estruturação do município (SILVA; PEREIRA, 2014)

Silva e Pereira (2014) analisam comparativamente a sustentabilidade do desenvolvimento econômico no município após a implantação da multinacional BMW, por meio da análise comparativa com outros municípios que deram aporte a empresas automobilísticas. São considerados os exemplos dos municípios de São Bernardo do Campo (SP), Betim (MG), São José dos Pinhais (PR), Gravataí (RS) e Camaçari (BA). Nos exemplos levantados o estabelecimento da indústria automobilística favoreceu o desenvolvimento integrado da região, e embora sob contextos históricos e espaciais distintos, a dinâmica econômica da região onde são estabelecidos os exemplos levantados apresentam elevação na geração de empregos diretos e indiretos gerados a partir da implementação da indústria automotiva. Esse processo alia-se à aceleração do crescimento populacional, tendo como efeito multiplicador o crescimento da arrecadação municipal, que pode crescer por meio do recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

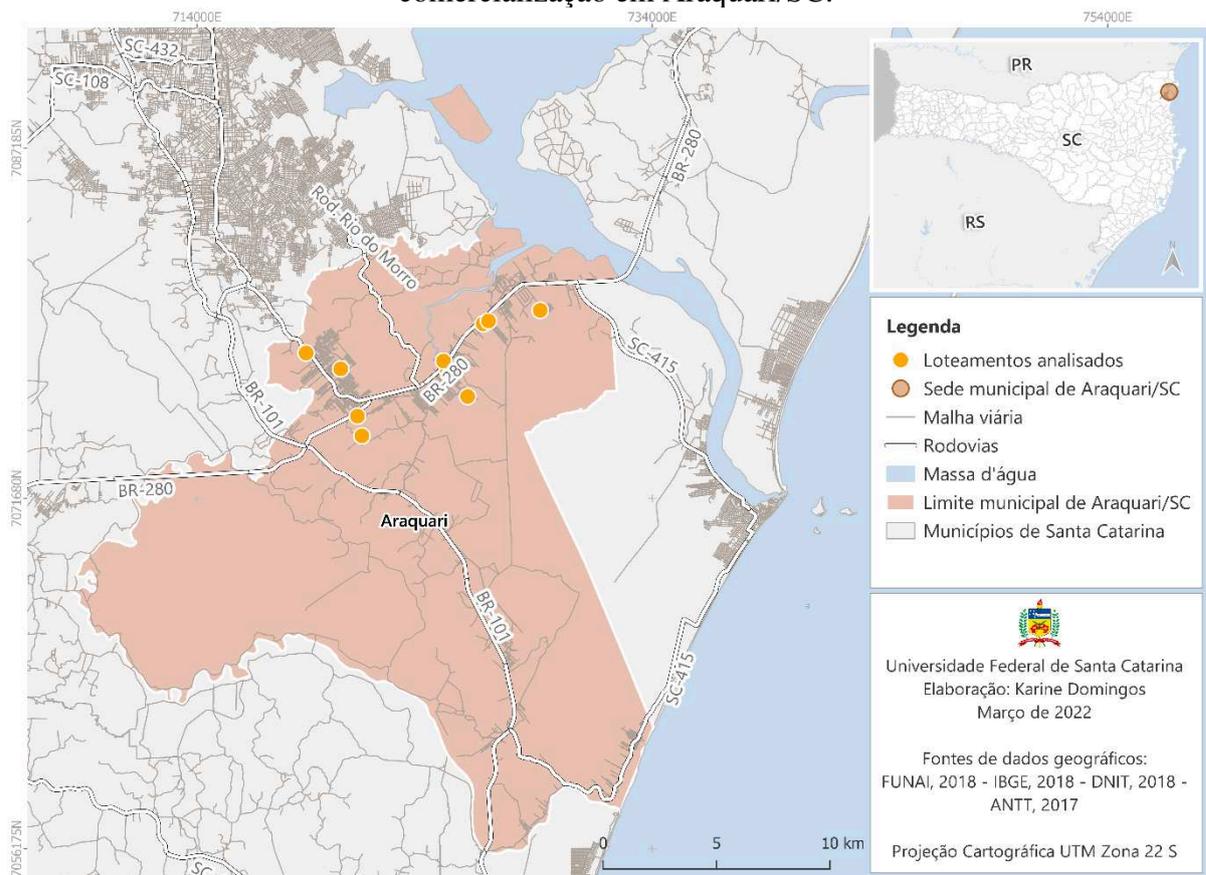
Ao mesmo tempo em que os eixos logísticos das rodovias BR-280 e BR-101 beneficiam a implementação de indústrias, devido a facilidade de acesso a matéria prima e escoamento da produção, também podem ser elencadas como condicionantes que limitam a

ocupação dessas estruturas, dentro de aspectos como: a) por apresentarem um obstáculo físico ao ordenamento físico territorial e b) devido a irregularidade nas ocupações estabelecidas em faixas de domínio e de recuo no entorno das rodovias. O problema é identificado no Plano Diretor Municipal, o documento cita a necessidade de ampliação e reestruturação do sistema viário para além dos eixos rodoviários da BR-101 e BR-280, buscando assim a redução do conflito entre o trânsito local e o de passagem nas rodovias (Lei nº 281/2019).

3.3.7 Análise de loteamentos

Na figura a seguir, é possível observar o produto de um levantamento preliminar dos maiores loteamentos em processo de execução e comercialização no município.

Figura 14 - Espacialização dos 10 principais loteamentos em processo de execução e comercialização em Araquari/SC.



Fonte: FUNAI (2018), IBGE (2018), DNIT (2018), ANTT (2017). Elaborado pela autora, 2020.

Entre os empreendimentos levantados, destaca-se o loteamento Reserva do Mirante e Ecovalle, ambos executados pela empresa Ábaco Urbanizadora, do Grupo Ábaco. O valor

médio dos lotes disponíveis é de 417,47 e 542,84 reais por metro quadrado. A estimativa foi realizada com base na média entre uma amostra de 15 lotes comercializados atualmente pela empreiteira em cada um dos loteamentos. Processo de valorização recente, visto que Orjecoski (2019) apresenta valores médios que variam de cerca de R\$ 8,00 em 2010, para R\$ 250,00 por metro quadrado em 2018. Conforme:

tal crescimento industrial se reflete na valorização dos imóveis e na especulação imobiliária, embora ainda se verifique a existência abundante de terras no município. Segundo dados da Prefeitura Municipal (2016), em 2009 o metro quadrado no município valia cerca de R\$ 8,00, passando em 2010 para R\$ 35,00, e a partir do anúncio da instalação da montadora de carros BMW (2013-2014) o valor passou para R\$ 50,00 e atualmente (2018) está em R\$ 250,00 (ORJECOSKI, 2019).

O bairro planejado Reserva do Mirante, apresenta-se como uma proposta de urbanismo alternativa baseada na divisão do loteamento em condados, nomeados como Condado da Pomerânia, Condado da Saxônia, Condado de Hamburgo (Figura 15 e Figura 16), e Condado da Baviera, demonstrando uma apropriação comercial de elementos culturais vinculados a história da colonização alemã de Joinville. São 503 terrenos, a partir de 240m², dispondo de áreas destinadas ao uso residencial e misto, possibilitando o uso residencial e comercial.

Figura 15 - Perspectiva externa Condado Hamburgo



Fonte: Institucional, Ábaco (2020).

Figura 16 - Perspectiva interna Condado Hamburgo



Fonte: Institucional, Ábaco (2020).

Figura 17 –Loteamento Reserva do Mirante



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

Assim como o loteamento Reserva do Mirante (Figura 17), o Ecovalle também é apresentado como um bairro planejado no interior do bairro Itinga, dispõe de 468.814,05m² de área com 594 de 240m² a 700m². A primeira fase do empreendimento concluída conta com a implementação de 265 terrenos e a segunda com 198 terrenos, esta última encontra-se

atualmente em andamento. Cabe salientar que o Grupo Ábaco teve origem no Paraná e atua nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, neste último, é responsável por empreendimentos nos municípios da faixa litorânea catarinense (Biguaçu, Imbituba e Araquari).

Figura 18 - Planta para comercialização Ecovalle



Fonte: Institucional, Ábaco (2020).

Quanto aos demais loteamentos identificados na Figura 14, estão os loteamentos Jardim das Hortências, Nossa Senhora Aparecida (Figura 23 e Figura 24), Godri (Figura 19), Airton Thomas (Figura 20), Machados (Figura 21), Guimbala (Figura 22), que se encontram em processo de comercialização pela imobiliária Irineu Imóveis. O grupo teve a origem comercial em Joinville, no início da década de 1980, cresceu nas décadas seguintes efetuando a execução e desempenhando a função de intermediário na comercialização de loteamentos na região de Joinville e Balneário Barra do Sul, onde em 2001 se lançou no ramo hoteleiro. Atuante também nos municípios de São Francisco do Sul e Barra Velha, o grupo comercializou ao longo de sua história mais de 20 mil lotes.

Assim como a Irineu Imóveis, a imobiliária Laureano Imóveis também obtém destaque na comercialização do solo em Araquari. Com sede localizada no bairro Itinga, em Araquari, trabalha desde 1993 com imóveis localizados na zona sul de Joinville e em todo o município de Araquari.

A curva ascendente nos indicadores econômicos favorece em um primeiro momento o desenvolvimento urbano e industrial. Tende a favorecer a longo prazo a melhora na qualidade de vida da população, entretanto, o rápido crescimento do município ainda não promoveu a implementação na oferta de serviços e conseqüentemente de avanços qualitativos aos habitantes na mesma velocidade. A oferta de serviços básicos e principalmente, um plano eficiente de mobilidade urbana ainda é incipiente.

Figura 19 - Loteamento Godri



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

Figura 20 - Loteamento Airton Thomas



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

Figura 21 - Loteamento Machados



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

Figura 22 - Loteamento Guimbala



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

Figura 23 - Loteamento Nossa Senhora Aparecida (perspectiva)



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

Figura 24 - Loteamento Nossa Senhora Aparecida



Fonte: Irineu Imóveis, 2020.

CAPÍTULO 4: FATORES DE INCENTIVO AO CRESCIMENTO URBANO

No Capítulo 4 são desenvolvidas discussões acerca da análise dos elementos estruturantes que impulsionaram o desenvolvimento urbano de Araquari/SC pós anos 2000.

Para Orjecoski (2019) o “transbordamento urbano-industrial de Joinville para Araquari é promovido pela oferta de terrenos com preços acessíveis e disponibilidade de mão-de-obra, além dos subsídios governamentais”. Sob o contexto da aproximação da saturação do solo em Joinville, da proximidade com limitações na disponibilidade de espaços que pressionam a formulação de normas/diretrizes e regulamentações que orientem o uso controlado do espaço urbano.

De modo geral a avaliação que antecede o estabelecimento de instalações industriais leva em consideração aspectos como: competitividade do território; proximidade com eixos de escoamento da produção; investimentos em infraestrutura, segurança, saúde, educação; índices de geração de emprego e renda; disponibilidade de mão de obra; incentivos públicos para criação de novos negócios e para manutenção ou expansão de negócios já consolidados, entre outros.

Várias destas condições estão presentes no município analisado, uma vez que o território já tenha vantagens competitivas de antemão atribuídas simplesmente pela proximidade com o polo de desenvolvimento de Joinville, estruturas portuárias e rodoviárias. Devem ser consideradas as vantagens fornecidas pelo:

- a) o acesso a fornecedores estabelecidos na região,
- b) estruturas logísticas de escoamento da produção para o mercado consumidor,
- c) oferta e qualidade da mão de obra,
- d) oferta de terrenos de baixo custo, inicialmente, com disponibilidade para instalação de estabelecimentos de grande porte.
- e) incentivos econômicos, governamentais e fiscais, como Lei nº 3176 de 03 de fevereiro de 2017, “Lar Legal” em 2017, Programa de desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC) e o Pró Emprego, mencionados por Orjecoski (2019).
- f) legislação e zoneamento urbano que privilegia o desenvolvimento do segmento;

Por isso, torna-se necessário buscar elementos para compreender analiticamente o momento em que foram estabelecidas as condições básicas ao pontapé inicial do processo de desenvolvimento do município.

Uma vez que o município apresenta dados expressivos de crescimento, estes são (capitalizados) revertidos em incentivo “midiático” para alimentar o ciclo de investimentos, abrindo espaço também para a especulação imobiliária.

4.1 INCENTIVOS FISCAIS

Isenções ou suspensões de ICMS podem ser utilizadas para reduzir custo e otimizar fluxos de caixa, que favorecem investimentos futuros, gerando empregos e impulsionando outros setores. Santa Catarina é um dos estados em que há mais benefícios fiscais em sua legislação. Os mais conhecidos são os Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) 409, 410 e 411, sendo alternativas de recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) mais reduzidos. Conforme Ramlov (2021), esses benefícios abrangem desde a importação da mercadoria até a saída do estabelecimento importador, sendo os principais:

Diferimento do ICMS devido por ocasião do desembaraço aduaneiro de mercadoria importada para comercialização pelo estabelecimento importador - Crédito presumido de ICMS por ocasião da saída tributada, de modo que resulte em carga tributária final entre 1% e 8% - Diferimento parcial do ICMS nas saídas internas.

O TTD 409 é um benefício para importação, a partir dele o valor cobrado de ICMS na importação deixa de ser exigido no estado e passa a ser cobrado apenas na venda desses produtos. Um ponto importante do TTD 409 é que ele se aplica somente em importações de mercadorias destinadas à revenda, ou seja, considera-se a comercialização da mercadoria destinada a outro estabelecimento da empresa importadora situado em outra unidade de Federação (transferência entre estabelecimentos). Vale ressaltar que para a empresa conseguir esse benefício ele deve atender alguns requisitos para ter acesso e manter a isenção e alguns deles, diz respeito em auxiliar o desenvolvimento de outras empresas do estado como: Utilizar, preferencialmente, serviços de operadores logísticos (armazenagem, manuseio, movimentação e distribuição) estabelecidos no Estado, devidamente habilitados pelos órgãos anuentes; Utilizar serviço de comissaria de despacho aduaneiro estabelecido no Estado; Contratar, preferencialmente, a prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas com empresa transportadora estabelecida no Estado; Investir na manutenção ou expansão de empreendimentos relacionados, direta ou indiretamente, à atividade de comércio

exterior, ainda que por meio de geração de renda decorrente da locação de bens de terceiros situados no Estado, entre outros (FREITAS, 2019).

Além dos incentivos dados pelo estado de Santa Catarina, o município de Araquari promoveu no ano 2018 alterações na legislação, criando regras mais abrangentes de incentivos fiscais (Lei 3359/2018). a partir da lei, o município buscou tornar seu território mais atrativo para novos investimentos em melhorias de infraestrutura de área públicas, terraplanagem, pavimentação de vias de acesso, instalação de rede de água e esgoto, iluminação pública e ampliação de galerias e pluviais e de energia elétrica. Além disso, o município garante o acompanhamento de órgãos públicos como CELESC, CASAN, FUNDEMA, Secretarias municipais e estaduais para direcionar a resolução das demandas municipais. A lei ainda prevê isenção parcial ou total de impostos e taxas municipais – Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) e/ou Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano (IPTU) e está prevista a dispensa do pagamento de taxas referentes à emissão de alvarás e de outras licenças, como alvará sanitário.

Os benefícios, porém, para serem concedidos, segundo a lei, tem como contrapartida a comprovação por parte da empresa de que ela desenvolve uma atividade que contribua para o desenvolvimento econômico e sustentável da região. É necessário também que a empresa garanta e quantifique o número de empregados, sendo estabelecido cotas funcionários com mais de 40 anos, com deficiência física ou que estão no primeiro emprego, oferta de benefícios como plano de saúde etc. Outro quesito importante para a empresa que se beneficia dos incentivos é de que ela deve licenciar toda a sua frota de veículos no próprio município.

Percebe-se que os benefícios e isenções concedidos pelo estado e pelo município tem como principal quesito atrair empresas para a região e se tornar mais competitivo frente a outros estados da federação. A partir da boa localização do município, próximo a vias de escoamento com portos e aeroportos, visa-se atrair empresas concedendo isenções tributárias, mas que façam com que elas utilizem serviços e empresas catarinenses, além de procurar garantir geração de emprego para a população local.

Ainda sobre a questão da isenção fiscal, é necessário compreender diretamente os agentes envolvidos, pois devem ser exigidas contrapartidas, evitando que a isenções sejam um elemento de favorecimento de um desenvolvimento desigual nas diversas escalas sociais e econômicas. Ou seja, é preciso exigir critérios e contrapartidas para que não sejam favorecidos apenas os faturamentos da empresariais, mas também para que se busquem garantias na geração e manutenção de empregos, distribuição de renda, desenvolvimento

socioeconômico da região, caso contrário as isenções nada mais são do que irresponsabilidade fiscal e social.

Um dos principais programas de financiamento e apoio a projetos municipais é o Programa de Modernização da Administração Tributária e dos Setores Sociais Básicos Automáticos (PMAT). Através dele foram injetados 3.9 milhões (BNDES, 2022) de reais na administração pública desde o início dos anos 2000. Sendo todas as solicitações direcionadas a projetos de modernização (Quadro 3).

Quadro 3 – Operações diretas entre BNDES e a administração pública de Araquari entre os anos de 1994 e 2022

Programa	Data do contrato	Valor Contratado (em R\$)	Valor Desembolsado (em R\$)	Objetivo do Projeto	Situação da operação
PMAT AUTOM INVEST	27/11/2018	3.255.109	3.178.382	Projeto de Modernização	Ativa – Utilizada
PMAT AUTOM INVEST	27/11/2018	930.031	449.338	Projeto de Modernização	Ativa
PMAT	14/07/2003	420.000	327.000	Programa de Modernização da Administração Tributária e da gestão dos setores sociais básicos	Liquidada

Fonte: BNDES (2022)

Há também a modalidade de financiamentos para projetos de investimentos (FINEM), públicos ou privados, voltados à geração e aumento de capacidade produtiva, nos diversos setores da economia, entidades e órgãos públicos. Linha de crédito com recursos alocados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os financiamentos diretos concedidos pelo BNDES ao setor privado no município têm modalidade de apoio reembolsável, sendo os dois destinados ao setor da indústria de transformação, sendo cobrados juros de 2% e 3% ao ano, respectivamente.

Quadro 4 – Principais financiamentos concedidos pelo BNDES a instituições de natureza privada no município de Araquari entre os anos de 2002 e 2022

Cliente	Data do contrato	Valor Contratado (em R\$)	Valor Desembolsado (em R\$)	Objetivo do Projeto	Situação da Operação
Durin Industria de Plásticos LTDA	2 de julho de 2020	10.000.000	10.000.000	Plano de Investimento	Ativo
Cia Industrial H. Carlos Schneider	19 de marco de 2015	52.000.000	12.284.846	Relocalização do atual parque fabril da empresa, associada a ampliação da capacidade produtiva	Ativo

Fonte: BNDES (2022)

Desde o início dos anos 2000 foram desembolsados 22,2 milhões, conforme

Quadro 4, para investimentos em empresas privadas alocadas no município, como o caso da Durin Industria de Plásticos LTDA (que produz materiais para construção, jardim, linha elétrica, irrigação, acessórios, acabamentos, iluminação, ferramentas e tintas) e a Companhia Industrial H. Carlos Schneider, grupo que comporta duas empresas influentes no município, a Ciser (que produz materiais metalmecânicos, para a construção civil, estruturas metálicas, eletroferragens, automotivos, entre outros) e a imobiliária Hacasa. Esta última apresenta um dos maiores projetos de intervenção imobiliária para a região, conforme discutido a seguir.

4.2 INTERVENÇÕES PLANEJADAS

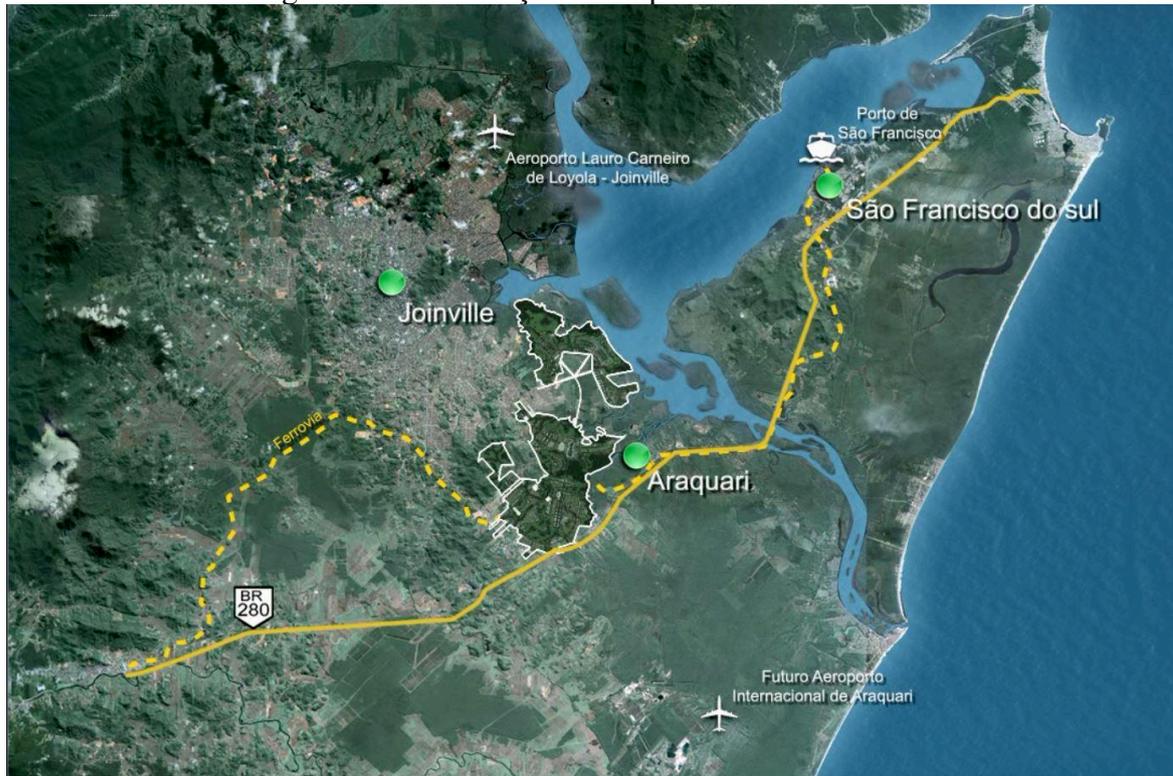
Entre as principais obras recentes de infraestrutura do município de Araquari está a pavimentação da Estrada Geral da Barra do Itapocu, que inicia no km 74 da BR 101, e liga a rodovia ao acesso do município de Balneário Barra do Sul, na Praia das Salinas e a pavimentação da Rodovia Rio do Morro. Ambas necessárias a mobilidade da região, sendo esta última uma importante ligação com a porção leste de Joinville. Entre as intervenções planejadas, ressalta-se algumas das maiores a seguir, como o empreendimento imobiliário regido pelo Grupo Ciser, a duplicação da BR-280, entre outras.

4.2.1 Empreendimento Hacasa (Grupo Ciser)

A empresa Hacasa Empreendimentos Imobiliários, vinculada ao grupo Ciser, dispõe de uma proposta de desenvolvimento regional, classificada pela iniciativa como um Grande Projeto Urbano (GPU), que, segundo informações propagadas pela empresa, encontra-se em fase inicial. O projeto compreende parcelas do solo de Joinville e Araquari, totalizando uma área de 3.800 ha para a intervenção¹⁸ (Figura 25), destes 1.900 ha destinados à ocupação, ou seja, 19 milhões de metros quadrados, e o restante destinado a implementação de Parques Urbanos, e manutenção de Áreas de Preservação e Proteção Ambiental. O projeto de empreendimento considera um expressivo crescimento populacional da área, estimado em 250.000 mil habitantes (HACASA, 2020).

¹⁸ De acordo com informações veiculadas pela empresa, caso implantado, o empreendimento será considerado um dos maiores Grande Projeto Urbano (GPU) desenvolvidos no Brasil.

Figura 25 - Localização do empreendimento Hacasa



Fonte: Hacasa (2020)

Ressalta-se que a área em questão compreende tanto o município de Araquari, como parte em Joinville. A extensão é atualmente ocupada por uma cobertura vegetal, incluída no Plano Diretor (2019) como Zona Rural de Uso Sustentável e Zona de Diversidade Urbana II.

4.2.2 Duplicação da Rodovia BR-280, Contorno ferroviário Portos e Aeroportos

O projeto de duplicação da BR-280 compreende 73,88 quilômetros de obras de duplicação efetiva, incluindo recuperação e restauração do pavimento já existente. É uma obra do Governo Federal, realizada pelo Ministério da Infraestrutura e executada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)¹⁹. As obras compreendem o traçado que perpassa os municípios de São Francisco do Sul, Joinville, Araquari, Guaramirim, Schroeder e Jaraguá do Sul. O projeto objetiva a realização de melhorias no asfalto e nas condições de fluxo do trânsito (BRASIL, 2022).

¹⁹ Licença Ambiental de Instalação nº 983/2013 emitida pelo IBAMA.

A BR-280/SC promove a ligação entre o porto de São Francisco do Sul e a região do extremo norte catarinense à região noroeste do estado, portanto a importância econômica da região pressiona a execução do projeto, que é dividido em lotes, particionando o segmento (BRASIL, 2022). O único segmento da rodovia que permanecerá em pista simples é a travessia do Canal do Linguado entre os quilômetros 17 e 19. Para esse segmento é prevista a restauração do pavimento já existente. A duplicação do trecho vinha sendo reivindicada há mais de 15 anos e sofreu com diversos atrasos no início de sua execução, incluindo devido ao processo de desapropriações onerosas ao poder público, e que elevaram o custo da obra.

Figura 26 - Obras de duplicação da BR-280, lado oposto a entrada do Instituto Federal Catarinense.



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

Figura 27 - Obras de duplicação da BR-280, ao lado da entrada do Instituto Federal Catarinense.



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

Figura 28 - Escavadeira sendo utilizada para preparação do solo nas obras de duplicação da BR-280.



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

Figura 29 - Preparação do solo nas obras de duplicação da BR-280.



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

Quanto ao Contorno Ferroviário de Joinville, cabe ressaltar que a extensão total de obra de implantação é de 17,90 Km. Inclui a previsão de execução de um pátio ferroviário previsto nas proximidades do cruzamento com a rodovia BR-101, que além de permitir as operações de carga e descarga de mercadorias, poderá comportar a instalação de futuras operadoras logísticas (BRASIL, 2022).

A obra teve de início em novembro de 2007, entretanto foi paralisada em 2011 tendo sido executados 29,09% do previsto no contrato, a paralisação ocorreu nas etapas de aterros necessários devido a presença de solos moles na região, para tanto, são necessárias obras de estabilização das fundações dos aterros²⁰. Também foi necessária a adequação do traçado, objetivando a mitigação de gastos com desapropriações no bairro Itinga, em Araquari.

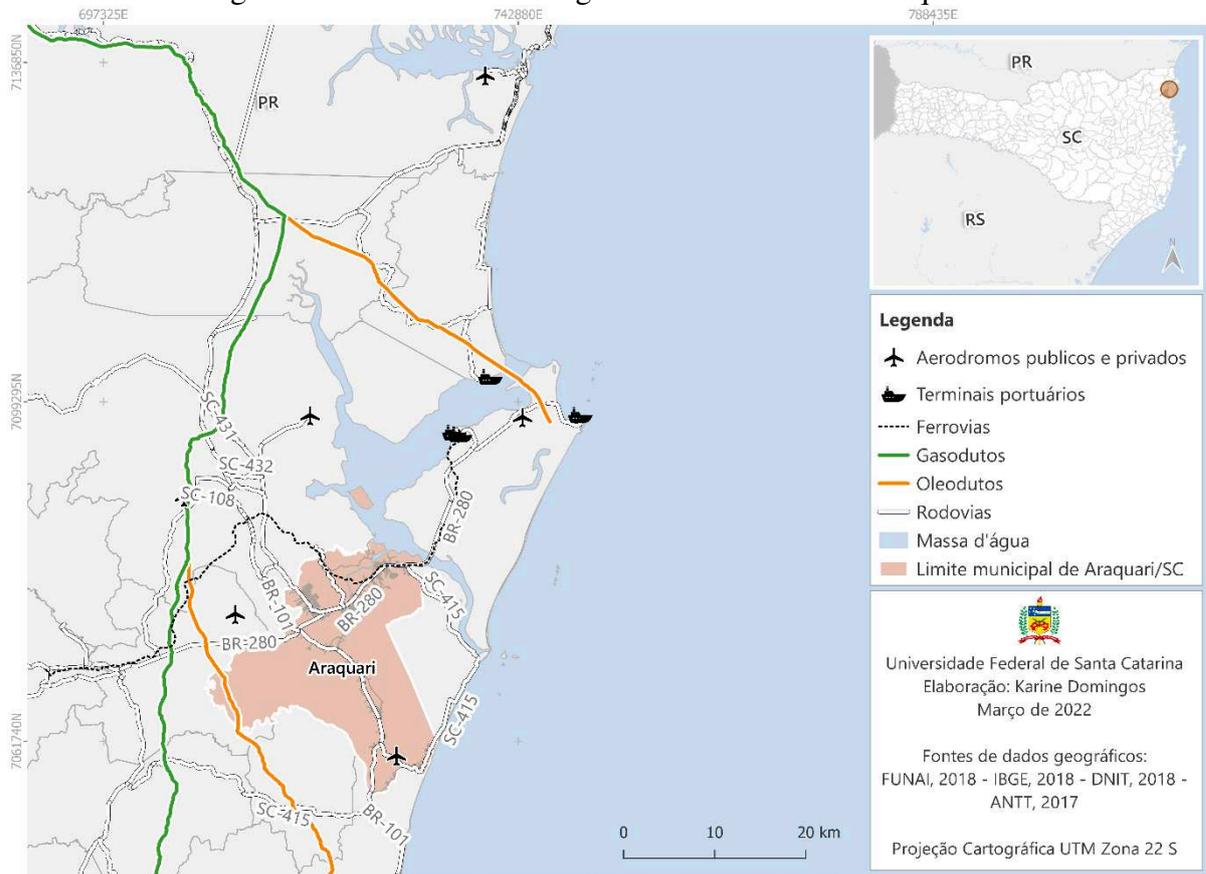
Como soluções geotécnicas alternativas foram propostas medidas como a substituição total do solo mole e melhoramento com colunas de brita, estas atualizações do projeto provocaram um acréscimo do orçamento inicial que ultrapassa os 25%, legalmente aceitos. Esse acréscimo tornou necessária a aprovação de uma nova solicitação para o contorno ferroviário.

²⁰ O tempo de estabilização das fundações dos aterros é da ordem de 10 anos, podendo estar sujeito a variações no tempo de execução se agravadas pela ocorrência de índices pluviométricos elevados (BRASIL, 2020).

O projeto do Contorno Ferroviário de Joinville, minimizaria conflitos entre o tráfego ferroviário e o urbano, auxiliando na redução do risco de acidentes e favorecendo o escoamento da produção catarinense, uma vez que implantado o terminal logístico.

Quanto ao sistema de mobilidade aeroviário, Santa Catarina conta com 37 aeroportos, divididos entre a administração da INFRAERO, aeroportos privados e administrados pelo convênio firmado entre a iniciativa pública e privada. Há no município analisado o Aeródromo de Araquari. Entre os aeroportos mais próximos estão o Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola, em Joinville e o Aeroporto de Navegantes, além dos aeroportos internacionais das capitais Curitiba e Florianópolis.

Figura 30 - Infraestruturas logísticas no entorno de Araquari/SC



Fonte: FUNAI (2018), IBGE (2018), DNIT (2018), EPL (2020). Elaborado pela autora, 2020.

Além das infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias, cabe salientar a presença do tão mencionado Porto Organizado de São Francisco do Sul e do terminal portuário de Itapoá, em destaque na Figura 30.

CAPÍTULO 5: CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, o estudo compreendeu a investigação analítica do processo de urbanização no município de Araquari/SC a partir dos seus elementos estruturantes: a expansão industrial e políticas públicas de incentivo à industrialização. Partindo do macro, primeiramente se aproximou historicamente e conceitualmente dos processos que atuaram e ainda atuam na constituição do atual arranjo socioespacial do Estado de Santa Catarina. Na sequência, foram associados esses elementos a compreensão do povoamento da região de Joinville, com ênfase na evolução econômica e urbana de Araquari.

Ou seja, de modo geral, o estudo encontra-se dividido em três etapas com diferentes escalas de análise. A primeira delas consiste no resgate da formação econômica e social de Santa Catarina. Seguida pela apresentação da formação socioespacial do norte catarinense, juntas, essas duas etapas fundamentam a compreensão da gênese da área de estudo. Finalmente, a terceira etapa é concentrada nos elementos estruturantes das transformações urbanas recentes de Araquari.

Embora debatido detalhadamente, nos núcleos formados por imigrantes alemães germânicos no final do século XIX, houve o desenvolvimento de pequenas fábricas que estabeleceram as condições básicas para o desenvolvimento de indústrias, com destaque para a indústria têxtil e metalmeccânica, o que configurou o desenvolvimento de uma pequena produção mercantil na região Norte de Santa Catarina.

A agricultura e a pecuária tiveram papel importante como atividades produtivas em Santa Catarina, e no município foco da análise. Em Araquari, localidade, que anteriormente era denominada por Paraty, o processo de desenvolvimento econômico foi atrelado primeiramente à formação de pequenos pontos de comércio e agricultura, com cultivo de mandioca para produção de farinha, cana de açúcar e arroz. Apenas no início do século XXI, passa por um momento de diversificação da base produtiva, quando a região passa de essencialmente agrícola, para uma posição de destaque na indústria de transformação.

Nesse período, alterações no quadro urbano tornaram-se perceptíveis, nesse momento o entorno da rodovia BR-280 passa a ser caracterizado também pela presença de unidades fabris e abertura de loteamentos, com finalidade habitacional e industrial.

O recente e acentuado desenvolvimento do segmento industrial de Araquari, diretamente ligado ao crescimento do município, é atualmente em grande parte estimulado pela disponibilidade de espaços de baixo custo para a implementação de empresas. A

proximidade com estruturas como o porto de São Francisco do Sul, e, o arsenal industrial e logístico organizado em Joinville, atribuiu ao município vantagens em sua localização geográfica. Portanto, no decorrer da pesquisa, foram levantados fatores de influência direta ou indireta na configuração do atual estágio de urbanização e industrialização do município.

Joinville, município vizinho, atualmente apresenta a malha urbana bem desenvolvida e pouco espaço ocioso disponível para a implantação de unidades fabris. A saturação promove a necessidade de busca por alternativas nas proximidades. Nesse contexto, Araquari dispõe de requisitos para o atendimento dessa demanda. Apesar das diversas vantagens competitivas do território, em diferentes bibliografias a mobilidade urbana é mencionada como um fator limitante ao desenvolvimento econômico local. A deficiência da malha urbana promove um obstáculo ao desempenho das estruturas de transporte e logística. Entretanto, importantes obras de infraestruturas vêm sendo realizadas no local, como foi o caso da pavimentação da estrada que dá acesso a localidade do Itapocu, a pavimentação da Rodovia Rio do Morro e as obras de duplicação da Rodovia BR-280.

Através dos dados analisados torna-se evidente o acentuado crescimento da economia nos últimos anos, embora o processo de industrialização do município tenha iniciado tardiamente, se considerarmos o contexto da região em que está inserido. A proximidade com o polo industrial consolidado em Joinville e a proximidade com o porto de São Francisco do Sul, até o início dos anos 2000, não apresentavam fatores suficientes ao incentivo da economia local, que permanecia baseada na agricultura. Apenas após o início da segunda década (do século XXI) é possível observar um relevante processo de industrialização e da expansão urbana. Entretanto, apesar de tardio, o município de Araquari tornou-se um dos mais dinâmicos do Brasil e de Santa Catarina, multiplicando o seu PIB entre 2002 e 2019 por aproximadamente 43 vezes. Sendo inclusive, superior a taxa de crescimento do PIB catarinense no mesmo período. Nesse aspecto, a indústria se apresenta como setor mais representativo.

Somente entre os anos de 2010 e 2019 foram fundadas 1.224 empresas. Quanto à mão de obra empregada no município, cabe salientar que do total de 16.588 empregos formais (com vínculo ativo até dezembro de 2020), 54,6% da força de trabalho formal remunerada era compreendida por trabalhadores com nível médio de escolaridade. Sendo a indústria o segmento que emprega o maior número de trabalhadores. O panorama dos vínculos empregatícios permite que sejam identificadas características da população estabelecida na área de análise. Ao longo do presente trabalho, conclui-se que a grande maioria dos

trabalhadores registrados é composta por trabalhadores da indústria, assim como, a maior parte apresenta o grau de escolaridade médio, e por fim, a maior parcela também têm remuneração média de até 2 salários mínimos.

Nesse contexto, instituições educacionais como o Instituto Federal Catarinense (IFC – Campus Araquari) e a presença da Universidade Federal de Santa Catarina em Joinville, têm papel fundamental no fornecimento de mão de obra qualificada ao atendimento dos segmentos em desenvolvimento no município, conforme abordado anteriormente.

A relação entre as parcelas urbana e rural da população também sofreu alteração significativa, acompanhando a dinâmica de urbanização brasileira. Entre os anos de 1970 e 2010, a porcentagem da população passou de 78% rural, para apenas 6% (2010). Em contrapartida, a população urbana passou de 22% em 1970, para 94% em 2010. A inversão ocorre no período que antecede a década de 1980. Em 2010, a população rural totalizou 1.457 habitantes. Devido a disponibilidade de solo a baixo custo, nota-se em Araquari um aumento considerável na mancha de ocupação urbana, espalhada e ainda pouco verticalizada, avanço que ocupa espaços anteriormente cobertos por vegetação ou áreas agrícolas. Devido ao processo recente de transição, o novo processo de ocupação coexiste com remanescentes de áreas com características rurais.

Quando se trata da população de Araquari, torna-se importante destacar a presença indígena na região. Há a presença de Terras Indígenas no município, entre as demarcações analisadas, somam aproximadamente 8.483 ha, dos quais 5.800 ha compõem o território de Araquari, todos pertencentes ao povo indígena Guarani.

Diante de um horizonte de planejamento que considera a execução de infraestruturas de grande porte como os portos planejados, o contorno ferroviário de Joinville, rendimentos imobiliários de grande porte, e a duplicação da rodovia BR-280, fatores que em conjunto agregam competitividade logística ao território. É possível afirmar que as transformações do espaço urbano de Araquari permanecerão em intenso rearranjo na dinâmica.

Apesar da intensa transformação do território, nota-se que a qualidade de vida da população não acompanha o ritmo de crescimento e acumulação de riquezas. Portanto, é necessário que os indicadores sociais estejam entre as prioridades do poder público, para que o crescimento econômico do município seja revertido em avanço qualitativo para a população residente no local.

Evidentemente não cabe a um único trabalho esgotar as questões acerca do tema proposto no presente trabalho, principalmente por ser um objeto de análise em constante

transformação. Entretanto, a proposta abre possibilidade ao prosseguimento da análise da região. A partir da realização e divulgação obtidos pelo censo, serão possibilitadas análises a através de dados atualizados, e sobretudo, a partir da escala dos setores censitários. Estas possibilitarão o desenvolvimento de análises espaciais atualizadas, considerando a evolução recente do quadro socioeconômico da região.

REFERÊNCIAS

ÁBACO Grupo. **Site Institucional**. 2020. Disponível em: <https://www.abacobrasil.com.br/rs.html>. Acesso em: 01 nov. 2020.

ARAQUARI. **Lei Complementar nº 50/2006**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Araquari. Araquari: Prefeitura Municipal de Araquari, [2006]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-complementar/2006/5/50/lei-complementar-n-50-2006-dispoe-sobre-o-plano-diretor-participativo-de-desenvolvimento-territorial-de-araquari-2013-06-05-versao-compilada>. Acesso em 1 de nov. 2020.

ARAQUARI. **Lei Complementar nº 281/2019**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Araquari e dá outras providências. Araquari: Prefeitura Municipal de Araquari, [2019]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-araquari-sc>. Acesso em 1 de nov. 2020.

ARAQUARI, Prefeitura Municipal de. Notícias. **Bananicultura é destaque em Araquari**. Araquari, 2020. Disponível em: <https://www.araquari.sc.gov.br/noticia/3822/bananicultura-e-destaque-em-araquari>. Acesso em: 15 jul. 2022.

ARAQUARI, Portal. **Portal Araquari: história**. História. 2015. Disponível em: <https://www.araquari.com/historia/>. Acesso em: 02 fev. 2021.

ARAQUARI, Prefeitura Municipal de. Cidade. **Conheça Araquari**. Araquari, 2021. Disponível em: <https://www.araquari.sc.gov.br/conheca-araquari>. Acesso em: 17 jul. 2022.

ARAQUARI. **Lei nº 1471/1999**. Cria e denomina os bairros do município de Araquari. Araquari: Prefeitura Municipal de Araquari, [1999]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/a/araquari/lei-ordinaria/1999/148/1471/lei-ordinaria-n-1471-1999-cria-e-denomina-os-bairros-do-municipio-de-araquari>. Acesso em 5 de nov. 2021.

ARAQUARI. **Projeto de Lei Ordinária nº 0059/2018**. Define a política de estímulo ao desenvolvimento econômico sustentável no Município de Araquari e autoriza o Chefe do Poder Executivo Municipal a conceder incentivos fiscais e apoio de infraestrutura para implantação, ampliação e manutenção de empreendimentos industriais, comerciais e de serviços no município de Araquari, e dá outras providências. Araquari: Prefeitura Municipal de Araquari, [2018]. Disponível em: <https://www.cvaraquari.sc.gov.br/proposicoes/Projetos-de-Lei-ordinaria-Executivo/2018/2/0/5958>. Acesso em 1 de nov. 2021.

ALESC. **Lei Complementar nº 523/2010**. Altera dispositivos da Lei Complementar nº 495, de 2010, que institui as Regiões Metropolitanas. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, [2010]. Disponível em: http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2010/523_2010_Lei_complementar.html#:~:text=%E2%80%9CInstitui%20as%20Regi%C3%B5es%20Metropolitanas%20de,de%20Tubar%C3%A3o%20e%20de%20Chapec%C3%B3. Acesso em 5 de nov. 2021.

- BASTOS, José Messias. Considerações sobre a urbanização do litoral catarinense. **Anais do 10º Simpósio de Geografia Urbana**, Florianópolis, p. 1-8, 2007.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades: Araquari**. 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/panorama>. Acesso em: 15 mar. 2022.
- BRASIL. Fundação Nacional do Índio (Funai). **Terras Indígenas: Shape**. Brasília, 2018. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/shape>. Acesso em: 10 nov. 2019.
- BRASIL. Ministério da Economia. 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?edicao=23414&t=resultados>. Acesso em: 15 jan. 2020.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Shape**. 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bitmodosmapas#maprodo>. Acesso em: 10 mar. 2022.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Shape**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/bit/bitmodosmapas#mapferro>. Acesso em: 10 mar. 2022.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades: Araquari**. 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/pesquisa/16/12705>. Acesso em: 22 jun. 2022.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades: Araquari**. 2007. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/pesquisa/31/29644?tipo=ranking&indicador=29668&localidade1=420910>. Acesso em: 22 mar. 2022.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **BR-280 SC**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-280-sc>. Acesso em: 15 jun. 2022.
- BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Contorno Ferroviário de Joinville/SC**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/ferrovias/contratos-e-convenios/contratos-vigentes/joinville-sc/contorno-ferroviario-de-joinville-sc>. Acesso em: 15 jun. 2022.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades: Araquari**. 2007. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/araquari/pesquisa/31/29644?tipo=ranking&indicador=29667&localidade1=420650&localidade2=421060>. Acesso em: 25 mar. 2022.
- BRASIL, Ministério da Economia. **Plataforma Comex Vix: Importações e Exportações por município**. 2019. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 20 jan. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 jun. 2022.

CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do Terminal de Itapoá – SC**. 2011. 288 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

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

DESTEFANI, Anelise. **Avaliação de riscos ecológicos associados aos sedimentos acumulados no Canal do Linguado Sul (Baía da Babitonga/SC)**. 2017. 208 p. Tese (Doutorado em Ciência e Tecnologia Ambiental) – Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2017.

EPAGRI - Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina. Centro de Socioeconomia e Planejamento Agrícola. Florianópolis, 2020. Disponível em: <https://cepa.epagri.sc.gov.br/index.php/2020/09/14/bananicultura-producao-e-exportacoes-brasileiras-2014-2018/>. Acesso em: 20 mar. 2022.

EPAGRI - Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina. Florianópolis, 2022. Disponível em: <https://www.epagri.sc.gov.br/index.php/2022/05/26/producao-de-banana-se-recupera-em-sc-e-deve-ser-50-maior-em-comparacao-a-2021/>. Acesso em: 27 mai. 2022.

FAVARETTO, Angela. **A Paisagem e a Estrada: Estudo do Trecho Norte da Rodovia BR-101 em Santa Catarina**. 2012. 249 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

FERREIRA, Luiz Mateus da Silva. Estrutura fundiária e concentração da propriedade da terra na colônia de imigrantes Dona Francisca (Joinville), Santa Catarina, 1850-1920. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 50, n. 3, p. 485-512, jul./set. 2020.

FIESC, Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Conheça os municípios de Santa Catarina com maiores altas e quedas de população em 2021**. Florianópolis, 2021. Disponível em: <https://observatorio.fiesc.com.br/publicacoes/scmunicipios2021>. Acesso em: 15 mar. 2022.

FOLHA DE SÃO PAULO. Município de SC quer reparação de guerra do governo da Alemanha. Elaborada por Patrícia Campos Mello. **Grupo Folha**. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2018/01/1954657-municipio-de-sc-quer-reparacao-de-guerra-do-governo-da-alemanha.shtml>. Acesso em: 31 out. 2021.

FREITAS, Inteligência Aduaneira. **Site Institucional**. Joinville, 2019. Disponível em: <https://freitasinteligencia.com.br/ttd-409-entenda-um-pouco-mais-sobre-esse-beneficio-tributario-de-santa-catarina/>. Acesso em: 11 mai. 2022.

FUNAI. Fundação Nacional do Índio Funai. **Terras Indígenas**. 2018. Disponível em: <http://www.funai.gov.br/index.php/indios-no-brasil/terras-indigenas>. Acesso em: 20 jan. 2020.

GOOGLE. **Google Earth**. 2021. Disponível em: <https://earth.google.com/web/>. Acesso em: 31 out. 2021.

HACASA, Empreendimentos. **Site Institucional**. Joinville, 2021. Disponível em: <https://www.hacasa.com.br/imovel/master-plan>. Acesso em: 01 jun. 2022.

ICMBIO. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. **Mapa Temático e Dados Geoestatísticos das Unidades de Conservação Federais**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/icmbio/pt-br/servicos/geoprocessamento/mapa-tematico-e-dados-geoestatisticos-das-unidades-de-conservacao-federais>. Acesso em: 10 nov. 2020.

INSTITUTO Federal Catarinense: **Site Institucional**. 2020. Disponível em: <https://araquari.ifc.edu.br/>. Acesso em: 30 out. 2021.

IMA. Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina. **Unidades de Conservação**. Florianópolis. Disponível em: <https://www.ima.sc.gov.br/index.php/downloads/ecossistemas/unidades-de-conservacao>. Acesso em: 10 nov. 2019.

IRINEU Imóveis. **Site Institucional**. Joinville, 2020. Disponível em: https://irineuimoveis.com.br/?utm_source=google&utm_medium=search&utm_campaign=branding&utm_content=irineu_imoveis&utm_term=marca_regiao&gclid=EA1aIQobChMIya3irvrm-AIVw0JIAB34qgMNEAAYASAAEgI0BvD_BwE. Acesso em: 01 nov. 2020.

LAUREANO Imóveis. **Site Institucional**. 2020. Disponível em: <https://www.laureanoimoveis.com.br/>. Acesso em: 01 nov. 2020.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAZZUCATO, Mariana. **O estado empreendedor: desmascarando o mito do setor público vs setor privado**. 1. ed. São Paulo: Portfolio-Penguin, 2014.

MAMIGONIAN, Armen. **Industrialização brasileira, passada e presente**. Relatório de tempo integral da Universidade de São Paulo, 1988.

MAMIGONIAN, Armen. Atualidades geográficas: vida regional em Santa Catarina. **Revista Orientação**, São Paulo, v. 2, p.35-38, 1964.

MAMIGONIAN, Armen. O processo de industrialização em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 50, p. 83-101, mar. 1976. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/issue/view/98>. Acesso em: 08 dez. 2021.

MAMIGONIAN, A. Notas sobre a geografia urbana brasileira. *Novos Rumos da Geografia Brasileira*. Tradução. São Paulo: Hucitec, 1993.

MAMIGONIAN, Armen. **Santa Catarina: Sociedade e Natureza - Indústria de Santa Catarina**. Relatório parcial de pesquisa apresentado ao CNPq, Florianópolis, p. 05-29, 2000.

MAMIGONIAN, Armen. A escola Francesa de Geografia e o papel de A. Cholley. **Cadernos Geográficos**. Florianópolis, n.6, 44 p, mai. 2003.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política**. Volume 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

NSC. Confira quais são as garantias da cidade de Araquari à BMW. **Portal de Notícias NSC Total**. Florianópolis, 2013. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/confira-quais-sao-as-garantias-da-cidade-de-araquari-a-bmw>. Acesso em: 31 mai. 2022.

NUNES, Orivaldo Junior. Povos Indígenas e plano diretor de Araquari, SC: presença Guarani na conservação da biodiversidade. **Revista Grifos**, v. 29, n. 48, p. 46-62, jan./abr. 2020.

ORJECOSKI, Lis Graziela. **Transformações sócio-espaciais no município de Araquari (SC)**. 2018. 147 p. Dissertação (Mestrado em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental) – Centro de Ciências Humanas e da Educação, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

ORJECOSKI, Lis Graziela. Recente Expansão Industrial no Nordeste Catarinense: Município de Araquari. **Revista Geografar**, Curitiba, v. 14, n. 2, p. 340-358, jul./dez. 2019.

PELUSO JÚNIOR, Victor A. **Aspectos Geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: Editora UFSC, 1991. 288 p.

RANGEL, Ignácio. Dualidade básica da economia brasileira. *In*: RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas**. 1. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. **Revista de Economia Política**, São Paulo, v. 1, n. 4, 1981.

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

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

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

Santos, Milton. **Espaço e método**. Vol. 3. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. Alguns problemas atuais da contribuição marxista à geografia. **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. Tradução. São Paulo: Hucitec, 1993.

SCHUMPETER, Joseph A. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

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

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008 (15ª edição).

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

SILVA, Andrey; PEREIRA, Maurício. Análise Prospectiva e Crítica do Território de Araquari: relação dos critérios de sustentabilidade e do plano diretor municipal com o desenvolvimento territorial sustentável. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 3, n. 2, p. 1-15, ago. 2014.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento Econômico: Uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1982.

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

ANEXO A – Imagens obtidas em pesquisas de campo

Figura 31 – Construção das primeiras residências do Loteamento Reserva do Mirante.



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 32 – Portal de entrada do Loteamento Reserva do Mirante



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 33 – Estrutura de iluminação e pavimentação em lotes sem edificações no Loteamento Reserva do Mirante



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 34 – Propagandas de lotes industriais às margens da rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 35 - Propagandas de facilidades de pagamento para compra de lotes residenciais às margens da rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 36 – Escritórios para venda de lotes residenciais às margens da rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 37 - Propagandas de lotes industriais às margens do trevo de Joinville, Araquari e Jaraguá do Sul



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 38 - Propagandas de lotes industriais às margens da rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 39 – Obras de duplicação da rodovia BR-280 nas proximidades do Instituto Federal Catarinense



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 40 - Obras de duplicação da rodovia BR-280 no lado oposto a sede do Instituto Federal Catarinense



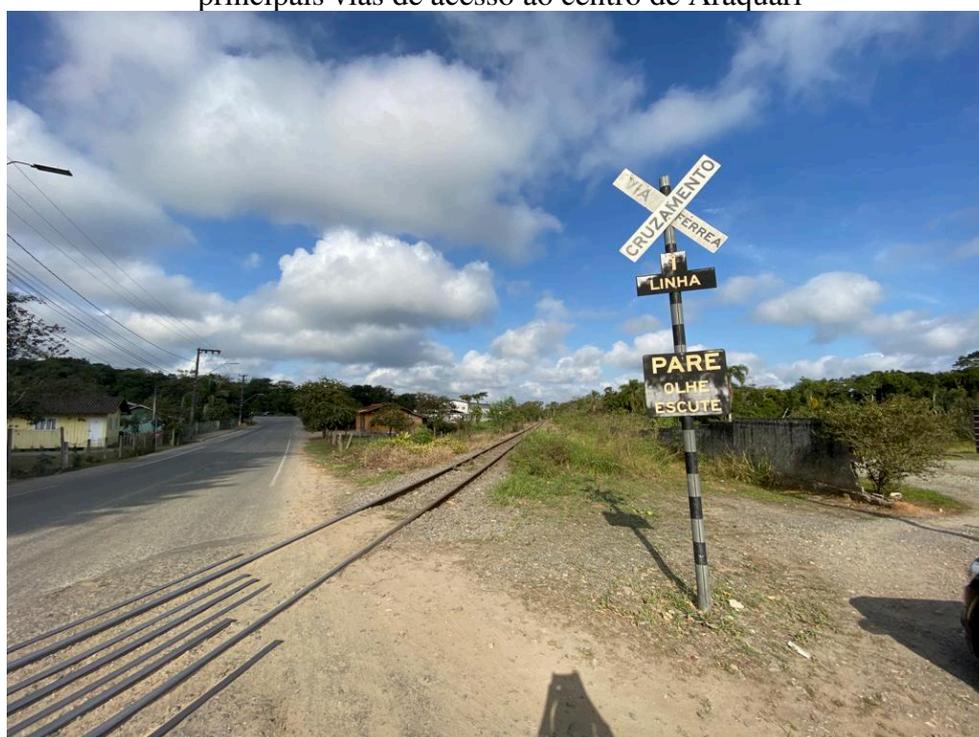
Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 41 - Preparação do solo para a pavimentação da pista duplicada da BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 42 - Trilhos da linha ferroviária cortando a rua Antônio Ramos Alvin, uma das principais vias de acesso ao centro de Araquari



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 43 - Trilhos da linha ferroviária cortando a rua Antônio Ramos Alvin, uma das principais vias de acesso ao centro de Araquari



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 44 – Encontro entre a Rodovia Rio do Morro e a Rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 45 - Rodovia BR-280 com alta movimentação de veículos no trecho do bairro Itinga



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 46 - Rodovia Rio do Morro



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 47 - Rodovia Rio do Morro na altura da Estação de Tratamento de Esgoto da Casan, em 2022



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 48 - Rodovia Rio do Morro na altura da Estação de Tratamento de Esgoto da Casan, em 2017



Fonte: Google Earth (2017)

Figura 49 - Obras de duplicação na Rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 50 – Sinalização da divisa municipal entre Araquari e Joinville



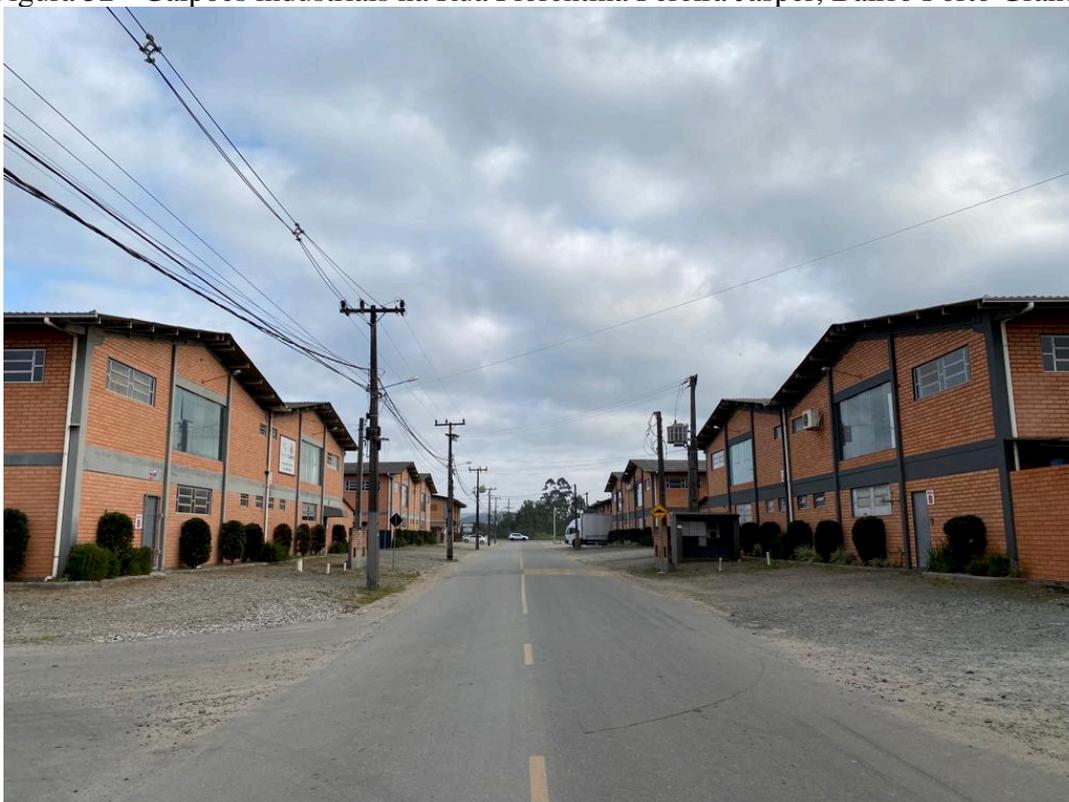
Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 51 – Galpões industriais no Bairro Porto Grande



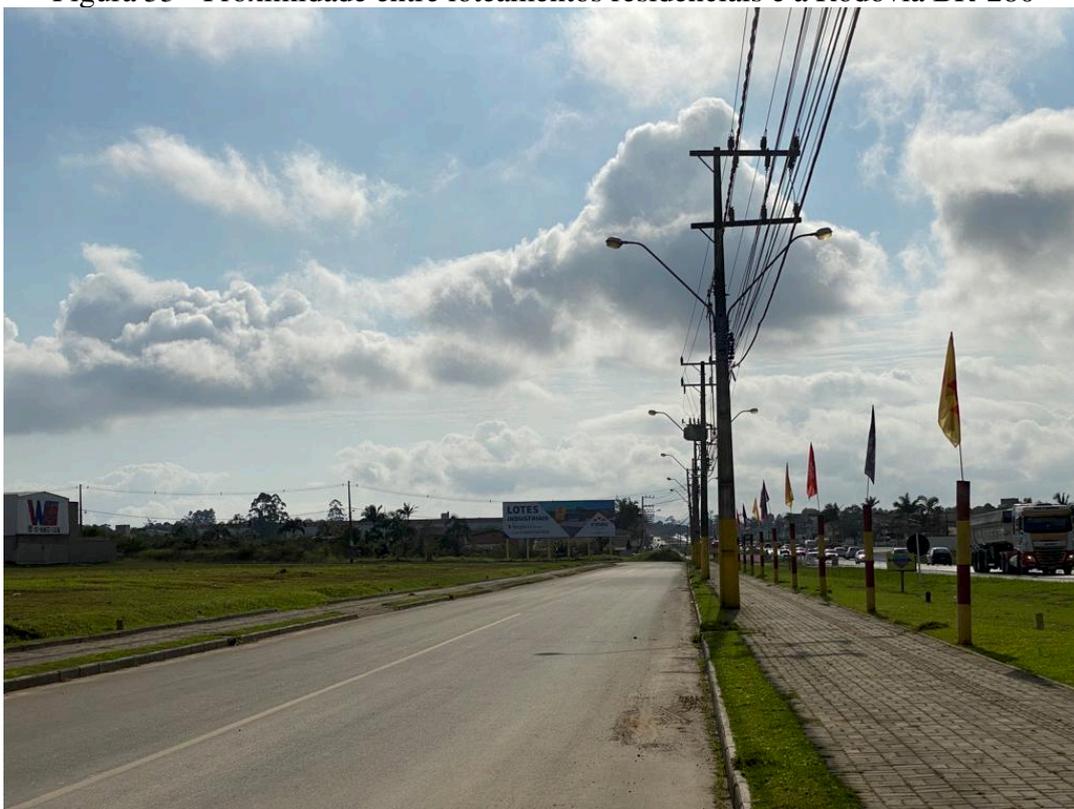
Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 52 - Galpões industriais na Rua Florentina Pereira Jasper, Bairro Porto Grande



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)

Figura 53 - Proximidade entre loteamentos residenciais e a Rodovia BR-280



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022)