



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

CENTRO TECNOLÓGICO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO - PósARQ

Karol Diego Carminatti

ATRIBUTOS MORFOLÓGICOS DO TECIDO URBANO:

CENTRALIDADES EM CIDADES CATARINENSES

Florianópolis

2023

Karol Diego Carminatti

**ATRIBUTOS MORFOLÓGICOS DO TECIDO URBANO:
CENTRALIDADES EM CIDADES CATARINENSES**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo – Área de Concentração Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Almir Francisco Reis, Dr.

Florianópolis

2023

Carminatti, Karol Diego

Atributos Morfológicos do Tecido Urbano : Centralidades em Cidades Catarinenses / Karol Diego Carminatti ; orientador, Almir Francisco Reis, 2023.

154 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Centralidade Urbana. 3. Cidades Catarinenses. 4. Sintaxe Espacial. I. Reis, Almir Francisco. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

Karol Diego Carminatti

**ATRIBUTOS MORFOLÓGICOS DO TECIDO URBANO:
CENTRALIDADES EM CIDADES CATARINENSES**

O presente trabalho em nível de Doutorado foi avaliado e aprovado, em 17 de março de 2023, pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Adriana Marques Rossetto Dra.
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Profa. Gabriela de Souza Tenório, Dra.
Universidade de Brasília - UNB

Prof. Renato Tibiriçá de Saboya, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Certificamos que esta é a versão original e final do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo - PósArq.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Almir Francisco Reis, Dr.
Orientador

Florianópolis, 2023.

Dedico este trabalho a todos que se debruçam no estudo da cidade e, inquietos, não aceitam a realidade como única possível, e buscam constantemente possibilitar outras realidades.

AGRADECIMENTOS

Refletir sobre os fenômenos urbanos inerentes à cidade não é possível por um só olhar. Foram muitas as leituras, estudos e análises realizadas, mas ainda mais numerosas foram as conversas, os auxílios e as trocas de experiências com diversas pessoas que, de uma forma ou de outra, contribuíram para o resultado deste trabalho. São tantos agradecimentos:

Agradeço aos meus pais, Ana e Mario, que me oportunizaram aquilo que considero minha maior conquista, o conhecimento, incentivando-me a ir além, aguçando minha paixão e minha curiosidade em estudar cidades.

Agradeço aos meu orientador Almir, amigo e referência como arquiteto, por ter me guiado ao longo da minha trajetória logo no mestrado, e que aceitou me guiar, com sabedoria e com paciência, também, nos passos do doutorado.

Agradeço ao Guilherme, à Gabriela e à Angélica, pessoas incríveis que me acompanharam ao longo de uma grande parte da minha construção como arquiteto, incentivando e proporcionando reflexões valiosas.

Agradeço aos meus amigos e às colegas do URBANORAMA, laboratório de estudos territoriais que coordeno, que me apoiaram incondicionalmente ouvindo e debatendo as ideias norteadoras desta pesquisa.

Agradeço ao Centro Universitário de Brusque – UNIFEBE, em especial a Reitora Prof^a Rosemari Glatz e ao Vice-reitor Prof^o Sergio Rubens Fantini, por oportunizarem momentos que auxiliaram na construção de uma visão mais ampla sobre as cidades, influenciando diretamente no modo como construí esta tese.

Agradeço aos membros da Banca, Prof^a Gabriela Tenório, Prof^a Adriana Rossetto e Prof^o Renato Saboya, mestres com quem tive o prazer de compartilhar e aprender sob distintos pontos de vista.

Agradeço aos meus amigos, e aqui são tantos, que compreenderam e apoiaram os meus momentos de reclusão para focar nos estudos;

Agradeço aos meus alunos, em especial Emily e Rafaela, fundamentais no apoio para o desenvolvimento de materiais gráficos que dão sustento para esta pesquisa.

Agradeço aos meus colegas ao longo do curso de doutorado: criamos laços fraternos e, juntos, nos apoiamos em nossas pesquisas e nossos propósitos;

Por fim, agradeço a todos aqueles que desde a graduação me auxiliaram na caminhada até aqui. Ao longo de mais de uma década a pesquisa sobre as cidades faz parte da minha vida, motivada para muitas pessoas que admiro.

Muito Obrigado!

RESUMO

Nas últimas décadas, as cidades vêm experimentando profundas transformações tanto na configuração como no uso cotidiano dos espaços públicos. Tais modificações, em muitos casos, produziram territorialidades descontínuas e dispersas, ocasionando problemáticas que vão desde baixas densidades, crescente periferização e mobilidade urbana comprometida, até o abandono gradativo de determinadas porções do tecido urbano. Os centros históricos são o exemplo mais claro deste conflito. Em alguns ainda é forte a sua atratividade social, reunindo grande quantidade de pessoas, e sua atratividade econômica, por meio de uma expressiva diversidade de usos, entretanto em outros sua importância para a cidade parece ter se perdido ao longo do tempo, materializando descaso e depredação dos edifícios e dos lugares historicamente consolidados. Mas, afinal, por que alguns centros estão se tornando espaços socialmente pouco apropriados? Como as mudanças do espaço urbano da cidade têm propiciado transformações nos centros históricos e no surgimento de outros “centros” com notória importância? Propõe-se responder a estas questões trazendo o estudo da centralidade urbana como tema principal. Haja vista que centralidade é um tema bastante discutido por diversas áreas do conhecimento, as quais apresentam como característica principal a consolidação de um espaço decisório, de forte concentração de serviços e fluxos de todos os níveis, protagonista da dinâmica cidadina. Autores como Flavio Villaça (2001) e Milton Santos (1981) já vêm há décadas, discutindo a importância e os efeitos da centralidade na estrutura das cidades brasileiras. Nosso estudo, no entanto, aproxima-se do entendimento das mudanças configuracionais dos espaços urbanos sobre a centralidade, buscando estabelecer uma correlação entre forma espacial e apropriação social e, por isso, traz como referência as pesquisas de Holanda (2002), Hillier e Hanson (1984). Neste trabalho, analisaram-se as cidades, do estado de Santa Catarina, situadas no sul do Brasil, diversificadas em razão do sítio físico, das etnias colonizadoras e dos diferentes processos de crescimento. Como recorte, trouxeram-se as 10 cidades mais populosas do estado, com o objetivo principal de investigar transformações configuracionais das centralidades. Nosso método apresenta duas etapas: a primeira busca caracterizar as diversas centralidades das cidades estudadas, classificando-as como formais, funcionais e simbólicas. A segunda etapa apresenta correlações entre forma urbana, áreas históricas e funcionais, denotando o quanto estes lugares são dependentes da configuração espacial. Em termos formais, estudou-se a configuração do tecido urbano, identificando lugares de fácil acessibilidade espacial. A centralidade funcional é identificada por meio da localização de áreas com diversidade de usos do solo e da intensa apropriação cotidiana. Já a centralidade simbólica é evidenciada a partir do núcleo histórico original, local de forte significado. Apresentou-se a teoria da Sintaxe Espacial como aporte teórico para avaliar a correlação entre forma urbana, o simbolismo e o uso do solo. Os resultados encontrados apontam a correlação da configuração espacial com a rede de centralidades nas cidades analisadas. Diferentes centralidades tendem a se aproximar e até se sobrepor em tecidos urbanos mais integrados, enquanto em traçados mais segregados as centralidades se situam de modo mais descontínuo e disperso, configurando núcleos com diferentes significados no contexto do tecido urbano.

Palavras-chave: Centralidade urbana; sintaxe espacial; cidades catarinenses.

ABSTRACT

In recent decades, cities have experienced profound transformations in both the configuration and the daily use of public spaces. Such modifications, in many cases, have produced discontinuous and dispersed territorialities, causing problems ranging from low densities, growing peripheralization and compromised urban mobility, to the gradual abandonment of certain portions of the urban fabric. The historic centers are the clearest example of this conflict. Some of them still have a strong social attractiveness, bringing together a large number of people, and their economic attractiveness, through an expressive diversity of uses, while in others their importance for the city seems to have been lost over time, materializing neglect and depredation of buildings and historically consolidated places. But, after all, why are some centers becoming socially unappropriated spaces? How have the changes in the city's urban space caused transformations in the historic centers and the emergence of other "centers" with notorious importance? We propose to answer these questions by bringing the study of urban centrality as the main theme. Since centrality is a theme widely discussed by several areas of knowledge, which present as main characteristic the consolidation of a decisive space, of strong concentration of services and flows of all levels, protagonist of the city dynamics. Authors such as Flavio Villaça (2001) and Milton Santos (1981) have been discussing for decades the importance and the effects of centrality in the structure of Brazilian cities. Our study, however, approaches the understanding of the configurational changes of urban spaces on centrality, seeking to establish a correlation between spatial form and social appropriation and, therefore, brings as reference the researches of Holland (2002), Hillier and Hanson (1984). In this work, the cities of the state of Santa Catarina, located in the south of Brazil, diversified due to the physical site, the colonizing ethnicities and the different growth processes, were analyzed. As a cutout, we brought the 10 most populous cities of the state, with the main objective of investigating configurational transformations of the centralities. Our method presents two stages: the first seeks to characterize the diverse centralities of the cities studied, classifying them as formal, functional and symbolic. The second stage presents correlations between urban form, historical and functional areas, denoting how dependent these places are on spatial configuration. In formal terms, the configuration of the urban fabric is studied, identifying places of easy spatial accessibility. The functional centrality is identified through the location of areas with a diversity of land uses and intense daily appropriation. The symbolic centrality is evidenced by the original historical core, a place of strong significance. The Spatial Syntax theory was presented as a theoretical contribution to evaluate the correlation between urban form, symbolism and land use. The results found point to the correlation of spatial configuration with the network of centralities in the cities analyzed. Different centralities tend to come closer together and even overlap in more integrated urban fabrics, while in more segregated layouts the centralities are located in a more discontinuous and disperse way, configuring centers with different meanings in the context of the urban fabric.

Keywords: Urban centrality, spatial syntax, Santa Catarina cities.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Esquema da influência dos centros e subcentros.	29
Figura 02 – Mapas axiais de integração total de Curitiba e Porto Alegre.	35
Figura 03 – Esquema conceitual da dinâmica de expansão do traçado urbano.	40
Figura 04 – Caracterização conceitual de diferentes centralidades.	41
Figura 05 – Passos metodológicos de pesquisa.	43
Figura 06- Esquema conceitual da análise angular por segmentos: A) Diferentes ângulos indicam diferentes distâncias; B) apesar de distâncias métricas equivalentes, o caminho 1-2 possui menor distância angular que o caminho 3-4.	48
Figura 07- Áreas de interesse em Nova York, revelando lugares de alta concentração e diversidade de usos e atividades.	52
Figura 08 – Origem do povoamento no estado de Santa Catarina com a localização das 10 cidades mais populosas.	61
Figura 09- Localização das cidades estudadas.	65
Figura 10- Conjunto de mapas de Joinville.	71
Figura 11- Conjunto de mapas da Região Conurbada de Florianópolis.	77
Figura 12- Conjunto de mapas de Blumenau.	83
Figura 13- Conjunto de mapas de Chapecó.	89
Figura 14- Conjunto de mapas de Itajaí.	94
Figura 15- Conjunto de mapas de Jaraguá do Sul.	99
Figura 16- Conjunto de mapas de Lages.	105
Figura 17- Conjunto de mapas de Criciúma.	111

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Principais conceituações acerca da centralidade urbana.....	24
Tabela 02 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade formal.	49
Tabela 03 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade funcional.....	54
Tabela 04 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade simbólica.....	57
Tabela 05 – Tabela síntese de informações demográficas das cidades estudadas.	63
Tabela 06- Síntese das cidades analisadas	114
Tabela 07- Análise da centralidade formal	120
Tabela 08- Análise da centralidade funcional	126
Tabela 10 – Referencias utilizadas para delimitação dos núcleos históricos.....	132
Tabela 11- Análise da centralidade funcional	132
Tabela 12- Análise da centralidade funcional	138

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	16
2. CENTRALIDADE: REFERÊNCIAS TEÓRICO-CONCEITUAIS	21
2.1. Centralidade	23
2.1.1. Centralidade formal.....	32
2.1.2. Centralidade funcional.....	36
2.1.3. Centralidade simbólica	38
2.2. Conclusões do Capítulo.....	39
3. MÉTODO DE ESTUDOS	42
A. Desenvolvimento de método para leitura de centralidades, considerando atributos formais, funcionais e simbólicos.	44
B. Estudo do processo de formação histórica do núcleo original das cidades catarinenses, inter-relacionando morfologia urbana e processos socioespaciais; 44	
C. Localização e caracterização de centralidades consolidadas em processo de formação.....	44
a. Leitura da centralidade formal	45
i. A sintaxe espacial.....	46
ii. Mapas axiais e as variáveis sintáticas utilizadas.....	47
b. Leitura da centralidade funcional	50
i. Uso do solo: Método de leitura	52
ii. Uso do solo e características morfológicas: onde estão os centros	53
c. Leitura da centralidade simbólica	55
i. Os centros históricos e sua inserção no contexto do todo da cidade	55
D. Análise da importância dos centros históricos frente às dinâmicas presentes na cidade contemporânea e ao crescimento do tecido urbano.....	58

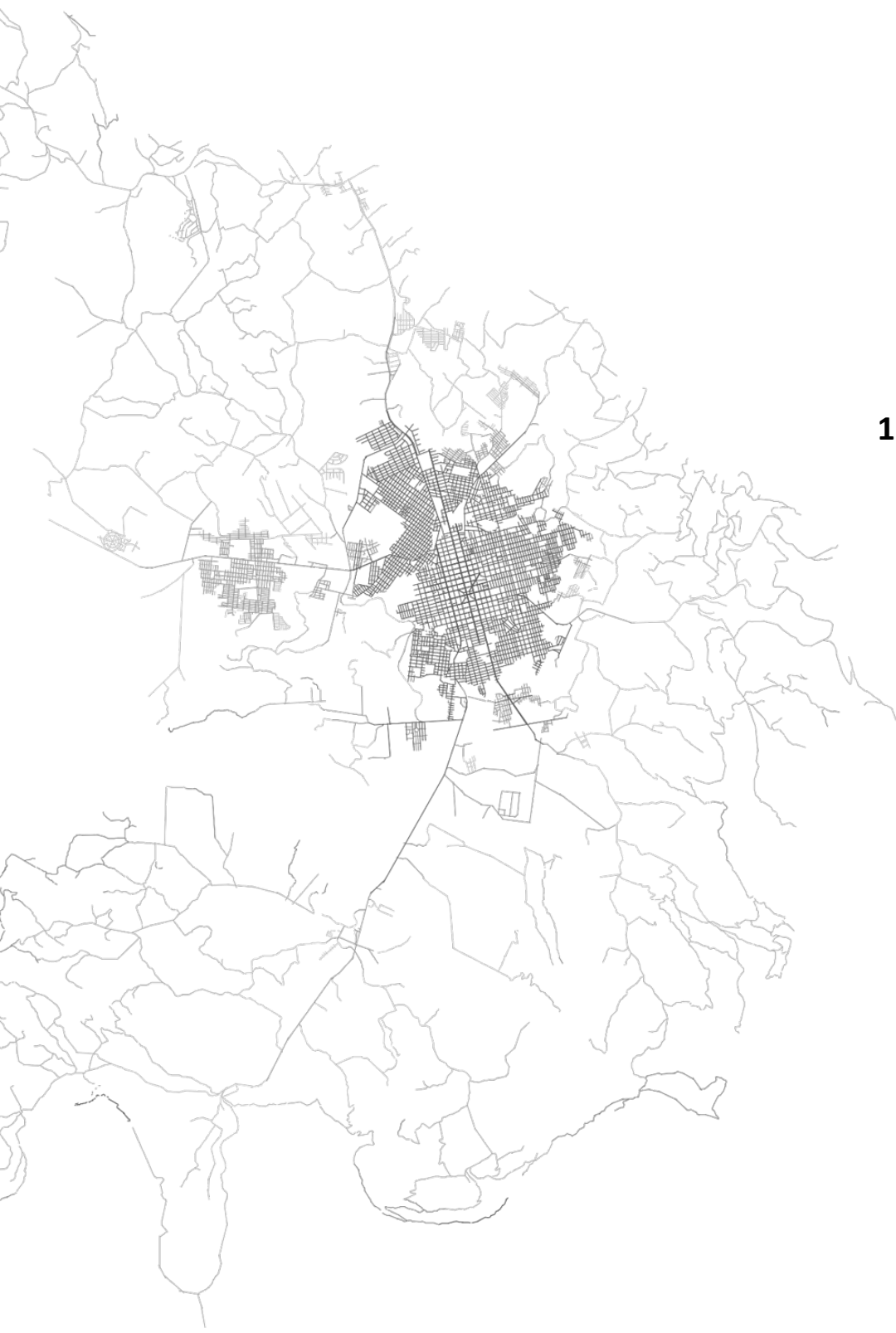
E.	Correlação de atributos morfológicos com centros históricos e novas centralidades urbanas.....	58
4.	AMOSTRA DE ESTUDOS	59
4.2.	Características da urbanização catarinense	60
4.3.	As cidades estudadas: apresentação	63
4.3.1.	A cidade de Joinville.....	66
4.3.2.	A região conurbada de Florianópolis (Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu) 72	
4.3.3.	A cidade de Blumenau	78
4.3.4.	A cidade de Chapecó.....	84
4.3.5.	A cidade de Itajaí	90
4.3.6.	A cidade de Jaraguá do Sul	95
4.3.7.	A cidade de Lages	100
4.3.8.	A cidade de Criciúma	106
4.4.	Síntese das cidades analisadas.....	112
5.	CENTRALIDADE DAS CIDADES CATARINENSES: FORMALIDADE, FUNÇÃO E SIMBOLISMO 116	
5.1	Crescimento e alterações do tecido urbano: a centralidade formal das cidades catarinenses.....	118
5.1.1.	Mapas axiais globais e locais: interpretando o tecido urbano	118
5.2.	Distribuição das funções no território: a centralidade funcional das cidades catarinenses.....	125
5.2.1.	Distribuição dos usos do solo.....	125
5.3.	Núcleos históricos e seu papel no presente: a centralidade simbólica das cidades catarinenses.....	131
5.3.1.	Identificação dos núcleos históricos	131

5.4. Correlações entre centralidades: influências formais sobre função e simbolismo.

138

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS 142

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 149



1. INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas as cidades vêm experimentando profundas transformações tanto na sua configuração como no uso cotidiano de sua estrutura espacial. Tais modificações, em muitos casos, produziram territorialidades descontínuas e dispersas, ocasionando problemáticas que vão desde baixas densidades, crescente periferização e mobilidade urbana comprometida, até o abandono gradativo dos espaços públicos. Para além destes problemas, a modificação na configuração do espaço urbano implicou o surgimento ou desaparecimento de áreas importantes da cidade. Vê-se, por exemplo, a proliferação de novos loteamentos e condomínios fechados quase isolados da cidade, os quais atraem notória atenção por meio de diversos investimentos tanto públicos como privados, enquanto outras áreas são abandonadas seja pelo seu baixo status econômico ou por já não terem a mesma representatividade social do passado. Os centros históricos são o exemplo mais claro deste conflito, e não por acaso estão cada vez mais presentes em debates acadêmicos, políticos e nas pautas de organizações preocupadas com o futuro das cidades.

Os centros originais historicamente desempenharam importante papel nas dinâmicas urbanas, tornando-se regiões de grande significado, tanto material como simbólico. São fragmentos das cidades que conservam aspectos sociais, culturais, geográficos e morfológicos, carregando consigo um forte simbolismo, tendo, em muitos casos, se consolidado ao longo do tempo como os lugares de maior diversidade de pessoas, fluxos, usos e vivências. Não por acaso, no presente, tanto a materialidade dos centros históricos como o seu significado vêm adquirindo uma nova dimensão. Os lugares que originalmente estruturavam boa parte da vida urbana das cidades, têm experimentado situações diversas. Em alguns, ainda, é forte a sua atratividade social e econômica, reunindo grande quantidade de pessoas e uma expressiva diversidade de usos; entretanto, em outros, sua função de importância para a cidade parece ter se perdido ao longo do tempo, materializando-se em abandono e em depredação dos edifícios e lugares.

Ao mesmo passo em que muitos dos centros históricos perdem suas principais qualidades urbanas, é fácil perceber o surgimento de novas regiões na cidade que acabam, de certo modo, por competir, ou até mesmo substituir, o centro histórico. Em geral, são áreas que, por modificações no tecido urbano, tornaram-se extremamente acessíveis, concentrando fluxos, usos e atividades diversas e que, em alguns casos, são reforçados por investimentos públicos e privados. Essas características são facilmente percebidas nos centros de grandes metrópoles, mas já aparecem também em médias e pequenas cidades.

Mas, afinal como o crescimento e alterações configuracionais do tecido urbano têm alterado a estrutura de centralidade das cidades catarinense? Buscamos responder a tais questões, lançando um olhar sobre aspectos que compõem as centralidades urbanas.

Nesse contexto, centralidade é um tema bastante discutido por diversas áreas do conhecimento e naturalmente vinculado aos centros das cidades, como característica de um espaço decisório, de forte concentração de serviços e fluxos de todos os níveis, protagonista da dinâmica cidadina. Autores como Flavio Villaça (2001), Milton Santos (1981) e Roberto Lobato Corrêa (2004) já vêm há décadas discutindo a importância e os efeitos da centralidade na estrutura das cidades brasileiras.

Assim, interessados em investigar os efeitos das mudanças configuracionais sobre as centralidades, estudamos as cidades do Estado de Santa Catarina a partir da significação dos seus centros originais, uma vez que estado de Santa Catarina é amplamente conhecido por suas belezas naturais e pela atratividade turística. Em função de uma territorialidade diversa, em face da sua geografia e de um ambiente natural expressivo, o estado se desenvolveu de formas variadas, demarcando uma rede urbana bastante dispersa. Sendo fortemente influenciadas pelos vários processos de colonização, as cidades que compõe Santa Catarina apresentam características muito particulares e que podem ser notadas por meio da configuração dos arranjos urbanos. No caso catarinense, estes arranjos são mais populosos na região litorânea, colonizada por vicentistas e açorianos, cujas atividades ligadas ao turismo, à pesca e à importação/exportação são importantes fatores econômicos.

Em outra porção, vemos configurações que, em grande parte, ainda mantêm fortes características rurais herdadas do seu processo de formação inicial. São os casos das cidades que se situam mais a oeste, que se estruturaram no planalto, resultantes do parcelamento de companhias urbanizadoras vindas do estado vizinho, o Rio Grande do Sul, ou de aglomerados junto ao caminho de tropeiros. Noutra situação, separando planalto e litoral catarinense, situam-se os arranjos urbanos com expressiva influência europeia, de colonização alemã e italiana, que cresceram e se configuraram fortemente pela geografia em função da situação de vale, e pela economia pautada na indústria.

Em cada uma destas regiões, os núcleos originais se estruturam de maneiras diferentes, historicamente conformados por variados modos de colonização que revelam seus atributos sobre o contexto urbano até a contemporaneidade, seja pelo traçado, pelas edificações, ou pelos próprios costumes ali ainda presentes. Os lugares originais das cidades catarinenses notadamente eram o espaço de maior centralidade, uma vez que se reuniam os principais equipamentos comerciais e os lugares institucionais e de urbanidade, pois revelavam no seu cotidiano uma apropriação social intensa. Todavia, o desenvolvimento das cidades trouxe novos cenários e outras possibilidades. Nesse sentido, vale perguntar: No presente, essas características ainda são percebidas? Quais lugares podemos chamar de centro? Quais são seus atributos urbanos e como impactam a vida cidadina? Os

desdobramentos destas perguntas são muitos e acompanham o desenvolvimento do nosso trabalho, exigindo um aprofundamento no entendimento da realidade urbana catarinense.

Como recorte, realizaram-se análises sobre as 10 cidades mais populosas de Santa Catarina a fim de estabelecer um quadro comparativo. São elas: Florianópolis, a capital do estado; Joinville, Blumenau; Criciúma; São José; Palhoça; Itajaí; Jaraguá do Sul; Lages e Chapecó. A escolha dessas cidades se deu por uma série de fatores: são localizadas em diferentes regiões, assim expressam a diversidade territorial de Santa Catarina que condicionou e, ainda, condiciona os distintos modos de ocupação humana, uma vez que houve diferentes processos de colonização e por isso revelam a diversidade étnica que compõe o estado catarinense, relacionando culturas imigrantes e modos de consolidação urbana; apresentam diferentes funções econômicas que, direta ou indiretamente, influenciaram na construção da forma urbana e impactaram nos processos decisórios acerca da evolução das cidades; expressam assentamentos com diferentes configurações espaciais, resultado de processos econômicos, sociais e culturais, que influenciam no modo de vivência cotidiana dos espaços urbanos.

Tanto o estudo dos processos de urbanização de cidades catarinenses quanto de temas que abordam centralidade receberam e continuam recebendo, a atenção de diversos pesquisadores das mais distintas áreas. Este trabalho também traz contribuições para esses estudos; no entanto, inova ao estabelecer um quadro metodológico e referencial para localizar, caracterizar e analisar transformações e permanências na estrutura física, funcional e simbólica da cidade, especificamente aquelas denotadas pela consolidação ou pelo surgimento de novas centralidades. A pesquisa também inova ao utilizar distintas urbanizações de Santa Catarina como amostra de estudos, buscando identificar, de modo comparativo, como diferentes configurações espaciais, motivadas por diferentes aspectos naturais, culturais e sociais, alteraram as cidades ao longo do tempo, provocando o surgimento ou desaparecimento de lugares com grande relevância urbana.

Desse modo, apresenta-se, como principal objetivo, a investigação acerca das transformações configuracionais das centralidades de cidades catarinenses e suas implicações atuais na estrutura urbana. Constituem objetivos específicos da pesquisa

- estudar o processo de formação histórica do núcleo original das cidades catarinenses, inter-relacionando morfologia urbana e processos socioespaciais;
- localizar e caracterizar centralidades consolidadas e em processo de formação;
- investigar a importância dos centros históricos frente às dinâmicas presentes na cidade contemporânea e ao crescimento do tecido urbano;

- correlacionar atributos morfológicos com centros históricos e novas centralidades urbanas.

O trabalho se estrutura ao longo de cinco capítulos, que organizam importantes leituras teóricas e analíticas sobre as transformações morfológicas e o uso do espaço público implicadas nas centralidades das cidades catarinenses.

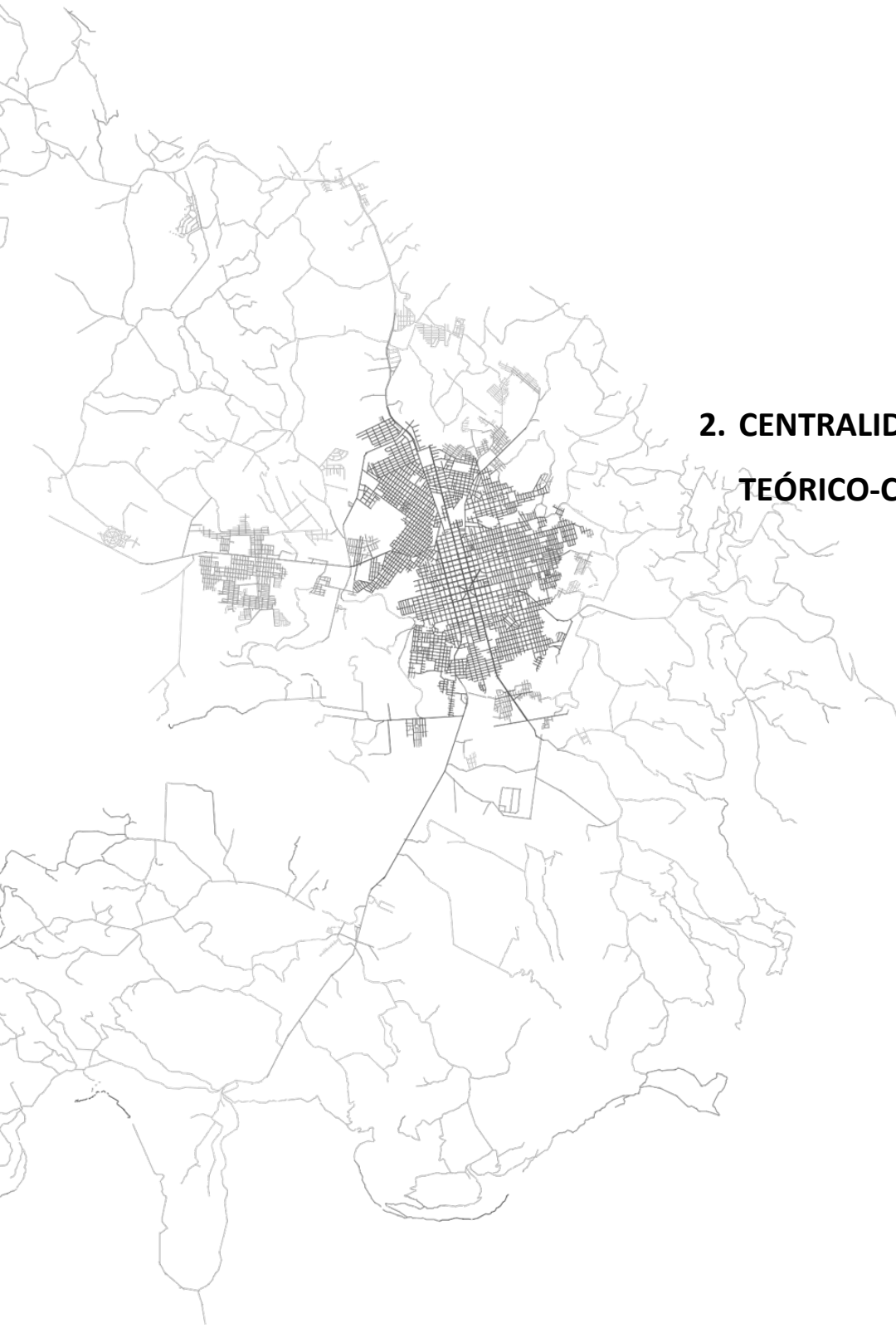
No primeiro capítulo, de cunho mais referencial, traz-se um vasto arcabouço de teorias já postuladas a respeito da centralidade urbana em diferentes épocas. Trabalhos nacionais e internacionais auxiliam no entendimento dos fenômenos que vinculam a cidade com seus atributos morfológicos e sociais. É neste capítulo que são aprofundados três tipos de centralidade: centralidade formal, funcional e simbólica.

No segundo capítulo, de caráter metodológico, explicam-se os aspectos analisados ao longo do trabalho bem como sua aplicação e os instrumentos que foram utilizados. Nele são evidenciados os passos dados para caracterização e para análise de centralidades.

No terceiro capítulo, faz-se uma apresentação do recorte de estudos, abordando particularidades das cidades catarinenses quanto ao processo de formação, estruturação e consolidação urbana. São descritas as condições do sítio físico, as influências colonizadoras, as influências econômicas e a configuração espacial presente em cada recorte.

No quarto capítulo, analisam-se as cidades catarinenses, evidenciando suas diferentes centralidades. Além de enfatizar os aspectos como o crescimento e as alterações no tecido urbano, a distribuição das funções no território e a leitura do núcleo histórico e seu papel no presente, que fazem parte desta etapa do trabalho, traçando um quadro comparativo dos recortes analisados. Apresentam-se as implicações que as diferentes centralidades (formal, funcional e simbólica) produzem no cotidiano das cidades. Essas observações são aqui aprofundadas pelas leituras destas áreas de centralidade, em que tanto a forma física do espaço que as configura quanto a apropriação social que sobre elas é revelada se tornam componentes-chave no debate.

No quinto e último capítulo, são feitas as considerações finais do trabalho. Nele foi possível estabelecer um comparativo entre a diversidade morfológica urbana apresentada pelas 10 cidades mais populosas de Santa Catarina, em função de suas transformações e de suas permanências, reconhecendo suas centralidades no presente e seus graus de importância.



2. CENTRALIDADE: REFERÊNCIAS TEÓRICO-CONCEITUAIS

No estudo da arquitetura, o entendimento da relação entre o espaço urbano e a apropriação, além de desafiadora, tem variado de posicionamentos. Alguns teóricos tratam as cidades como estruturas socioeconômicas, que estão em transformação permanente. Para Santos (1987) e Villaça (2001), tal transformação traz relações conflituosas entre classes sociais, fato que evidencia uma disputa de apropriação e de produção da cidade, resultando em uma paisagem que é reflexo das forças que estabelecem o modo de viver em sociedade.

Outros autores, como Rossi (1971), Gomes (2005) e Lynch (1997) argumentam que as cidades expressam seus conflitos por meio da sua arquitetura e dos seus espaços livres, *“demonstrando que as questões da sociedade edificam os lugares e os evidenciam na forma como a técnica e as possibilidades econômicas marcam as presenças e os domínios”* (MANETTI; SILVA, 2015).

Há ainda outra suposição que possui grande influência sobre os arquitetos e os urbanistas, e que fica clara tanto no desenvolvimento de pesquisas quanto na realidade prática que se observa nas cidades. Tal suposição compreende que a modificação do espaço urbano traduziria uma possibilidade de renovação social, sendo o próprio modernismo um exemplo desta crença, quando emprega ao espaço um papel transformador.

Essa pesquisa, no entanto, aproxima-se de uma outra suposição, entendendo a estrutura urbana como elemento que constitui a identidade das sociedades, em que um campo de significados e de possibilidades se torna efetivo. Dessa linha se aproximam Peponis (1989) e Sennett (1993), que elencam o espaço urbano como sustento para o modo de vida de diversos grupos sociais, em que os limites estabelecidos pelos assentamentos humanos propiciam o reconhecimento entre os diferentes agentes que o vivenciam.

Todavia, os potenciais criados pelo meio urbano não podem ser observados apenas pelo modo de apropriação das pessoas, mas necessitam de pesquisa e de descrição do meio físico real (ANDERSON, 1981). Desse modo, busca-se avançar no entendimento dos efeitos sociais da forma urbana, tratando de compreender a estrutura morfológica da cidade como elemento fundamental que intermedeia as relações da sociedade. Essencialmente a cidade, pois essa é produto da sociedade, e compreendê-la nos daria um importante instrumental para perceber os diversos modos de vivência que decorrem no espaço urbano.

Neste trabalho, este entendimento se dá por meio da análise dos centros históricos, enquanto estruturas urbanas que vêm sendo modificadas frente às mudanças na estrutura do tecido urbano, do estudo dos novos espaços de centralidade que surgem na cidade, e da apropriação social que se faz presente nestes dois contextos. Propõe-se, nesta tese, aprofundar o conceito de centralidade, o qual

foi sendo modificado ao longo do tempo e refletiu em alterações estruturais da cidade, afetando suas dinâmicas econômicas, políticas e sociais.

A centralidade urbana expressa no presente um quadro de transformações redefinindo usos, atividades e sentidos de determinados lugares, articulando novos tecidos com o centro tradicional, explicitando uma intrínseca relação com os aspectos morfológicos da cidade. Correlacionar abordagens teórico-conceituais como meio de encontrar subsídios que melhor expliquem fenômenos urbanos inerentes à relação entre forma urbana e sociedade é, portanto, fundamental. A cidade, enquanto elemento dinâmico, possibilita, por meio de sua forma construída, distintos campos de uso social do espaço, contribuindo para que as diversas relações humanas possam efetivamente ocorrer, ou não. Interessa-se investigar quais razões e quais efeitos dessa possível efetivação.

Com um foco voltado ao entendimento da centralidade, buscou-se compreendê-la sobre aspectos formais, estudando a configuração espacial da cidade; funcionais, entendendo as implicações da gama de atividades presentes no tecido urbano; simbólicos, aproximando-nos do contexto histórico e da memória coletiva. Neste sentido, nossa revisão conceitual se estrutura trazendo estudos que tratam da centralidade com trabalhos diversos como Castells, 1983, Hillier, 1999, e Sposito, 2004.

2.1. Centralidade

Dentre os estudos clássicos do urbanismo, pode-se perceber um especial interesse para com os centros das cidades e suas diversas dinâmicas, tanto sociais quanto espaciais. Tal interesse contribuiu para que, no presente, exista um vasto arcabouço referencial para a leitura e para a compreensão dessas áreas. São estudos que entendem o centro como uma parte da estrutura urbana de elevada importância, dada sua representatividade histórica, funcional e simbólica que, por tais características se tornam, também, um lugar bastante sensível a mudanças.

Uma revisão das principais obras, já elucida grande parte dos conceitos que cercam os centros das cidades. Todavia, uma parcela considerável desta literatura reside em outras áreas do conhecimento, para além da arquitetura e do urbanismo, deixando claro que nossa área ainda carece de aportes teóricos em relação ao tema. Na tabela 01, apresentam-se as principais contribuições acerca da centralidade.

Tabela 01 – Principais conceituações acerca da centralidade urbana

AUTOR / ANO	PRINCIPAIS CONCEITOS
MANUEL CASTELLS (1983)	Compreende que o centro é um espaço que, devido às características da sua ocupação, permite uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada dessas atividades e, por conseguinte, a criação das condições necessárias à comunicação entre os atores.
HENRI LEFEBVRE (1999)	Argumenta que o fenômeno urbano tem sua essência reconhecida na centralidade. "Mas na centralidade considerada com o movimento dialético que a constitui e a destrói, que a cria ou estilhaça. Não importa qual ponto possa tornar-se central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano".
ERNEST BURGESS (1948)	Propõe o modelo dos círculos concêntricos, em que o Central Business District (C.B.D) tem um papel fundamental. A construção ideal proposta pelo autor para entender as tendências de expansão das cidades a partir do exemplo de Chicago (E.U.A) em que o C.B.D é circundado por uma zona de transição que está sendo invadida pelo comércio e manufatura, seguida de uma zona habitada por trabalhadores de indústrias que saíram da zona de transição (área decadente), mas que buscam facilidade de acesso ao trabalho. Afastadas estão as regiões ocupadas pela alta classe e, ainda mais longe, encontram-se as cidades satélites, áreas suburbanas ocupadas por pessoas com baixa renda, muito dependentes do transporte de massas.
ROBERTO LOBATO CORRÊA (2004)	Para o autor, o Centro e as distintas localizações no contexto do tecido urbano surgem de uma disputa: controle de tempo e energia de deslocamento. Qual a origem ou fonte da centralidade? Está na possibilidade de minimizar o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos. Historicamente, o núcleo central é a principal área de uma cidade. Dada a sua dinâmica espacial, essa área central fica, muitas vezes, saturada de atividades, forçando alguns estabelecimentos a se deslocarem para outros locais da cidade. Além disso, a descentralização também ocorre com a chegada de novas atividades na cidade, que tendem a localizar-se fora da área central, representando um campo novo para investimentos e reprodução do capital.
MARIA ENCARNÇÃO BELTRÃO SPOSITO (1991)	Argumenta que o centro não está necessariamente no lugar em que a cidade se originou. Os subcentros surgem como suporte ao centro, motivados pelas possibilidades de ampliação de consumo e de novas áreas residenciais, influenciando na estrutura urbana da cidade, principalmente na relação centro x periferia.
GILBERTO ALVES DE OLIVEIRA JÚNIOR (2008)	Para o autor, as novas centralidades são resultado da saturação dos centros históricos em função das novas formas de produção e acumulação do capital e se localizam em regiões propícias para maior rentabilidade.
MILTON SANTOS (1981)	O centro é definido como o nódulo principal da rede de vias urbanas, apresentando concentração de funções que correspondem aos serviços urbanos e aos serviços à escala da região ou do país. O centro pode ser duplo ou triplo por diversos motivos como o sítio físico e a distribuição econômica.
CHAUNCY HARRIS E EDWARD ULLMAN (2005)	Elaboram a teoria dos Múltiplos núcleos, indicando que os padrões de usos das terras conformam a estrutura interna da cidade. Também utilizam os conceitos do C.B.D. (<i>Central Business District</i>)
WALTER CRISTALLER (1966)	Estrutura a Teoria do lugar central. Lugar central é o centro urbano (uma cidade, por exemplo) de uma região, à qual fornece bens e serviços centrais. Os lugares mais importantes, isto é, de ordem mais elevada prestam mais e mais variados serviços que os lugares de ordem inferior. A área servida por um lugar central chama-se área complementar.
BILL HILLIER (1999)	Argumenta que o termo "centro" aplicado a assentamentos possui elementos funcionais e espaciais. Funcionalmente, significa uma concentração peculiar e um mix de atividades em uma determinada área. Espacialmente uma posição protagonista no assentamento como um todo. A centralidade se define pela sobreposição de integração local e global.

FLÁVIO VILLAÇA (2001)	Compreende que o centro é resultado de uma disputa por localização, não apenas dos gastos de percursos. O mercado é o principal mecanismo de afastamento ou de aproximação
BRUCE MAU, REM KOOLHAAS E JENNIFER SINGLER (1995)	Discutem o centro a partir da significação da periferia. " sem centro não há periferia; o interesse do primeiro compensa presumivelmente a vacuidade do segundo". A condição da periferia se agrava pelo protagonismo dado ao centro.
DOUGLAS DE AGUIAR (2003)	Contribui para o conceito de centralidade morfológica. São os lugares que possuem alto grau de acessibilidade que tendem a abrigar atividades com maior fluxo de pessoas. O contrário disso resulta em espaços excessivamente privados ou segregados e que não constituem uma centralidade
HOMER HOYT (1939)	Propôs um modelo de estrutura urbana: a estimação do crescimento das áreas residenciais periféricas. A teoria dos setores considerava a cidade inteira como um círculo e os setores se irradiavam para diversas áreas a partir do centro em direção às periferias.

Fonte: elaborado pelo autor

Revisitando alguns destes trabalhos, é possível notar o protagonismo que é dado ao centro histórico da cidade, principalmente em razão da sua complexidade. Entretanto, parte destes e de outros conhecimentos produzidos nas últimas décadas revelam uma discussão que se aprofunda nas características de espaços centrais localizados fora dos centros históricos, delineando uma nova realidade observada: o centro original, em alguns casos, pode não ser mais a principal estrutura de atratividade urbana da cidade.

Tradicionalmente, o tecido urbano se apresenta por meio de uma articulação de diferentes parcelas territoriais, que abrigam em sua composição espaços que concentram, ou segregam usos, atividades e pessoas, criando um contexto em que o núcleo original da cidade acaba por desempenhar grande relevância. Contudo, sobre o mesmo tecido, também se consolidam outras áreas de atratividade em razão do seu grau de articulação, sendo capazes de gerar, manter e concentrar novos fluxos e usos. São essas áreas que constituem as centralidades, lugares que acabam adquirindo protagonismo e que revelam em si uma importância urbana que antes residia apenas no centro histórico. Essa mudança de protagonismo, tanto da centralidade quanto do centro original, são elementos presentes em importantes correntes teóricas. Dentre elas, destacam-se algumas que trazem distintas abordagens, buscando relacionar os conteúdos espaciais da cidade com seus conteúdos sociais: o pensamento da Escola de Chicago, as teorias da Escola Francesa de Sociologia e, mais recentemente, as teorias que estudam os processos socioespaciais de maneira mais direta, correlacionando forma urbana e apropriação.

O pensamento da Escola de Chicago, que se estrutura nos primeiros anos da década de 1920, traz os primeiros estudos críticos acerca do centro, da centralidade e da estruturação urbana. Desenvolvendo temas e teorias da ecologia urbana, busca compreender o espaço urbano e seus "(...) processos de mudança, a fim de descobrir os princípios de sua operação e a natureza das forças que o produzem" (McKENZIE, 2005, p. 553 [1926]). Pereira (2017, p. 672) argumenta que, a partir deste

pensamento, “a cidade é observada pelos padrões de uso do solo urbano que podem ser verificados em cada uma das teorias, e sua concepção de estrutura se dá mais no plano de suporte espacial de atividades, às vezes parecendo sinônimo de infraestrutura, sobretudo a de transporte”. Os estudos de Ernest Burgess (1948), Homer Hoyt (1939) e Chauncy Harris e Edward Ullman (2005) são precursores desse pensamento. Nesse sentido, a noção de centro, para a Escola de Chicago, é compreendida como um lugar de funcionalidade, e sua definição ocorre pela quantidade de suas atividades e o quão competitivas são.

A Escola Francesa de Sociologia, a partir da década de 1960, inaugura outra percepção da cidade contrapondo o panorama dos estudos urbanos que até então vinham sendo idealizados. De uma ciência urbana ecológica, o entendimento do espaço urbano passa a ser compreendido como resultado de disputas sociais, que produzem a cidade mediante conflitos de classes envolvendo questões culturais, econômicas e políticas. Nesse sentido, destacam-se teóricos que intensificam a discussão sobre a centralidade tendo a estruturação urbana como elemento fundamental. O entendimento do urbano não se dá exclusivamente pelos elementos fixos, como formas e equipamentos, mas considera também o movimento sobre o território, os elementos de fluxos. Daí, então, a compreensão do conceito de centralidade adquire outro significado “(...)entendida a partir dos fluxos que geram de pessoas, de automóveis, de capitais, de decisões, de informações e, sobretudo, de mercadorias” (SILVA, W. 2001, p. 108). Enveredam nesta direção os estudos realizados por Lefèbvre (1999), em que a centralidade resulta da relação entre a estrutura urbana e as suas transformações ao longo do tempo. É dada uma especial importância aos diferentes tipos de usos e ocupação do solo e das diversas relações urbanas que são estabelecidas entre si.

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações (LEFEBVRE, 1999, p. 111).

Sobre tais relações, Castells (1983) compreende a centralidade como elemento fundamental entre os demais espaços da cidade, por abrigar um conteúdo social que se insere no espaço geográfico. Encontramos importantes contribuições nos estudos do autor:

- a centralidade expressaria, ao mesmo tempo, um conteúdo e uma forma, (Oliveira Junior, 2008) que evidenciam uma relação de atributos socioespaciais;
- o centro não se define em lugar fixo, sendo impossível pensá-lo de modo estático. Para defini-lo, é necessário observar as relações que se estabelecem na estrutura urbana, de modo conjunto;

- o centro urbano da cidade é um produto, resultado das forças sociais da própria estrutura urbana.

No entanto, uma outra linha, cujos conceitos e métodos serão utilizados neste trabalho traz uma relação mais direta entre centralidade e forma espacial, sendo consideradas as características de acessibilidade de que a cidade dispõe, ou seja, o grau de separação ou de proximidade entre os diversos lugares urbanos. Dessa linha, aproximam-se Dantas (1981), que dá especial ênfase na acessibilidade espacial, fenômeno que caracterizaria lugares com atividades de produção e consumo, expressando uma diversidade de usos e fluxos. Além de Dantas (1981), Kneib (2004) e Novaes (1981) conceituam a centralização de determinadas áreas da cidade em função da alta acessibilidade da infraestrutura viária. Tais autores investigam as condições da conectividade física presentes nas estruturas urbanas explorando a relação entre praças, ruas e edifícios.

Este entendimento é aprofundado com o estudo da acessibilidade espacial proposta por Bill Hillier (1999) que argumenta a centralidade como um processo que possui elementos funcionais, na concentração de atividades e espaciais, na posição protagonista de uma região em relação ao todo da cidade. A abordagem de Bill Hillier toma a morfologia urbana como componente fundamental para o surgimento da centralidade, entendendo a morfologia não apenas como estrutura estática, mas como estrutura dinâmica, em permanente processo de transformação.

No Brasil, são diversas as contribuições que correlacionam conteúdos espaciais e sociais na construção das cidades e de suas centralidades. Milton Santos, importante geógrafo, em 1981 já discutia com profundidade a definição dos centros das cidades, com um especial olhar para os países subdesenvolvidos. Nessas cidades, de um modo geral, os centros originais possuem características marcantes, sendo o nódulo principal de vias urbanas reunindo uma grande concentração de serviços variados, especialmente comércios.

No entanto, a contribuição dada por Flavio Villaça em sua obra *Espaço Intraurbano no Brasil* (Villaça, 2001), é fundamental para a compreensão do caso brasileiro, da organização espacial do espaço urbano e do surgimento, da conformação e da transformação das centralidades. Estudando importantes capitais brasileiras, tais como Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife, Salvador e Belo Horizonte, o autor faz considerações importantes sobre as regiões centrais, caracterizando estes lugares como (a) centro da aglomeração; (b) essência do valor de usos das localizações; (c) eficiência dos deslocamentos; (d) região cristalizada; (e) área de maior acessibilidade e por último (e) lugar de valor simbólico.

Contudo, a situação presente no espaço urbano das cidades, especialmente as brasileiras, vem redefinindo o papel do centro de modo contundente, evidenciando uma redefinição tanto de função

quanto de significado. Na visão de Sposito (1991), argumenta que o centro não está necessariamente no centro geográfico da cidade, pois nem sempre ocupa o sítio histórico de onde a cidade se originou:

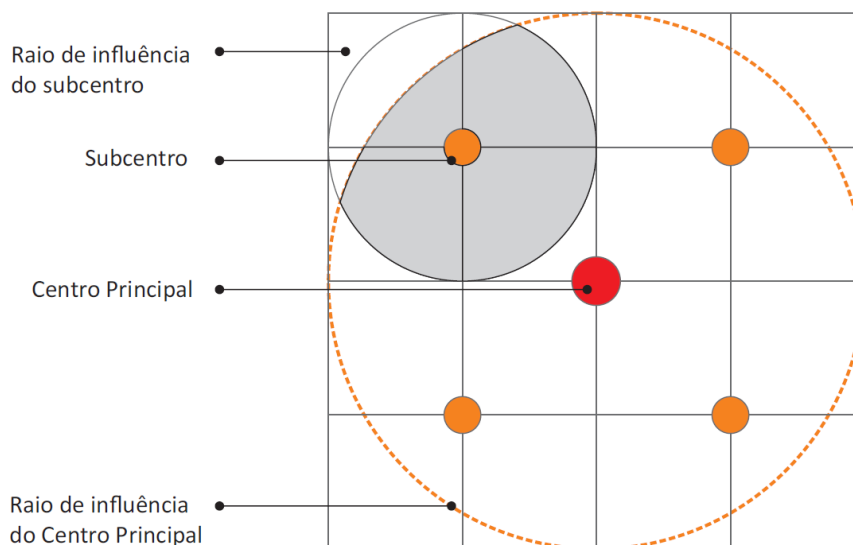
Ele é antes de tudo ponto de convergência para onde todos se dirigem para algumas atividades, e em contrapartida é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela (SPOSITO, p. 1991).

Entretanto, se o espaço urbano tem o papel de possibilitar e reunir os deslocamentos diários das pessoas, também pode reduzir e afastar, e na possibilidade de estabelecer atividades que exigem o deslocamento de pessoas, o centro cria uma dinâmica que integra, mas que ao mesmo tempo segrega. O próprio surgimento do centro, segundo Villaça (2001), parte de uma necessidade de afastamentos indesejados, pois, assim como todas as localizações que aglomeram pessoas, usos e atividades, o centro surge de uma disputa pelo controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos:

Ao concentrar, o centro produz a escassez e, desta forma cumpre ao centro também o papel importante de, a partir do seu conteúdo, atribuir valor à terra urbana e segregar o acesso e a sua apropriação, relegando aos grupos sociais de baixa renda o acesso às parcelas constituídas pela escassez e pelo baixo valor, revelando a luta pelo poder pela apropriação dos principais pontos das cidades (OLIVERIA JUNIOR, 2008, p. 99).

Os processos de expansão urbana das cidades, que se aprofundaram nas últimas décadas, principalmente naquelas com influências modernistas, acirraram ainda mais os conflitos urbanos, separando usos, atividades e pessoas. Nessas situações, é clara uma disputa de áreas centrais com regiões periféricas em razão de condições de infraestrutura, vitalidade e diversidade urbana. Resulta que desta disputa emergem os subcentros, as réplicas que acabam por competir com o próprio centro principal em virtude de sua otimização de viagens e usos. Entretanto, os subcentros cumprem uma função parcial, apenas para uma determinada parcela da cidade, enquanto o centro principal a cumpre para toda a cidade (Villaça, 2001).

Figura 01 – Esquema da influência dos centros e subcentros.



Fonte: elaborado pelo autor.

Subcentros urbanos, segundo Anas, Arnott e Small (1998), e Glaeser e Kahn (2001), foi o nome dado para regiões de nova centralidade que surgiram mediante ao processo de expansão das cidades, que motivou a descentralização da oferta de empregos, de moradia, e da própria população. Villaça (2001) relata que tanto o processo de expansão dos centros bem como o surgimento dos subcentros, tem especial relevância na década de 1970, principalmente em metrópoles e cidades médias.

Na década de 1960, os centros principais das áreas metropolitanas começaram a experimentar uma redução do ritmo de crescimento. Já a década de 1970 representa a época de consolidação dos “centros novos” na maioria das metrópoles brasileiras, e mesmo nas cidades médias. Outrora, porém, essas obras de expansão dos centros, ou seja, os novos centros eram contíguos aos velhos. Na década de 1970, o que ocorreu de novo é que os novos centros surgiram afastados dos antigos (VILLAÇA, 2001, p. 278).

Percebe-se, portanto, um consenso de que a descentralização das cidades, é mediada segundo os movimentos de expansão, aglomeração e ruptura da estrutura urbana. Daí a importância de compreender que modificações da configuração espacial ao longo do tempo, pressupõem impactos no surgimento e na consolidação destas áreas. A intensificação do processo de urbanização que ocorreu a partir do século XX, e tem se acirrado no presente, é fortemente caracterizado pela descentralização de usos e atividades para distintas áreas da cidade que, em diversos casos, se distanciam do centro original. Em geral, as modificações espaciais contribuíram para essa descentralização em razão das alterações no tecido urbano, que fazem emergir lugares protagonistas em virtude do grau de acessibilidade que apresentam.

As mudanças que vêm ocorrendo na cidade em razão deste protagonismo, no entanto, denotaram estruturas urbanas com diferentes características de centralidade, algumas extremamente dependentes de um arranjo monocêntrico e outras que se consolidaram por uma rede policêntrica. A monocentralidade expressa a dependência da cidade a uma única área principal. Em verdade, toda cidade já se organizou em volta de uma única centralidade, quando do processo de colonização e estruturação inicial, que circunscreveu o centro histórico. No presente essa dependência é percebida em cidades de pequeno porte, e algumas de médio porte, que ainda possuem baixas densidades populacionais sobre um tecido urbano pouco constituído. Em grandes cidades, frente as inúmeras transformações físicas e sociais, a monocentralidade permaneceu apenas como um fragmento do passado, dando espaço para um intenso processo de descentralização urbana, caracterizando a policentralidade, “que amplia a espacialização intraurbana, distribuindo os fluxos e ampliando a diferenciação e segmentação urbana” (SILVA, 2001, p. 111).

A alteração da configuração espacial, que se amplia para além do centro principal, propicia o surgimento de novas dinâmicas econômicas, expressas em novas atividades concentradas, redefinindo a própria função daquele único lugar central. Para Sposito (1998), essa dinâmica, que redefine a centralidade das cidades, ela se dá por alterações sociais, econômicas e espaciais, que continuamente promovem concentrações ou rupturas no tecido urbano. Pode-se destacar este fenômeno por meio:

- da localização de equipamentos de novos comércios e serviços, que impactam diretamente o papel do centro principal;
- dos processos de transformações econômicas, que flexibilizam os meios de produção;
- do próprio processo de redefinição da centralidade, que agora também é percebido em cidades de médio porte;
- das modificações presentes no cotidiano das pessoas, onde é cada vez mais crescente a importância dada ao lazer e ao consumo.

Neste contexto, o centro pode ser um espaço fixo, mas a centralidade é móvel e percorre o território da cidade. Assim, “a centralidade pode ou não ser fugaz, efêmera ou transitória, porque ela não se institui apenas pelo que está fixo no espaço, mas pelas mudanças ocorridas no decorrer do tempo, no uso, na apropriação e no sentido dos dados aos espaços e deles apreendidos” (SPOSITO, 2001, p. 239). O processo de descentralização ocorre em face a essa consolidação de novas estruturas de centralidade, que continuamente se movem, apontando um aumento da diversificação de áreas centrais.

Rocheftort (1998) ressalta que, em verdade, a cidade é constituída por um conjunto de centros que forma a totalidade do espaço urbano, atendendo as necessidades da população. Daí ocorre uma

alteração da noção de centro para uma rede de centros que, no campo da geografia, dá sustento para a conceituação de redes urbanas ou sistemas urbanos.

Rodrigues (2006) propõe um aprofundamento conceitual dessa rede por meio da articulação de dois elementos aos quais chama de nós e links. Os nós representam a centralidade de atividades urbanas, que podem ser em razão de um aglomerado de atividades com funções econômicas (nós econômicos) significativas ou da acessibilidade ao sistema de transporte (nós de acessibilidade), como terminais, portos e estações. Essa abordagem também relaciona a centralidade com as condições de acessibilidade, aproximando-se de uma leitura dos processos espaciais empregados sobre a cidade.

Em se tratando de transformações espaciais que envolvem a cidade, podemos retomar os conceitos expressos em Corrêa (2004), que identifica seis processos espaciais característicos do urbano:

1. a centralização e a área central: o processo inicial que se relaciona com o centro histórico, onde a cidade se origina;
2. a descentralização e os núcleos secundários: a expansão do tecido urbano que modifica as condições de acessibilidade espacial;
3. a Coesão e o surgimento das áreas especializadas: a consolidação de lugares com características específicas e que variam entre si;
4. a segregação e as áreas sociais: ao mesmo passo que são caracterizadas novas áreas com alta acessibilidade espacial, em outras, aumentam as dificuldades de acesso;
5. a dinâmica espacial da segregação: a segregação espacial aprofunda a segregação social do espaço urbano;
6. a inércia das áreas cristalizadas: áreas da cidade que, no passado, estruturaram importantes centralidades, mas que não conseguiram se adaptar às transformações socioespaciais ao longo de tempo e, agora, já não apresentam esta característica de lugar central. Os centros históricos, em grande parte, seguiram esta tendência.

As centralidades podem se diferenciar entre si em razão da atividade especializada que determinada região abriga, da sua localização privilegiada ou ainda da sua vocação em reavivar memórias da cidade. Desse modo, uma mesma cidade pode abrigar diferentes “tipos de centralidade” sobre sua estrutura urbana. Nesse sentido, estudando o caso de Brasília, Holanda, Medeiros, Ribeiro e Moura (2015) propõem definições bastante claras quanto aos possíveis centros presentes em uma cidade. Dos estudos de Holanda, apresenta-se para este trabalho a caracterização realizada quanto aos diferentes centros expressos pela cidade:

- **Centro Morfológico:** O lugar que, pela configuração espacial do tecido urbano, se torna a região mais acessível da cidade, facilitando deslocamentos locais e deslocamentos que unem diferentes porções do todo do tecido urbano;
- **Centro Funcional:** Áreas em que a presença de atividades econômicas é predominante, principalmente ligadas ao comércio, ao serviço, e à geração de empregos.

Fazendo referências aos estudos de Pesavento (2007), acrescenta-se, ainda, outra definição considerando o caráter histórico de determinadas áreas. Estas regiões serão caracterizadas como:

- **Centro Simbólico:** O lugar que expressa conteúdos históricos, sobrepondo os distintos tempos e culturas que perfizeram a cidade até o presente. Em geral, é uma característica intrínseca aos centros históricos, lócus original da urbe.

2.1.1. Centralidade formal

Estudando o tecido urbano e suas implicações formais, apoia-se no conceito de centralidade formal como referência principal, uma vez que evidencia o grau de acessibilidade presente na estrutura de movimentos humanos cotidianos. Essa acessibilidade é percebida pelo modo como o tecido urbano se organiza, articulando seus diversos espaços públicos como ruas, praças, parques e largos, bem como seus usos e atividades. Sobre estes lugares acontecem distintos modos de apropriação que são revelados nos numerosos deslocamentos intrínsecos às atividades humanas.

Bill Hillier (1984) estudou o padrão destes movimentos tratando-os como resultado da configuração espacial da cidade, apontando um ciclo que se estabelece pelo uso de tal configuração. O movimento exercido pelas pessoas ao se locomoverem no espaço urbano se torna efeito primário para o surgimento de atividades que garantam vida neste espaço. Daí a importância da estrutura configuracional, que seria responsável por conter esse movimento, chamado pelo autor de “*movimento natural*”. O espaço tem efeitos sobre os movimentos e sobre os atratores que se posicionam em áreas mais facilmente acessíveis aproveitando o fluxo estabelecido pelo movimento natural.

A configuração da malha viária, por sua forma de articulação, estabelece a hierarquia do movimento definindo áreas com maior e menor concentração de fluxo. Áreas com maior concentração de fluxo tendem a atrair certos usos que se beneficiam deste movimento, como o uso comercial e os usos de serviço. Estes atratores, por sua natureza, atraem novos fluxos e mais movimento e podem alterar a configuração daquele espaço construído (MEDEIROS, 2006). O movimento natural é, em outras palavras, o movimento que ocorre de modo espontâneo, mas que se vale pela configuração da forma urbana como meio de balizar os percursos potencialmente escolhidos. Alguns percursos, pela

sua distância e pela dificuldade de acesso, tendem a ser evitados, enquanto outros, em razão da sua capacidade de encurtar distâncias e facilitar os movimentos, tornam-se exponencialmente mais escolhidos e apropriados.

A condição de facilitar os movimentos das pessoas no cotidiano é resultado de formas urbanas, em especial a conformação do traçado urbano, que apresentam adequada hierarquia de escalas, dando ao pedestre um protagonismo chave. “Trata-se, portanto, de qualidades que articulam o espaço enquanto um suporte físico com os usos praticados pelos indivíduos, ou seja, trata-se de qualidades que dizem respeito às potenciais apropriações motivadas pelas configurações dos espaços, pelas formas urbanas” (BRAIDA, 2015, p.3).

Na literatura brasileira, encontram-se os estudos realizados por Cândido Malta (2003), que se voltam para compreender alguns aspectos dessa hierarquia espacial. O arquiteto, ao analisar a cidade de São Paulo, reconhece o traçado urbano como um importante elemento estruturador de centralidades, que podem adquirir formas e graus de importância distintos. Essas diferentes centralidades são aprofundadas pelo autor por uma observação da própria configuração espacial do traçado urbano, que hierarquiza os modos de concentração ou de expansão destas áreas ao longo das estruturas urbanas. Destacam-se as seguintes tipologias formais:

- Centro Linear: Um determinado eixo que assume um protagonismo em função da sua importância para a cidade. Desenvolve-se sendo o lugar de maior acessibilidade espacial reunindo usos e atividades diversas.
- Centro Estelar: Caracteriza-se como o ponto de junção dos principais eixos de acessibilidade urbana da cidade, adquirindo uma espécie de configuração radial.
- Centro junto ao terminal ou à estação de transbordo: Devido às facilidades de acessibilidade em função do transporte de massas, são centralidades que se desenvolvem no entorno de pontos de forte atração de pessoas.
- Centro de malhas de vias: O traçado xadrez que permite uma homogeneização das condições de acessibilidade espacial da cidade permite que a centralidade percorra por várias quadras.

Retomando as postulações teóricas de Bill Hillier, vemos a clara correlação entre a hierarquia do tecido urbano e as condições de movimento natural que dão sentido à centralidade formal. Fica evidente que a centralidade formal que se estabelece na cidade é resultado de espacialidades que facilitam a locomoção por meio do tecido urbano. Lugares mais bem integrados, com mais fluidez, tendem a reunir mais condições para a efetivação de espaços importantes, seja na escala mais local, do bairro, ou na escala que considera toda a cidade. Esta definição, que correlaciona a estrutura física da cidade com a consolidação de centralidades, é o que conceitua a centralidade formal. Além do mais,

eis a palavra-chave para o estudo dessa centralidade: Integração. A Integração é segundo Hillier (1999) um dos principais fatores físicos da centralidade, uma vez que pode revelar os processos urbanos que são intrínsecos à forma urbana, isto porque é também uma medida de análise que, segundo o autor, nos permite aferir as proximidades e as distâncias entre determinados lugares do sistema urbano. Esta análise denota a congruência da configuração da cidade e circunscreve lugares de centralidade formal.

Em seu estudo seminal *“Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids”* Hillier (1999), dá ênfase que a centralidade é resultado de um processo histórico de formação e localização dos próprios centros urbanos. Esse processo abrange a configuração do tecido urbano e os deslocamentos a ele intrínsecos, que acabam por influenciar na distribuição de usos e atividades revelando lugares densamente utilizados. Os atributos da configuração urbana perfazem ocupações urbanas com certo grau de definição que, se mais bem integradas, se tornam mais permeáveis e eficientes no uso cotidiano da cidade.

Percebe-se que, ao longo da história, os centros mudam sua configuração espacial, mas também se deslocam e se diversificam, alterando os atributos de centralidade urbana. No caso de grandes cidades, é comum notar uma hierarquia espacial que parte do centro e se difunde por todo o território. O desafio, segundo Bill Hillier (1999) é entender este processo da centralidade em vez de descrevê-la apenas como um estado. Um processo que, por impactos da configuração urbana e sua hierarquia, desenvolve diferentes graus de atratividade em determinadas áreas na estrutura geral da cidade. O entendimento dos fenômenos que compõem esse processo é, portanto, crucial para qualquer revitalização, consolidação ou desenvolvimento de centros urbanos a longo prazo.

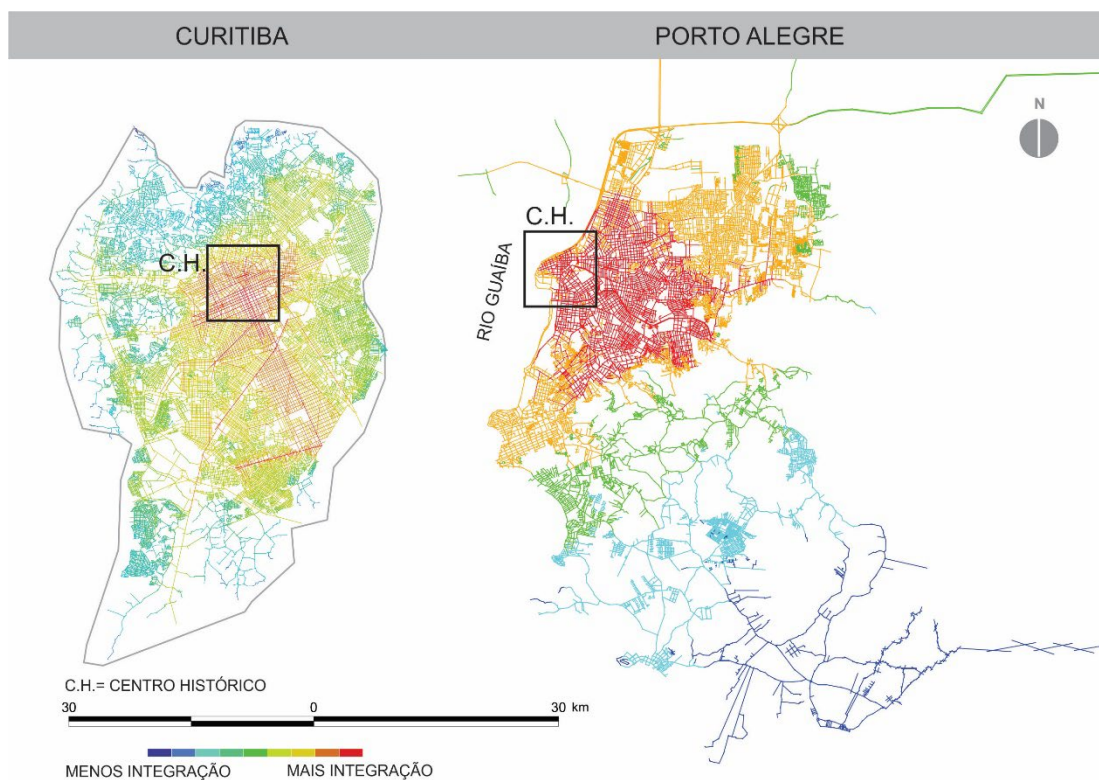
De modo concreto, pode-se perceber as influências que a configuração urbana produz sobre o tecido urbano, consolidando centralidades no mesmo lugar ao longo de décadas, ou as transformando e as deslocando espacialmente em razão da expansão urbana. Observa-se que, em alguns casos, cidades com um tecido urbano que se desenvolve em todas as direções tendem a permanecer com centros funcionais e formais no mesmo lugar, isto porque esses centros situam-se em regiões facilmente acessíveis, considerando o todo do traçado urbano. Significaria dizer que, saindo de qualquer parte da cidade, aqueles centros estão nos caminhos médios cotidianos realizados pelas pessoas. Curitiba é exemplo claro dessa situação em que o centro histórico revela sobre sua configuração a centralidade funcional e simbólica da cidade. Um traçado urbano que se prolonga de modo quase radial, dando ao centro histórico uma localização privilegiada, fato que auxilia na diversidade de fluxos e atividades que nele estão presentes.

Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, já apresenta outra situação espacial, revelando um tecido urbano que, nascido na orla, se deslocou preferencialmente em direção ao continente. Cidades

que apresentam uma direção preferencial de crescimento como, por exemplo, aquelas situadas em regiões litorâneas, tendem a apresentar centralidades funcionais e formais em lugares diferenciados. Nessa situação, o centro original fica às margens da estrutura urbana, e outras se caracterizam como regiões mais centrais. No caso de Porto Alegre esta situação é evidenciada pelo núcleo original, que se situa às margens do rio Guaíba, ponto de partida para um traçado que avançou gradativamente para as regiões do interior.

A figura 02 traz os mapas axiais de integração, destacando a região do núcleo original de Curitiba e de Porto Alegre. As linhas mais vermelhas reforçam as áreas de mais acessibilidade espacial, considerando o todo de ambas as cidades. Vê-se a localização privilegiada do centro histórico de Curitiba ocupando uma porção geograficamente mais central. Os padrões de integração de Porto Alegre, por sua vez, indicam que existem áreas mais acessíveis fora do núcleo original, indicando que não ocorre uma sobreposição desta área com o centro formal da cidade.

Figura 02 – Mapas axiais de integração total de Curitiba e Porto Alegre.



Fonte: Crédito mapa axial de Curitiba: Leitões (2016). Crédito mapa axial de Porto Alegre: Décio Rigatti, encontrado em Medeiros (2006). Editoração feita pelo autor.

Essas observações empíricas reforçam a importância da configuração urbana no reconhecimento de centralidades formais e aprofunda a justificativa de que tais centralidades se relacionam àquelas áreas mais acessíveis no contexto do tecido urbano, que tendem a concentrar

fluxos urbanos, usos diversificados e copresença. Essas áreas são denominadas por Hillier (1999) como núcleo integrador, expressando as ruas e os logradouros mais acessíveis do assentamento. Por isso, o traçado urbano constitui um dos principais elementos para o reconhecimento da centralidade formal. Sua forma revela atributos que vão além dos aspectos formais, expressando também o avanço histórico e funcional da cidade.

2.1.2. Centralidade funcional

A caracterização de um lugar por sua grande diversidade de usos e atividades é o que sustenta a ideia de centralidade funcional. Esse conceito, no entanto, não é recente. Se retomar os estudos desenvolvidos pela Escola de Chicago, por exemplo, podem-se destacar três teorias chave que se preocuparam com a dimensão funcional da cidade: (a) *Teoria Concêntrica ou Teoria das Zonas Concêntricas* de Ernest W. Burgess, de 1923; (b) *Teoria dos Setores de Homer Hoyt* de 1939; (c) *Teoria Polinuclear* de Harris e Ullman de 1945. Todas possuem um elemento em comum: a conceituação do central Business District (CBD), que se traduz no centro de negócios ou no centro comercial de uma cidade, região que tende a reunir as principais atividades econômicas.

Zanon (2014) argumenta que as teorias esboçadas pela Escola de Chicago tiveram grande repercussão entre diversos estudiosos especialmente no momento pós-segunda guerra mundial.

Tendo o CBD (Central Business District) ou Distrito Central de Negócios como elemento de destaque (...), convém afirmar que o termo foi amplamente difundido também em outros estudos, sendo ainda recorrente para referenciar a concentração do setor financeiro correlacionando às atividades terciárias, geralmente localizadas nos centros das cidades (ZANON, 2014, p.44)

Acerca dessa perspectiva, o centro da cidade se relaciona diretamente com as atividades econômicas, com o fenômeno que daria sustento para o conceito do CBD. Entretanto, tal função se modifica, principalmente com o advento dos processos industriais e das transformações que são empregadas no tecido urbano, fazendo com que a centralidade funcional também se desloque e se multiplique.

Na origem, na pequena cidade, o comércio encontra-se no seu coração num espaço privilegiado pelas possibilidades de acesso, que lhe asseguram o máximo de clientes e lhe permitem desenvolver-se, mantendo-se no centro, onde pode pagar os preços relativamente elevados do solo. Paralelamente ao crescimento urbano, multiplicam-se os estabelecimentos comerciais: o núcleo enche-se e desenvolve tentáculos que acompanham o alongamento de grandes eixos de circulação (BEAUJEU-GARNIER, 2010, p. 215).

No presente, a funcionalidade de uma região não se dá exclusivamente pela concentração de atividades econômicas, mas é principalmente caracterizada pela eficiência do seu uso do solo,

combinando atributos de moradia, emprego e comércio. Essa eficiência se dá pela variedade, pela densidade e pela congruência entre os usos do solo e os atributos formais de um lugar.

Os usos do solo, por vocação, impactam diretamente o ambiente urbano da cidade, “seja em relação à distribuição destes impactos no decorrer do tempo, seja em termos da diversidade dos agentes sociais envolvidos” (REIS, p.87, 1993). A duração deste impacto, no entanto, ocorre de forma variada, a depender de horários comerciais, de dias da semana e de épocas do ano e tem relação direta com a composição de usos, se é diversa ou não, para que haja movimento de pessoas diferentes em diferentes períodos. É verdade, também, que a duração deste impacto se altera pela densidade de atividades presentes em determinado lugar, uma vez que o espaço público se torna mais frequentado em razão da concentração de funções. É importante observar, nesse sentido, que densidades de atividades homogêneas tendem a não contribuir com esse cenário de animação, a exemplo de lugares puramente residenciais, que comumente apresentam movimento de pessoas bastante pequeno, mas distribuído no tempo. Por outro lado, lugares estritamente comerciais se tornam movimentados apenas nos horários em que os estabelecimentos ali localizados funcionam. Geralmente se tornam ermos em momentos noturnos, quando os comércios encerram suas atividades.

Além de aspectos de variedade e de densidade dos usos do solo, a localização destas atividades também importa, e por isso a relação com a própria estrutura urbana é fundamental. Uma configuração mais centralizada ou mais segregada interfere na quantidade de pessoas que se valem de determinadas atividades.

(...) equipamentos de comércio e serviço exigem voltar-se para espaços de grande centralidade, bastante integrados no conjunto do assentamento, conectados com o entorno imediato e intensamente constituídos. Já as residências podem ocupar partes mais segregadas do sistema, garantindo locais mais tranquilos, o que não vale, porém para a totalidade das moradias. Existem pessoas que, por uma série de razões, precisam morar nas partes mais centrais do sistema (REIS, 1993).

Pode-se estudar a centralidade funcional caracterizando os lugares da cidade que expressam uma grande gama de usos e de atividades, evidenciando um tecido urbano diverso e que dá sustento para a vida cotidiana do espaço urbano. Entretanto, nem sempre a centralidade funcional coincide com a centralidade formal. Existem cidades que apresentam coincidência entre centro formal e centro funcional, caracterizando regiões de grande acessibilidade e intensa atividade. Outras, em que o processo de crescimento do tecido urbano deslocou o centro formal, permanecem ainda com os principais serviços e estabelecimentos em áreas outrora centrais em termos formais.

Essas disparidades são para Corrêa (2004) processos econômicos do espaço urbano que interferem na centralização, na descentralização e na coesão, respectivamente representadas pelas

áreas centrais, os núcleos secundários e as áreas especializadas. A área central é comumente notada por um intenso uso do solo, uma escala construída mais verticalizada, uma limitada escala de crescimento horizontal, uma apropriação social diurna, uma maior oferta de transportes e uma maior presença de espaços decisórios. Já os núcleos secundários passam a representar áreas que já tiveram protagonismo funcional ou estão próximos de um lugar com tal conotação. Geralmente são caracterizadas por um uso semi-intensivo do solo, com escalas edificadas mais horizontalizadas, percorrendo grandes áreas, concentração de estratos sociais de menor status e foco em transportes inter-regionais. Neste processo econômico, o primeiro caso chamamos de centro, enquanto o segundo dá-se o nome de subcentro.

2.1.3. Centralidade simbólica

Para Pesavento (2007), a formação do centro urbano é presidida pela articulação de três componentes fundamentais, que relacionam tempo e espaço:

(...)primeiramente, os elementos, por assim dizer, estruturais que presidiram o traçado e organização do espaço físico e do espaço construído e que se revelam em termos de uma materialidade; a seguir, a apropriação deste espaço no tempo, construindo a experiência do vivido e transformando este espaço em território, dotado de uma função e onde se manifestam as relações de sociabilidade; por último, a dotação de uma carga imaginária de significados a este “espaço-território” no tempo, transformando-o em lugar portador do simbólico e das sensibilidades (PESAVENTO, 2007, p.3).

Estes três elementos - espaço físico, apropriação e significado - caracterizam o núcleo urbano original da cidade como ponto de partida para a aglomeração urbana, resultando no território portador do traçado inicial da urbe. É, em verdade, uma descrição dada pelo simbolismo que este lugar representa, que carrega consigo significado histórico acumulado, de modo visível e invisível.

Visivelmente, esse simbolismo é materializado na concentração dos edifícios mais antigos e referenciais, dos primeiros equipamentos urbanos e dos espaços políticos, culturais, religiosos que, em geral, abrigavam grande sociabilidade. Já o reconhecimento do simbolismo invisível requer erudição, como bem descreve Pesavento (2007):

Faz-se necessário um saber sobre o que (...) ocorreu, em termos de acontecimentos, práticas sociais, personagens; quais seus momentos excepcionais e como transcorria seu cotidiano; como se deu a ocupação do espaço e quais as iniciativas levadas a efeito por aqueles atores responsáveis pela ordenação e transformação do seu território; como os habitantes, consumidores deste espaço, viveram, sentiram e expressaram a sua cidade, em atos, gestos, palavras, sons e imagens (PESAVENTO, 2007).

É nessa abordagem que cargas culturais são evidenciadas e potencializadas, trazendo à tona a bagagem de experiências e de transformações urbanas que possibilitam uma interpretação do passado. Essa interpretação dá sentido a própria noção de “lugar” que tem o tempo como fator

determinante e que se revela de modo material por meio do espaço urbanizado. O tempo que passamos em determinado lugar, o quanto ele faz parte de nossas vidas e se relaciona ao comportamento que temos sobre ele, de modo individual ou de forma coletiva.

O sentido de lugar é adquirido após um tempo. Quanto tempo? Podemos dizer, geralmente, que quanto mais tempo permaneceremos em uma localidade melhor a conheceremos e mais profundamente significativa se tornará para nós, ainda que essa seja apenas uma verdade grosseira (TUAN, 2011, p. 14).

A relação que é criada entre o espaço e o tempo, atravessa culturas e gerações, dando usos, vivências e experiências a um lugar. E qual lugar na cidade apresentaria de modo tão intrínseco essa relação? Certamente o centro histórico é a porção que melhor revela o espaço como lugar praticado, do passado ao presente, constantemente reconfigurado pelas memórias ali presentes, afinal, um lugar de memória é também um lugar de história e, como tal, transforma-se no decorrer de sua construção.

Todavia, ainda que as cidades contemporâneas se expandam, proporcionando novas áreas centrais, Tourinho (2007) trata o centro histórico como sendo o centro, uma vez que a centralidade deste lugar não pode ser resumida meramente a uma função. Sobre o centro histórico recai uma centralidade representativa, em que o “centro caracteriza-se como espaço qualificado, não só do ponto de vista funcional, mas também pelos seus aspectos simbólicos e formais” (TOURINHO, 2007, p.23). O simbolismo, então, possui essa conotação histórica de valorização do espaço urbano em que o lugar como monumento constantemente provoca uma rememoração da cidade de outras épocas. Há na centralidade simbólica, uma íntima relação com a história e, nesse sentido, podemos caracterizá-la como um lugar de grande importância para a sociedade, sobrepondo culturas e modos de habitar de distintos períodos.

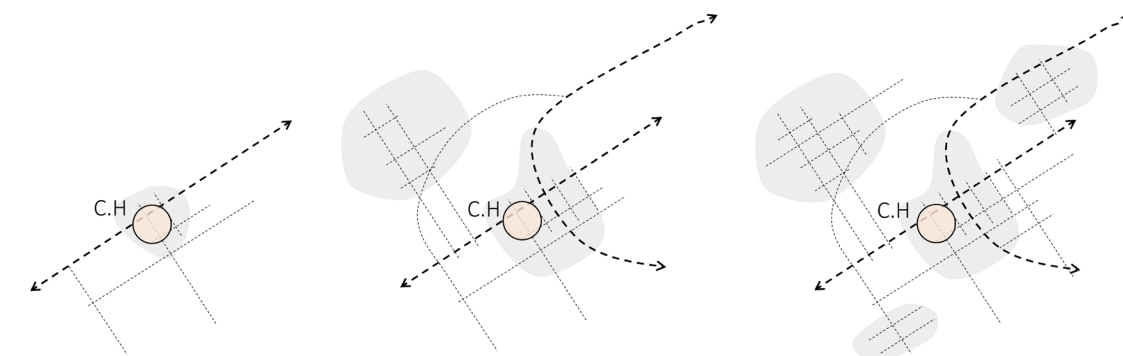
2.2. Conclusões do Capítulo

As aproximações teórico-conceituais realizadas para delinear definições e compreender o surgimento, consolidação e as implicações das centralidades urbanas sobre a cidade, tornaram possível a construção de um marco referencial. Desse modo, buscou-se a partir daí explicitar conceitos que estão intrínsecos nesta pesquisa.

Os estudos que tratam da configuração do traçado urbano, trouxeram percepções acerca das alterações em sua estrutura, que indicam mudanças no modo como os diversos espaços da cidade se organizam, seja considerando a escala total ou a escala mais local do espaço urbano. Padrões de movimento são consolidados e alterados mediante a configuração espacial e, por essa razão, a expansão urbana, à qual muitas cidades estão submetidas e que em muitos casos não é planejada, provoca alterações que têm profundas influências no cotidiano da vida urbana.

Abaixo apresenta-se um esquema conceitual que demonstra, de forma genérica, o surgimento da cidade consolidando o centro histórico e o processo de expansão urbana, motivada pelas facilidades de acessos a outras regiões próximas ou distantes do núcleo urbano original.

Figura 03 – Esquema conceitual da dinâmica de expansão do traçado urbano.



C.H = CENTRO HISTÓRICO

Fonte: Elaborado pelo autor.

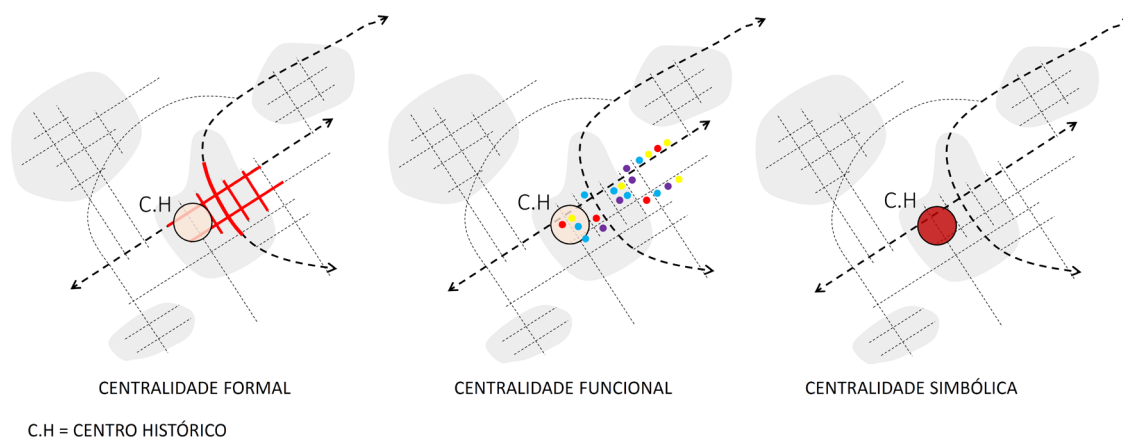
A partir de aproximações teóricas que dão sustento a essas observações, desdobramentos se tornam possíveis:

- O centro histórico é protagonista na estruturação urbana, representando a primeira centralidade da cidade. Nele se concentravam os edifícios principais, como as instituições, os comércios e os serviços, bem com os principais espaços públicos;
- Com o processo de expansão urbana, novas áreas urbanizadas podem surgir para longe do centro histórico, motivadas principalmente por alterações na estrutura de acessibilidade espacial do tecido urbano;
- O grau de acessibilidade contribui com a consolidação de novas áreas atraindo novos usos, atividades e pessoas, relegando a determinados espaços um papel protagonista, podendo, inclusive, criar centralidades funcionais.

Outros teóricos auxiliaram no debate sobre o surgimento das centralidades urbanas, demonstrando que, com a consolidação de novas áreas, a cidade, que antes apresentava uma única centralidade análoga ao centro histórico, passa a apresentar uma estrutura urbana que abriga múltiplas centralidades. As diversas centralidades apresentariam particularidades em razão da sua forma espacial, funcional e simbólica, trazendo para o nosso estudo três tipologias de centralidades, as quais denotam uma relação com a configuração espacial do tecido urbano.

O esquema a seguir representa conceitualmente as três centralidades caracterizadas por nós como formal, funcional e simbólica.

Figura 04 – Caracterização conceitual de diferentes centralidades.

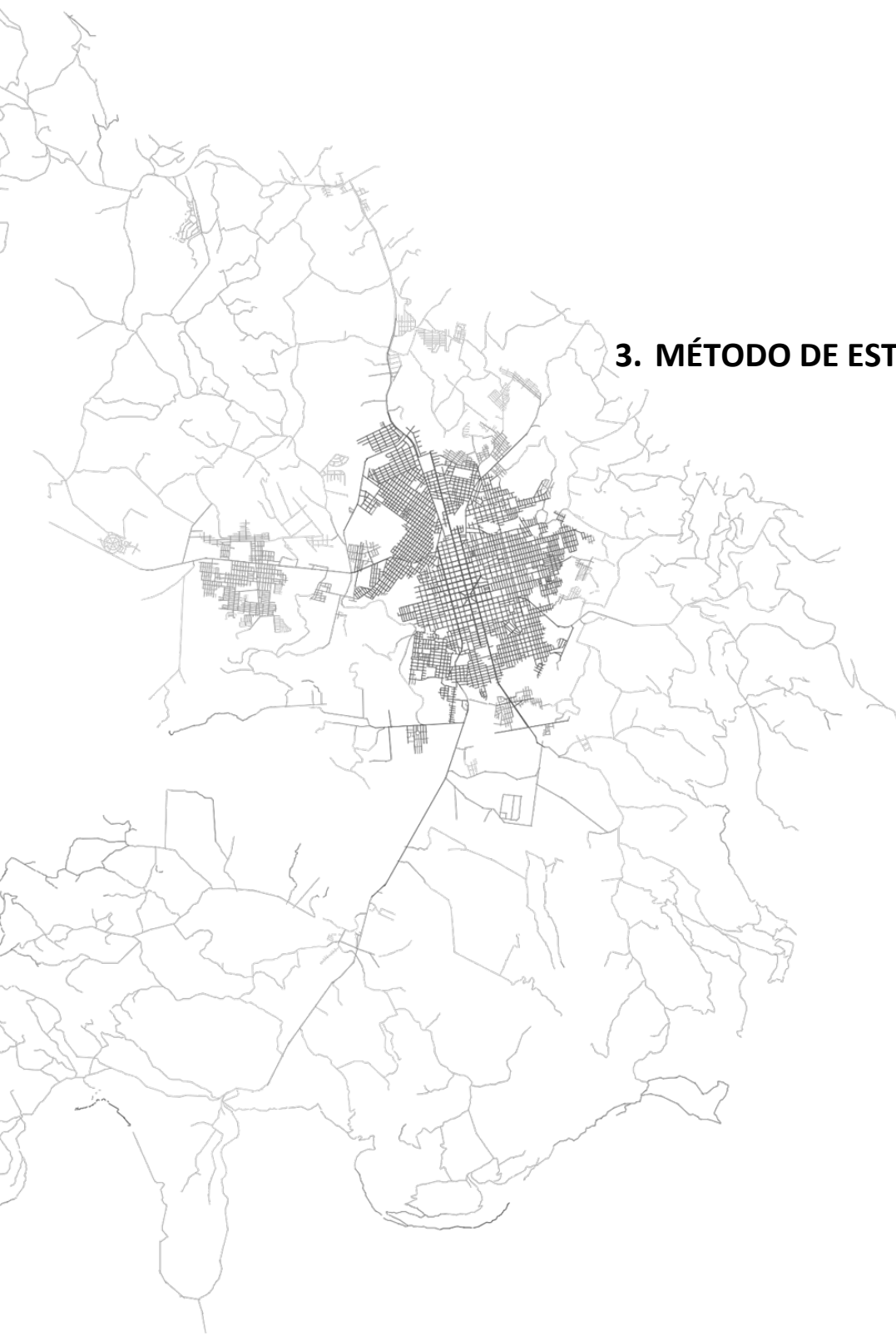


Fonte: Elaborado pelo autor.

O esquema reflete, também, alguns conceitos que serão evidenciados no decorrer da revisão bibliográfica:

- a centralidade formal, traduz a região mais facilmente acessível da cidade que, por possuir tal característica, tende a reunir grande quantidade e diversidade de usos e serviços, ao mesmo tempo que se estabelece como região capaz de expressar uma grande apropriação social;
- a centralidade funcional, pode ser reflexo da centralidade formal, uma vez que a oferta de comércios e serviços tende a ser maior em regiões em que há grande concentração de pessoas. Muitas vezes, porém, a expansão do tecido urbano modifica os padrões de acessibilidade, fazendo com que o antigo centro funcional (geralmente o centro histórico), deixe de ser a área mais acessível do tecido urbano;
- a centralidade simbólica é aqui entendida como a região que circunscreve ao centro histórico, isso porque representa o lugar principal de memórias da cidade, sobrepondo camadas sociais e culturais que coexistem ao longo do tempo;
- Tanto a centralidade formal quanto a funcional podem não se sobrepor ao centro histórico, uma vez que as alterações na estrutura configuracional no tecido urbano podem consolidar novas áreas que passam a competir com o protagonismo do centro original.

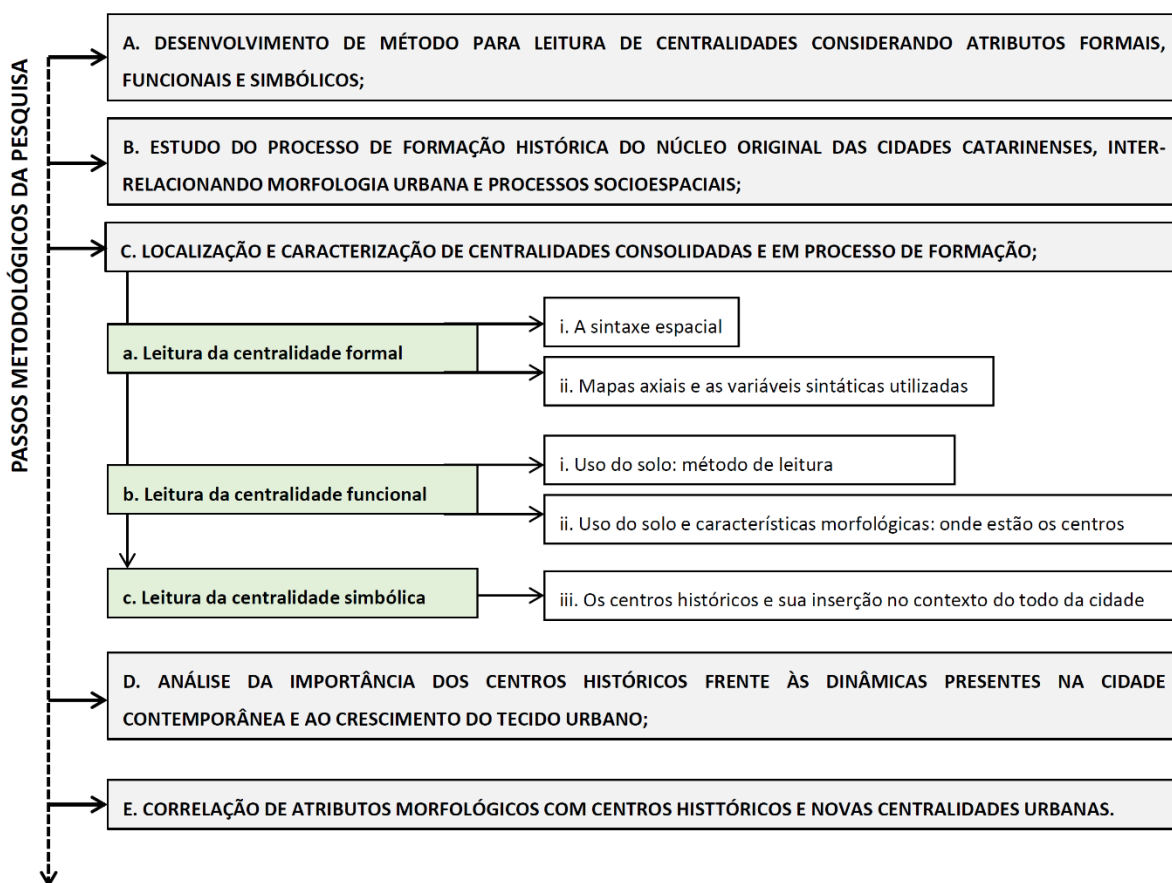
3. MÉTODO DE ESTUDOS



As definições que se delineou, na secção anterior, descreveram diferentes centralidades constituídas sobre o tecido urbano da cidade indicadas pela sua acessibilidade espacial, pela sua diversidade de dinâmicas e funções, e pelo seu simbolismo. Para além destas descrições, neste momento, queremos aprofundar nossa pesquisa sobre o âmbito concreto da cidade, buscando evidenciar ferramentas de leitura e de análise do espaço urbano. Tal intensão exige um olhar atento sobre os aspectos de centralidade e, por esta razão, estruturou-se a metodologia da pesquisa de modo que seja possível identificar e analisar as distintas centralidades presentes no tecido urbano, suas transformações e permanências e as implicações na vida cotidiana.

Os objetivos propostos nesta pesquisa permitem uma metodologia que trate especialmente dos elementos da forma urbana, com a intenção de investigar os atributos configuracionais das cidades e dos seus centros originais e “novos centros”, analisando os modos de vivência dos diversos lugares públicos ali presentes. Deste modo, os seguintes passos foram dados:

Figura 05 – Passos metodológicos de pesquisa.



Fonte: Elaborado pelo autor.

A. Desenvolvimento de método para leitura de centralidades, considerando atributos formais, funcionais e simbólicos.

Como primeira etapa da pesquisa, foi proposta a formulação de um método que auxiliasse nas leituras das centralidades. Tal método levou em consideração quatro procedimentos: (a) o estudo do processo de formação histórica das cidades, que busca compreender transformações e permanências sociais e espaciais, (b) a localização e a caracterização das centralidades, considerando leituras formais, funcionais e simbólicas, (c) a análise da importância dos centros históricos frente às dinâmicas urbanas contemporâneas, estudando o protagonismo destas áreas em razão do surgimento de novas centralidades, e por fim (d) a investigação e a tipificação de atributos morfológicos que influenciam na transformação tanto dos centros históricos como de novas centralidade, analisando fatores de ordem físico-espacial. Estes passos metodológicos são mais bem aprofundados a seguir, elucidando procedimentos e atributos adotados em cada etapa.

B. Estudo do processo de formação histórica do núcleo original das cidades catarinenses, inter-relacionando morfologia urbana e processos socioespaciais;

Na segunda etapa do trabalho, analisou-se a história das cidades catarinenses, em especial os processos que contribuíram para a formação do traçado urbano. Para tanto, foram feitas leituras bibliográficas de diferentes pesquisadores que permitiram uma melhor aproximação de aspectos que configuraram o espaço urbano de cada cidade. Ao mesmo tempo, valeu-se do uso de materiais gráficos como imagens, fotos aéreas, mapas de diversas épocas, entre outros. Tais leituras iniciais permitiram a construção de um quadro referencial caracterizando o sítio físico e os fatores econômicos que estruturam as cidades, bem como a relação destes com o núcleo original. Como resultado desta primeira etapa, por meio de um quadro resumo, apresentou-se uma descrição geral das características socioespaciais de diferentes urbanizações catarinenses.

C. Localização e caracterização de centralidades consolidadas em processo de formação.

Ao reconhecer historicamente as transformações urbanas, o próximo passo da pesquisa caracterizou as centralidades presentes nas cidades estudadas. Essa etapa teve como intuito encontrar as centralidades já consolidadas e caracterizar aquelas que estão sendo formadas, considerando a estrutura contemporânea do traçado urbano das cidades estudadas. Partiu-se da observação da configuração espacial como meio de identificar áreas que estão denotando características físicas mais propícias ao movimento natural e, portanto, para a integração da malha viária. A partir desta localização, analisou-se a relação desses lugares com os atributos funcionais e simbólicos, se estão dentro da área, próximos ou distantes. Por fim, apontam-se possíveis razões para que centralidades formais, funcionais ou simbólicas se interdependam ou, em casos contrários, não se relacionem.

Nesse sentido, foram utilizadas diferentes abordagens metodológicas, descritas a seguir.

a. Leitura da centralidade formal

A cidade como elemento que estrutura a sociedade, tem em seu espaço construído inúmeras contribuições de diferentes épocas, culturas e pensamentos. Em verdade, a cidade se constitui por sucessivas camadas que se sobrepõem, às vezes anulando ou reforçando camadas anteriores. Esse sentido material da cidade compõe o espaço urbanizado em sua totalidade, desde vias, edifícios, praças, monumentos, lugares públicos e privados, e todos, individualmente ou em conjunto, influenciam no modo como a sociedade cotidianamente se organiza.

As práticas sociais têm na cidade o sustento para sua efetivação. Diariamente pessoas saem de suas casas e se deslocam pelos diversos lugares configurados pela forma dos espaços construídos. Esses espaços, que se organizam em uma infinidade de maneiras, intermediam as relações interpessoais, promovendo o reconhecimento das semelhanças e as diferenças humanas. A morfologia da própria cidade acaba por se tornar o elemento mais concreto, mais visual e mais presente do cotidiano da sociedade, revelando possibilidades e restrições no modo como nos relacionamos coletiva e individualmente.

O estudo da centralidade formal traz a estrutura física da cidade como principal atributo a ser analisado. Partimos do entendimento de que o espaço urbano dá, por meio dos diversos lugares criados e suas conexões, diferentes possibilidades de movimentos, articulando configuração urbana e apropriação social. Alguns espaços reúnem aspectos formais que os caracterizam como lugares de maior atratividade, se comparados a outros e por essa razão a centralidade formal estaria relacionada à diferenciação espacial da estrutura urbana.

O traçado urbano é o principal elemento desta estrutura uma vez que sobre ele se articulam os movimentos que caracterizam o uso público da cidade. Ele revela, em sua composição, condições de uso e de apropriação da cidade desde o núcleo urbano inicial. Diferentes gêneses urbanas, diferentes etnias colonizadoras, diferentes sítios físicos, diferentes características econômicas, todas têm influência direta na forma física da cidade e, portanto, interferem diretamente na evolução do traçado urbano. Por essa razão, este conjunto de vias revela um sistema que, mesmo no presente, dá claros entendimentos de sua constituição histórica.

A hierarquia que se organiza sobre a configuração espacial do tecido viário favorece ou impede que determinadas regiões constituam ou transformem suas centralidades formais. Em geral, as múltiplas forças que agem sobre a cidade e seu contexto regional tendem a caracterizar esta

hierarquia, concentrando ou dispersando ainda mais os processos de urbanização. Este estudo da centralidade formal, no entanto, traz a configuração urbana como elemento central, relegando a ela um papel decisivo no modo como o todo da cidade e suas constituições locais se estabelecem e se articulam, influenciando as distintas dinâmicas presentes no espaço urbano.

i. A sintaxe espacial

A leitura da centralidade formal herda a definição dada por HOLANDA (2015), quando conceitua o lugar mais acessível da cidade, “isto é, aquele a que chegamos com menos inflexões de percurso (conversões), em média, a partir de todos os demais pontos da cidade, considerado o sistema viário” (HOLANDA, 2015, p.80).

Neste contexto, foi possível trazer como aporte metodológico a teoria desenvolvida por Bill Hillier e Julienne Hanson em 1984, descrita no livro *The Social Logic Of Space*. A sintaxe espacial, busca compreender a lógica espacial que sustenta uma sociedade, ou a lógica social que produz o espaço urbano, por meio das possibilidades de interações sociais propiciadas pela configuração espacial. A ideia de configuração, para os autores da teoria, trata muito mais do que a simples compreensão relacional do sistema urbano, mas revela a interdependência dos elementos que compõem a cidade.

Da teoria criada por Hillier e Hanson, interessa trazer para este trabalho significativas contribuições que podem auxiliar no estudo da cidade, do seu centro e sua(s) centralidade(s). Tais contribuições advêm de instrumentos e métodos de análise da própria teoria a qual propõe uma leitura urbana, considerando múltiplas escalas.

A primeira diz respeito a escala que envolve o tecido urbano da cidade, considerando que o todo do urbano é um elemento que gera, controla e sustenta o padrão de movimento exercido pelas pessoas. Para os autores, considerar esta escala total é importante, pois o modo como os lugares se configuram individualmente depende de uma relação com outros conjuntos de lugares. A segunda escala observada trata da configuração urbana local, ou seja, o modo como edifícios e espaços públicos se relacionam. Na cidade, a escala local exerce influência direta no modo como se utilizou, pois constituem um campo de barreiras e permeabilidades que possibilitam ou restringem os movimentos e, por sua vez, as práticas sociais.

Considerando que toda a ação humana acontece no território por meio de articulações espaciais, a Sintaxe Espacial descreve o potencial de conectividade que cada articulação possui na cidade. Os deslocamentos que caracterizam a articulação espacial são um estado sequencial de eixos, um arranjo constituído por linhas que conduzem os movimentos. São as linhas pelas quais nos movemos que também definem a espacialidade da cidade, dos seus edifícios e dos lugares públicos e

privados. As distâncias dos espaços nos remetem a diferentes escalas, as mesmas encontradas por Hillier e Hanson (1984) (global e local), que se sobrepõem ao arranjo de movimentos. Nesse sentido, o conceito de movimento natural, certamente, correlaciona-se com a ideia de centralidade urbana, pois pressupõe relações entre configuração urbana e apropriação social, estabelecendo espaços na cidade com maior ou menor atração.

Da teoria de Bill Hillier, extraímos também uma definição conceitual da própria centralidade. Para o autor, ela só é possível quando ocorre uma sobreposição de movimentos locais e globais, propiciando um mix de usos e atividades, bem como um campo possível de encontro entre pessoas que não se conhecem. Em nível local, a centralidade pode se traduzir a partir da relação direta entre interiores privados e espaços abertos públicos junto à forma geométrica que dá convexidade a eles, podendo também se mesclar com condições de vitalidade na medida em que estes lugares denotem muita apropriação.

Sem dúvida uma das principais características da Sintaxe Espacial é a possibilidade de quantificar todos esses conceitos que são por Bill Hillier abordados. É aí que reside a sua diferenciação em relação a outras teorias urbanas mais tradicionais. Como meio de descrever o espaço urbano, são apresentadas medidas que permitam ser aferidas, buscando explicitar conceitos que se relacionam com a centralidade formal.

ii. Mapas axiais e as variáveis sintáticas utilizadas

Em princípio, como modo de mapear a estrutura de movimento da cidade, todo o espaço público é representado por uma sequência de linhas que se conectam e que evidenciam as barreiras e as permeabilidades da cidade. Ruas, praças, parques e espaços abertos públicos são tomados como componentes que integram o sistema, analisando o quão próximos ou distante cada um desses elementos está em relação a outro e a outros. Intitula-se o resultado gráfico dessa sequência de *mapa axial*.

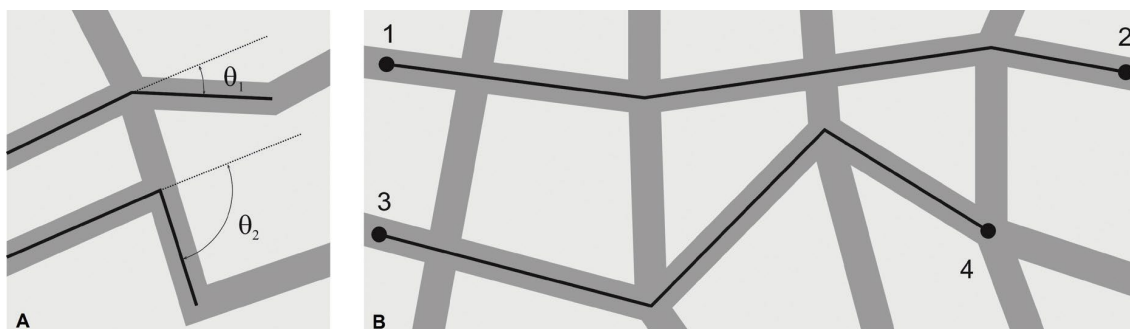
O mapa axial auxilia na noção de distância ao situar cada elemento que compõe a dimensão física do espaço urbano. No caso da sintaxe espacial, estas medidas tradicionalmente não se utilizavam da distância métrica.

As análises sintáticas tradicionais utilizavam o que se convencionou chamar de distância topológica ao invés da distância métrica usualmente adotada em outros estudos urbanos. Todas as linhas diretamente conectadas a uma determinada linha axial são consideradas como estando a um passo topológico dela. As linhas conectadas as primeiras, mas não diretamente conectadas a segunda, estão a dois passos topológicos e assim por diante. (BUENO, REIS, SABOYA, 2017, p. 137).

No entanto, nos últimos anos, o modo de calcular essa distância mudou em razão de aperfeiçoamentos analíticos. A análise por segmentos é exemplo desta evolução, quando a distância passa a ser mensurada pelas mudanças de direção em graus que são necessárias para sair de determinado lugar e alcançar outro dentro da cidade. A análise angular por segmentos foi adotada em nosso trabalho para avaliar a acessibilidade espacial das cidades estudadas. Construindo o esquema apresentado na figura 06, Bueno, Reis e Saboya (2017) denotam que

a distância determinada pelo ângulo θ_1 é menor que a distância indicada por θ_2 , visto que a “transição” entre um segmento e outro em θ_1 é mais suave e, presumivelmente, menos custosa do ponto de vista cognitivo. Ângulos pequenos sugerem continuidade do percurso, que acaba sendo percebido como um só. Além disso, a possibilidade de vislumbrar o que vem a frente, mesmo parcialmente, aumenta a probabilidade de continuar por esse percurso ao invés de optar por outro que imponha mudanças mais bruscas de direção e exija, portanto, que o pedestre chegue até a esquina para só então conseguir visualizar sua continuação (BUENO, REIS, SABOYA, 2017, p. 137).

Figura 06- Esquema conceitual da análise angular por segmentos: A) Diferentes ângulos indicam diferentes distâncias; B) apesar de distâncias métricas equivalentes, o caminho 1-2 possui menor distância angular que o caminho 3-4.



Fonte: BUENO, REIS, SABOYA, 2017, p. 138.

Feito o mapeamento dos espaços abertos de usos público, caracterizados por segmentos, são aplicadas as medidas sintáticas. Para analisar a centralidade formal, aprofundar-se-á em duas delas, as quais serão consideradas fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa, sendo:

Atributos de Integração: A primeira medida, chamada de *integração*, analisa as relações entre os espaços abertos públicos da cidade. Uma linha mais próxima a outras linhas indica uma integração, pois é espacialmente fácil de ser acessada. O contrário disso indicaria um sistema segregado e difícil de ser acessado. A integração pode ser analisada em um aspecto global, mostrando a região mais facilmente acessível no todo da cidade e, em um aspecto local, demonstrando a acessibilidade espacial em lugares como centros de bairros ou subcentros. Maiores níveis de integração tendem a indicar a presença de diversidade social, moradores e estranhos, enquanto menores níveis indicam áreas de domínio quase exclusivo de moradores.

Atributos do Núcleo Integrador: O núcleo integrador busca identificar o conjunto de linhas que apresentam a maior integração segundo Peponis *et al.* (1989). Neste estudo, considera-se que os

10% destas linhas caracterizam este núcleo. Nas cidades tradicionais, o núcleo integrador corresponde às ruas em que se localizam comércio e serviços, [porém] o urbanismo moderno frequentemente inverte essa lógica ao localizar, por exemplo, zonas comerciais nas partes mais segregadas do sistema.

Em tramas muito integradas, o núcleo integrador tende a espalhar-se por toda a área e fortemente integrá-la ao entorno, já, em sistemas pouco integrados, o núcleo tende a ficar todo contido no miolo do sistema¹. Holanda aponta que “o núcleo integrador das cidades pode se deslocar no espaço ao longo do tempo. Em cidades costeiras, por exemplo, ele tenderá a se afastar da área da fundação inicial, à medida que a cidade cresce para o interior” (HOLANDA, 2005, p.63). Nesse sentido, o núcleo histórico original como o primeiro núcleo integrador² pode se tornar uma região das partes mais vivas da cidade no presente.

Para avaliação dos atributos de configuração espacial das cidades analisadas, as seguintes variáveis foram estudadas:

Tabela 02 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade formal.

Variável	Método	Importância
Linhas que cobrem o sistema	Total de linhas que constitui o tecido urbano da cidade	Auxilia na noção de escala do sistema analisado
Segmentos que cobrem o sistema	Total de segmentos que constitui o tecido urbano da cidade	Denota a rede de caminhos que compõem o sistema
Comprimento médio dos segmentos	Média da rede de caminhos, em metros lineares	Auxilia na percepção do comprimento médio da rede de caminhos
Integração global média	Valor médio das linhas integradas considerando o todo da cidade	Capacidade do espaço em distribuir facilmente os fluxos, influenciando a distribuição de uso do solo e formação de centralidades. *

¹HILLIER, 1989. op. cit. e PEPONIS, John. et al. “The spatial core of urban culture”. *Ekistics*, v. 56, nº 334/335, 1989, p. 43-55. apud HOLANDA, 2002. op. cit. p. 104.

² Holanda (2018) classifica os núcleos integradores em três tipologias: (1) linhas completamente contidas no núcleo do sistema, que não se conectam diretamente com o exterior, (2) linhas que conectam com o entorno do sistema em uma direção e (3) linhas que se conectam ao contexto em duas direções.

integração local média	Valor médio das linhas integradas considerando raios locais de 1000 metros	Observa potenciais de movimento, concentração de uso e centralidades principais para efeitos de comparação*
Sinergia	Coeficiente de correlação entre integração global e integração local	Sincronia entre as partes globais e locais do sistema afetando na percepção espacial*
Integração angular normalizada (NAIN) média	Normalização da medida de integração nos mapas de segmentos	Avalia a acessibilidade média do sistema possibilitando a comparação de áreas com tamanhos diferentes sem distorções de escala
Percentual do território ocupado pela NAIN	Área, em km ² , que compreende a NAIN	Permite o quão abrangente é a região mais acessível do sistema.
Estrutura da centralidade formal (núcleo integrador global + local)	Caracterização: se é linear, radial, ou mista	Denota a tipologia espacial expressa pela centralidade formal

* Variáveis de leitura utilizadas por Loureiro, Medeiros e Guerreiro (2019) para leitura de padrões socioespaciais de favelas.

Fonte: Elaborado pelo autor.

b. Leitura da centralidade funcional

Por meio do tecido urbano, a cidade oportuniza inúmeros modos de vivenciá-la. As possibilidades se dão pela quantidade, qualidade e diversidade de usos e atividades que são cotidianamente ofertados à sociedade e que acabam por dar sustento às práticas sociais. Um conjunto de lugares comerciais, por exemplo, pode atrair determinado grupo social em razão daquilo que oferece. Claro que a qualidade daquilo que é oferecido é relevante, fazendo com que haja uma assiduidade do público que frequenta aqueles lugares. Entretanto, ofertar o mesmo serviço ou produto para o mesmo grupo social não contribui para a qualidade urbana da área em que estes usos se inserem, isto porque lhes falta diversidade. Diversidade de atividades, produtos e serviços tendem a reunir uma diversidade de pessoas, e essa diversidade dá condições de um determinado lugar se tornar mais democrático, mais plural, mais cidade.

A especialização excessiva de algumas áreas da cidade pode provocar uma segregação social que, inclusive, pode decorrer de uma segregação espacial. Os crescentes processos de expansão urbana das últimas décadas têm possibilitado esta situação, na medida que o traçado urbano tem

restringido movimentos em determinadas áreas da cidade. A mescla de usos, no entanto, é resultado de lugares que têm boas relações com o traçado urbano, facilitando as maneiras que a população chega até eles.

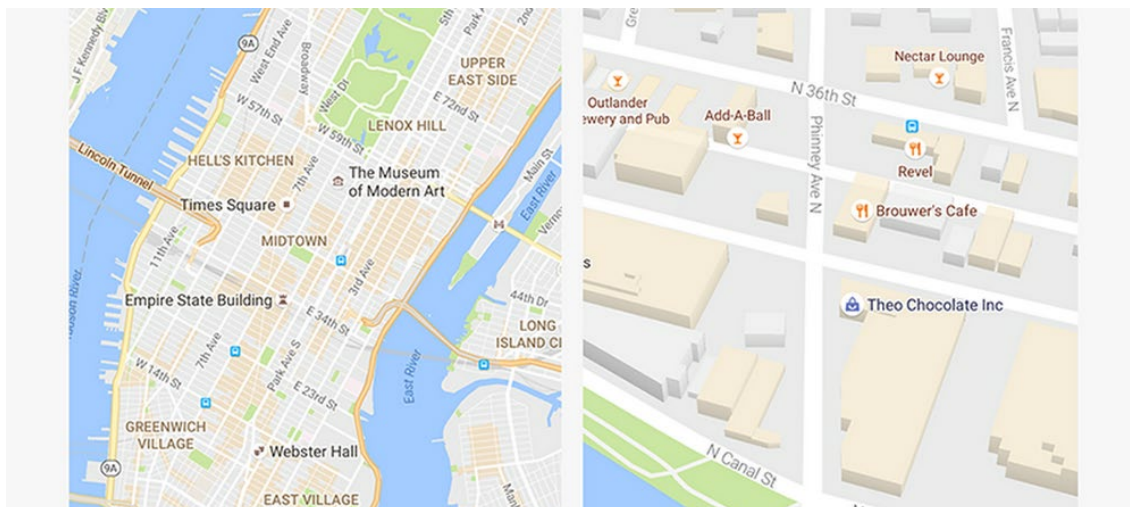
O estudo dos usos do solo, revela o conjunto de atividades que combinam padrões ou tipos de assentamentos que explicitam a reprodução social sobre o tecido urbano. Em outras palavras, o uso do solo se dá pela combinação de determinado tipo de uso (atividade) e de um tipo de assentamento (edificação) e por essa razão estabelece arranjos variados que traduzem a própria sociedade. Para caracterizar aquilo que chamaremos de 'centralidade funcional' o uso do solo é elemento primordial.

Recentemente, a leitura do uso do solo se tornou uma ferramenta de grande valor não só para urbanistas, mas também para grandes corporações como a Google, que se valem das informações geoespacializadas para criar anúncios e identificar públicos potenciais para os mais diversos produtos. Com a intenção de reconhecer essas áreas com grande atratividade e diversidade de usos, a empresa mapeou em sua plataforma aberta as "áreas de interesse"³, onde é possível verificar quais áreas têm diversidade de atividades e funções em praticamente qualquer cidade. Tais "áreas de interesse" resultam de um processo algorítmico que permite destacar regiões com maior concentração de restaurantes, bares e lojas.

No campo do urbanismo, esses avanços tecnológicos se somam aos tradicionais métodos de leitura do espaço urbano, aprofundando olhares diversos sobre um mesmo lugar. O uso do solo, se compreendido de maneira adequada, auxilia na própria gestão do território, de modo a torná-lo mais espacialmente diverso e socialmente utilizado. Exemplo disso é o estudo feito por Igor Lombardi de Almeida (2020), pioneiro ao utilizar as áreas de interesse como instrumento que auxilia na leitura da centralidade urbana na região conurbada de Florianópolis. A figura 07 exemplifica a representação gráfica adotada pela Google, demarcando polígonos com alta intensidade de usos do solo, que são reproduzidos em nossa investigação acerca da centralidade funcional. É importante ressaltar que, para o mapeamento das áreas de interesse considerou-se uma aproximação em uma escala de 1:10.000 no Google Maps.

³Sobre as áreas de interesse, a *Google* disponibilizou uma página com as principais informações sobre o mapeamento destes lugares: <https://blog.google/products/maps/discover-action-around-you-with-updated/>

Figura 07- Áreas de interesse em Nova York, revelando lugares de alta concentração e diversidade de usos e atividades.



Fonte: Google Maps.

i. Uso do solo: Método de leitura

A centralidade funcional representa lugares que concentram as principais atividades econômicas da cidade, como edifícios de escritórios e grandes empreendimentos comerciais. Aqui analisa-se a centralidade como a função que determinada estrutura urbana desempenha na cidade, principalmente em razão do setor terciário e da concentração de fluxos. Também são lidas as atividades institucionais e de poder que estão presentes no tecido urbano.

A centralidade funcional, no entanto, não se circunscreve apenas aos lugares de capital e de poder, mas é revelada pela capacidade que determinado lugar possui em oferecer diversidade de usos e de atividades. Regiões com usos monofuncionais não expressam a centralidade funcional, uma vez não são dotados de uma diversidade de atividades capazes de reunir uma diversidade social. Por essa razão identificamos:

Atributos do uso do solo: Análise da quantidade e da diversidade de usos e atividades presentes no tecido urbano (comércios e serviços) que, por sua vez concentram importantes fluxos intraurbanos. Sua apreensão é possível pelo mapeamento do uso do solo da região estudada. Utilizaremos, assim, as “áreas de interesse” delimitada pelo *Google Maps*. Segundo Almeida (2020), “essas áreas são determinadas através de um processo algorítmico que permite destacar as regiões com maior concentração de restaurantes, bares e lojas” (ALMEIDA, 2020, p.45). É essa concentração de atividades que dá sentido à centralidade funcional.

ii. Uso do solo e características morfológicas: onde estão os centros

Historicamente, tanto o uso como as atividades presentes no solo se transformaram, fazendo com que determinados lugares adquirissem ou mudassem suas características. São exemplos as áreas que até então se estruturavam com usos puramente residenciais e que passaram a apresentar comércio e serviços ou, então, áreas que antes denotavam um mix de atividades, e que hoje se tornam espaços ermos e abandonados. O primeiro caso, via de regras, é resultado de determinada região que grande parte da população tem acesso, intermediando um espaço diverso e que atende aos mais diferentes extratos sociais. O Segundo pode comumente ser percebido em regiões de centro histórico, onde é quase que uma tendência o cenário de abandono nestas regiões, principalmente em médias e grandes cidades, que acabam por se converter em uma dinâmica monofuncional, diversas vezes turistificada, em que a presença de pessoas é bastante limitada.

A relação de ambos os exemplos se dá na configuração do sistema viário, isso porque a intervenção sobre o tecido urbano da cidade altera as condições de acessibilidade espacial, fazendo com que lugares que eram facilmente alcançados se tornassem distantes e, por tal razão, desinteressantes para determinados tipos de uso. Outros lugares, por sua vez, beneficiam-se destas alterações, melhorando sua relação espacial, fazendo surgir novas possibilidades para usos e atividades.

Os lugares que se caracterizam como centralidade funcional, que apresentam aquelas características de diversidade do uso do solo, a depender do tamanho da cidade, tendem a não mais se concentrar em uma única região, podendo ser notados de forma polinucleada. Isso porque visam se localizar em áreas que sejam facilmente acessíveis, e que estejam no percurso natural e cotidiano de quem os utiliza. É percebida uma interdependência com a própria centralidade formal que tende a dar as melhores condições de acessibilidade espacial.

Os centros funcionais, neste contexto, são delineados pelas suas funções e de que maneira as desempenham considerado o todo da cidade. Sua percepção, no entanto, se dá na leitura de suas localidades, que se materializam em lugares que apresentam aspectos de vitalidade urbana. Fachadas ativas e diversas, com fortes relações entre interiores e exteriores, lugares públicos que permitem a extensão dos usos e das atividades, promovendo condições de permanência, espaços socialmente diversos e frequentemente utilizados, são todos sinais de uma centralidade funcional. O contrário, espaços que tem seus térreos conformados por paredes cegas ou vastas áreas de estacionamento, ou que se destinam a uma exclusividade de usos, pouco contribuem na efetividade de uma centralidade funcional.

Abaixo são listadas as variáveis analisadas para o reconhecimento da centralidade funcional e sua relação com a centralidade formal:

Tabela 03 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade funcional.

Variável	Método	Importância
Quantidade de Polígonos de áreas de interesse	Somatório de polígonos de áreas de interesse	Expressa lugares com maior ou menor concentração de usos do solo diversificados e atrativos
Abrangência das áreas de interesse	Soma de todas as áreas de interesse expressa em km ²	Identifica, na cidade estudada, a área total ocupada por usos do solo diversificados
Proporção em relação ao sistema analisado	Percentual do território que corresponde ao somatório das áreas de interesse	Indica o quanto de área da cidade é ocupada por lugares com usos do solo diversificados
Situação das áreas de interesse em relação ao tecido urbano	Localização das áreas de interesse, se situadas de modo disperso ou concentrado	Expressa padrões de ocupação das áreas de interesse
Polígonos que se sobrepõem aos segmentos mais integrados no todo	Soma de polígonos de áreas de interesse se sobrepõem os 10% de linhas mais integradas no todo	Revela o grau de relação entre as áreas de interesse e os segmentos com maiores valores de integração no sistema como um todo
Polígonos que se sobrepõem aos segmentos mais integrados localmente	Soma de polígonos de áreas de interesse se sobrepõem os 10% de linhas mais integradas localmente	Indica o grau de relação entre as áreas de interesse e os segmentos com maiores valores de integração local do sistema
Polígonos que se sobrepõem simultaneamente ao Núcleo integrado Local e Global	Quantidade de áreas de interesse que estão sobre áreas integradas localmente e no todo	Indica o grau de relação entre as áreas de interesse e os segmentos com maiores valores de integração no sistema tanto na escala local como no todo
Relação com a Centralidade Formal	Percentual das áreas de interesse que se sobrepõem aos núcleos integradores locais e globais simultaneamente	Expressa a relação entre centralidade formal (integração) e centralidade funcional (usos do solo)

Fonte: elaborado pelo autor.

c. Leitura da centralidade simbólica

A experiência cotidiana da cidade, em diversas vezes, é dada pela familiaridade a um lugar, quando nele se reconhece um sentimento de pertencimento, ou pela estranheza, quando se percorrem espaços de um outro tempo e que só fazem sentido quando são contados e explicados pelas pessoas que percorreram aquele passado. Esses últimos são dotados de memórias e se tornam únicos por sua grande carga simbólica, materializando outras épocas, outras histórias e outros protagonistas.

O ato de reconhecer um lugar dá o sentido de referência do espaço urbano. No entanto este ato de reconhecer pode ter características bastante pessoais, ou pode ser moldado em razão da própria sociedade. O centro histórico de uma cidade é fundamentalmente uma construção coletiva, e por muito tempo foi detentor dos principais acontecimentos históricos da comunidade que o construiu. Como características fundamentais, articulou o início da urbe, organizando o traçado urbano inicial e suas edificações, constituiu-se como lugar socialmente apropriado, e se imbuíu de carga imaginária revelando significados do território ao longo do tempo. Portanto, reconhece-se o centro histórico como a principal centralidade simbólica da cidade

A leitura dessa centralidade simbólica tem relação direta com o caráter histórico da cidade e busca evidenciar o lugar de grande significado e de memória. Claramente tal intenção se relaciona com o centro histórico da cidade. Isto por que

(...) por vezes, o solo do centro da cidade abriga o invisível, mas resgatável, através dos trabalhos levados a efeito por uma arqueologia urbana. Revelar o escondido, eis o grande desafio. Expor o até então soterrado ao olhar dos habitantes, revelando outros espaços e tempos em um território já transformado por novas edificações e novos traçados. Dar a ver, compondo o antigo com o novo, em tarefa engenhosa e difícil, nem sempre realizável (PESAVENTO, 2007, p.5).

i. Os centros históricos e sua inserção no contexto do todo da cidade

Os centros históricos, que foram lugares protagonistas para a origem da cidade, no presente denotam uma problemática relação com as crescentes expansões urbanas. Em alguns casos, acabam se tornando lugares esquecidos e abandonados ou excessivamente celebrados por processos de cristalização e turistificação, em outros, tornando-se um lugar referencial para o consumo e para reprodução do capital, perdendo o sentido inicial.

As expansões do tecido urbano, que se aprofundaram nas últimas décadas, deram uma conotação diferente a muitos centros históricos, já não mais reconhecidos como um lugar cotidiano, mas que passa a ter usos específicos e “horários de funcionamento”. Nesse sentido, o centro histórico

sofre forte interferência das transformações morfológicas da cidade, seja na sua relação com o todo, ou na sua configuração local.

Tratando-se do todo, o centro histórico acaba por competir com novas áreas da cidade, que surgem na promessa de oferecer aquilo que já se perdeu no centro original. Vê-se, neste sentido, a crescente proliferação de Shoppings Centers e grandes empreendimentos financeiros por exemplo. Localmente, o centro histórico recebe diariamente grande quantidade de veículos, que ocupam boa parte do seu território, relegando ao pedestre um protagonismo secundário compondo o cenário que já revela edificações e lugares abandonados, material e socialmente.

Nas últimas décadas foram diversos os planos que tentaram, de certo modo, mudar este cenário, preocupados em conter a migração populacional dos centros históricos para outras áreas da cidade, enquanto também buscavam uma ressignificação urbana para essa região. Estratégias que vão desde a diversificação econômica, a projeção de novas atividades, a reconversão de edifícios e a possibilidade de eventos culturais sazonais, tornam-se parte destes planos, na tentativa de dar maior atratividade ao centro histórico. No entanto, muitas dessas interferências projetuais nos centros originais, tiveram um efeito contrário, convertendo-os para “(...) o comércio de luxo, as diversões e os espaços de lazer” (SALGUEIRO, 2005, p. 355).

Fica claro que, como espaço contemporâneo, as ações de requalificação sobre o centro histórico não dependem apenas da pequena escala, por meio de intervenções pontuais e isoladas, mas necessitam também de ações mais abrangentes e que se articulam com a cidade. Isto porque suas problemáticas são, em sua grande parte, vistas como elementos isolados, e que pouco consideram sua relação às outras áreas da cidade.

Por definição, os centros históricos são as primeiras centralidades de qualquer estrutura urbana e, por esta razão, devem ser elemento fundamental no estudo morfológico das centralidades, uma vez que sua relação local e com o todo da cidade é temporalmente significativa.

Nesse sentido, o reconhecimento e o estudo da centralidade simbólica se dá por atributos fortemente correlacionados. São eles:

- **Atributos de caracterização do núcleo histórico:** trata de localizar o núcleo histórico na mancha urbana, buscando estabelecer uma certa delimitação espacial, por meio de suas características, para melhor análise. Tal delimitação foi feita de duas formas: por meio de mapas antigos, em que era possível perceber a gênese da urbanização, ou por meio de leituras de trabalhos que apontavam edificações, marcos, ruas e demais elementos que constituíam o núcleo inicial. Por

esta razão, tal delimitação não é precisa, mas busca traduzir um polígono que reúne aspectos inerentes às primeiras ocupações.

• **Atributos de relação do núcleo histórico com aspectos da forma urbana:** Relação que o núcleo histórico estabelece com a configuração urbana buscando perceber seu protagonismo no presente. É estudado por meio da sobreposição do núcleo histórico com as análises de integração, feitas para caracterizar a centralidade formal.

Para avaliação dos núcleos históricos e sua relação com a estrutura configuracional da cidade, as seguintes variáveis foram estudadas:

Tabela 04 – Variáveis de estudo para caracterização da centralidade simbólica.

Variável	Método	Importância
Abrangência do núcleo histórico	Área, em km ² , que o núcleo histórico ocupa na mancha urbana	Mostra a porção que o núcleo histórico ocupa no território
Proporção do Núcleo Histórico em relação ao sistema analisado	Percentual do território, em relação à área total da cidade, que é ocupada pelo núcleo histórico	Identifica, na cidade estudada, a área total ocupada pelo núcleo histórico
Segmentos que passam pelo núcleo histórico	Total de segmentos que constitui o núcleo histórico	Revela aspectos formais do tecido urbano que compreende o núcleo histórico
Segmentos mais integrados no todo	Quantidade de linhas mais integradas no todo (10%)	Revela o grau de relação entre o centro histórico e os segmentos com maiores valores de integração no sistema como um todo
Segmentos mais integrados localmente	Quantidade de linhas mais integradas localmente (10%)	Revela o grau de relação entre o centro histórico e os segmentos com maiores valores de integração local do sistema
Relação com a centralidade formal	Percentual médio da área do núcleo histórico que se sobrepõem aos núcleos integradores locais e globais simultaneamente	Expressa a relação entre centralidade formal (integração) e centralidade simbólica (núcleo histórico)

Fonte: Elaborado pelo autor.

D. Análise da importância dos centros históricos frente às dinâmicas presentes na cidade contemporânea e ao crescimento do tecido urbano.

Após a caracterização das diversas centralidades presentes nas cidades catarinenses, esta etapa buscou estudar especialmente o protagonismo dos centros históricos no presente. Avaliando os impactos causados pela expansão do traçado urbano, foram abordados aspectos inerentes à preservação e/ou transformação destas áreas. De modo comparativo, construiu-se uma análise sobre como os centros históricos se relacionam com as próprias estruturas de centralidade formal e funcional evidenciando limitações e possibilidades quanto ao processo de planejamento daqueles lugares.

E. Correlação de atributos morfológicos com centros históricos e novas centralidades urbanas.

A última etapa da pesquisa considerou, em uma escala mais local, compreender quais atributos morfológicos contribuem na efetivação ou transformação das centralidades. Sendo assim, foram comparadas as estruturas urbanas dos centros históricos e das centralidades que estão em processo de formação.

Tal análise se fez por meio de quatro subdivisões, conforme especificado a seguir. Nela buscou-se entender o quanto os centros funcionais e simbólicos são relacionados com o centro formal:

Fortemente relacionado: Áreas simbólicas ou funcionais que estão inseridas, de 75% a 100%, dentro da região mais facilmente acessível do tecido urbano.

Relacionado: Áreas simbólicas ou funcionais que estão parcialmente inseridas, de 50% a 100% dentro da região mais facilmente acessível do tecido urbano.

Pouco Relacionado: Áreas simbólicas ou funcionais que estão pouco inseridas, de 25% a 50% dentro da região mais facilmente acessível do tecido urbano.

Muito pouco relacionados ou sem relação: Áreas simbólicas ou funcionais que não estão inseridas, ou estão muito pouco inseridas, 0 % a 25% dentro da região mais facilmente acessível do tecido urbano.



4. AMOSTRA DE ESTUDOS

A amostra de estudos utilizada, nesta pesquisa, é composta por um conjunto de 10 cidades do estado de Santa Catarina, reunindo um conjunto que expressa diversidade territorial, social, cultural e, por essa razão, variadas formas urbanas. Essas cidades apresentam importantes aspectos da própria urbanização catarinense que, desde a colonização até os dias atuais, vêm alterando e consolidando atributos morfológicos, sociais e econômicos. As 10 cidades também representam os núcleos urbanos mais populosos do estado, sendo eles: Joinville, Blumenau, Itajaí, Lages, Chapecó, Criciúma, Jaraguá do Sul, Florianópolis, São José e Palhoça. Importante destacar que as últimas três fazem parte da região conurbada da Grande Florianópolis, e por esta razão são analisadas conjuntamente visto seu grau de interdependência. Assim sendo, a cidade de Biguaçu, também é considerada nessa análise, mesmo não figurando como uma das cidades com maior contingente populacional. Situação parecida ocorre com Criciúma, que já apresenta um processo de conurbação com a cidade de Içara, por isso são trazidas em conjunto para esta análise.

O estudo da centralidade destas cidades exige uma aproximação dos aspectos que compõem as características da própria urbanização que se desenvolveu em Santa Catarina, ao mesmo passo que evidencie as particularidades presentes em cada um dos recortes de estudo. Tal aproximação é apresentada a seguir mostrando aspectos históricos, sociais, econômicos e de configuração urbana de cada recorte.

4.1. Características da urbanização catarinense

Com mais de 400 anos de história, Santa Catarina é um dos 27 estados que definem o território brasileiro. Situado na região sul do país, faz limites com os estados do Paraná, ao norte, e do Rio Grande do Sul, ao sul, e com a província argentina de Misiones a oeste. Ao Leste é limitada pelo oceano atlântico. Com uma extensão territorial de 95.346 Km², concentra uma população de aproximadamente 6.910.533 habitantes (IBGE, 2010).

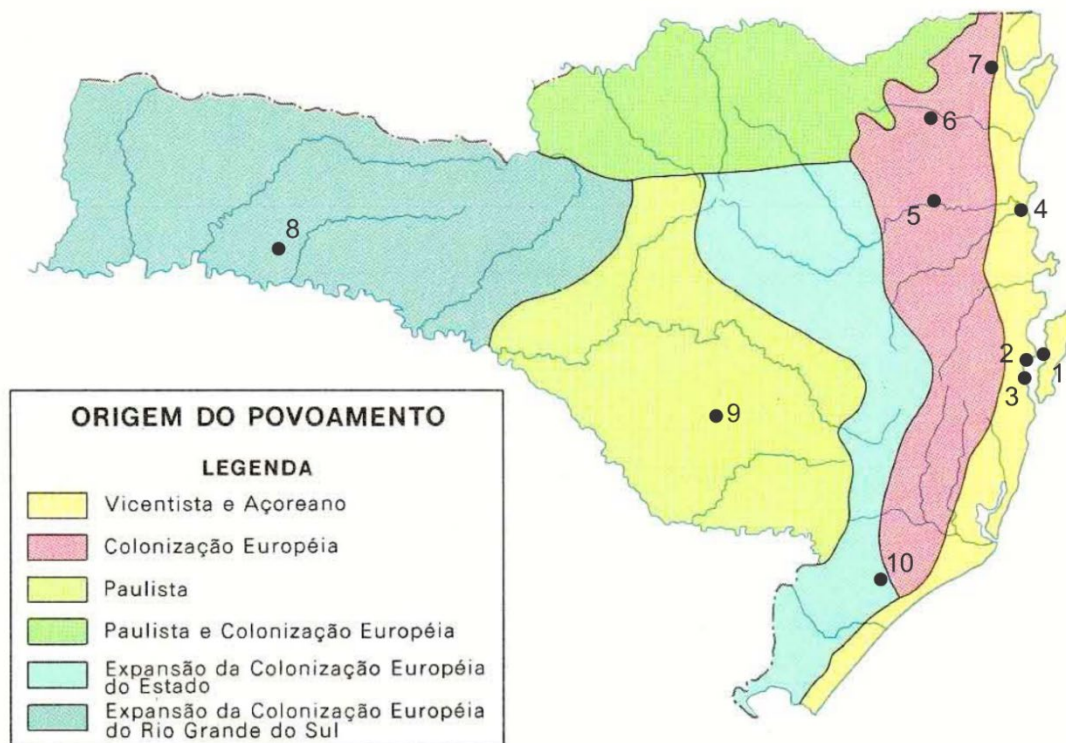
Com uma expressiva diversidade geomorfológica, Santa Catarina abriga um território que se estende por planícies costeiras, planaltos, montanhas e vales, revelando paisagens e cenários que colocam em evidências suas características ambientais. Sobre esses distintos sítios, estabeleceram-se diferentes processos de povoamento, de origens e de culturas variadas, que gradualmente transformaram as paisagens iniciais.

O estado foi, primeiramente, ocupado por tribos Tupis-Guaranis. Sobre a faixa litorânea habitavam os Caripós ou Carijós, enquanto os vales do litoral e o planalto eram territórios de grupos Jê ou Xóklengs e Kaigans. Poucos destes povoados resistiram às ocupações que ocorreram nos anos seguintes pelas diversas colonizações, fazendo com que Santa Catarina pautasse sua demografia sobre uma diversidade étnica e cultural estrangeira.

Com um processo tardio de colonização, Santa Catarina recebeu os primeiros estrangeiros cerca de 100 anos depois das colonizações que ocorreram nas regiões do Nordeste e Sudeste do Brasil. Os primeiros povoados que chegaram ao estado datam do século XVII no litoral, e no século XVIII, no planalto, momento em que ocorreu uma segunda ocupação da costa oceânica. Somente a partir do século XIX que se intensificaram as imigrações, oriundas da Europa, as quais ocuparam os fundos de vale.

Pode-se destacar, no litoral, vertentes colonizadoras vicentistas, açorianas e paulistas resultando estruturas urbanas bastante específicas que, em geral, foram orientadas em razão do sítio físico e das características culturais desses povos. Em áreas mais planas, como aquelas do oeste do estado, a urbanização ocorrida no início do século XIX engendrou os traçados urbanos racionalizados e reticulados, garantindo o cumprimento de planos bastante cartesianos. Já em regiões de abrupta topografia, como é caso da Vale do Itajaí, dificuldades para a implantação de núcleos urbanos se mostraram latentes, ficando limitados pelas condições naturais ali encontradas. Na região litorânea, a urbanização se desenvolveu pelas faixas de areia e de mangues, principalmente nas regiões planas que vão ao encontro aos vales.

Figura 08 – Origem do povoamento no estado de Santa Catarina com a localização das 10 cidades mais populosas.



- 1- Florianópolis | 2- São José | 3- Palhoça | 4- Itajaí | 5- Blumenau | 6- Jaraguá do Sul
 7- Joinville | 8- Chapecó | 9- Lages | 10- Criciúma

Fonte: Editado pelo autor com base nas informações disponíveis no Atlas de Santa Catarina (GAPLAN, 1986) e em dados do CENSO, IBGE 2010.

As especificidades de implantação desses núcleos urbanos sobre tais regiões consolidaram um tecido viário regional bastante esparso, que ora se agrupa e se conurba, como em porções do litoral, ora se prolonga e se fragmenta, como em algumas das regiões do planalto. É um tecido que continua revelando a dependência de Santa Catarina com o seu sítio físico condicionando a urbanização aos aspectos naturais, e que ainda traz muito da herança colonial que se instalou no estado.

Para além de características de ocupação urbana inicial, no entanto, outros processos podem ser destacados como influenciadores da organização espacial que deu forma e consolidou as regiões do estado catarinense. Esses processos aprofundaram condições econômicas que foram evoluindo ao longo do tempo, fazendo com que Santa Catarina, além da sua diversidade territorial e cultural, apresentasse também uma diversidade de atividades primárias, secundárias e terciárias.

A economia de subsistência acompanhou praticamente grande parte do início do povoamento do estado, momento em que as colônias eram pequenas vilas. A propriedade colonial traçou um primeiro plano urbano das cidades, demarcando lotes, ruas e alguns equipamentos urbanos. No entanto, foi com o processo de industrialização, principalmente no século XX, que o estado teve seu principal desenvolvimento urbano, quando a chegada de indústrias e tecnologias transformaram os setores da agricultura, pecuária, do extrativismo e do setor têxtil, saindo de um período de manufaturas e iniciando um novo ciclo econômico. Os efeitos desse ciclo reverberaram sobre as principais cidades catarinenses, que se expandiram e se conectaram, inaugurando sistemas de fluxos rodoviários, ferroviários e hidroviários.

Atualmente, o setor primário é o mais relevante na economia, especialmente a agricultura, situada em grande parte nos vales, planícies e planalto. A pesca é característica presente no litoral catarinense enquanto atividades mineradoras são encontradas sobre as planícies litorâneas. O setor secundário é efetivamente o segundo mais relevante na economia de Santa Catarina, reunindo as atividades industriais do estado. Os mais importantes setores se encontram na região do Vale do Itajaí e norte catarinense. Já o setor terciário ocupa uma posição de menor relevância, porém vem se desenvolvendo gradativamente, por meio das ocupações turísticas, em grande quantidade no litoral, e pela atividade dos portos catarinenses, exportando e importando insumos diversos.

É sobre este contexto, de evolução e de consolidação de diferentes etnias, que a diversidade urbana de Santa Catarina se estruturou. As particularidades deste processo revelam importantes atributos que ajudam a compreender o surgimento e a formação de distintas centralidades que, no presente, são características fundamentais dos principais núcleos urbanos do estado. Entretanto, diferentes atributos podem produzir distintas centralidades e, por consequência, diversificados impactos sobre os aspectos urbanos totais e particulares da cidade. Por essa razão, a observação

histórica e contemporânea das cidades que se estudou é ponto de partida para reconhecer similaridades e diferenças no processo de configuração espacial, funcional e simbólico das centralidades.

4.3. As cidades estudadas: apresentação

Em um contexto territorial de grande diversidade, nossa pesquisa, que se aprofundará sobre as 10 cidades mais populosas de Santa Catarina, apresentará particularidades quanto aos processos de formação e de consolidação do sítio físico, dos aspectos socioculturais e da configuração urbana presente em cada conjunto analisado. São elas:

Tabela 05 – Tabela síntese de informações demográficas das cidades estudadas.

Cidade/região estudada	População (2010)	População estimada em 2020 ***	Fonte do Dado
Joinville	515.288	597.658	CENSO IBGE 2010
Região Conurbada de Florianópolis	826.584	1.003.765	
Florianópolis	421.240	508.826	
São José	209.804	250.181	
Palhoça	137.334	175.272	
Biguaçu*	58.206	69.486	
Blumenau	309.011	361.855	
Chapecó	183.530	224.01	
Itajaí	183.373	223.112	
Jaraguá do Sul	143.123	181.173	
Lages	156.727	157.349	
Criciúma	192.308	217.311	
Içara**	58.833	57.247	

*Faz parte da região conurbada de Florianópolis, mas não figura como uma das cidades mais populosas do estado catarinense.

**conurba com a cidade de Criciúma, porém não está entre as 10 cidades mais populosas de Santa Catarina.

*** IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2020.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do CENSO, IBGE 2010.

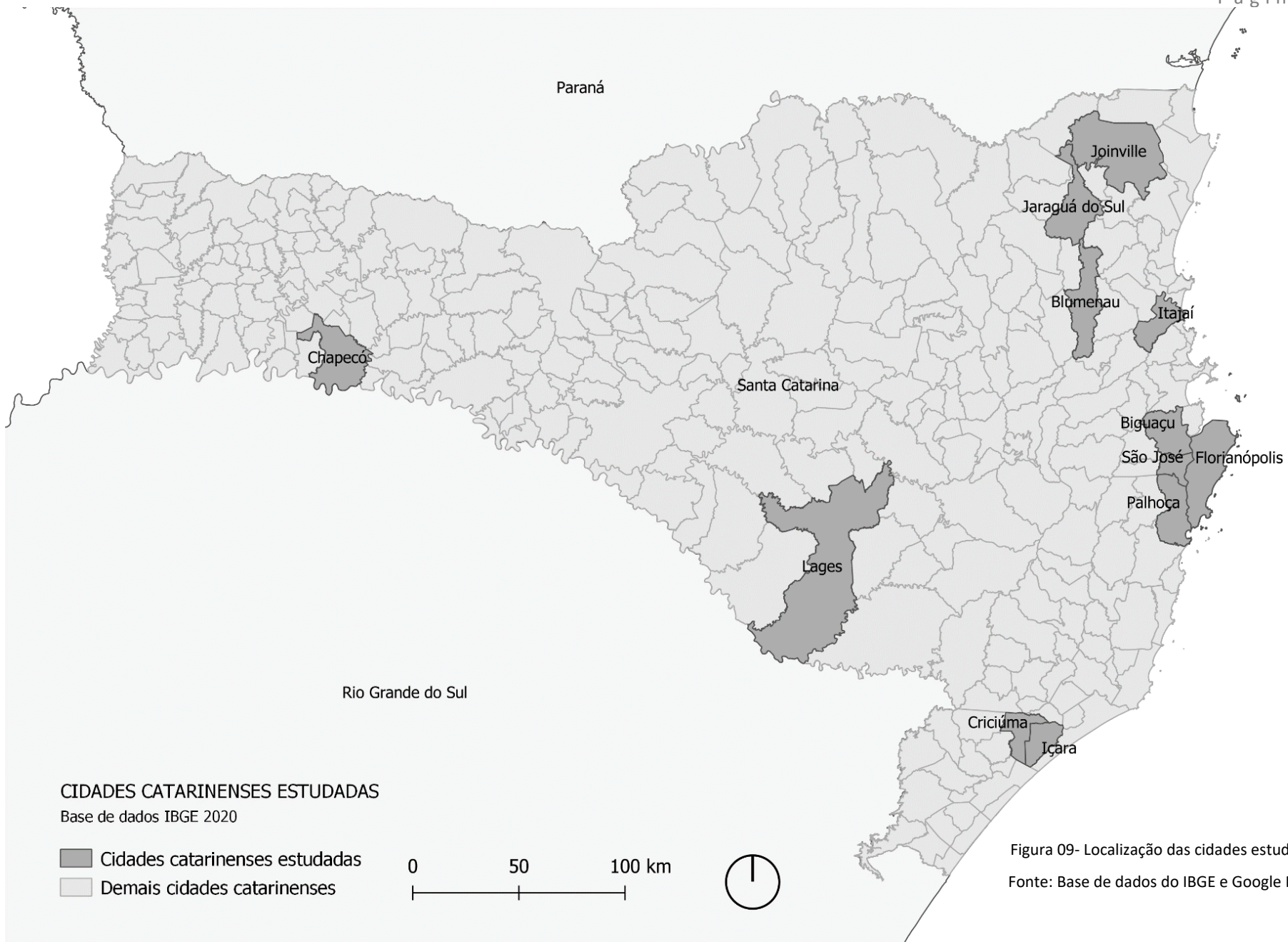
Considera-se de grande importância estabelecer este panorama inicial por ajudar, mais adiante, a refletir sobre as características que influenciaram na estruturação das centralidades urbanas. Por esta razão, nossa apresentação das cidades estudadas apontará:

- *Características do sítio físico*: evidenciando a geomorfologia do território em que foram implantados os núcleos urbanos originais e em que se desenvolveram até o presente.

- *Características do processo de colonização*: evidenciando os diferentes modos de ocupar o sítio físico marcando o início do processo de urbanização (o centro histórico) expressos principalmente na configuração do tecido urbano.

- *Características econômicas*: denotando processo econômicos que auxiliaram no desenvolvimento urbano, principalmente aqueles que influenciaram na expansão do traçado urbano.

- *Características do traçado urbano*: identificando características morfológicas das cidades estudadas no presente por meio de uma observação da própria configuração do tecido urbano.



CIDADES CATARINENSES ESTUDADAS

Base de dados IBGE 2020

- Cidades catarinenses estudadas
- Demais cidades catarinenses

0 50 100 km



Figura 09- Localização das cidades estudadas.

Fonte: Base de dados do IBGE e Google Maps.

4.3.1. A cidade de Joinville

Joinville representa a cidade mais populosa do estado de Santa Catarina, reunindo cerca de 597.658 habitantes, sendo também a terceira cidade mais populosa do Sul do Brasil, estando atrás apenas de Curitiba e de Porto Alegre. Situa-se na região norte do estado, estendendo-se sobre uma área de 1.127,95 Km².

Com uma colonização de origem germânica, estruturou e expandiu seu espaço urbano sobre uma geomorfologia de planícies rodeadas por formações montanhosas. Sua economia se destaca no cenário nacional e internacional, constituindo importante polo metal-mecânico e tecnológico.

- *Sítio físico:*

A cidade de Joinville, que se situa próxima à baía de Babitonga, apresenta em seu território características específicas de ambientes naturais que fazem entremeio entre o litoral e a região serrana do estado. Essas características são reveladas em dois compartimentos de relevo: aquele que corresponde às colinas, morros e montanhas formando maciços rochosos, e aquele que é modelado a partir de sedimentos marítimos e fluviais. Nesse segundo, o rio Cachoeira é o principal corpo de água que corta a cidade e deságua na baía de Babitonga, tornando-se um importante divisor físico-natural no meio urbano.

Nas regiões planas, encontram-se rios meandrantés, em menor dimensão que o Rio Cachoeira, entretanto muitos já canalizados em razão do processo de urbanização. Áreas de mangues ainda são percebidas junto às desembocaduras de rios e de lagos que recebem influência direta das marés. Igualmente os maciços verdes percorrem sobre as costas que se justapõem às planícies, dando forma vegetal aos vales.

Sobre as planícies de terra se desenvolveu o processo urbano mais intenso, junto à foz do rio Cachoeira na baía da Babitonga, estabelecendo o perímetro urbano e rural da cidade. Sobre esta região, principalmente naquelas áreas em que o avanço da urbanização se deu de modo mais expressivo, concentram-se, no presente, grandes quantidades de lugares impermeáveis que, somadas às condições topográficas, pois Joinville é situada a 4,5 metros de altitude, propiciando os constantes alagamentos em períodos de maré alta.

As propriedades rurais, que se localizam ao norte, reúnem características naturais pela presença de afluentes e maciços vegetais. Entretanto, as ações de atividades pecuárias e agropecuárias têm transformado a paisagem daquela região em áreas de pastagens, plantações

e criadouros de gado. Na porção sudoeste da cidade, é percebido o mesmo contexto rural. Esse, no entanto, torna-se uma transição entre as áreas de florestas preservadas e o perímetro urbanizado de Joinville.

- *Colonização:*

Joinville se desenvolveu inicialmente por meio da Colônia Dona Francisca, uma parcela do território catarinense que foi complemento do dote no casamento entre a Princesa D. Francisca e o Príncipe de Joinville, realizado em 1843, que foi responsável pelo assentamento de imigrantes às margens do rio Cachoeira, região próxima ao porto de São Francisco do Sul. Todavia, antes de ser colônia, o território de Joinville fora habitado por povos indígenas que datam de cerca de 6 mil anos antes da fundação. Prova disso são os sambaquis e os sítios arqueológicos encontrados na região.

Fundada em 1851, o núcleo urbano atraiu grande contingentes de colonos alemães, principalmente em razão das atividades empreendidas pela Sociedade Colonizadora de Hamburgo (SCH), que buscava consolidar diversas negociações no Brasil (CAVALET, 1998). Tal processo colonizador delineou um plano urbano com características bastante específicas. Desse modo, a cultura germânica foi determinante para o desenvolvimento da cidade.

A partir de 1870, a atividade industrial se destaca com atividades manufatureiras e a exportação de insumos como madeira, porcelana, ferro e pedra. Nos anos seguintes, surgem as primeiras industriais têxteis herdando modelos germânicos de negócios. O início do século XX é marcado pela implantação da estrada de ferro, rumo a São Francisco do Sul e pelo surgimento da energia elétrica, impulsionando ainda mais as atividades industriais (ROCHA, 1997).

A partir de então, destacam-se dois momentos que tiveram relevante importância para Joinville. O primeiro momento data de 1938, com a “Campanha de Nacionalização” de Getúlio Vargas, quando a língua alemã é proibida, originando perseguições a grupos e a descendentes alemães, ações que se intensificam com entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. O segundo ocorre entre 1950 e 1980, quando o país deixa de receber produtos vindos da Europa, fazendo com que Joinville rapidamente se tornasse um dos principais polos industriais nacionais.

Nos anos seguintes até a atualidade, o perfil etnográfico de Joinville se transformou, reunindo pessoas e culturas das mais diferentes partes do Brasil e do mundo. Tal processo engendrou uma intensa ocupação territorial, reunindo grande densidade populacional, fazendo com que a cidade se tornasse a mais populosa do estado catarinense.

- *Características econômicas*

As primeiras atividades econômicas que se estabelecem em Joinville, tiveram por base a pequena propriedade, que possibilitou o desenvolvimento da agricultura, do extrativismo e do comércio local. Paralelo a elas, desde as primeiras décadas da colônia, a importação e exportação foram fundamentais, trazendo mantimentos e tecnologias para o desenvolvimento do assentamento inicial.

Ao longo dos anos, com heranças da colonização germânica, Joinville se tornou polo industrial, abrigando importantes grupos econômicos do país. Regionalmente bem situada, e com uma importante infraestrutura voltada ao transporte de cargas, como a estação ferroviária e o aeroporto da cidade, e a proximidade com o porto de São Francisco do Sul, teve importante desempenho em vários segmentos econômicos, como o têxtil e o químico. Todavia, foi a indústria de metalmeccânica que figurou importante destaque fazendo com que Joinville se tornasse o maior polo metalúrgico de Santa Catarina.

O crescimento urbano de Joinville já era previsto anos após sua emancipação, datada de 1851, e por isso demandou a criação de uma vasta rede de infraestruturas como estradas, pavimentadas e de ferro, saneamento básico, redes telefônicas e elétricas, bem como a reserva de áreas para que novas indústrias e os trabalhadores ligados a elas pudessem se instalar. Tempos depois, nas primeiras décadas do Século XX, as relações entre Joinville e o Planalto Norte de Santa Catarina são intensificadas, motivadas pela intensa atividade comercial e produtiva, bem como a forte exploração de madeira e das plantações de erva mate, se tornaram ciclos econômicos de grande relevância naqueles anos (TERNES, 1981).

Da metade do século XX em diante, ocorre uma grande crise no setor madeireiro, fazendo com que a quantidade de desempregados se torna mais elevada. Na década de 1970, por exemplo, a Empresa Raimann, umas das maiores do segmento na cidade, encerra suas atividades, dando lugar, anos mais tarde, ao primeiro shopping center da cidade. É um período em que as atividades comerciais e de serviço ganham força e marcam outro momento econômico de Joinville. No entanto, mesmo com aumento do setor terciário na região central da cidade, as atividades industriais continuam desempenhando um importante papel econômico e, ainda, representam uma expressiva porcentagem do PIB da região.

Mais recentemente, Joinville vem desenvolvendo sua economia sobre a indústria tecnológica. A cidade que se tornou referência na área, reproduz uma política de desenvolvimento fomentada pelo próprio governo estadual, como modo de diversificar as

atividades que, até então, sempre foram muito ligadas à manufatura, à indústria e ao agronegócio.

Se observarmos os efeitos que a história econômica produziu sobre a urbanização da cidade, alguns aspectos podem ser destacados. Mesmo com tamanho desenvolvimento financeiro, é possível notar grandes disparidades sociais. O aglomerado subnormais são exemplos das desigualdades que são situadas em áreas mais distantes do centro da cidade, em que a ausência de infraestrutura adequada e ocupações em áreas de risco são expressivas. Os bairros Jardim Paraíso 3 e 4, Jardim Edilene, Fátima e Itaum são alguns dos lugares que apresentam esse cenário.

Vale ressaltar que muito da expansão urbana que partiu da região central, deu-se pela implantação de empreendimentos imobiliários, como condomínios e loteamentos. No centro, a verticalização traz à tona a especulação imobiliária, dando àquela região condições para que, quase exclusivamente, camadas sociais de mais alta renda residam. A pressão que o avanço da urbanização provocou no centro da cidade afetou os recursos naturais, como é o caso do rio Cachoeira, que se tornou o principal destino de grande parte do esgotamento sanitário de Joinville.

- *Traçado urbano:*

O início da ocupação urbana de Joinville se deu de modo disperso, conformando o núcleo original traçado pelas primeiras ruas. Com lotes de tamanhos variados, indústrias e residências se mesclavam, resultando uma configuração espacial bastante esparsa e com baixa densidade. Anos mais tarde, essa realidade muda, quando a cidade passa a apresentar um plano urbano mais bem estruturado. Segundo o documento, “Joinville: cidade em dados, 2019” elaborado pelo poder público municipal:

Nos primeiros 50 anos do século XX, a malha urbana apresentava-se bastante concentrada, apoiada em um pequeno centro, em torno do qual se instalavam o comércio e a indústria. Desse centro partiam as vias arteriais em direção aos bairros residenciais, cujos traçados remontam aos momentos iniciais do assentamento da Colônia, consolidando-se assim uma configuração urbana radial (JOINVILLE, 2019, p.).

Em 1965, a cidade se resumia à região central e apenas um outro bairro: Bucarein. Nesse momento, o traçado se prolongava para a região sul e sudoeste, fazendo surgir, anos depois, outros bairros. A expansão linear que ocorreu nesta época, no sentido norte-sul, é condicionada à existência de elementos limitadores como a BR-101 e a Baía de Babitonga.

A gradativa expansão do traçado urbano de Joinville possui forte relação com o crescimento industrial da cidade, principalmente a partir da década de 1950, momento em que ocorreu grande atração de imigrantes, principalmente do interior de Santa Catarina e do estado vizinho, Paraná. Destacam-se dois importantes momentos que reorientaram a estrutura do traçado: o primeiro com a transferência do parque industrial da Fundação Tupy, situada na região central, para o bairro Boa Vista, adensando e desenvolvendo os bairros da zona leste da cidade. O segundo trata do convênio firmado entre a Companhia de Distritos Industriais de Santa Catarina (CODISC) e a Prefeitura Municipal de Joinville:

Seu principal objetivo era abrigar novas empresas e receber indústrias instaladas na área central, e que enfrentavam dificuldades de operação em função do seu porte, dos altos custos de ampliação, de conflitos de uso do solo e dos problemas de mobilidade e que, portanto, precisavam ser relocadas. Modificações no quadro da economia nacional e local determinaram significativas alterações no cronograma de implantação de infraestrutura na área. O fato de muitas indústrias reverem suas intenções de se transferir para o Distrito Industrial determinou a definição de uma área prioritária para o seu desenvolvimento, utilizando 1.100 hectares dos cerca de 3.000 hectares destinados ao Distrito Industrial (JOINVILLE, 2019, p.).

A partir da década de 1970, Joinville adensa outras localidades, promovendo uma grande ocupação para a região leste da cidade. Nos anos 2000, uma área de 25 Km² se conurba com a cidade de Araquari, na região sul, absorvendo toda essa área, transformando-a em um novo bairro, o Joivilense Paranaguamirim.

No presente, de modo mais segregado, percebe-se um núcleo urbano no entorno do atual aeroporto, sendo possível perceber também a intensificação da malha urbana no sentido norte, em razão da área industrial. As áreas rurais, por sua vez, continuam estruturando um tecido mais segregado em função das grandes terras agrícolas, fato que dificulta a relação entre essas regiões com as áreas mais centralizadas.

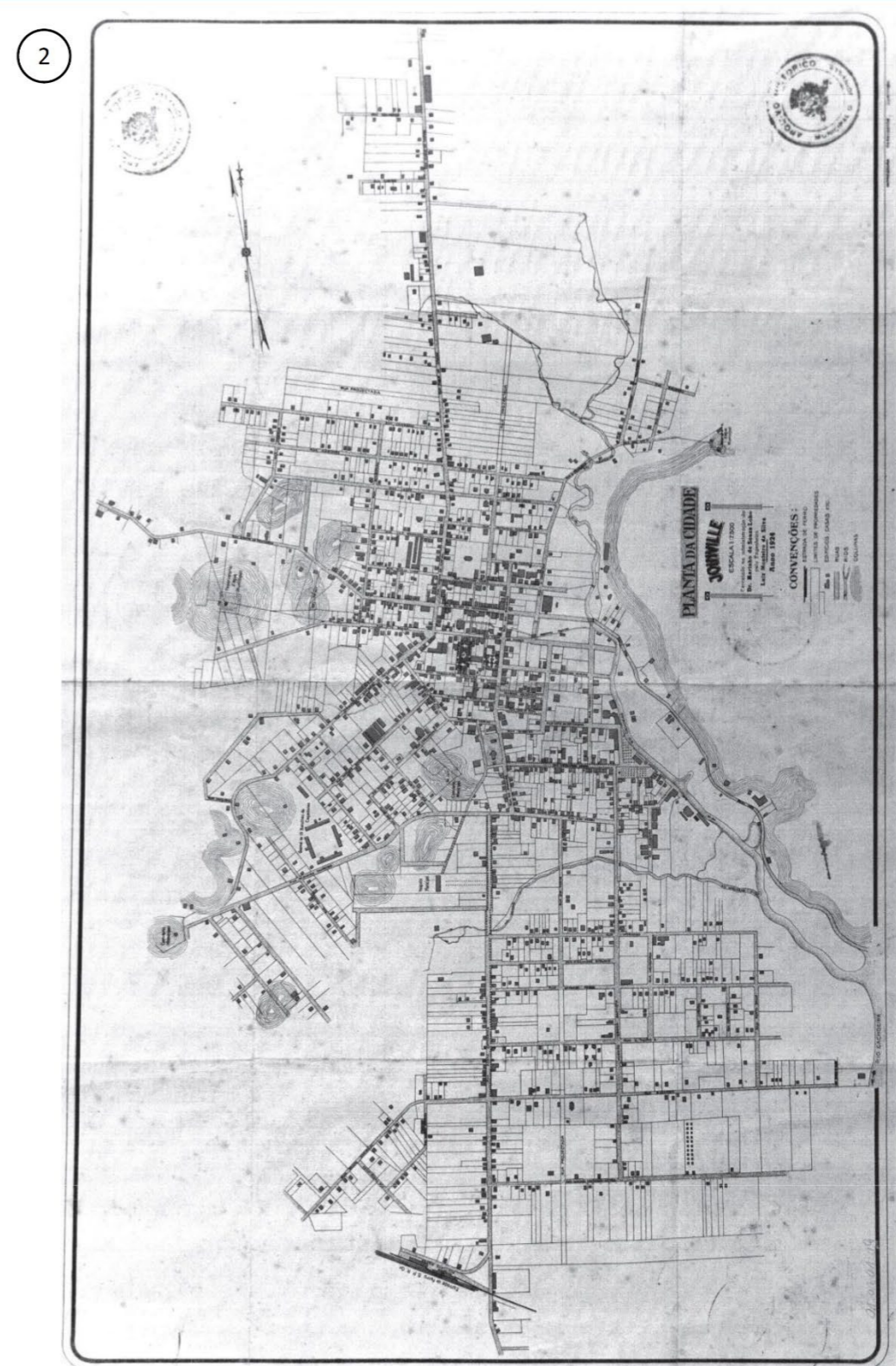
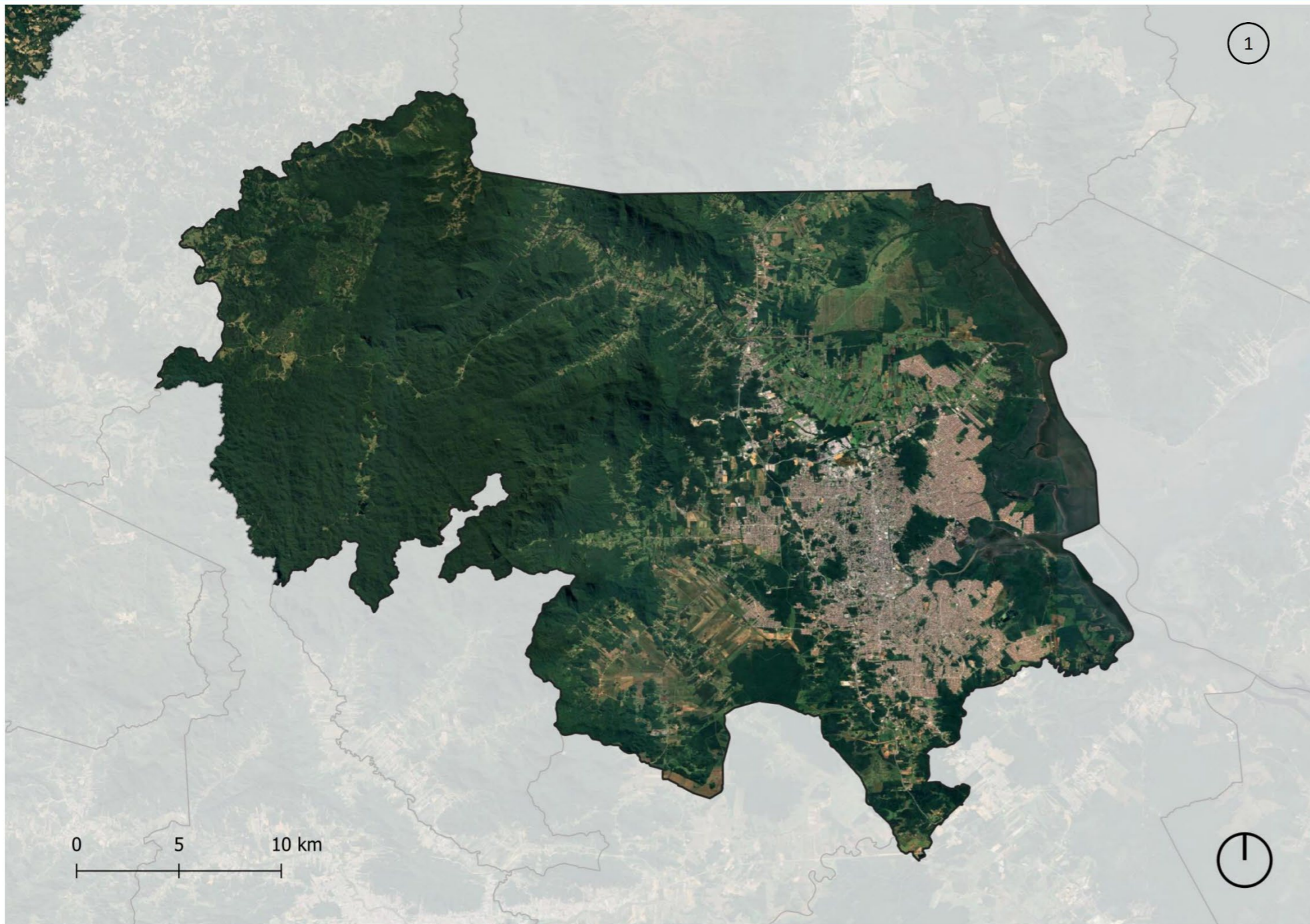


Figura 10- Conjunto de mapas de Joinville.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Mapa Histórico de 1924;
- 3- Imagem da região central.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- Prefeitura de Joinville, Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento; Sustentável – SEPUD
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.2. A região conurbada de Florianópolis (Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu)

A porção territorial que compõe a região conurbada de Florianópolis apresenta quatro cidades que se interdependem: São José, Palhoça e Biguaçu se situam na porção continental do estado, enquanto Florianópolis, a capital, parte de uma porção continental que alcança e engloba toda a porção insular da ilha de Santa Catarina.

Dentre as quatro cidades que compõem a região conurbada, Florianópolis tem expressiva concentração populacional, principalmente nas regiões mais centrais da ilha e na fração continental, com cerca de 508.826 habitantes. São José e Palhoça, respectivamente, apresentam 250.181 habitantes e 175.272 habitantes. Biguaçu figura como a cidade menos populosa, concentrando cerca de 69.486 habitantes.

Vale ressaltar que Biguaçu não está entre as 10 cidades mais populosas do estado, entretanto, pela sua posição geográfica e forte relação com os outros municípios da região conurbada, considera-se imprescindível incorporá-la ao estudo.

- *Sítio físico:*

Na porção continental, o sítio físico é composto por inúmeras formações geomorfológicas que moldam planícies litorâneas e morros, com alturas que variam de 100 a 500 metros. São igualmente percebidas, as diferentes derivações de afluentes que desaguam nas baías norte e sul do continente, em que se destacam os rios Biguaçu, Aririú e Cubatão do Sul.

As baías norte e sul, que somam cerca de 430 km², no presente, revelam no seu entorno um território urbanizado, especialmente com a crescente atividade turística. Contudo, no passado, configuraram lugares receptores de importantes fluxos náuticos, com diversos ancoradouros que conectavam ilha e continente. Atualmente tal conexão se faz pelo sistema urbano-rodoviário por meio de pontes, perpassando o Canal do Estreito.

Distante a cerca de 5 km do continente, a Ilha de Santa Catarina, configura porções territoriais ainda mais particulares. Ao longo de 424,4 km², a ilha apresenta praias, morros, mangues, lagos e outras pequenas ilhas, conformadas por um maciço central que separa grande parte destas diferentes regiões e compõem um importante divisor de águas. Na porção sul da

ilha, percebem-se as maiores altitudes e que acabam por se assemelhar às condições geográficas do continente.

Atualmente, as características do sítio físico que compreende a área conurbada de Florianópolis denotam alterações em razão da ação humana, principalmente pela exploração de maciços florestais e pelo crescente processo turístico, em especial aqueles presentes nos balneários. Todavia, os limites naturais ainda representam as principais condicionantes para a ocupação urbana.

- *Colonização:*

A colonização da região conurbada de Florianópolis tem relação direta com a disputa entre as coroas de Portugal e Espanha nos anos que sucederam o descobrimento do Brasil. Sendo um lugar estratégico para os fluxos marítimos que eram traçados entre o Rio de Janeiro e a Colônia de Sacramento, no Uruguai, a Ilha de Santa Catarina era fortemente visada em razão das suas possibilidades de atracadouros.

Os primeiros habitantes da atual capital do estado foram os índios tupis-guaranis, que praticavam a agricultura como forma de subsistência. Prova dessa ocupação inicial é vista nos sambaquis e nos sítios arqueológicos presentes na ilha. Todavia, ao longo do início do século XVI, uma das embarcações que ancorou nas terras insulares, em 1675, trouxe o bandeirante Francisco Dias Velho, que deu início ao povoamento estrangeiro da ilha consolidando a vila de Nossa Senhora do Desterro. Destaca-se, assim, o surgimento da primeira igreja, no mesmo local em que hoje se encontra a catedral de Florianópolis, que serviu de marco para o futuro desenvolvimento daquela região (PELUSO JÚNIOR, 1991).

Com a morte de Dias Velho, a vila quase pereceu e se tornou elemento de interesse por parte do governo português. Entre 1748 até 1756, com uma forte corrente de migração açoriana, ocorreu grande ocupação da ilha e da região continental. Para Bueno, Reis e Saboya (2017), este foi um momento que marcou profundamente a estrutura urbana não só da ilha, mas de todo o litoral catarinense. Segundo os autores,

é consequência dessa imigração a ocupação intensiva do território para a agricultura, engendrando uma estrutura territorial que persistirá, em parte, até a atualidade, só sendo radicalmente modificada com o desenvolvimento da ocupação urbano-turística do presente (BUENO, REIS, SABOYA, 2016, p.134).

Há, até o início do século XX, disparidades econômicas e sociais entre aquele núcleo urbano que se concentra na região central da ilha e das freguesias e núcleos mais afastados, como os que se situaram no continente. No centro, estavam as atividades de manufatura, de

comércios e a classe militar. Atividades voltadas à agricultura e a economia de subsistência eram encontradas nas outras regiões. São José e Palhoça figuraram exemplos destes núcleos mais afastados.

Situada próxima de Florianópolis, a cidade de São José desempenhou importante papel transportando produtos alimentícios para abastecer a capital. Geograficamente, São José se estruturou “no fundo da enseada que proporcionava bom porto às pequenas embarcações” (PELUSO JÚNIOR, 1991, p.315,). Já Palhoça fazia parte do município de São José, sendo seu território desmembrado em 1984. Assim, a cidade herdou os traços da formação inicial do município de que fazia parte, sendo colonizada por açorianos que também contribuíam para o sustento da capital, Florianópolis. Entretanto, a posição do núcleo urbano de Palhoça se consolidou mais distante em relação ao mar.

Nesse cenário, Biguaçu, cuja sede anterior situava-se na então Vila de São Miguel, figura como um núcleo açoriano fundado em 1747, que em 1833 se torna município, às margens do Rio Biguaçu. Sua relação com a região conurbada, inicialmente se dava por sua posição geográfica e pela sua colonização. Ano mais tarde se conecta de forma mais direta à cidade São José e ao seu contexto.

Bueno, Reis e Saboya (2016) destacam que os anos que sucederam a década 1920 houve grande relevância para a expansão urbana de Florianópolis e sua região, culminando na decadência da atividade portuária. A intensa expansão rodoviária substituiu os deslocamentos marítimos e ferroviários. A inauguração da Ponte Hercílio Luz, em 1926, é reflexo deste momento. A partir de, então, Florianópolis deixou de ser entreposto exportador agrícola e industrial.

Na década de 1970, são aprofundadas as conexões rodoviárias regionais e nacionais, com a construção da BR-101 e BR-282. Tais conexões propiciaram um intenso desenvolvimento urbano-turístico. Desse momento em diante, ocorreu grande vinda de turistas da região sul e sudeste, bem como de países vizinhos, fenômeno que ainda se intensifica em períodos de veraneio.

Atualmente, o processo histórico herdado pelos aspectos colonizadores e de desenvolvimento urbano, ainda podem ser percebidos no contexto da área conurbada de Florianópolis, revelados na sua intensa ocupação litorânea, no crescimento populacional, com o surgimento de atividades industriais e com a mudança das características ambientais, especialmente as parcelas agrícolas que ainda estão presentes no tecido urbano.

- *Características econômicas:*

A região conurbada de Florianópolis resulta de um intenso processo de crescimento urbano e demográfico. Entre 1970 e 2010, a área teve um crescimento de 3,5 vezes, superando os índices do próprio estado durante o mesmo período. Para Bueno, Reis e Saboya (2017), “tal situação reflete intenso dinamismo migratório decorrente da vinda de contingentes oriundos de outros estados e de outros municípios catarinenses, força de trabalho expulsa de suas origens, em especial da região serrana e do meio oeste” (p. 135). Além desses aspectos, os autores indicam Florianópolis como novo endereço de muitas famílias de classe média de outros estados brasileiros.

As atividades econômicas da região se distribuem em função do setor de serviços, das atividades financeiras e, principalmente, pela atividade turística e pelo desenvolvimento do setor imobiliário. Nesse contexto, somente a cidade de Florianópolis representa mais da metade do PIB, se comparada com as outras cidades que compõem a região.

Tanto a atividade turística quando a imobiliária, embora representem importante incremento econômico, têm contribuído diretamente nos impactos de áreas ambientais, na ocupação e na poluição de áreas de preservação, bem como sobre as áreas urbanas, atraindo intensos fluxos, que se intensificam no verão. Vê-se, claramente, incentivada por planos de ordenamento territorial, ou pela falta deles, elevada especulação imobiliária que, segundo Bueno (2006), teve início na primeira metade do século XX, assentando residências de veraneio tanto ao longo das baías como nas planícies voltadas ao mar aberto, e até hoje desempenha esse papel.

- *Traçado urbano:*

Em meio a um sítio físico tão diverso, é possível perceber os diferentes processos sociais, culturais e econômicos que têm delineado a área conurbada de Florianópolis desde seus momentos iniciais. Tal percepção é reconhecida pela estrutura do traçado urbano que também apresenta variadas particularidades. De um modo geral, o continente possui um traçado urbano mais conectado que aquele observado na ilha, com maior quantidade de ruas e conexões viárias. As significativas expansões rodoviárias que ocorreram após a década de 1970 têm papel relevante neste cenário, praticamente unificando os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu.

Embora sendo uma região de planícies e com a ausência de fortes delimitadores naturais, a própria malha viária presente na parcela continental desempenha um papel segregador, como é o caso das rodovias BR-101 e BR-282. Boa parte dessas rodovias cortam os

municípios, dividindo-os em duas regiões: aquelas que se concentram na faixa litorânea e aquelas que se estendem aos fundos de vale. É possível perceber um traçado que apresenta uma mescla de estruturas ortogonais, claramente panejadas e de arranjos que cresceram de forma espontânea.

A densidade construtiva, na região continental, concentra-se ao longo das rodovias, acumulando principalmente equipamentos comerciais, de atacado e varejo, e de serviços, que buscam tirar proveito das condições de deslocamento intraurbano. A densidade populacional também sobrepõe esta região tendendo a se consolidar nas áreas de praia. São praticamente imperceptíveis os limites oficiais entre os quatro municípios da região conurbada, sendo ainda menos evidentes principalmente na relação entre São José e Florianópolis. O tecido urbano se torna bastante conectado nessa área, revelando uma intensa urbanização, mesclando estratos sociais de diferentes níveis.

Na ilha é a região central que configura o lugar de maior quantidade de vias e fluxos. Sobre ela se situam importantes equipamentos públicos e governamentais, denotando a sede administrativa do estado, além de grande quantidade de comércio e serviços mesclados com áreas residenciais. Diferentemente do continente, além das grandes vias estruturais, os limites da ocupação urbana são mediados pelos aspectos naturais, como montanhas e mangues. Surgem de modo mais espaçado, traçados que contornam as faixas de praia, alguns densamente ocupados, enquanto em outras áreas, como aquelas da região sul, o traçado é pouco presente em razão de uma urbanização rarefeita.

O interior insular expressa um traçado urbano bastante disperso, em face as preexistências naturais e nos processos de urbanização.

Na medida em que a porção insular apresenta um grau de descontinuidade territorial muito mais evidente, aí se concentram, também, a maioria das áreas segregadas, representadas, principalmente, por núcleos turísticos e pelos antigos núcleos coloniais, hoje em rápido processo de transformação a partir da consolidação das atividades turísticas (BUENO, REIS, SABOYA, 2017, p.136)

Desses processos de desenvolvimento do traçado urbano, distintos assentamentos podem ser observados, como aqueles em quadriculas ortogonais, resultado de urbanizações tradicionais, habitada por populações de classe média, ou assentamentos típicos de cidade-jardim, ocupados por classes mais altas ou, então, pelos assentamentos que surgiram de modo espontâneo, evidenciando ocupações de baixa renda, com infraestrutura precária e um tecido urbano bastante irregular.

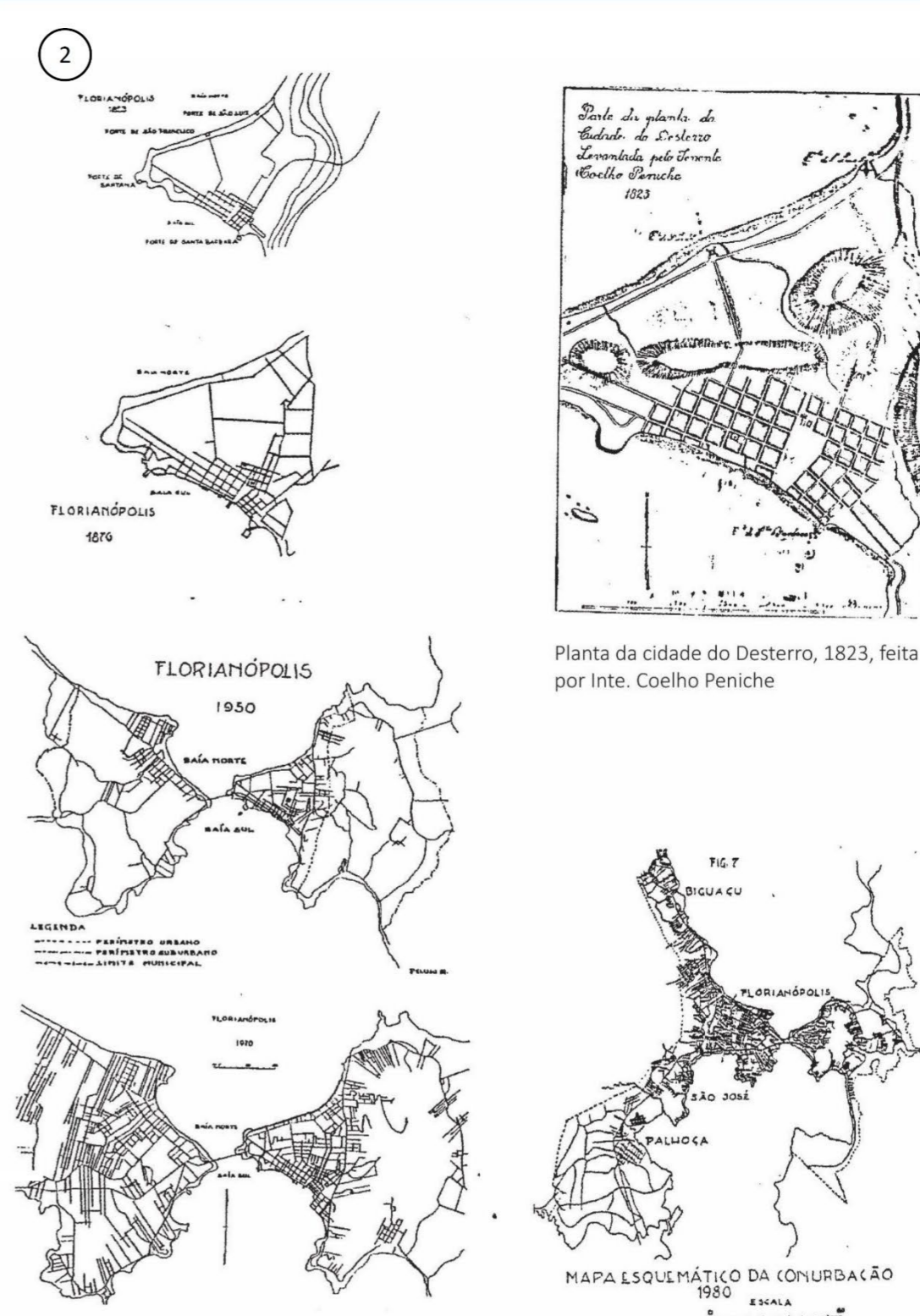


Figura 11- Conjunto de mapas da Região Conurbada de Florianópolis.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Evolução do traçado urbano da região conurbada de Florianópolis;
- 3- Imagem da região central de Florianópolis.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- REIS (1993) com base nos estudos de PELUSO JÚNIOR (1991);
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.3. A cidade de Blumenau

Sendo a principal cidade da região do Vale do Itajaí, Blumenau se destaca pela sua atratividade turística e pela forte economia historicamente pautada no setor têxtil. Distante 140km da capital Florianópolis, com uma área de 518,61km², constituindo um marco regional importante, ordena-se como a terceira cidade mais populosa do estado de Santa Catarina, com 361.855 habitantes.

Em meio a condições territoriais bastante adversas, Blumenau vem há 170 anos construindo sua forma urbana, manifestando condições culturais locais e regionais que reforçam os aspectos de colonização germânica que iniciaram a cidade. Não obstante, seus processos econômicos tiveram papel fundamental no desenvolvimento e influenciaram diretamente no planejamento e na estruturação do meio urbano.

- *Sítio físico:*

A região do Vale do Itajaí, que se situa entre a serra e o litoral catarinense, é composta por grande quantidade de áreas montanhosas que, juntas, demarcam uma paisagem de fundos de vale, envoltas por densa cobertura vegetal, das quais se originam numerosos cursos d'água. Em meio a essas preexistências naturais, Blumenau se organizou como núcleo urbano, seguindo a condição natural do sítio físico. Certamente dentre tais preexistências, os rios e os morros foram elementos naturais que moldaram a cidade, desde sua origem à atualidade.

Os cursos d'água desempenharam importante papel inicial, uma vez que propiciaram o ato colonizador, servindo de via fluvial para que as terras fossem "descobertas". Como principal afluente, o rio Itajaí-Açu possibilitou a chegada de imigrantes que firmaram a colônia em suas margens. Para além dele, os cursos de menor volume representavam importante fonte de recursos, tanto para a agricultura, como para a pesca, mais tarde sendo utilizados como força motriz na atividade industrial.

Igualmente relevante foi a topografia do sítio que, junto aos rios, orientou a demarcação do traçado urbano e dos lotes iniciais. Como característica principal, os lotes coloniais tinham os principais cursos d'água e os morros como delimitadores físicos, resultando em áreas de grandes proporções, ideais para as atividades de subsistência. Mamigonian (1965) aponta as dificuldades que os imigrantes germânicos enfrentaram, visto que as condições do território em que chegavam não condiziam com o lugar que haviam deixado, tendo em vista a saída do país de origem em meio ao século XIX, em um período semi-industrial, depararam-se com terras ainda intocadas criando dificuldades para o estabelecimento da nova colônia.

Inicialmente, os sítios que margeavam os rios foram os mais visados, mas gradativamente áreas mais íngremes foram sendo ocupadas. O adensamento populacional, que pouco a pouco se deu nas regiões de baixadas, configurou importantes áreas urbanas da cidade. Entretanto, no presente, tal adensamento possibilitou maiores impermeabilizações do solo. Em contraponto, o processo de expansão permitiu extensas urbanizações em áreas ambientalmente frágeis, acarretando problemas constantes de cheias e deslizamentos de massas.

Atualmente, as regiões mais ao sul apresentam as áreas mais montanhosas e, portanto, menos propícias para a ocupação. O contrário se apresenta na região mais ao norte, em que se percebem grandes áreas planas e com pouca influência de cheias. Na área que circunscreve o centro e sua adjacência, como local urbanizado consolidado, grande parte da vegetação inicial fora suprimida, restando alguns maciços vegetais em topos de morros e beiras de rios.

De um modo geral, Blumenau ainda apresenta um contexto urbano fortemente relacionado com os aspectos ambientais. Essas relações, no entanto, ora se dão de modo conflituoso, pela ocupação que se dá no presente e que tem contribuído para desgastes ambientais em algumas regiões da cidade, ora de modo harmonioso, quando percebida a proteção de áreas ambientalmente frágeis. Ambos os casos caracterizam a própria estrutura urbana da cidade.

- *Colonização:*

O primeiro sinal de ocupação estrangeira da atual cidade de Blumenau, surgiu com a chegada de imigrantes alemães, em 1850, sob o comando de Dr. Hermann Bruno Otto Blumenau, os quais chegaram por meio do Rio Itajaí-açu, estabeleceram-se na foz do ribeirão Garcia. Sobre este núcleo urbano inicial foram implantadas importantes estruturas urbanas, como a Stadplatz, o porto e a rua comercial, elementos marcantes daquela colonização germânica.

Entre 1850 até 1880, o núcleo original permaneceu quase inalterado, limitando-se à porção mais central da ocupação. Com o passar dos anos, o crescimento populacional, pela constante imigração, e o incremento da produção agrícola, permitiram a ampliação da divisão do trabalho, desenvolvendo atividades comerciais de manufatura artesanal de produtos primários (TOMIO, 2000). Apenas anos mais tarde, com influência de importantes industriais, começa o processo de expansão da área central.

Em 1880, Blumenau já havia conquistado sua emancipação, aumentando o processo de desenvolvimento industrial que já se havia iniciado. Naquele período, as grandes indústrias

foram responsáveis pela implantação das primeiras infraestruturas urbanas, bem como grande parte das moradias operárias. Três delas, do setor têxtil, surgem como grande influência sobre o contexto urbano: a Cia. Hering (1880), Tecelagem Karsten (1893), e a Empresa Garcia (1885), mais tarde sendo incorporada à Artex.

A partir de então, o processo de urbanização tem grande evolução, motivado pela crescente industrialização que se intensificou, no início do século XX, mediante alguns aspectos, tais como: a desativação do porto fluvial; a implantação da linha férrea que conectava Blumenau ao Porto de Itajaí, cidade litorânea; a criação de bancos agrícolas para a concentração de capital na própria cidade; a construção de usinas hidroelétricas em cidades vizinhas e em Blumenau.

O período histórico, que compreende os anos entre 1914 e 1939, remonta outro importante momento, quando refugiados de guerra procuram asilo em Blumenau. Nesse período, ocorre um considerável avanço nas tecnologias industriais, possibilitadas pelo conhecimento dos próprios refugiados. Assim, como em Joinville, a “campanha de Nacionalização” de Vargas também alcança Blumenau em 1938, estimulando grande repressão da cultura, dos costumes e da língua alemã. Somente anos mais tarde, a campanha é abandonada, diminuindo os atos de repressão contra aqueles imigrantes.

A década de 1970 representa a maior expansão urbana de Blumenau, indo de encontro a uma política rodoviarista que já vinha sendo implantada em outros importantes centros urbanos. Por essa razão, a estrada ferroviária perde protagonismo e é desativada. Grandes indústrias passam a migrar alcançando as proximidades da BR-470, importante eixo de ligação entre o planalto e o litoral do estado.

Aproximando-se da atualidade, a consolidação de diversos núcleos urbanos pode ser percebida sobre a mancha urbana de Blumenau: o Centro como Distrito Histórico, o bairro Itoupava Seca como Distrito de Inovação e Tecnologia, e o bairro da Velha como Distrito Turístico. Em 2008, é promulgado o plano “Blumenau 2050”, que visou ao crescimento da cidade para a porção norte como forma de amenizar os impactos causados pelas cheias e pelos deslizamentos de encostas. Importantes investimento públicos e privados foram empregados a partir daí, viabilizando grandes infraestruturas, como a via expressa que se conecta à BR-470, e alguns equipamentos privados como shoppings centers, além da destinação de áreas para a implantação de parques fabris.

- *Características econômicas:*

Tanto o processo de colonização, como o de estruturação e, principalmente, expansão da cidade de Blumenau, tiveram forte relação com os aspectos econômicos. O sítio físico e as condições pré-existentes delinearão a morfologia da ocupação urbana, mas as atividades econômicas permitiram que a cidade fosse além dos limites estabelecidos pelo núcleo inicial. Desse modo, compreendem-se as influências que estas atividades desempenharam, considerando quatro momentos distintos.

O primeiro traz a Blumenau colônia, onde a principal atividade se organizava pela economia de subsistência. Grandes lavouras e diversos engenhos produziam insumos e produtos manufaturados que eram comercializados na própria colônia, ou eram exportados para outras colônias vizinhas, conectadas pelo rio Itajaí-Açu.

O segundo momento revela o início da atividade industrial, com a implantação de diversas fábricas, principalmente do ramo têxtil. A localização esparsa dessas atividades necessitou de infraestrutura que acabou por melhorar as conexões de deslocamento dentro da cidade, bem como com outras cidades, sendo responsabilidade por parte das indústrias, infraestruturas e novos assentamentos circunscreveram-se, principalmente, em regiões fabris.

O terceiro momento demarca a total dependência da cidade com a estrutura urbana rodoviária, sendo claramente percebida uma adaptação das atividades econômicas às condições regionais, que permitem o escoamento de produtos para outras regiões, provocando uma forte expansão do tecido urbano. Por essa razão, novas áreas são apropriadas, principalmente, aquelas que oferecem boas possibilidades de empregabilidade e renda.

O quarto momento, mais recente, considera uma mudança na estrutura econômica de Blumenau, apostando em uma economia diversificada, tendo no turismo e na indústria tecnológica importantes alicerces. A região central, ao longo do tempo, preservou seu arranjo morfológico, todavia modificou sua atividade e função. Percebe-se uma grande mudança do centro histórico, que relega às atividades de comércio, serviços e finanças, sua principal função.

Soma-se a este último momento uma crescente verticalização por parte de novos edifícios, localizados em lugares mais nobres da cidade, como os bairros Ponta Aguda, Alameda e Centro. A especulação imobiliária, que tem sido percebida nesse processo, também já avança no contexto dos distritos tecnológico e turístico, mudando bruscamente a forma urbana e impactando sobre o contexto ambiental. Em contraponto, há grande quantidade de aglomerados subnormais espalhados na cidade, que podem ser notados na ocupação de áreas

ambientalmente frágeis, bastante suscetíveis às ações de intempéries. Localidades como o Morro Dona Edith, Morro do Laguna e a Vila União têm seus assentamentos espacialmente segregados do tecido urbano total, e convivem com grande precariedade de serviços públicos, fato que aumenta ainda mais as condições de segregação social.

- *Traçado urbano:*

Em razão da diversidade geomorfológica do sítio físico original, Blumenau precisou adaptar seu plano urbano, considerando os aspectos naturais do território. No caso da colônia, os lotes se organizavam frente a uma lógica que utilizava os rios e os morros como limites. Peluso Júnior (1991) argumenta que “na ausência, pois, de princípios urbanísticos, são as condições geográficas do sítio e a cultura do grupo que criou a cidade que orientam o arranjo do espaço urbano (p. 356)”.

De 1850 até 1900 o traçado urbano de Blumenau aparece quase inalterado, situação que muda de forma determinante com a advento das atividades industriais. Se antes as poucas vias de terra que compunham o centro original se mesclavam com as vias aquáticas, a partir do século XX tal lógica se transforma, dando maior significado à expansão rodoviária que se sucede a partir de 1970. Sem dúvida, tal expansão exerceu grande influência para a conformação do traçado urbano atual, que se apresenta bastante esparso.

No presente, ainda condicionado pela topografia dos vales e dos rios, Blumenau consolidou tecidos urbanos com um ordenamento quase que espontâneo, pois poucas foram as oportunidades de traçar um plano ortogonal. Claudia Siebert (1999) chama tal configuração espacial espontânea de “traçado em espinha de peixe”, evidenciando poucas ruas arteriais e coletoras e muitas vielas sem saída. A ortogonalidade surge com novos empreendimentos privados de loteamento ou condomínios fechados.

Em geral, percebe-se um traçado bastante consolidado na região central e nos bairros adjacentes, áreas que são em parte configuradas pelo rio Itajaí-Açu, ainda pouco transposto por conexões viárias. Terras mais ao sul também apresentam um traçado consolidado, em razão das condições topográficas e da pouca capacidade de expansão daquela região. Na região norte, ocorre uma intenção de consolidação do traçado por meio das infraestruturas e dos equipamentos diversos, todavia as maiores densidades populacionais construídas continuam se concentrando nas regiões mais centralizadas. Sobre a região norte ainda são encontradas grandes vazios urbanos e que ainda não se integram à malha viária da cidade, resultado da reserva de terra ou da implantação dos parques fabris.

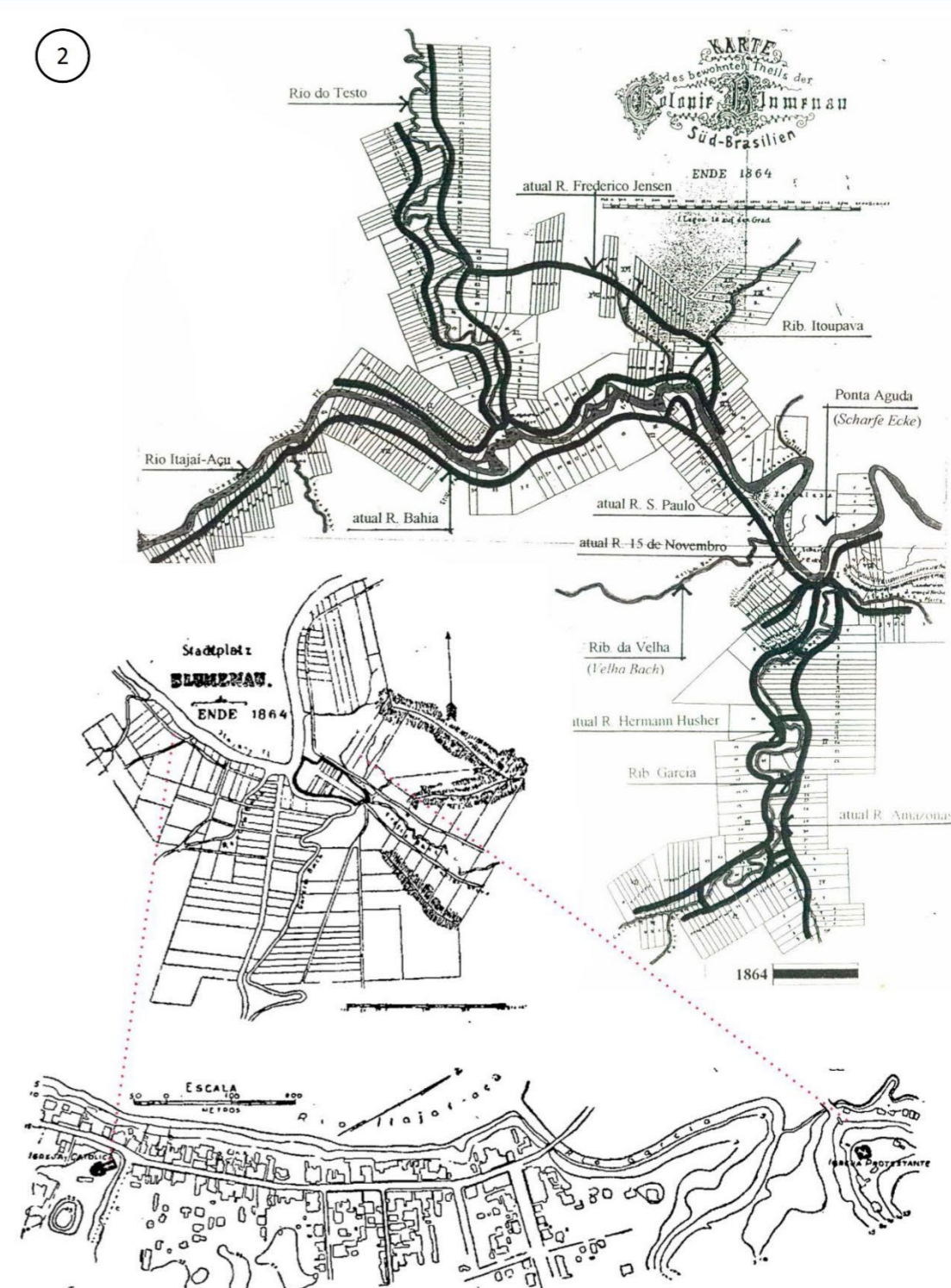


Figura 12- Conjunto de mapas de Blumenau.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Mapa histórico da cidade de Blumenau, em 1864, com destaque para a rua do comércio (atual XV de Novembro);
- 3- Imagem da região central.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- Editado pelo autor com base nos documentos do Arquivo Histórico José Ferreira da Silva e nos estudos de Peluso Junior (1991);
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.4. A cidade de Chapecó

Considerada uma cidade de médio porte, com uma população de 224.01 habitantes, Chapecó é um núcleo urbano de grande relevância para Oeste de Santa Catarina. Com uma extensão territorial que reúne 624,84 km², destaca-se como uma das maiores cidades catarinenses, tanto em área quanto em população. Desempenha papel principal na Região Metropolitana de Chapecó e exerce influências regionais sobre cidades como Concórdia, São Miguel do Oeste, Joaçaba e Xanxerê.

Situada em um vasto planalto, sem grandes interferências topográficas, Chapecó estabelece fortes relações com o Nordeste Gaúcho e o Sudoeste do Paraná, fato que influenciou de forma direta no seu processo de colonização e de estruturação urbana, bem como na própria cultura local e no desenvolvimento econômico da cidade.

- *Sítio físico:*

O sítio físico do Oeste, diferentemente das superfícies que compõem o litoral e os vales catarinenses, apresenta condições mais favoráveis para a ocupação urbana, uma vez que as preexistências geomorfológicas têm menor influência sobre o plano urbano. A vasta extensão territorial pouco declivosa é característica típica das cidades que compõem a região.

O município de Chapecó, por sua vez, segue essa característica e se insere em platô levemente ondulado delimitando alguns vales fluviais. A mancha urbana segue o mesmo padrão territorial, situando-se próxima ao sistema natural de drenagem de Lajeado Passo dos Índios, lugar que, historicamente, apresenta uma sazonalidade de alagamentos (BINDA, 2015). Além deste afluente, outros córregos se fazem presentes na extensão territorial da cidade, como é o caso dos Rios Chapecó e Irani, que acabam por configurar importantes bacias demográficas. A divisa Oeste do município expõe uma região mais acidentada, escoando as águas de forma natural para o Rio Uruguai, na divisa com o estado Gaúcho.

Com uma vegetação composta majoritariamente por florestas ombrófilas mistas, a paisagem natural de Chapecó revela atributos ecológicos que se tornaram elementos indentitários, como é caso da presença dos maciços de Araucária (*Araucaria angustifolia*). É comum perceber a presença desta espécie que se estende pela região oeste do estado, formando conjuntos verdes que por vezes se conectam. Entretanto, a desconfiguração de alguns destes corredores naturais é percebida face à atividade agrícola e à própria urbanização, que aumentou o desmatamento da região e reconfigurou boa partes dos afluentes hídricos.

A relação dicotômica entre área urbana e rural fica evidente em Chapecó, quando áreas completamente urbanizadas se justapõem a pastagens, campos agrícolas e naturais. Desse modo, estabelece-se uma coexistência entre dois ambientes que determinam limites construídos e demarcam áreas de transição.

- *Colonização:*

A ocupação do Oeste catarinense, a partir do século XVIII, é inicialmente feita pela presença de fazendeiros donos de grandes áreas, que tinham como principal atividade a economia de subsistência, além da presença de tribos indígenas. Todavia, foi a vinda de tropeiros que transportavam mercadorias do Rio Grande do Sul para os mercados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, que garantiu a criação de vilas e cidades. As longas viagens realizadas por este percurso, exigiam a criação de assentamentos que mais tarde se transformaram em uma extensão da pecuária gaúcha e paranaense (PERTILE, 2008).

Em contraponto, intensas disputas nacionais e internacionais também marcaram o processo de colonização do Oeste de Santa Catarina. Inicialmente, destaca-se a disputa entre Brasil e Argentina, que em 1895 garantiu a região como território nacional. Posteriormente, a disputa entre Paraná e Santa Catarina, conhecida como Guerra do Contestado, que estabeleceu os limites entre os dois estados, em 1917, marcando o início da cidade de Chapecó.

No mesmo ano, companhias urbanizadoras iniciavam a implantação de infraestruturas pela região. Até 1940, foram essas empresas que desenvolveram a cidade de Chapecó e que trouxeram grande contingente de famílias gaúchas, descendentes de alemães e italianos. Quanto à situação dos indígenas, foram deserdados de suas propriedades pela própria ação das companhias.

A partir desta época, os pequenos e médios latifúndios iniciaram uma ampliação da sua produção em razão de crescentes demandas de indústrias frigoríficas localizadas nos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul e em São Paulo, consolidando uma importante fase de estruturação urbana e econômica de Chapecó. A partir de 1950, ocorreram transformações com o incremento de indústrias frigoríficas na própria cidade, desenvolvendo o setor agroindustrial local (BRANDT e NASCIMENTO, 2015). O próprio processo de modernização destes setores, nos anos seguintes, fez emergir importantes centros regionais.

A concentração de população rural era muito superior do que a urbana até meados da década de 1970, reunindo mais de 80% de habitantes em regiões de campos agrícolas e

pastagens. Desse momento em diante, ocorre um grande crescimento populacional, motivado pelo desenvolvimento de funções urbanas aliadas ao agronegócio, setor e que até hoje tem grande relevância para a cidade.

Por essa razão, o desenvolvimento urbano de Chapecó se entrelaça com o próprio desenvolvimento do Oeste catarinense que, em grande parte, foi igualmente povoado por empresas colonizadoras e que, anos mais tarde, reconheceu na agropecuária e no campo a principal fonte de renda de quem residia sobre a região. Contudo, diferente de outras cidades, além de cumprir sua função em nível local, Chapecó se ancorou na estrutura urbana regional, atraindo fluxos diversos de pessoas, de regiões vizinhas e de outras partes do País.

- *Características econômicas:*

Como importante polo regional, Chapecó historicamente teve seu desenvolvimento atrelado aos investimentos estatais e à atividade agroindustrial, principalmente após 1970, quando ocorreram mais investimentos desses dois segmentos. Ressalta-se que tais investimentos foram responsáveis pelas conexões regionais, como a implantação de redes viárias, fundamentais para o escoamento de produtos e para a movimentação da população local.

As empresas agroindustriais que figuraram particular papel econômico, sempre exerceram grande influência sobre a dinâmica urbana de Chapecó. O próprio contingente de mão de obra migrante se dava pela alta procura de empregos nas industriais locais, fazendo com que muitos que permanecessem na cidade (BRANDT e NASCIMENTO, 2015). Por essa razão, após a década de 1980, Chapecó experimentou um grande crescimento populacional, propiciando a expansão gradual da área urbanizada.

No presente, esse crescimento deu origem a diversos desafios sociais relacionados à oferta de emprego e moradia. As agroindústrias acabaram por criar pequenos núcleos segregados nas áreas periféricas de Chapecó, concentrando populações de baixa renda que têm dependência direta com o trabalho ofertado pelas empresas. Em contraponto, a região central da cidade concentra atributos econômicos que reúnem estabelecimentos comerciais e de serviço que se mesclam com habitações, essas destinadas à população com melhor renda, atraindo a camada média e alta da sociedade.

Os processos de segregação, se aprofundam com o próprio mercado de valorização fundiária e imobiliária. Conjuntos habitacionais de baixa renda, por exemplo, ficam situados em

lugares afastados e com infraestrutura precária. Entretanto, essa especulação, que por vezes se vale da própria legislação urbana municipal, é percebida de forma mais silenciosa em razão da própria conformação urbana da cidade. A verticalização que aparece com maior ênfase na região central, principalmente a partir das últimas décadas, contrapõe-se com o espraiamento e os novos vazios urbanos, claramente motivados pela localização das indústrias, as conexões com a BR-282 e SC-283, e pela criação de áreas especializadas, como é o caso da própria região universitária a Oeste do município.

- *Traçado urbano:*

Foi a partir da década de 1930, que o plano produzido pela empresa Colonizadora Bertaso foi implantado sobre a região que compreendia a vila Passos dos Índios, demarcando a sede do município. Nele é possível perceber a ordenação cartesiana, um tecido em xadrez, mantendo a praça e a igreja em posição de destaque, demarcando largas avenidas que conformavam quadras bem definidas. Zeni (2007) destaca que tal modelo não levou em consideração as alterações no relevo, tampouco os recursos naturais.

Dessa forma, há uma imposição e não adequação da malha urbana sobre os aspectos naturais previamente existentes. Esse traçado ocasionou conflitos de uso e qualidade urbana e ambiental. Assim, é dentro desse conceito de proposta urbana que começaram a ser construídos novos estilos de casas e edifícios planejados para seguir a ordem: Planejamento e Progresso (FACCO, FUJITA e BERTO, 2014).

O traçado regulado pela ortogonalidade que fora desenhada para Chapecó, é facilmente percebido na urbanização atual da cidade. A região central conserva as avenidas iniciais, no entanto, a expansão que se sucedeu a partir daí seguiu os mesmos princípios urbanísticos, tendo a base econômica industrial como forte condicionante, as expansões norte e sul correspondem às vias de acesso à cidade, lugares que reúnem grande quantidade de agroindústrias. A região universitária, situada mais ao Oeste, por onde também é possível a conexão regional, envolve-se por um tecido um pouco mais esparsa, mas ainda com características cartesianas. É na região rural que se percebe uma alteração da lógica de demarcação territorial, em que a espontaneidade do traçado é revelada delineando as grandes propriedades rurais e os limites entre urbano e rural, nesta região, são bastante constatados.

Igualmente esparsa é o traçado que estrutura o entorno do Aeroporto de Chapecó, reunindo uma baixa densidade construída e populacional. As altas densidades, tanto de edificações quanto de pessoas se concentram na região central e nos bairros próximos, reforçados pela dinâmica imobiliária de verticalização.

Os eixos rodoviários Norte-Sul e Leste-Oeste são diluídos no tecido ao passo que adentram à região urbanizada de Chapecó. Em alguns momentos, representam barreiras, principalmente entre áreas industriais e residenciais. Em outros, fazem-se bastante permeáveis promovendo a fluidez dos deslocamentos, como é o caso da região central. Aquelas áreas mais afastadas do centro, lugares que concentram populações de baixa renda, denotam certas rupturas com o tecido geral da cidade. Áreas verdes ou grandes vazios urbanos promovem uma segregação espacial aprofundando ainda mais a segregação social que a cidade estabelece.

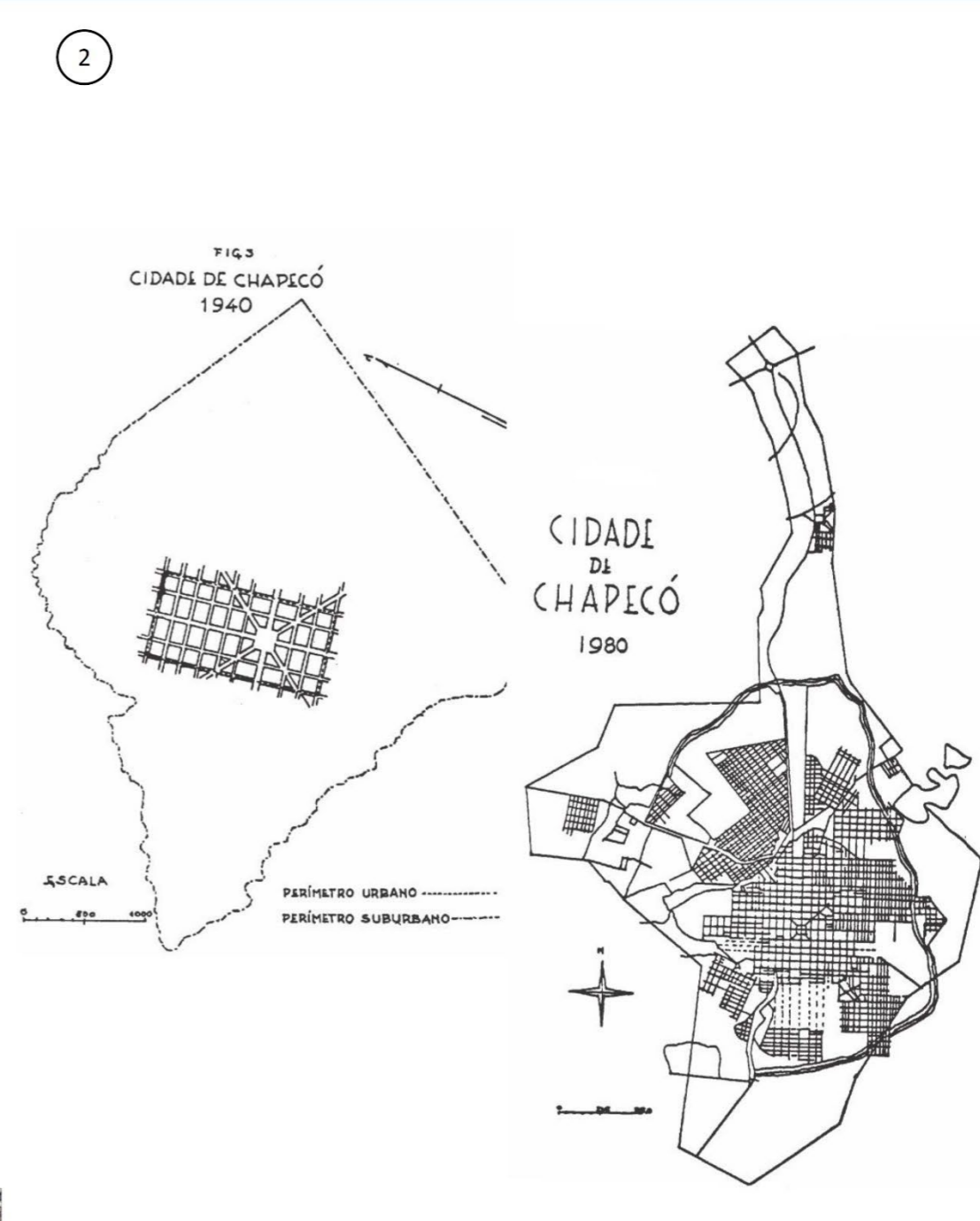
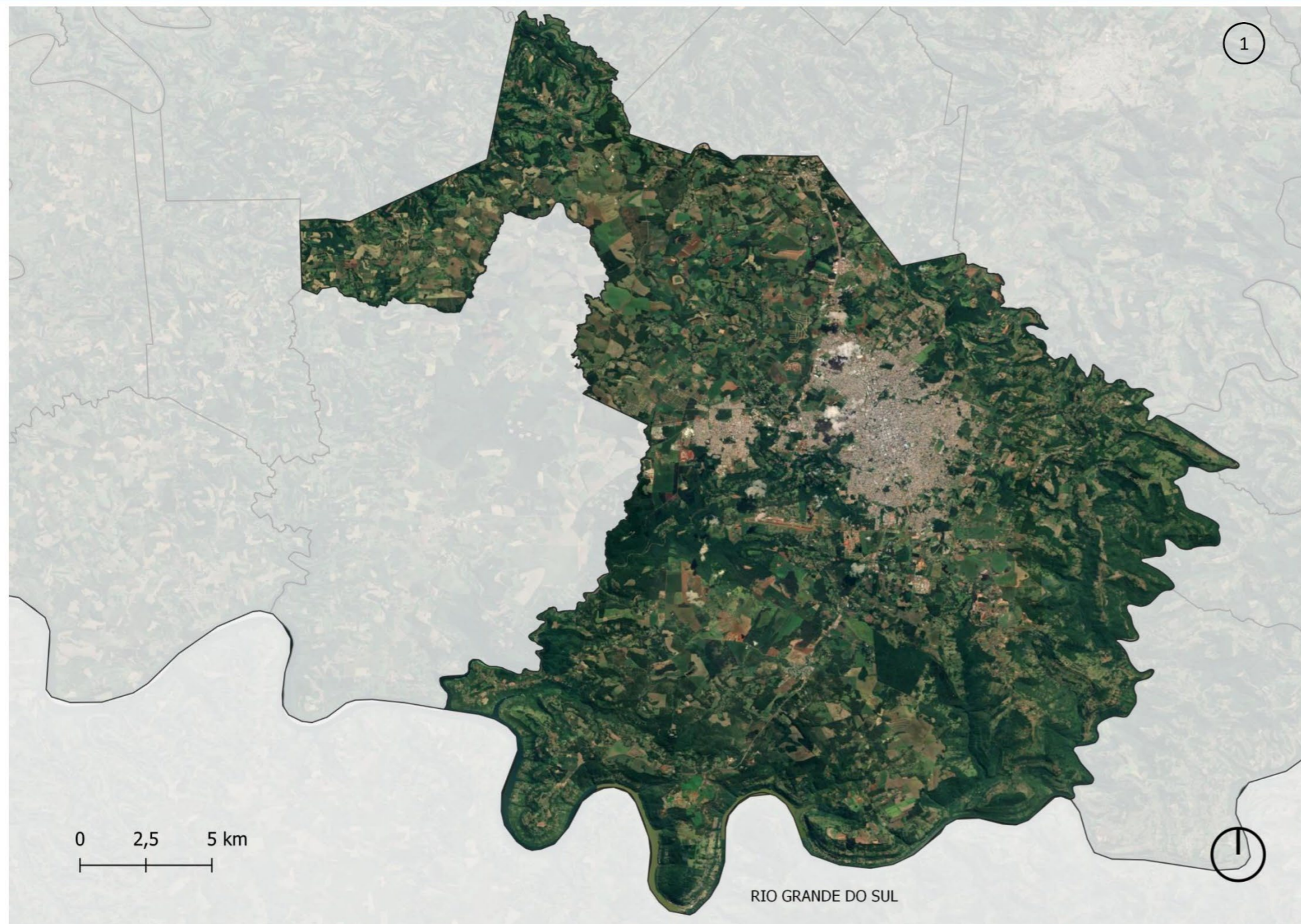


Figura 13- Conjunto de mapas de Chapecó.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Evolução urbana da cidade de Chapecó;
- 3- Imagem da região central.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- PELUSO, 1991;
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.5. A cidade de Itajaí

Distante 94 km da capital Florianópolis, a cidade de Itajaí representa um importante conjunto urbano por suas características naturais, culturais e econômicas. Situada na Mesorregião do Vale do Itajaí, na foz do rio Itajaí-Açu, é importante componente do litoral catarinense, marcada por seu polo pesqueiro, exportador e de serviços.

Com um processo de desenvolvimento que remonta aspectos da própria colonização da capital do estado, Itajaí figura como uma cidade de médio porte, com 223.112 habitantes que se distribuem ao longo de 289,21 Km² de extensão territorial, percorrendo áreas urbanizadas, rurais, litorâneas e de interior. Itajaí é o sexto município mais populoso de Santa Catarina.

- *Sítio físico:*

As características naturais, principalmente relacionadas com os rios e oceanos, são aspectos importantes no cenário urbano de Itajaí. Composto por vastas áreas planas, o território da cidade é demarcado pela forte presença do Rio Itajaí-Açu, que cria um limitador físico com a região de Navegantes.

O rio Itajaí-mirim, proveniente da cidade vizinha, Brusque, passa por Itajaí estabelecendo outro marco físico-natural. Separando a cidade em distintas porções, configura planícies entre rios, planícies entre rios e morros e planícies que se estendem dos morros e dos rios em sentido ao mar (MEYER 2002), tratando-se dos morros, há uma grande presença de florestas com preservação de vegetação nativa, em que se destaca o Morro da Cruz, a 170 metros de altitude, local mais alto da cidade.

Com uma expressiva extensão litorânea, Itajaí possui faixas de areia que abrigam importantes balneários e praias, intensamente utilizadas em momentos de veraneio, como é caso da Praia de Cabeçudas e da Praia Brava. Esses lugares são especialmente demarcados por limites naturais: morros e mar. Na porção mais sudoeste, está situada a área rural da cidade que concentram grandes áreas planas de pastagens, em que a bovinocultura é evidente. Também é possível notar áreas com extensas coberturas vegetais que se sobrepõem a áreas mais íngremes. A proximidade desta região com as feições territoriais do Vale do Itajaí explica tal mudança da geomorfologia local.

É notável o avanço da urbanização sobre áreas litorâneas que, motivadas pela crescente especulação imobiliária, tem modificado profundamente as condições naturais do sítio, aumentando a pressão sobre os balneários e a qualidade ambiental destas regiões. Nesse

contexto, a Praia Brava, que antes mantinha uma relação harmoniosa com os aspectos naturais, no presente, tem promovido uma radical mudança em razão dos processos de turistificação daquela área.

- *Colonização:*

A cidade de Itajaí também apresenta processos de colonização similar a outras cidades do litoral catarinense que, antes da colonização estrangeira, tinha em suas terras a presença de povos indígenas Tupi-guarani. Apenas após o Tratado de Tordesilhas, é que surgem os primeiros imigrantes.

O principal momento colonizador estrangeiro de Itajaí inicia quando João Dias de Arzão requer e obtém as sesmarias para construir sua moradia, às margens do rio Itajaí-Açu (D'ÁVILLA, 1892). Entretanto, a intensão de povoar a região ocorre em outro momento, quase cem anos mais tarde, em 1750, quando chegam à região imigrantes do arquipélago de Açores.

Foi durante o século XIX que nasce efetivamente o povoado de Itajaí, motivado pela crescente população em razão dos comércios regionais que se intensificaram. Como marco urbano, surge a primeira igreja da cidade, inaugurada em 1824. Anos mais tarde, em 1833 é então criada a Freguesia de Itajaí. A partir de 1880, a definição territorial se consolida com os desmembramentos de Blumenau, Brusque, Camboriú. Ilhota, Luiz Alves, Penha e Navegantes se emancipam seguindo os anos do século XIX em diante, ocorrendo outras perdas territoriais para a cidade, até que, em 1860, Itajaí é reconhecida oficialmente como município. No final do mesmo século, imigrantes alemães e Italianos se juntam aos povos da região.

Destacam-se os anos que sucederam a década de 1970, como um momento de grande desenvolvimento econômico, que impulsionou e consolidou o porto da cidade, sendo um dos principais terminais de importação e exportação de madeira do estado (MOREIRA, 1995). Atualmente o porto representa um expressivo incremento para o PIB de Itajaí, junto às atividades pesqueiras e ao setor de serviços.

O processo colonizador de Itajaí, portanto, exerceu e, ainda, exerce influências sobre as dinâmicas de ocupação e articulação urbana, sobre a cultura local e regional e sobre as atividades econômicas que são reconhecidas em nível estadual e nacional.

- *Características econômicas:*

Os aspectos econômicos de Itajaí foram protagonistas para a consolidação da cidade e sua relevância no contexto regional. Ao longo do processo de colonização, as atividades relacionadas ao mar tiveram bastante destaque, aliadas à economias de subsistência. Somente

a partir do final do século XIX que se intensificaram as relações econômicas regionais que, por consequência, contribuíram para o desenvolvimento da economia local (MOREIRA, 1995).

Diferente de municípios vizinhos, que têm a atividade turística como importante fonte de renda, Itajaí, atualmente, tem suas bases econômicas alicerçadas sobre as atividades portuárias, que diariamente movimentam grandes quantidades de produtos de pesca, sendo um dos principais lugares de pesca profissional do estado e de serviços, que possuem grande relação com a própria estrutura portuária, tirando proveito das rotas marítimas que em Itajaí se concentram.

Percebe-se grandes concentrações de galpões comerciais e de serviço, principalmente como centros de distribuição de mercadorias, ao longo dos principais eixos rodoviários que margeiam a cidade, como a BR-101. Atividade semelhante ocorre ao longo de eixos que adentram a estrutura urbana e se direcionam ao Porto, estabelecendo uma conexão direta dos fluxos de bens. Há, portanto, um direcionamento do setor econômico para as áreas no entorno do porto e para áreas que facilitem os deslocamentos intraurbanos.

As concentrações de renda acabam por se situar nas regiões próximas ao centro e em lugares de praia, áreas que apresentam um estrato social mais elevado. O contrário ocorre em bairros que margeiam as áreas de galpões industriais e depósitos, bem como aquelas áreas que estão próximas às rodovias. Ali se reúnem populações de baixa renda. Destaca-se o processo de favelização que vem ocorrendo em parte das margens do rio Itajaí-Mirim, em especial na comunidade de Imaruí, com infraestrutura precária e constantes cheias.

- *Traçado urbano:*

A estrutura configuracional que resulta de Itajaí revela grande diversidade morfológica. Com formas urbanas que têm seu início por práticas da colonização açoriana, o traçado parte da foz do rio Itajaí-Açu e, gradualmente, se prolonga pelas áreas planas da cidade. Nesse sentido, os elementos naturais são delimitadores, fazendo com o que traçado se circunscreva entre as massas hídricas e topográficas.

O bairro centro que, também, representa o núcleo original, traz elementos típicos da colonização destacando a igreja e a praça. Parte daí uma malha que busca certa ortogonalidade, e que se fundamenta como tal na medida que se aproxima da BR-101. Traçados com características em “espinha de peixe”, sendo pouco numerosos, surgem em ocupações de áreas mais declivosas ou em face a cursos d’água.

A BR-101 também representa um importante delimitador físico. Pouco do traçado urbano da cidade alcança lugares depois da via estrutural, com exceção da área rural que se conecta com a cidade de Brusque. Pode-se reconhecer, assim, uma certa disputa entre as forças urbanas que se concentram na região litorânea e portuária e as forças que se concentram ao longo da BR-101, fazendo com que o tecido urbano se desenvolva em meio a essa dicotomia.

Quatro eixos partem da rodovia e adentram a cidade como forma de conectá-la ao contexto regional: SC-486, Avenida Adolfo Konder, rua Heitor Liberato, rua Dr. Reinaldo Schmithausen. Ao longo delas, situam-se diversos armazéns, galpões e certa quantidade de vazios urbanos.

As áreas de praia são delimitadas por um traçado mais irregular, mas já revelam intensa ocupação urbana, como visto no caso da Praia Brava. Vê-se ali uma reprodução de empreendimentos privados, como condomínios de alto padrão, que dificultam a integração da malha viária. Outra porção que também apresenta irregularidade no traçado urbano é a região que se conecta com a cidade vizinha, Balneário Camboriú. Desse modo, a topografia dessa área não possibilita plena ocupação e por isso foi apropriada de modo diverso, deixando evidente conflitos na relação com as áreas verdes protegidas.

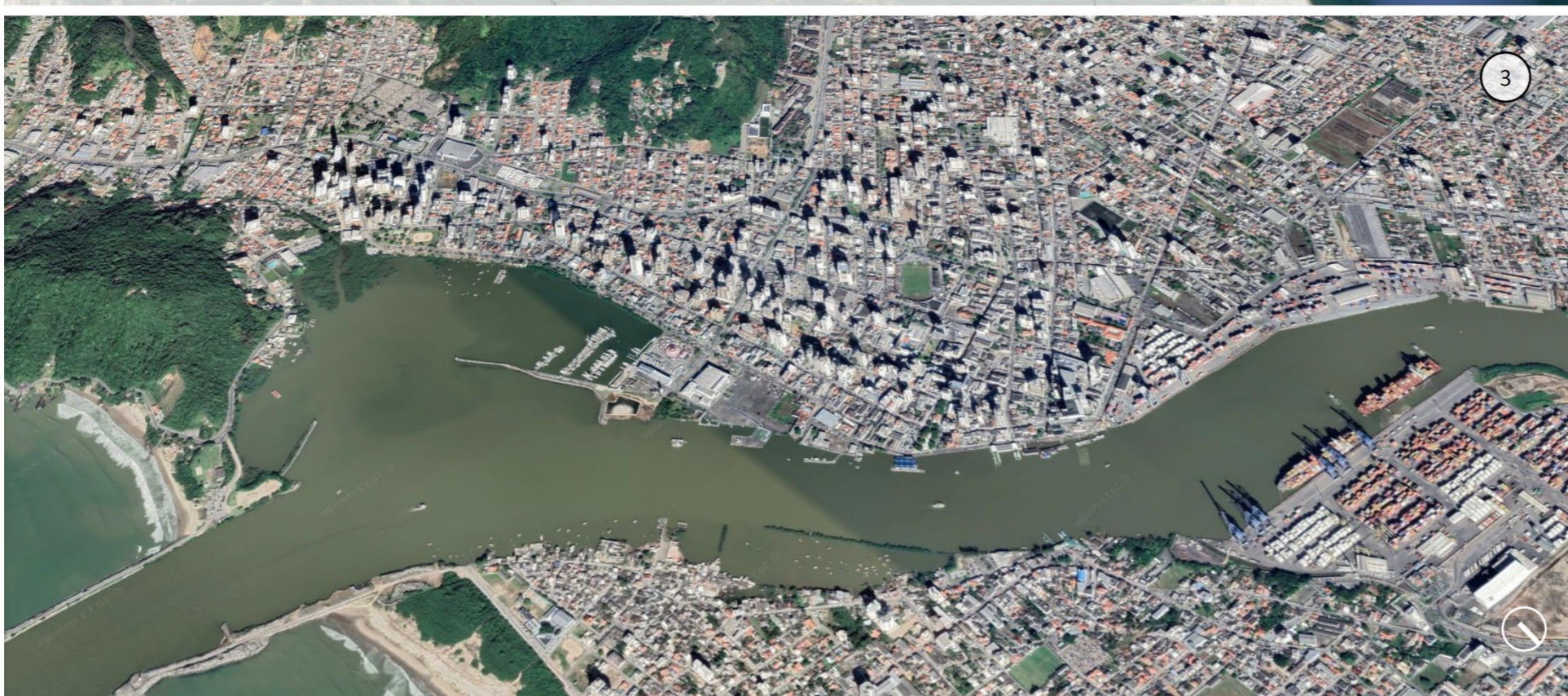
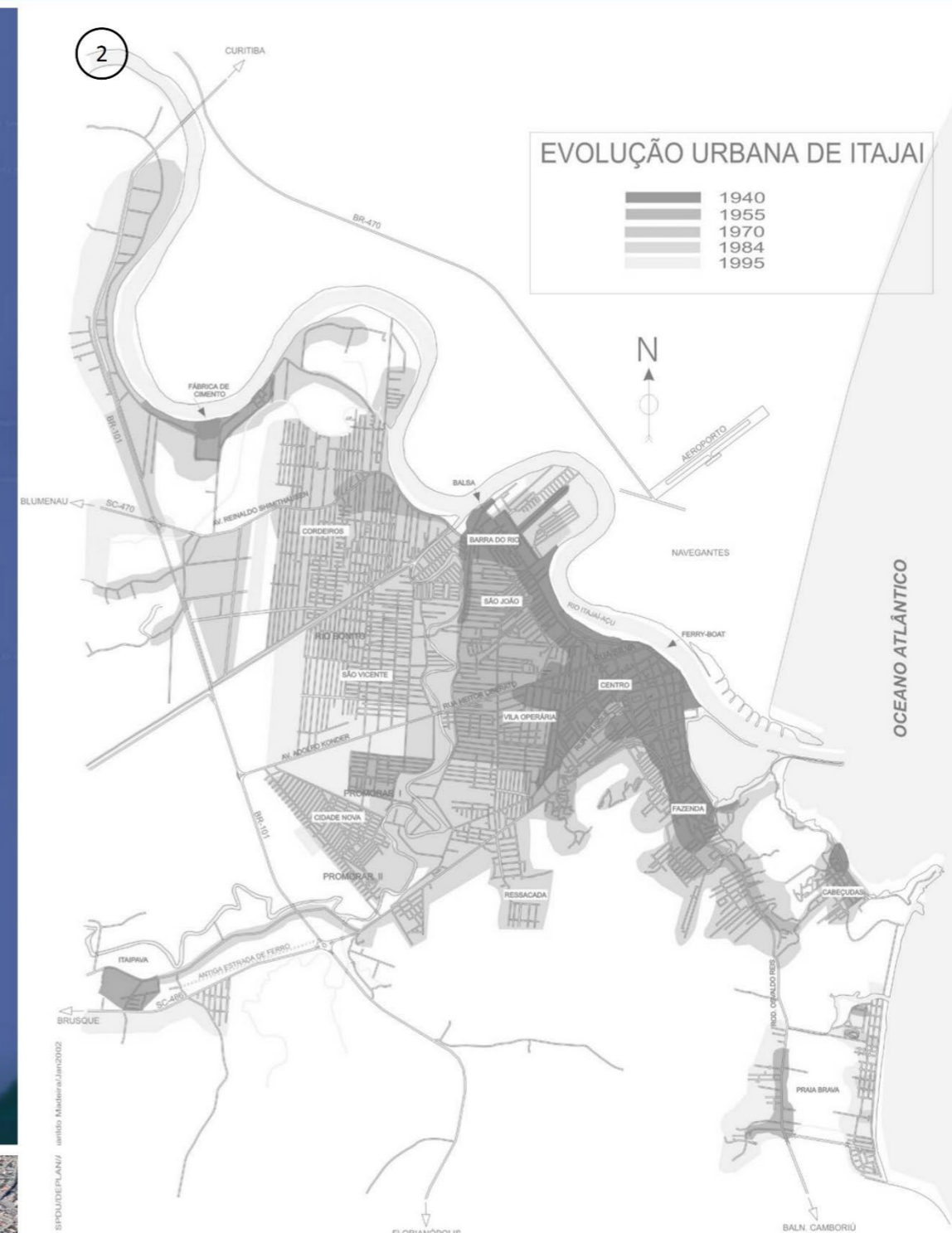
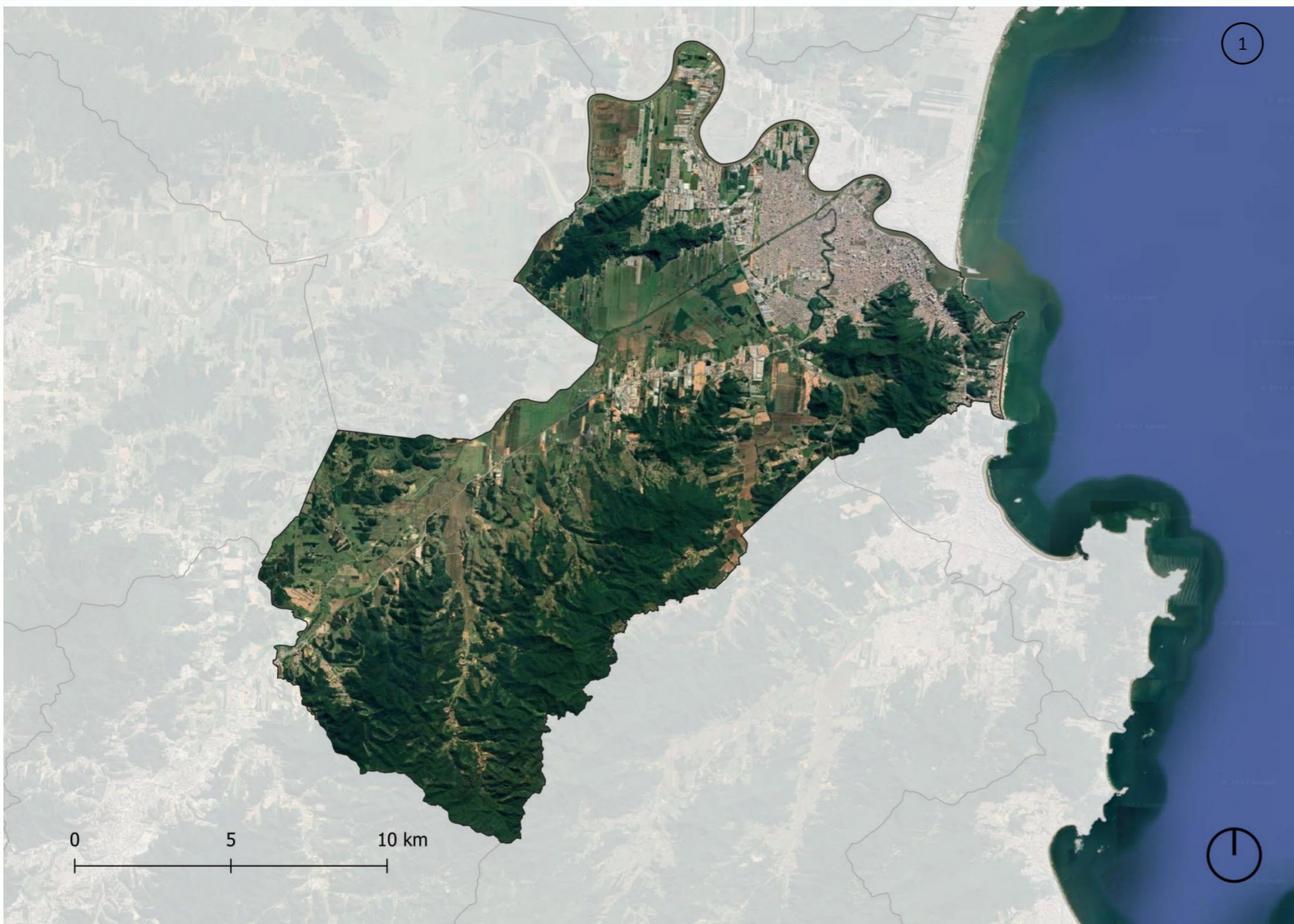


Figura 14- Conjunto de mapas de Itajaí.
 1- Mapa da cidade em 2023;
 2- Evolução urbana da cidade de Itajaí;
 3- Imagem da região central.

Fonte:
 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
 2- Prefeitura de Itajaí, 2006;
 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.6. A cidade de Jaraguá do Sul

Situada na região metropolitana norte/nordeste catarinense, sobre uma extensão territorial com 530,89 km², Jaraguá do Sul figura como importante núcleo urbano. Com uma população estimada em 181. 173 habitantes, a cidade se estende por entre vales.

Faz fronteira com cidades como Joinville e Blumenau, as quais exerceram grande influência sobre sua origem e estruturação. Com segmentos pautados na indústria têxtil e metalmeccânica, sendo uma das maiores economias do estado de Santa Catarina, também revela em sua estrutura urbana heranças do seu passado colonizador de origem germânica.

- *Sítio físico*

A cidade de Jaraguá do Sul tem sua extensão territorial demarcada sobre áreas com fortes características de vale. A exemplo de outras cidades em mesma situação, possui uma grande relação com os aspectos naturais, uma vez que esses se tornam importantes condicionantes para a ocupação urbana. A presença de morros, em especial a Serra do Mar, margeia os limites municipais apresentando uma densificação de floresta nativa.

Situada na Bacia hidrográfica do Rio Itapocu, Jaraguá do Sul é permeada por uma intrínseca ramificação de cursos d'água, alguns deles bastante presentes no contexto da cidade. O rio Itapocu é o principal afluente que, em certa altura, recebe as águas dos rios Jaraguá e Itapocuzinho. Tais cursos representam limites naturais e definem, junto à topografia, a morfologia natural do sítio físico. Em razão do modelo de ocupação dessa região, Jaraguá também é constantemente atingida por cheias e trombas d'água, fenômeno que ocorre principalmente nas regiões centrais, mais construídas e adensadas.

Mais ao sul, encontram-se áreas de pastagens e plantios, contrapostas com uma ocupação urbana esparsa e rarefeita. Esta região dá continuidade às características do município vizinho, Pomerode, sendo claramente percebida a sua vocação rural. Seguindo a geomorfologia circundante, a presença de morros e rios os faz delimitadores naturais.

Com grande parte do município localizado a menos de 200 metros de altitude, uma parcela da vegetação que sobrepunha as áreas de planícies, foi substituída por grandes propriedades rurais. Atualmente é comum a presença de restinga que se desenvolveu durante as últimas décadas, evidenciando relações ambientais e urbanas conflituosas.

A presença de conflitos ambientais se dá principalmente por ações de cortes de vegetação e aterros de áreas alagáveis. Há uma crescente proliferação de parcelamentos do solo

por meio de empreendimentos imobiliários, principalmente em áreas mais afastadas, fenômeno que tem contribuído para o desgaste do meio natural. Outra situação é denotada com a ocupação de beiras de rios que, em alguns casos, não estabelecem recuos efetivos e são constantemente acometidos pela elevação dos níveis da água.

- *Colonização*

A ocupação oficial da cidade se inicia por volta de 1876, quando o Coronel e Engenheiro Carlos Jourdan, chegou ao Vale Itapocu para demarcar as terras dotais da união entre a princesa Isabel, filha de Pedro II, o imperador, com o Conde d'Eu. A ocupação inicial se estendia por canaviais, entre o rio Jaraguá, passando pelo rio Itapocu, alcançando o ribeirão do "Chico de Paulo". Todavia, os primeiros planos de ocupação não se mostraram promissores, fazendo com que Jourdan retornasse ao seu lugar de origem, Rio de Janeiro.

Com a República proclamada em 1889, as terras dotais voltaram ao domínio da União, passando à jurisdição do Estado em 1893. Nesse momento, Jourdan ganha nova concessão das terras e retorna ao povoado, iniciando a Colônia Jaraguá, com o objetivo de lotear a área. Nesse período além da colônia, outras duas áreas configuravam a região que hoje dá forma à cidade de Jaraguá do Sul. Na margem esquerda do rio Itapocu, situavam-se terras de domínio da Colônia Dona Francisca, capitaneadas pela Sociedade de Colonização de Hamburgo, enquanto à margem direita do rio Jaraguá, ocorreram ocupação por parte da Companhia de Terras e Colonização de Blumenau, liderada pelos interesses de Dr. Blumenau (BERTOLI, 2006).

A configuração do núcleo inicial de Jaraguá do Sul recebeu, assim, grande influência da cultura germânica. Bertoli (2006) destaca que a "colonização de Jaraguá não se inseriu no quadro clássico de recebimento de imigrantes vindos diretamente da Europa, pois sua ocupação se deu por colonos deslocados de outras áreas, como Blumenau e Joinville" (p.25). Por essa razão, semelhante às colônias vizinhas, o elemento de realce do plano urbano foi a função comercial, alocada sobre a via que hoje recebe o nome de Av. Mal. Deodoro da Fonseca.

Em 1934, Jaraguá se desmembra de Joinville e, apenas, no ano de 1943, oficialmente recebe o nome de Jaraguá do Sul, sendo assim um município independente. Após os anos de 1960, a cidade experimenta um grande crescimento populacional motivado pela proximidade com a Br-153, dinamizando sua expansão urbana. Nos anos seguintes, é reconhecida como Capital das Confecções, em razão da atividade fabril e de avanços tecnológicos que acompanham o seu desenvolvimento até no presente.

- *Características econômicas:*

Jaraguá do Sul é um dos principais polos industriais de Santa Catarina e tem, na sua economia atual, reflexos do próprio processo de colonização. A imigração europeia, que ocorre no final do século XIX, trouxe ao município atividades iniciais baseadas no extrativismo, agricultura e na manufatura, que propiciaram o desenvolvimento comercial da região. O século XX, por sua vez, marcou importantes avanços na conexão da cidade com outras localidades, facilitando o deslocamento de mercadorias. Resultou, dessa época, a implantação da estrada de ferro que alcança o porto de São Francisco do Sul, importante polo exportador e importador do estado (BERTOLI, 2006).

A partir da década de 1930, a cidade experimentou um grande crescimento, com o surgimento de indústrias têxteis. A exemplo de Blumenau, estas indústrias se tornaram responsáveis pela atração de novos habitantes que passaram a procurar em Jaraguá do Sul melhores condições de emprego, renda e novos investimentos (BERTOLI, 2006). Desse modo, estabeleceu-se uma forte relação entre a localização industrial e o desenvolvimento urbano, em que a infraestrutura, as moradias e outras atividades de serviços se situavam próximas aos parques fabris. No presente, essa relação se demonstra pertinente principalmente na região central, que concentra grande número de galpões. Empresas do setor têxtil, metalmecânico e alimentício são as mais representativas daquela região.

Os estratos sociais que se sobrepõem à cidade, atualmente, são diversificados, entretanto dois deles chamam a atenção por sua localização. Situados na região central da cidade estão as populações com rendas mais altas que se valem da infraestrutura e dos serviços ali presentes. Alguns edifícios de alto padrão e uma grande quantidade de residências com grandes áreas externas, configuram a tipologia edilícia dessa parcela da população.

Nas regiões mais afastadas, em áreas íngremes, residem as classes de baixa renda, como é o caso do Morro Boa Vista e do Morro da Pedra. Esses lugares são resultado da falta de moradia adequada motivada pela intensa industrialização pela qual a cidade passou na década de 60 e que atraiu muitos imigrantes. Ali a infraestrutura é precária e as edificações, via de regras, se quer atendem às normativas legais previstas no plano direto da cidade.

- *Traçado urbano:*

Desde o período colonial, até o presente, a conformação do traçado urbano de Jaraguá do Sul precisou se adaptar aos condicionantes territoriais regulados pelo próprio ato colonizador. A configuração do núcleo inicial de Jaraguá do Sul, por sua vez, recebeu grande

influência da cultura germânica, em que a rua do comércio teve grande destaque, norteando as primeiras expansões viárias da colônia.

A partir dessa rua, a ligação com Joinville era feita mediante a travessia do Itapocu, de onde seguia-se a leste e transpunha-se o rio Itapocuzinho. Para ir a Blumenau, necessitava-se então cruzar o rio Jaraguá, e seguir pela localidade denominada Rio Cerro, atravessando a Serra do Jaraguá (BERTOLI, 2006, p.25).

Atualmente, o traçado urbano da cidade é bastante diverso, composto por eixos ortogonais, radiais e irregulares. O sistema de vias da região central é bastante integrado propiciando deslocamentos diversos, enquanto na região mais afastada há maior fragmentação das continuidades viárias revelando grande quantidade de ruas sem saída, dificultando os movimentos entre bairros. Nessa porção do centro e dos bairros adjacentes, os aspectos topográficos pouco interferem, sendo mais percebidos em áreas mais distantes dali. Os cursos d'águas, no entanto, são um desafio para promover conexões entre as localidades centrais que acabam sendo fragmentadas em razão dos corpos hídricos.

Na região que se conecta à cidade de Pomerode, o tecido urbano se dilui em meio às paisagens naturais, tornando-se pouco constituído. Algo semelhante ocorre nas divisas com os municípios de Schroeder e Corupá. No entanto, o traçado volta a se intensificar nas áreas que fazem limites com a cidade de Guaramirim, revelando uma forte interdependência regional. Já as rodovias que perpassam Jaraguá do Sul, BR-280 e SC-416 se mesclam com a região urbanizada, tornando-se mais evidente nas áreas com ocupações mais esparsas. A região nordeste também apresenta estas características reunindo sobre sua extensão territorial pequenos núcleos urbanos que se conectam às vias arteriais e regionais.

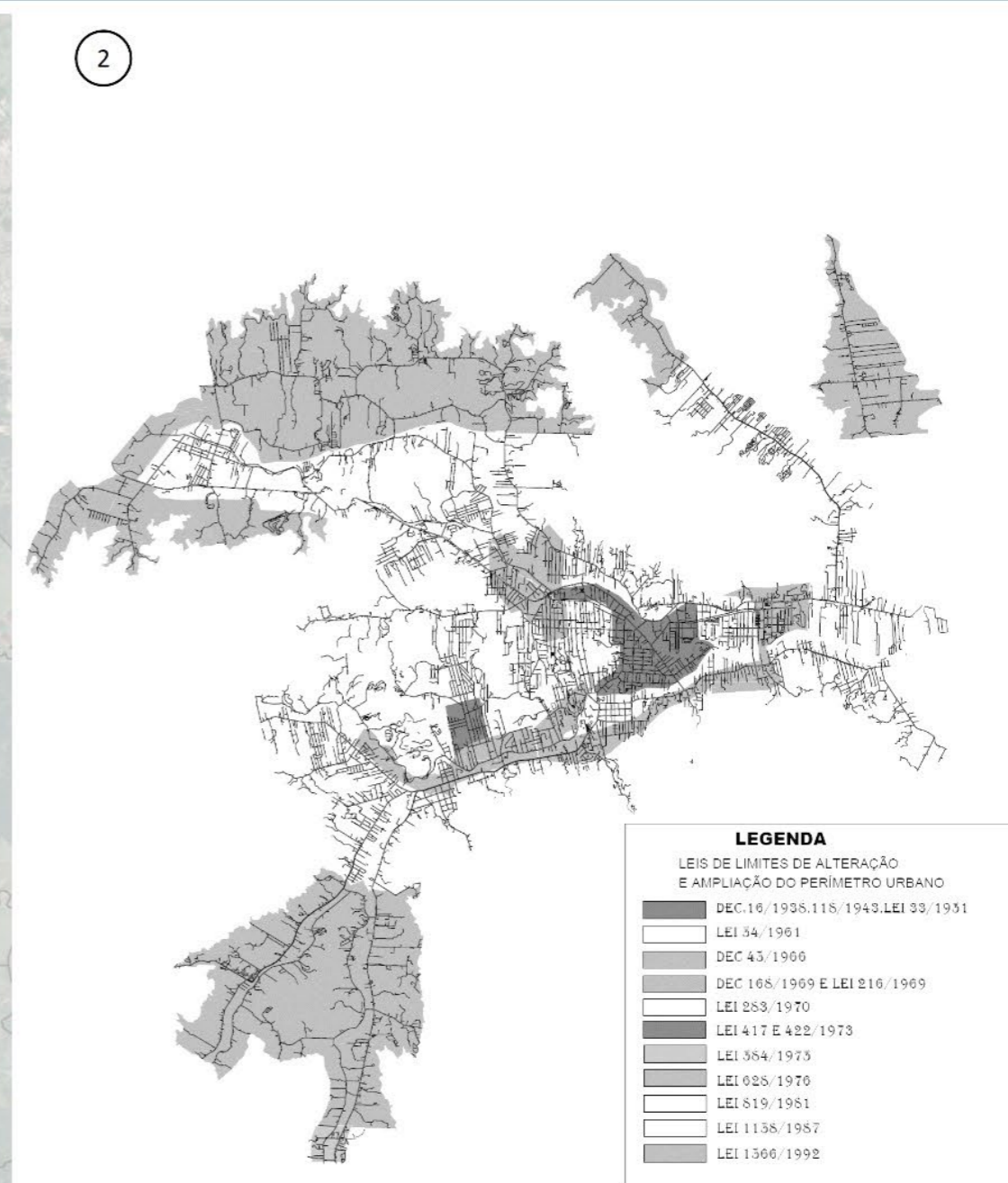
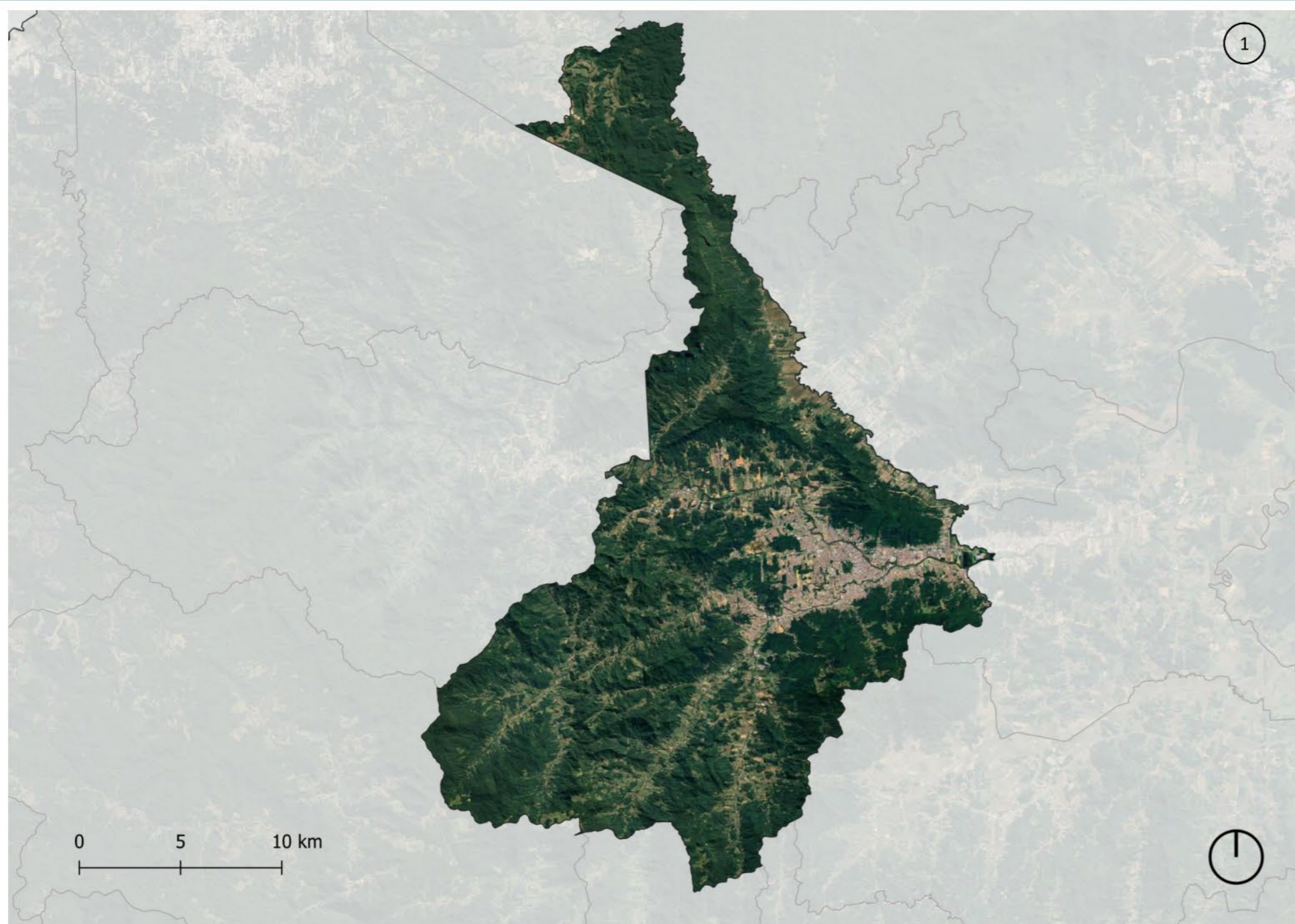


Figura 15- Conjunto de mapas de Jaraguá do Sul.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Mapa da evolução do perímetro urbano de Jaraguá do Sul;
- 3- Imagem da região central.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, 2001;
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.7. A cidade de Lages

Lages, situada na Mesorregião Serrana de Santa Catarina, é a cidade com a maior extensão territorial do estado, com 2.635,66 km². Com uma altitude média de 900 metros e um sítio físico com poucas variações naturais, reúne aproximadamente 157.349 mil habitantes. Por essa razão também figura como uma das cidades catarinenses mais populosas.

Sua tradição colonizadora resulta de ações de bandeirantes que cruzavam o território brasileiro, e que ali deixaram influências que perduram até hoje, podendo ser reconhecidas no processo de urbanização. Com uma economia bastante ativa em setores da agropecuária, processamento de madeira e comércio, também vem se estruturando com atividades no setor turístico, em especial aquele praticado na região rural da cidade.

- *Sítio físico*

Lages se desenvolveu sobre um sítio físico de poucas variações topográficas. Entretanto as terras que compõem seu perímetro regional são bastante acidentadas. Suas planícies, decorrem de formações sedimentares que acabaram por facilitar a ocupação urbana.

Sua extensão territorial faz parte da Bacia Hidrográfica do rio Canoas, por onde deságua um dos principais cursos d'água da cidade, o rio Carahá, uma vez que a vegetação rasteira e gramínea tem predominância nos vastos campos que circundam o perímetro urbano de Lages. Assim, é comum a presença de maciços de araucárias, em conjuntos separados em meio à horizontalidade daquele serrado. Sobre esses campos se fazem presentes atividades de agricultura e pecuária e, por essa razão, se mantêm pouco habitados, sendo expressiva a quantidade de área rural e natural frente à área ocupada. Apenas 222,4 Km² correspondem à porção urbana da cidade, entretanto 98% da população reside sobre ela.

As ações humanas sobre os atributos naturais são bastante percebidas no território lageano, seja pela grande quantidade de pastagens e plantações, motivadas pelo setor agrícola e pecuarista, seja pela concentração urbana em que a cidade se estrutura. Os limites estabelecidos entre a urbanização e as áreas verdes, também revelam tal relação dicotômica, quando ambos os limites se perdem e gradativamente se fundem. Em bairros mais afastados do centro é possível notar essa situação.

O rio Carahá revela outros conflitos ambientais e urbanos severos. Nas últimas décadas, boa parte do afluente já recebeu modificações quanto ao seu leito, sendo retificado, ou quanto

à sua delimitação, sendo tubulado. A consolidação urbana de Lages promoveu essa situação não apenas no rio Carahá, mas também em outros cursos d'água de menor dimensão. Atualmente o Carahá se tornou principal destino dos efluentes domésticos e industriais, reduzindo drasticamente sua qualidade ambiental.

- *Colonização*

Os núcleos urbanos iniciais que tiveram influência da colonização portuguesa, em sua maioria, situam-se na região litorânea do estado de Santa Catarina. Esta tendência teve como base a política de defesa e povoamento planejado pela coroa portuguesa. Contudo, é possível perceber que tal influência também orientou outros núcleos urbanos longe daquela região, como por exemplo, no território serrano. Lages é a única cidade fora da região litorânea que apresenta em seu conjunto urbano as heranças da colonização portuguesa, que por vezes também se perfaz com influências da colonização espanhola.

A cidade de Lages foi fundada em 1766 pelo bandeirante Antônio Correia Pinto, a pedido do Governador da Capitania de São Paulo. Os motivos de sua fundação revelam a política que Portugal e Espanha mantinham pela posse das terras do extremo sul do Brasil, uma vez que “havia a necessidade de se defender esse território contra-ataques castelhanos e para isso estabelecer, ao longo da rota São Paulo – Viamão, povoados que servissem de base de operações” (PELUSO JUNIOR, 1991, p. 364). No momento da fundação de Lages, muitos campos de fazendeiros e tropeiros vindos do estado vizinho, Rio Grande do Sul, compunham o território serrano concentrando grandes áreas agrícolas. Nesse contexto, mesmo com reflexos da colonização portuguesa, a cidade, durante um longo período, se manteve quase incomunicável com o Vale e o Litoral do estado.

Sob constantes ataques indígenas, o fundador, Correia Pinto, promoveu ações urbanas para que a população não precisasse se deslocar para lugares distantes. Surgem, por estas ações, alguns elementos urbanos que se tornaram marcos na cultura urbana da cidade, como o Tanque, afluente represado que fora utilizado para lavar roupas.

Nos anos de 1787 a 1790, a cidade inicia sua relação regional, momento em que surge a rota que liga Lages a Desterro, atual cidade de Florianópolis, possibilitando conexões diretas com a região litorânea. Tal feito fez com que a Lages deixasse a Capitania de São Paulo e passasse a ser regida e influenciada pelo governo que residia em Santa Catarina. Dessa forma, destaca-se a participação do município na Guerra dos Farrapos, momento em que lageanos reclamavam

a posse de suas terras e a Guerra do Contestado, conflito armado que envolveu posseiros e pequenos proprietários de terras contrapoderes estaduais e federais brasileiros. Esses dois momentos demarcaram profundamente os limites urbanos das cidades serranas.

- *Características econômicas*

A economia inicial, baseada na agricultura, na pecuária e na subsistência, foi até meados de 1940 a principal atividade de Lages. Com pouco crescimento populacional, até então, a região central da cidade era, em grande parte, composta pelas residências daqueles que desempenhavam atividades econômicas: fazendeiros e donos de comércios. Com a chegada da indústria madeireira, após esse período, o cenário urbano de Lages muda bruscamente, momento no qual a cidade viu o seu contingente populacional mais que dobrar, passando de 7600 habitantes para quase 18.000 habitantes em 10 anos. A partir daí, a economia se transformou e passou a ser “fornecedora de bens e serviços para a indústria madeireira” (PEIXER, 2002, p.102). Peixer (2002) argumenta que essas indústrias foram significantes no processo de expansão urbana de Lages, uma vez que permitiram diferentes modelos de implantação, tanto na região central quanto em áreas mais afastadas, visando ao surgimento de vilas operárias. Na década de 1960, muitas dessas vilas se tornaram bairros, o que hoje configura a urbanização lageana.

Anos mais tarde, com a retração da indústria madeireira, uma crise se instala e um grande número de operários é colocado à margem do desemprego. Para Carneiro (2020), este período denota o surgimento das ocupações irregulares da cidade. As serrarias doavam casas de madeira para os funcionários estimulando uma ocupação em áreas mais centrais, entretanto, por não possuírem terras, muitos funcionários acabavam por invadir áreas verdes ou ambientalmente frágeis.

Atualmente, o contexto econômico de Lages continua tendo a agropecuária, a agricultura e o processamento de madeira como importantes eixos, entretanto as atividades comerciais passaram, também, a denotar grande relevância. Soma-se, ainda, as atividades turísticas que exploram as localidades rurais e suas paisagens como forma de dinamizar os ganhos tributários.

Nesse sentido, as faixas de renda são distribuídas em razão da situação locacional que cada área possui. Lugares mais estruturados, com diversas atividades comerciais e recreativas, estão na região central, em que também são reunidas as classes sociais de maior poder aquisitivo. A periferia, como de costume, torna-se um lugar à margem da urbanização, reunindo

populações mais pobres. O bairro Habitação é exemplo claro desta segregação, estando longe da área central, às margens do rio Carahá, sendo constantemente acometido por fortes cheias.

- *Traçado urbano*

O tecido urbano de Lages tira proveito das planícies da região, adaptando-se e expandindo gradualmente mediante os diversos processos econômicos que nele se fizeram presentes. Em sua formação, alguns elementos urbanos foram bastante marcantes e herdaram características de outras cidades catarinenses. Pode-se encontrar nos estudos realizados por Peluso Junior (1991), semelhanças entre o núcleo urbano inicial de Lages e Florianópolis.

(...) Lages, crescera como cidade de colina, sua tendência foi ocupar somente as ruas do vértice em meio da coxilha. Aí havia mudança de declive, e da mesma forma que já acentuamos em relação a Florianópolis, elas adaptaram-se ao relevo sem grandes divergências com as direções dadas pela Igreja Matriz e sua praça (PELUSO JUNIOR, 1991, p.369).

A relação destes dois elementos urbanos, igreja e praça figura grande importância na estruturação do plano urbano inicial da cidade, sendo marco referencial para o desenvolvimento do próprio sistema de vias. A região que circunda esses elementos organizou a distribuição dos principais bairros centrais da cidade, reunindo também as áreas mais populosas.

Atualmente, o traçado urbano de Lages apresenta uma tipologia heterogênea. Fica evidente a tentativa de um traçado mais ortogonal e que é, assim, percebido quase que em sua totalidade, mas que, às vezes, se perde em áreas mais afastadas, transparecendo elementos mais orgânicos, especialmente nas vastas áreas rurais. A ortogonalidade concentra as áreas mais densamente construídas revelando uma morfologia bastante constituída, enquanto o contrário, lugares menos densos, ocorrem na expansão periférica da cidade quando o grau de segregação do traçado é aprofundado.

A BR-282, que transpassa a cidade, acaba criando diversas barreiras em razão da sua tipologia viária. Situada mais ao norte, traçada de leste a oeste, interfere em bairros como Frei Rogério, São Sebastião e Gethal. Ao Sul, a área do Aeroporto Estadual Antônio Corrêa Pinto condiciona as vias que até ele chegam, impedindo continuidades urbanas. No sentido norte-sul a Avenida Dom Pedro II costura os demais bairros, buscando, a princípio, facilitar as condições de deslocamento dentro da cidade.

Os elementos naturais não interferem de modo significativo sobre o traçado, com exceção do próprio rio Carahá, que configura uma espécie de cinturão para os bairros mais centrais, separando-os de outras zonas. A transposição do rio e a conexão entre bairros se dá por diversas pontes.

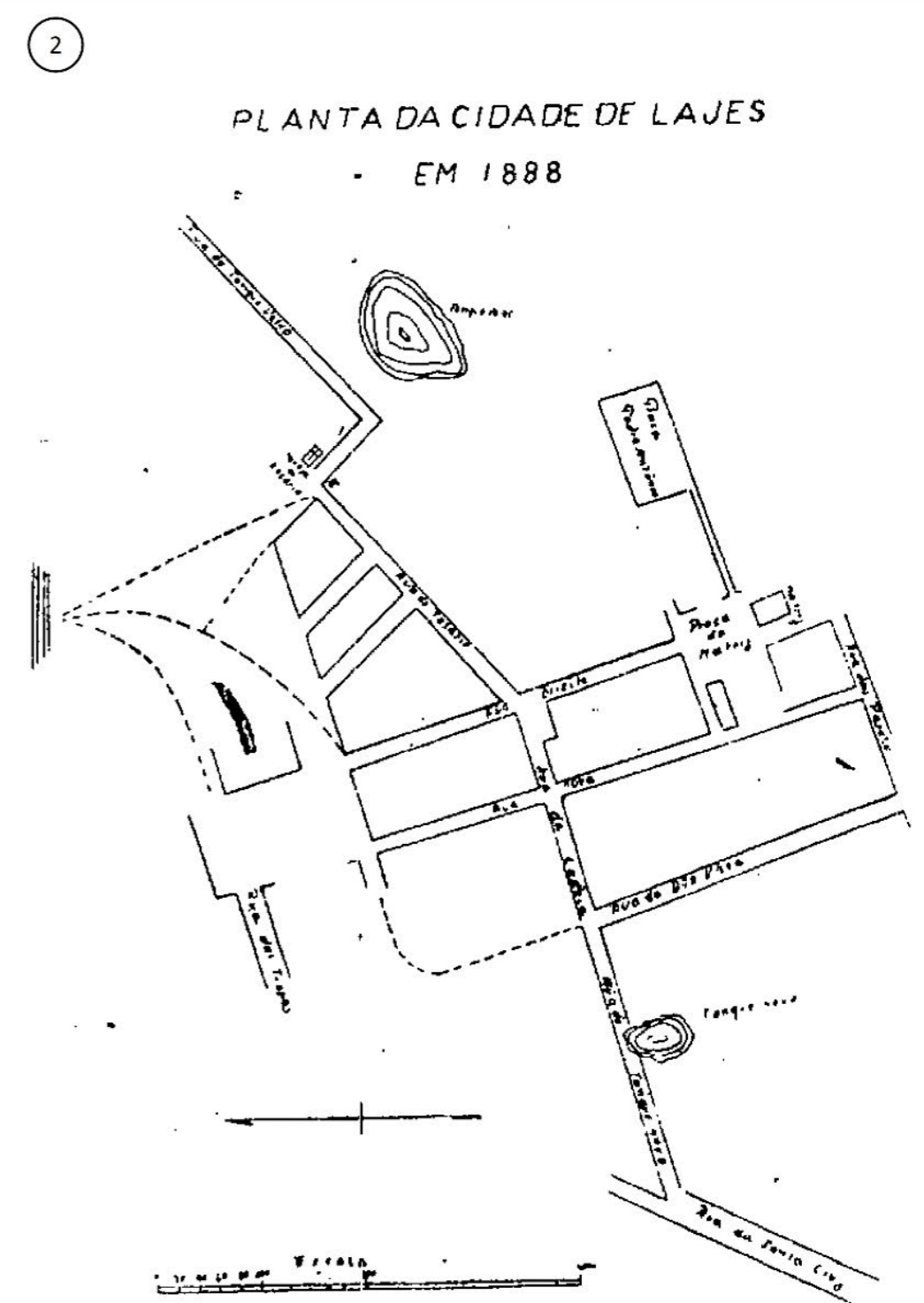


Figura 16- Conjunto de mapas de Lajes.

- 1- Mapa da cidade em 2023;
- 2- Mapa da cidade de Lajes em 1888;
- 3- Imagem da região central.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- PELUSO, 1991;
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.3.8. A cidade de Criciúma

Distante 206,04 km da capital, Florianópolis, situada na mesorregião do Sul Catarinense, Criciúma apresenta a quinta maior população do estado, com 217.311 habitantes. Percorrendo uma área de 234,86 km² a cidade é destaque na Região Metropolitana Carbonífera de Santa Catarina, com intensas atividades voltadas à exploração mineral. Há uma interdependência urbana com a cidade vizinha, Içara, em razão do processo de conurbação que se vem intensificando ao longo das últimas décadas.

Suas características naturais evidenciam especificidades na topografia, com altitudes variadas, e nos maciços vegetais compostos por remanescentes da mata tropical atlântica. Entretanto, ambos já foram bastante alterados, especialmente em razão do extrativismo que fortemente caracteriza a economia da cidade desde os períodos coloniais.

- *Sítio físico*

O processo de urbanização que ocorreu em Criciúma, tomou como base um sítio físico com atributos bastante heterogêneos. A variação geomorfológica que apresenta níveis planos e outros fortemente ondulados traz uma altitude média de 46 metros em relação ao nível do mar. Tais variações conformam parte das bacias hidrográficas que exercem influência sobre a cidade como a Bacia do Araranguá e Urussanga. A partir delas, são numerosos os cursos d'água e nascentes que percorrem a extensão territorial de Criciúma.

A região sul é marcada pela presença de propriedades rurais, ocupando consideráveis porções territoriais para atividades de agricultura. Nessa região, pouco resta da vegetação original que, gradativamente, deu lugar para pastagens, plantações e para o cultivo de madeira utilizada nos processos industriais locais. As áreas rurais trazem à tona a modernização do campo catarinense e por essa razão incorporam diferentes estruturas sociais e econômicas sobre as paisagens naturais remanescentes que, gradativamente, são diminuídas. Na região norte, situam-se as áreas de exploração mineral, caracterizadas por grandes áreas naturais abruptamente alteradas. A cidade, por sua vez, desenvolve-se entre essas duas regiões, estendendo-se no sentido leste-oeste.

Há que se reconhecer, todavia, a situação ambiental fragilizada que a cidade produziu ao longo da sua história, vistas as constantes degradações em sua rede hídrica, sejam superficiais ou subterrâneas (ALEXANDRE E KREBS, 1995). Tal condição é resultado das ações de mineração de carvão e do cultivo de arroz sobre a Bacia do Araranguá, já reconhecida como uma

região crítica de Santa Catarina, que passam a promover a poluição de afluentes fundamentais para o abastecimento da cidade.

A pressão causada pelo mercado imobiliário também tem contribuído para o desgaste do sítio físico. Novos loteamentos, localizados principalmente em regiões periféricas, têm causado desmatamento, assoreamento de rios e aterros de áreas ambientalmente frágeis. Essa pressão pode ser vista em localidades como o Morro do Cechinel e o Morro Augusto Casagrande, em que se intensificaram os processos de ocupação irregular.

- *Colonização*

A colonização de Criciúma tem relação com a própria colonização da cidade de Laguna, situada mais ao litoral de Santa Catarina que antes era conhecida como o povoado de Santo Antônio dos Anjos de Laguna, e que servia como ponto estratégico na guarda de avanço da ocupação portuguesa sobre a porção meridional do Brasil colônia.

De Laguna, fundada por Domingos de Brito Peixoto em 1676, saíam percursos que se adentravam à região sul, intensificando passagens pelas terras que atualmente constituem Criciúma, principalmente ao longo do século XVIII. A permanência naquela região, no entanto, ainda era exclusiva dos povos indígenas, se mantendo assim por cerca de 200 anos após a fundação de Laguna. Somente em 1880, Criciúma foi colonizada por imigrantes estrangeiros, vindos do norte da Itália, seguidos de imigrantes alemães e poloneses, que chegaram nas décadas seguintes. Com a continuidade e a intensificação dos movimentos vindos de Laguna, não tardou para que diversos imigrantes portugueses também se estabelecessem na colônia, que, em 1892, elevou-se à categoria de Distrito de Araranguá.

É possível reconhecer que Criciúma teve uma base colonizadora bastante diversa, valendo-se de outros processos migratórios que já estavam em curso, inicialmente no litoral e, posteriormente, que se originavam de outras regiões do estado. Dentre eles, ainda é possível acrescentar a presença de outras etnias, como os descendentes de africanos e árabes (CRICIÚMA, 2020).

Como importante elemento urbano, a posição central da Igreja, fundada em 1917, norteou a implantação de atividades comerciais que, daquele ponto inicial, acabaram por se expandir. Com o intenso fluxo de pessoas que por ali passavam, diversas atividades comerciais e de serviços ocuparam o entorno daquela região, conformando um entorno edificado que, atualmente, configura o contexto da praça Nereu Ramos.

Em 1914, a exploração de carvão tem grande impulso, em parte pela Primeira Guerra Mundial, tornando-se a principal atividade econômica da região, contribuindo com o seu desenvolvimento urbano (LUCCA, 2015). A implantação da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina também representa um importante marco no final do século XIX, facilitando o deslocamento de bens e de produtos para outras regiões do estado alcançando os portos litorâneos.

Criciúma se torna município somente em 1925, quando seu território é desmembrado de Araranguá. A partir de então, além da extração de carvão, a indústria cerâmica passa a ter importância e reconhecimento como economia regional, sendo até a atualidade a maior produtora de artefatos cerâmicos.

- *Características econômicas*

As fortes pressões que foram exercidas por parte das atividades econômicas presentes ao longo da história de Criciúma, contribuíram diretamente para delinear os aspectos territoriais, sociais e culturais. Nesse sentido, podemos destacar três importantes momentos econômicos que tiveram relevância na estruturação urbana da cidade.

O primeiro, em 1917, ocorre com o início da exploração do carvão de pedra, com a abertura da primeira mina, localizada no bairro Pio Correa (LUCCA, 2015). Dali resultam os primeiros movimentos ferroviários que levam à produção de carvão para Laguna. A construção das linhas principais e ramais da rede ferroviária induziram o surgimento de novos assentamentos e demarcaram o segundo momento econômico da cidade. Isso por que, além do transporte de carvão, a partir de 1923, também foi possível o transporte de pessoas.

O terceiro momento ocorre com a própria emancipação de Criciúma, a partir de 1925. Os anos que se sucederam ampliaram expressivamente a quantidade de pessoas que passaram a morar na cidade que, até então, reunia cerca de 8.500 habitantes. Pode-se destacar a década de 1950 quando ocorreu um crescimento populacional de cerca de 250%. Há neste fenômeno uma relação com acontecimentos internacionais, principalmente a Segunda Guerra Mundial, que consumiu grande parte dos recursos minerais produzidos pela cidade. Anos mais tarde, em 1970, Criciúma passa de 54 mil para 93 mil habitantes (LUCCA, 2015).

A diversificação de atividades industriais que ocorreu ao longo desse terceiro período denotou ainda outros ciclos econômicos, como aqueles ligados à cerâmica. Tal diversificação exigiu uma maior expansão de infraestrutura, atraindo novos processos migratórios vindos do contexto regional. Após este ciclo, aproximando-nos do presente, surgiram diversos pontos industriais isolados fora daquelas áreas inicialmente delimitadas pela administração municipal.

Ocorreu, assim, um grande deslocamento populacional, enfatizando o eixo Leste-Oeste, criando bairros e aumentando o espaço urbanizado.

Atualmente, a mancha urbana revela a tendência de ocupação para áreas fora do centro, afastando parte da população daquela região. No centro, como ocorre em outras cidades mais adensadas, estão situados os principais comércios e serviços de Criciúma, bem como os edifícios em maior altura, que dão sustento às atividades de classes econômicas com maior poder aquisitivo. Nas bordas urbanas e, junto a áreas industriais ou de exploração mineral, estão situados os extratos sociais de menor renda, revelando uma dependência com as oportunidades de trabalho.

Ressalta-se que as atividades mineradoras, no contexto do desenvolvimento de Criciúma, aparecem como forte interferência na dinâmica da cidade. Essas atividades que, no passado, tiveram papel fundamental na estruturação do espaço urbano, no presente acarretam problemas diversos, especialmente, tratando-se aos aspectos ambientais.

- *Traçado urbano*

O traçado urbano de Criciúma inicialmente foi delimitado sobre a atual área central, gradualmente se prolongando e alcançando as áreas de extração mineral. Assim, ao acompanhar esta tendência, a implantação industrial norteou grande parte do plano viário da cidade, em especial até a década de 1920. Após este período, com a implantação da estrada de ferro, a expansão urbana se tornou mais evidente, ocasionando rupturas e extensões na configuração espacial.

As mudanças do traçado herdadas desse processo, evidenciam uma malha urbana bastante esparsa, ora muito ortogonal, ora muito irregular. Vazios urbanos são bastante percebidos, em diferentes proporções, uma vez que provocam rupturas e descontinuidades do tecido. São os casos daquelas áreas em que a exploração mineral ainda é bastante ativa.

Dentre o todo do traçado urbano, a implantação da Avenida Axial foi uma das transformações mais impactantes na dinâmica urbana de Criciúma. Resultando da preocupação de empresários em criar uma alternativa para escoamento das produções industriais, além do sistema ferroviário, a via, que hoje recebe o nome de Avenida Centenário, constitui um dos mais importantes eixos de circulação local e regional, passando pelos bairros mais centralizados da cidade. Contudo, devido a sua configuração, caracteriza certo limite físico, dificultando a permeabilidade dos movimentos entre os bairros situados ao norte e ao sul.

A forma urbana da cidade é alongada entre as regiões oeste e leste. Nas porções norte e sul, o traçado se torna mais segregado em razão das áreas de pastagens e plantações. Há, no entanto, uma tendência de que a área rural acabe gradativamente por ser incorporada ao tecido urbano em razão da dependência das atividades comerciais e de serviços relacionadas às áreas mais centrais.

Paralelamente, mais afastadas do eixo urbanizado, algumas vias buscam algum tipo de conexão regional, como é caso da Rodovia Alexandre Beloli e a ICR-253. Ao longo delas é possível perceber ocupações que configuram núcleos urbanos distantes entre si, especialmente naqueles conectados com a rua Lucas Peruchi. A BR-101, importante eixo que articula boa parte das cidades litorâneas no Estado de Santa Catarina, aparece distante, margeando a cidade. Portanto, acaba não exercendo influências diretas sobre a morfologia do tecido urbano de Criciúma. Situação similar ocorre com a Rodovia Irineu Bornhausem que também tem seu traçado distante da porção urbana de Criciúma.

É importante destacar que o traçado urbano de Criciúma se conurba com a cidade de Içara, em sentido ao litoral, revelando um alto grau de interdependência entre as duas cidades. A rua Agripina de Freitas e a rodovia SC 443 estabelecem os limites municipais.

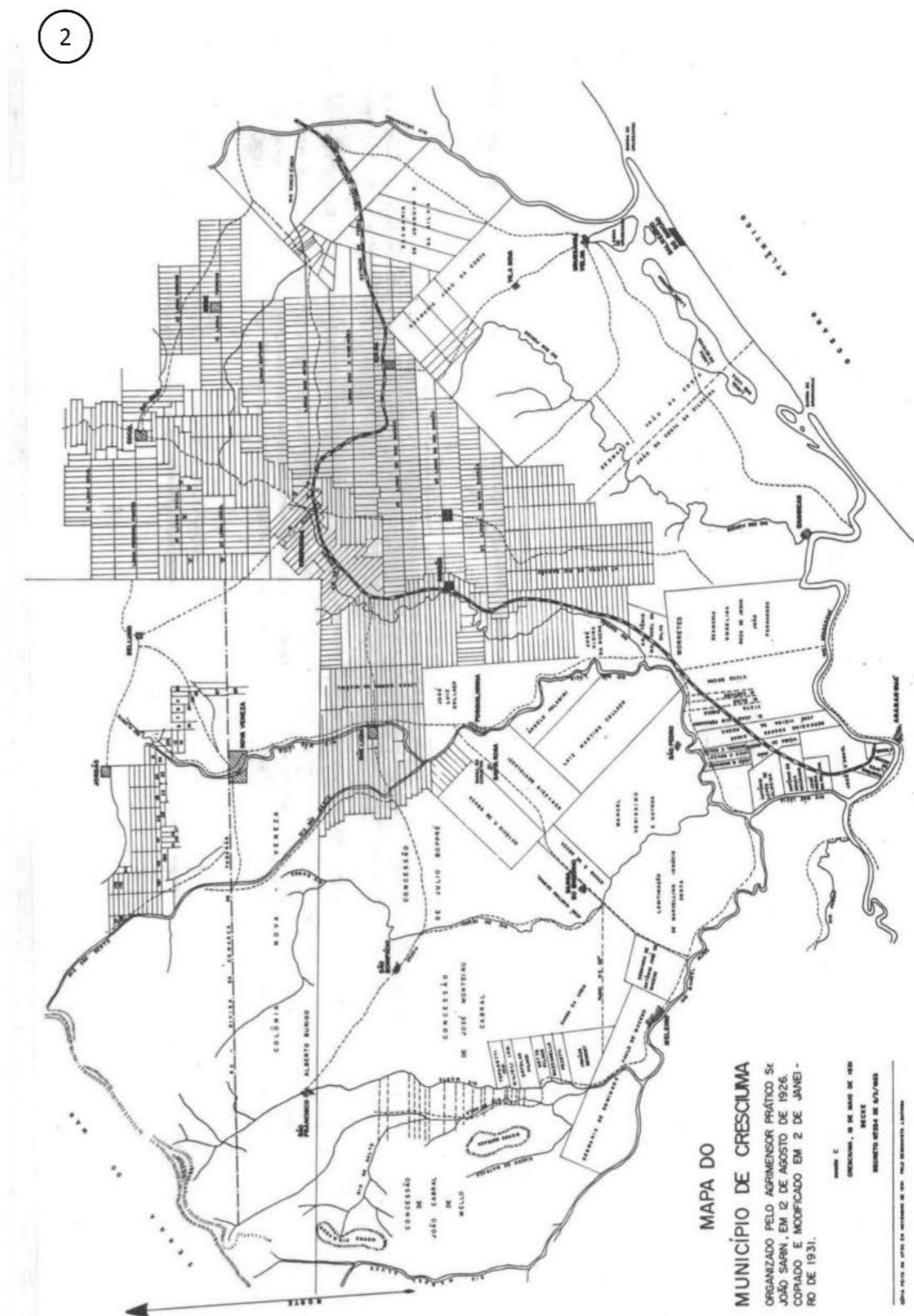


Figura 17- Conjunto de mapas de Criciúma.

- 1- Mapa de Criciúma e Içara;
- 2- Mapa da cidade de Criciúma em 1926;
- 3- Imagem da região central de Criciúma.

Fonte:

- 1- Base de dados do IBGE e Google Maps;
- 2- LOCH, 1991;
- 3- Base de dados do Google Maps.

4.4. Síntese das cidades analisadas

O conjunto de cidades analisadas revela atributos que ora se aproximam e se assemelham, ora se distanciam e se diferem. A semelhança ou a diferença que apresentam os sítios físicos, os processos colonizadores e as características econômicas produzem formas urbanas também com graus de similaridade ou disparidade. Nesse sentido, pode-se destacar:

- Joinville é a cidade com a maior extensão territorial, seguida por Florianópolis e Chapecó, que possuem áreas territoriais semelhantes. Dentre as demais cidades, Itajaí tem a menor abrangência em km².
- A região conurbada de Florianópolis e a cidade de Itajaí têm sítios físicos bastante parecidos em função da situação litorânea. Blumenau e Jaraguá do Sul também se assemelham em suas condições naturais, com a presença da topografia acentuada, dos numerosos cursos d'água e dos maciços de vegetação. Lajes e Chapecó são os municípios que menos sofrem com a interferência topográfica. O sítio físico apresenta uma conformação mista, com a presença de áreas planas e porções territoriais declivosas.
- Semelhanças entre processos colonizadores podem ser encontradas entre Blumenau, Jaraguá do Sul e Joinville, que receberam, primeiramente, imigrantes de origem alemã e italiana. Também é semelhante a colonização que ocorreu nas cidades assentadas no litoral, com expressiva influência de povos açorianos e vicentistas.
- A colonização que ocorreu em Lages e em Chapecó foge um pouco da regra de imigração estrangeira percebida nas outras cidades estudadas. Em Lages, o povoamento se dá por imigrantes paulistas enquanto Chapecó se constitui inicialmente por projetos urbanos de companhias loteadoras de estados vizinhos.
- É semelhante o aspecto econômico presente nas cidades de Blumenau, Jaraguá do Sul e Joinville, principalmente em setores relacionados à indústria têxtil, tecnológica e metalmeccânica. Na porção litorânea, Itajaí se destaca no setor de importação e exportação, enquanto a região conurbada de Florianópolis tem forte relação com atividades turísticas, comerciais e de serviços. Chapecó tem grande parte de sua economia pautada na agroindústria, já em Lages o beneficiamento madeireiro merece destaque. Criciúma apresenta uma forte dependência com as atividades de exploração mineral, que desde o passado, representam importante setor econômico da cidade.
- Blumenau e Jaraguá do Sul revelam similaridades em relação ao traçado urbano, configurado de maneira dispersa e segregada. Na região conurbada de Florianópolis,

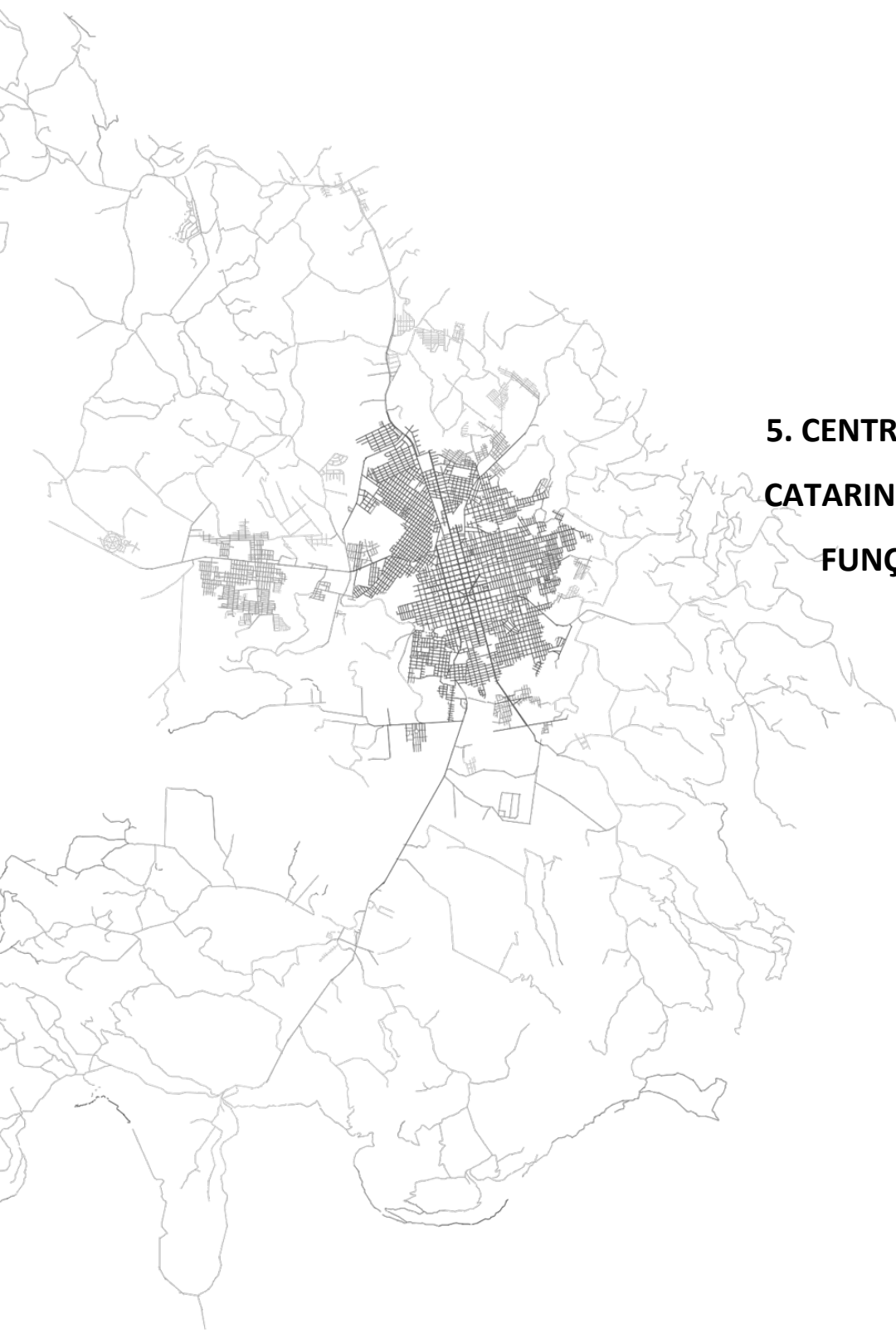
São José, Palhoça e Biguaçu também possuem similaridades, especialmente pela presença da BR 101 que perpassa às cidades. Florianópolis, especificamente, tem um traçado mais segregado na porção insular e mais conectado no continente. Itajaí é configurado por uma grelha que se estende pelas áreas planas, limitada por aspectos naturais e pela BR 101. Dentre as cidades estudadas, Chapecó figura um traçado bastante ortogonal, com forte conectividade, que se estende por toda a área urbana. Criciúma, por sua vez, apresenta sistemas viários com configurações tanto ortogonais, de forte relação contextual, especialmente em áreas mais centrais, como mais dispersas, que caracterizam a porção mais rural e alguns núcleos urbanos mais segregados.

Tabela 06- Síntese das cidades analisadas

Cidade/região estudada	Área territorial (Km ²)	Sítio Físico	Colonização	Características econômicas	Traçado Urbano
Joinville	1.127,95	Região com presença de morros e rios fortemente relacionada com a porção litorânea do estado.	Correntes migratórias germânicas.	Caracteriza-se, principalmente, pela indústria tecnológica, têxtil e metalmeccânica.	Malha urbana espalhada, apresentando mistura tipológica. Observa-se tanto traçados ortogonais e muito conectados quanto traçados sinuosos e desconectados.
Região Conurbada de Florianópolis	1.585,949	Região litorânea com presença de planícies e balneários.	Correntes migratórias açorianas e vicentistas.	Caracteriza-se, principalmente, pela indústria tecnológica, turismo, comércio e setor de serviços.	Disperso na porção insular e concentrado na porção do continente: Região conurbada com grande concentração de vias, BR 101 perpassando as cidades situadas no continente, pequenos núcleos urbanos ao longo das praias situadas na porção insular.
<i>Florianópolis</i>	674,844				
<i>São José</i>	150,499				
<i>Palhoça</i>	394,85				
<i>Biguaçu</i>	365,755				
Blumenau	518,619	Região de vale, conformada pela forte presença de morros, rios e vegetação.	Correntes migratórias germânicas.	Caracteriza-se, principalmente, pelo turismo, indústria tecnológica e têxtil.	Bastante disperso, em "espinha de peixe", com certa concentração de vias na porção central.
Chapecó	624,846	Região do planalto catarinense, com pouca interferência topográfica.	Companhias Urbanizadoras de estados vizinhos.	Caracteriza-se, principalmente, pela produção de gêneros alimentícios e agroindústria.	Fortemente ortogonal e quadriculado em grande parte da área urbana; desconectado na porção periférica da cidade.
Itajaí	289,215	Região litorânea com presença de planícies e balneários.	Correntes migratórias açorianas e vicentistas.	Caracteriza-se, principalmente, pela importação e exportação, atividades de comércio e serviços.	Delimitado entre rios, mar e BR 101; Ortogonal em praticamente toda sua extensão, com exceção das áreas com influência da topografia.

Jaraguá do Sul	530,894	Região de vale, conformada pela forte presença de morros, rios e vegetação.	Correntes migratórias germânicas e italianas.	Caracteriza-se, principalmente, pela indústria têxtil e metalmeccânica.	Bastante disperso, em "espinha de peixe", com certa concentração de vias na porção central.
Lages	2.637,66	Região com pouca interferência topográfica, apresentando expressivas áreas de pastagens.	Correntes migratórias paulistas e de estados vizinhos.	Caracteriza-se, principalmente, pela agropecuária, agricultura, e processamento de madeira.	Traçado mais ortogonal, percebido quase que em sua totalidade; em áreas mais afastadas surgem elementos mais orgânicos, especialmente nas vastas áreas rurais.
Criciúma	234,865	Região que apresenta influências tanto de áreas planas, mais próximas ao litoral, e mais declivosas, rumando para a serra. Possui numerosos cursos d'água.	Correntes migratórias açorianas e vicentistas.	Caracteriza-se, principalmente, pelas atividades mineradoras e da indústria cerâmica.	Malha urbana desconectada com certa ortogonalidade, principalmente em áreas consolidadas; na região rural apresenta um tecido disperso e segregado.
<i>Içara</i>	292,779				

Fonte: elaborado pelo autor.



**5. CENTRALIDADE DAS CIDADES
CATARINENSES: FORMALIDADE,
FUNÇÃO E SIMBOLISMO**

As cidades de Santa Catarina revelam ao longo de sua formação influências sociais, econômicas e culturais diversas, tendo chegado ao presente momento, expressando variados atributos socioespaciais que acontecem em contextos territoriais bastante particulares. O recorte que utilizou as 10 cidades mais populosas do estado catarinense, expressam algumas dessas características, que se revelam na estruturação formal, nas características econômicas, nas preexistências naturais e nas diversas correntes colonizadoras que estruturaram esses espaços.

Este trabalho aprofunda, primeiramente, o olhar sobre os aspectos físicos destas cidades, analisando o quanto a configuração urbana contribui para o surgimento, mudança e consolidação de novas centralidades. Por essa razão, a análise da estrutura formal, especialmente do traçado urbano, é tida como ponto de partida para a detecção do que se chama centralidade formal.

Para além da forma, atributos de usos compõem outra etapa de análises. A percepção da distribuição dos usos e das atividades presentes nos recortes estudados torna possível a compreensão funcional do solo, delineando regiões que revelam centralidades funcionais. Tais centralidades têm relação com a própria forma urbana, uma vez que a concentração e a diversificação de usos é, geralmente, reflexo da própria estrutura formal da cidade. Nesse sentido, é inevitável estabelecer uma correlação entre configuração espacial e atividades presentes no uso do solo.

Ressalta-se que áreas de grande acessibilidade no tecido urbano podem não conter expressiva diversidade e intensidade funcional, pois o movimento dos usos do solo no tecido urbano se dá ao longo do tempo e, em muitos casos, áreas intensamente integradas e concentrando grandes fluxos de passagem podem ainda não ter consolidado sua diversificação funcional. Do mesmo modo, áreas funcionalmente consolidadas podem estar situadas em lugares não tão acessíveis do tecido urbano, revelando estruturas funcionais e uma certa “inércia” da distribuição de usos do solo.

Em contraponto, aspectos da história e da memória são analisados a partir da centralidade simbólica, muitas vezes, sobrepondo-se tanto à centralidade formal como à centralidade funcional. No caso catarinense, as muitas contribuições étnicas e colonizadoras se dão por expressões diversas desse simbolismo, sendo um desafio reconhecê-las no presente. A organização espacial que resulta deste processo histórico de construção, o núcleo urbano

original e a manutenção de suas preexistências são aspectos que delineiam a centralidade simbólica.

Reunindo estas três análises, a seguir, buscou-se caracterizar as centralidades formais, funcionais e simbólicas presentes nas cidades estudadas. Tal intenção revelará interdependências entre os atributos morfológicos, sociais e econômicos presentes no espaço urbano e que, ao longo da história, vêm sendo modificadas em razão dos diversos processos de ocupação.

5.1 Crescimento e alterações do tecido urbano: a centralidade formal das cidades catarinenses

O estudo da centralidade formal tem o traçado urbano como principal elemento de análise, isso porque o traçado é capaz de mostrar diferentes contribuições sociais que se materializaram ao longo do tempo, ao mesmo tempo em que se organizam os fluxos urbanos do presente. É, sem dúvida, expressão de fenômenos que acentuam dinâmicas da cidade, como por exemplo a evolução da mancha urbana, a segregação socioespacial, e os graus de dependências dos meios de transporte individuais e coletivos.

Neste caso, procurou-se localizar a centralidade formal, os olhares se voltaram para responder a algumas questões: que nível de acessibilidade determinadas partes do tecido urbano de uma cidade podem ter? Qual a região mais facilmente acessível de uma cidade? Indagações que, por lógica, identificam também o oposto: o quão inacessível um trecho urbano de uma cidade pode ser? Qual a região menos acessível de uma cidade? De modo geral, as duas primeiras questões colocadas expressam a centralidade formal, enquanto as duas últimas dizem respeito à existência de lugares espacialmente segregados, geralmente com poucos atributos de urbanidade.

5.1.1. Mapas axiais globais e locais: interpretando o tecido urbano

Utilizando a sintaxe espacial como principal instrumento teórico metodológico, foi possível identificar as regiões de centralidade formal presentes nas cidades que se estudou. Em razão da variedade de configurações físicas dos tecidos, a localização dessas áreas ocorre de forma variada, podendo circunscrever, aproximarem-se ou se distanciarem de áreas de valor histórico, como os centros originais, ou de áreas de interesse econômico, centros funcionais com intensa presença de comércios e de serviços.

Por meio da análise de mapas axiais, foram estudados quatro atributos: integração global, integração local, localização do núcleo integrador e integração angular normalizada (NAIN), todos já delineados na seção metodológica deste trabalho. Os mapas são representados por uma graduação de cores que revelam em tons mais quentes as regiões de melhor acessibilidade espacial (mais integração local e global), enquanto tons mais frios denotam lugares com os mais baixos índices de acessibilidade do conjunto urbano (menos integração local e global)⁴.

Os estudos feitos por Penn et al. (1998) e Hillier (2009) denotam, segundo Saboya, Reis e Bueno (2016), os significados da integração local e do todo. Quando há uma sobreposição dessas classes de integração, é possível que uma determinada área seja fortemente caracterizada por uma intensa apropriação urbana, intensificada por uma densa estrutura comercial.

Caso haja apenas integração local, haverá somente equipamentos comerciais de pequeno porte, destinados ao consumo do dia a dia. Caso haja apenas integração global, a via tende a tornar-se apenas lugar de passagem, uma vez que os deslocamentos locais não são incentivados, concentrando tão somente equipamentos comerciais com alto nível de especialização e dependência do transporte individual, cuja aglomeração possibilitara a economia de escala necessária à sua sobrevivência (SABOYA, REIS E BUENO, 2016, p. 147)

É essa sobreposição de integrações locais e totais que caracteriza a centralidade formal na cidade, possibilitando condições de vida urbana tanto para moradores da região como também para quem apenas por ali passa. Utilizaram-se os estudos de integração, produziu-se uma série de análises com foco no aspecto morfológico das áreas de estudo, conforme apresentadas na tabela 07.

⁴ Créditos na elaboração dos mapas axiais (integração global, integração local (1000m) e núcleo integrador):

- Região conturbada de Florianópolis: Fonte: mapas axiais de São José e Biguaçu elaborados por Bianca Coelho; mapas Axiais de Palhoça e Florianópolis elaborados pelo GDUP/UFSC; Adaptação para veículos e complementação por GDUP e Associação dos Municípios da Grande Florianópolis – 2015: Bruna Kronenberger (GDUP), Bianca Coelho (GranFpolis); revisões e correções feitas por Renato Saboya em 2015 e 2016.

- Jaraguá do Sul: elaborado por Miguel Bianchi em 2018.

- Os demais mapas axiais foram elaborados pelo autor (2023). Todos os mapas receberam edições do autor utilizando imagens de satélite do Google Maps, do ano de 2023

Tabela 07- Análise da centralidade formal

CIDADE/REGIÃO ESTUDADA	CENTRALIDADE FORMAL								
	Número de Linhas que cobrem o sistema	Número de segmentos	Comprimento médio dos segmentos (metros)	Integração global média	integração local média (raio 1000m)	Sinergia	Integração angular normalizada (NAIN) média	Percentual do território ocupado pela NAIN (10% + integrado)	Estrutura da centralidade de formal (núcleo integrador global + local)
Região Conurbada de Florianópolis	24.599	47.997	73,57	2378.62	74.87	0,31	0,42	1,44%	Misto
Blumenau	13.336	20.206	67,23	818.507	46.11	0,43	0,29	3,21%	Linear
Chapecó	9.446	17.140	98,29	978.781	85.99	0,58	0,40	1,18%	Radial
Jaraguá do Sul	2.871	5.603	98,54	657.293	51.60	0,65	0,66	1,02%	Misto
Itajaí	5.536	10.475	75,85	1007.66	75.84	0,43	0,61	3,67%	Misto
Joinville	9.135	19.432	73.02	1048.54	63.58	0,02	0,65	1,59%	Linear
Região Conurbada Criciúma	10.873	22.209	78,32	1895.67	86.83	0,32	0,63	5,89%	Misto
Lages	9.789	17.213	61,45	1321.06	99.51	0,60	0,53	0,40%	Radial

Fonte: elaborado pelo autor.

Comparando as 10 áreas de estudos, a região conurbada de Florianópolis figura como o maior sistema analisado, uma vez que reúne as cidades de São José, Palhoça, Biguaçu e a capital do estado, Florianópolis. A região conurbada de Criciúma aparece como terceiro maior sistema representando menos da metade do tamanho da grande Florianópolis. Das cidades que se estudou de modo isolado, Blumenau denota o traçado urbano com maior tamanho, seguida por Lages e Chapecó. O menor sistema é representado por Jaraguá do Sul.

As cidades de Jaraguá do Sul e Chapecó, respectivamente, apresentam os maiores valores de comprimento médio dos segmentos, indicando traçados urbanos configurados com linhas que alcançam longas distâncias. No caso de Jaraguá, isso se deve em grande parte à presença das rodovias, que cortam a cidade e pela continuidade espacial que ocorre ao longo das ruas que margeiam do rio Itapocu. Já Chapecó tem tal característica pela própria dimensão e organização da grelha que configura o tecido urbano, configurada por quarteirões de 120 x 120 metros, em média. Blumenau e Lages são as cidades que têm segmentos de reta com menor distância evidenciando traçados com maior número de mudanças de direção.

Expressivos valores de integração no todo são percebidos em Itajaí, com um traçado bastante ortogonal, e Joinville, que desenvolveu um tecido misto, ora ortogonal, ora linear. Blumenau e Jaraguá do Sul apresentam os menores índices, evidenciando as influências do sítio físico que condicionou o crescimento urbano e um traçado mais disperso. Localmente os valores

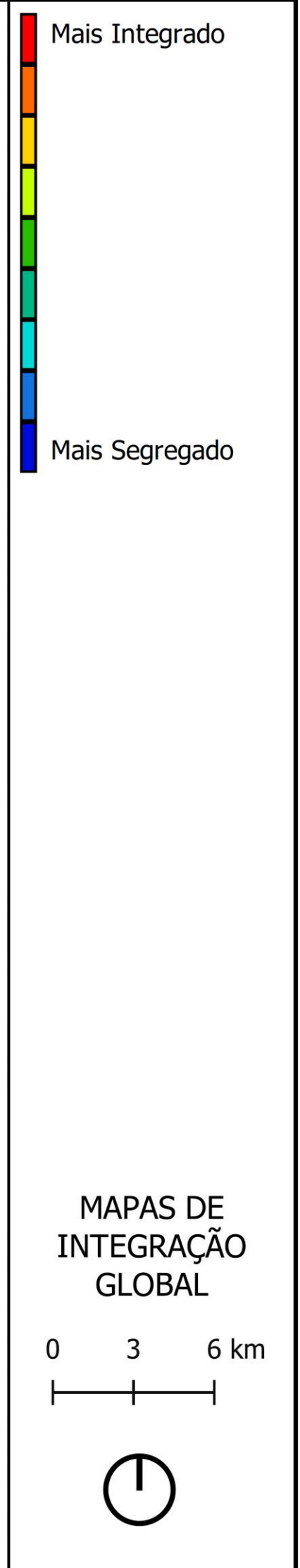
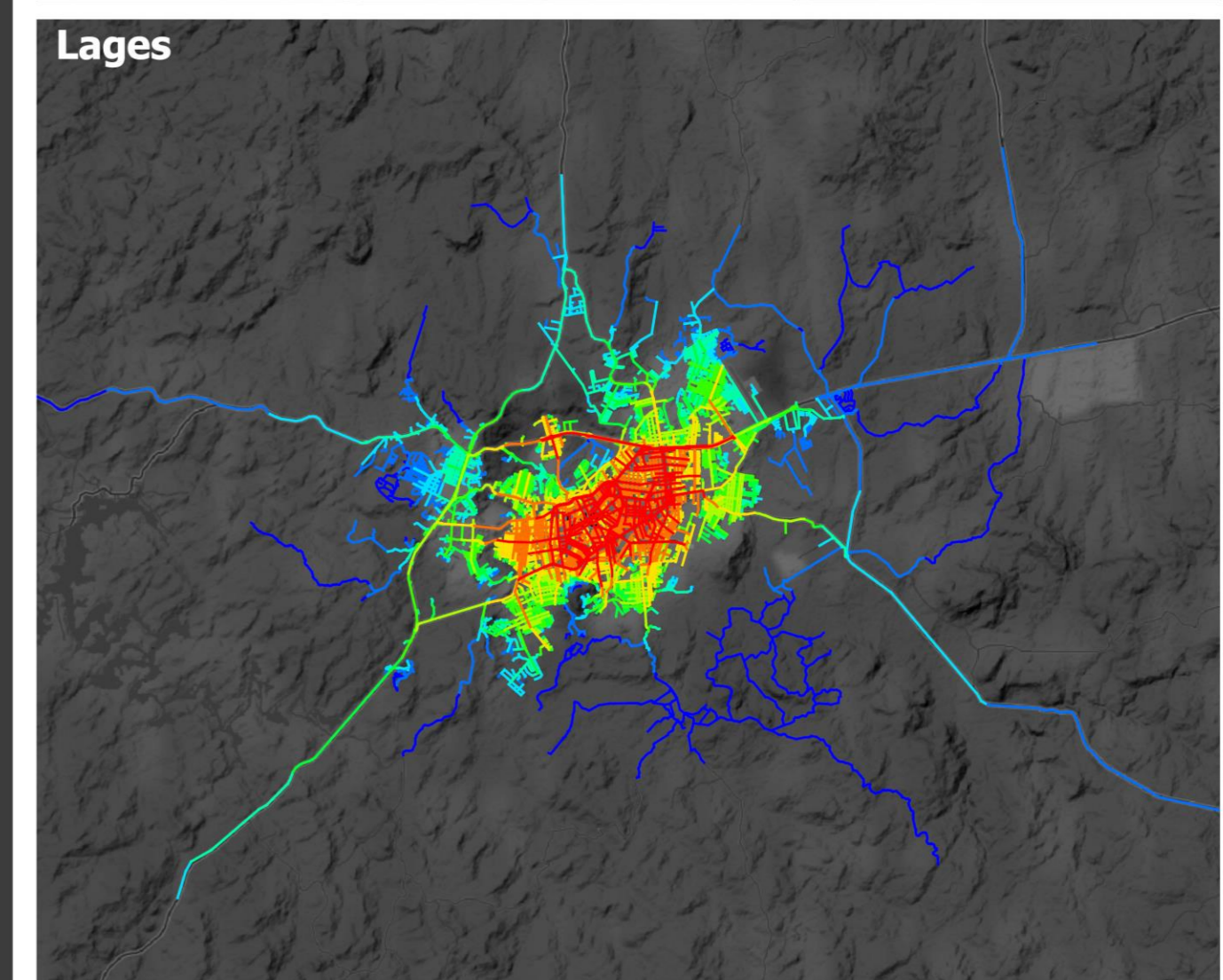
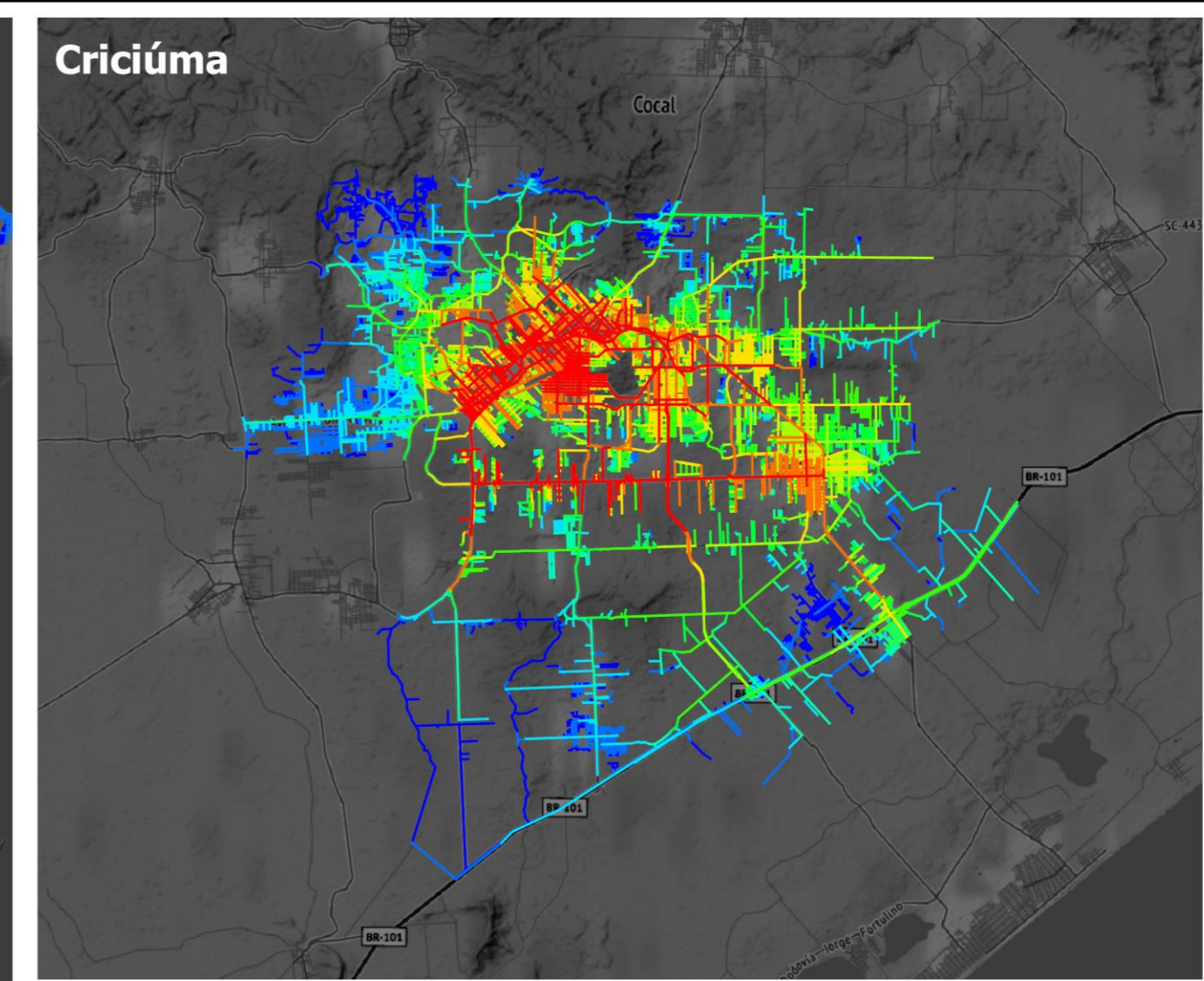
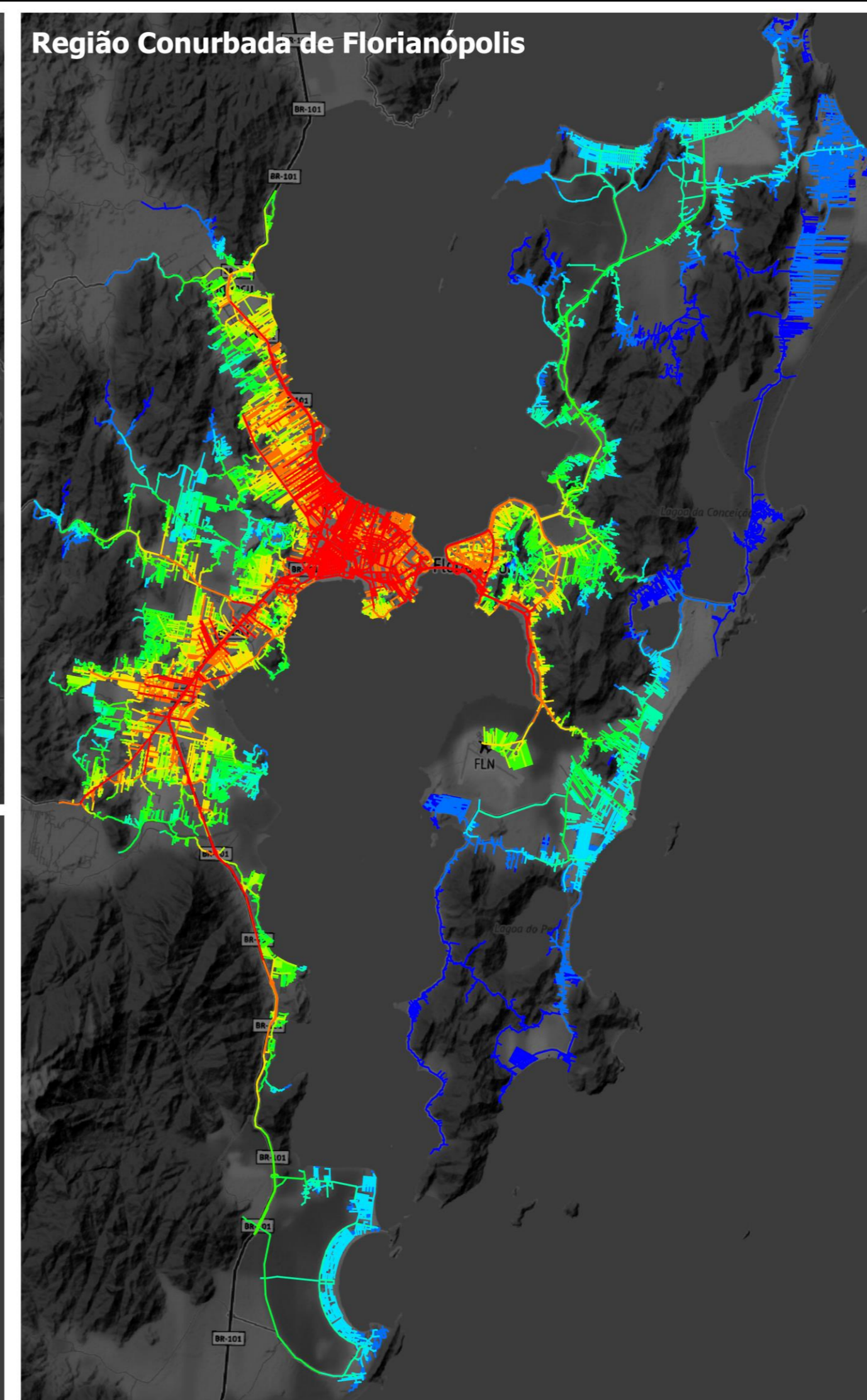
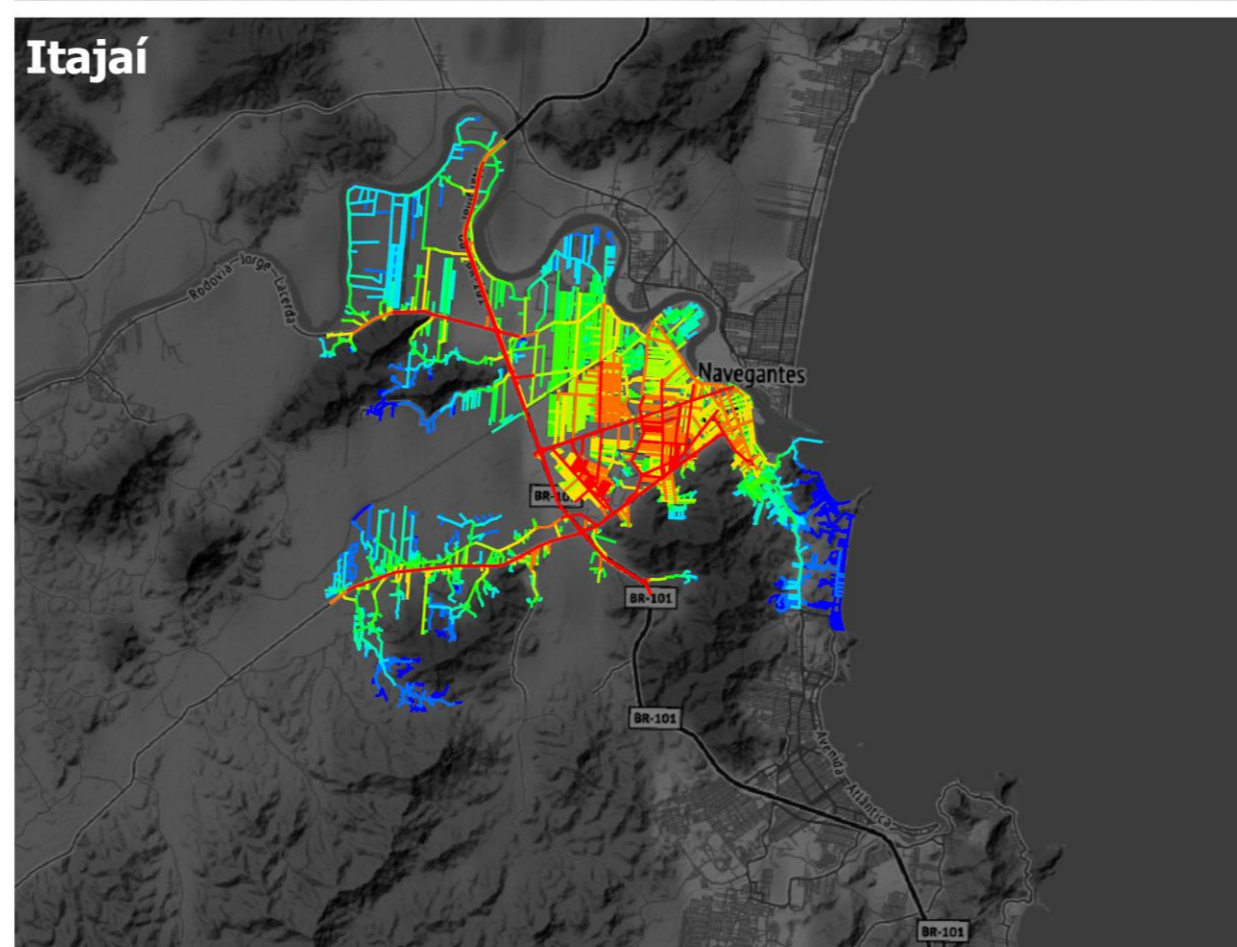
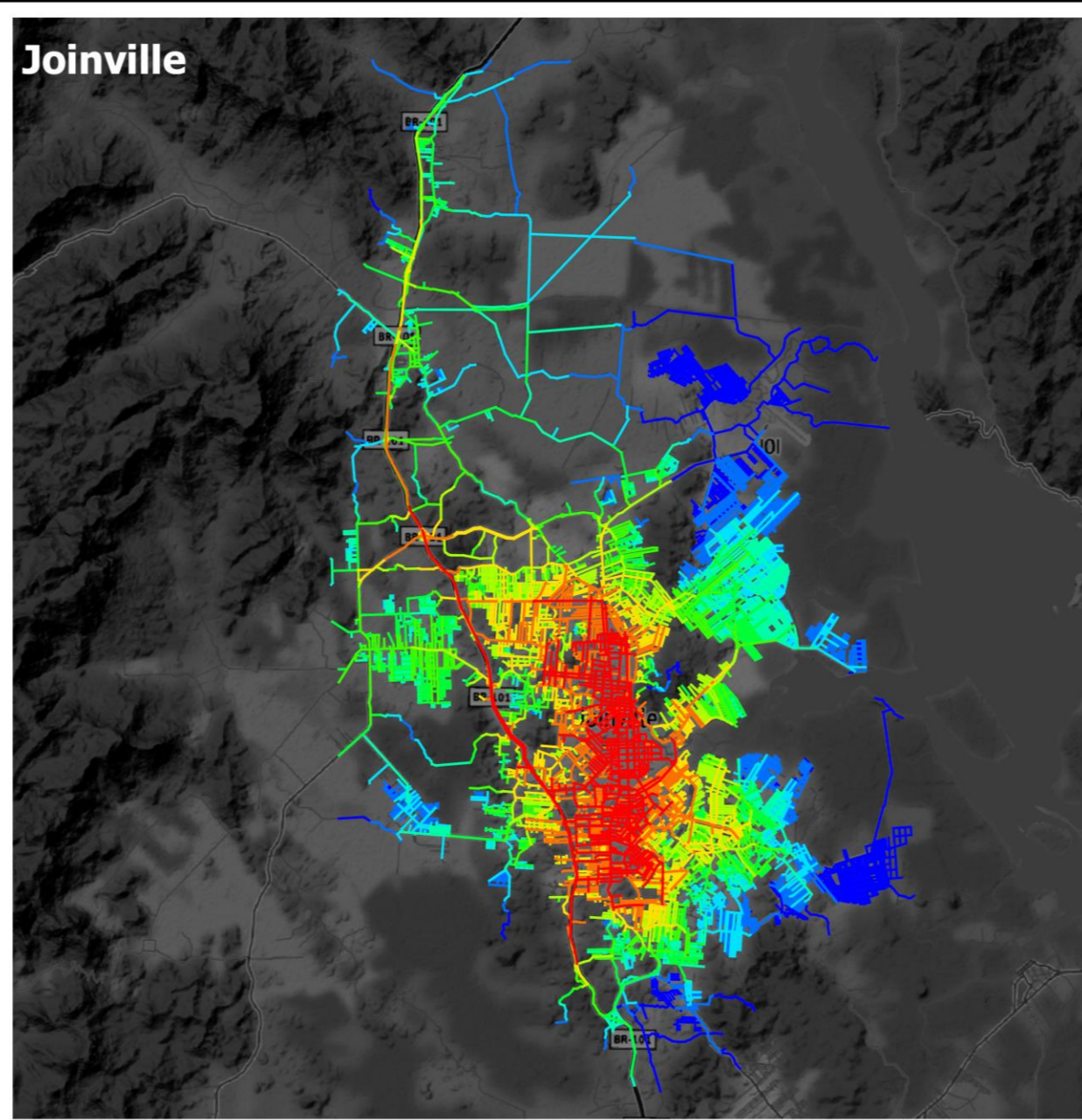
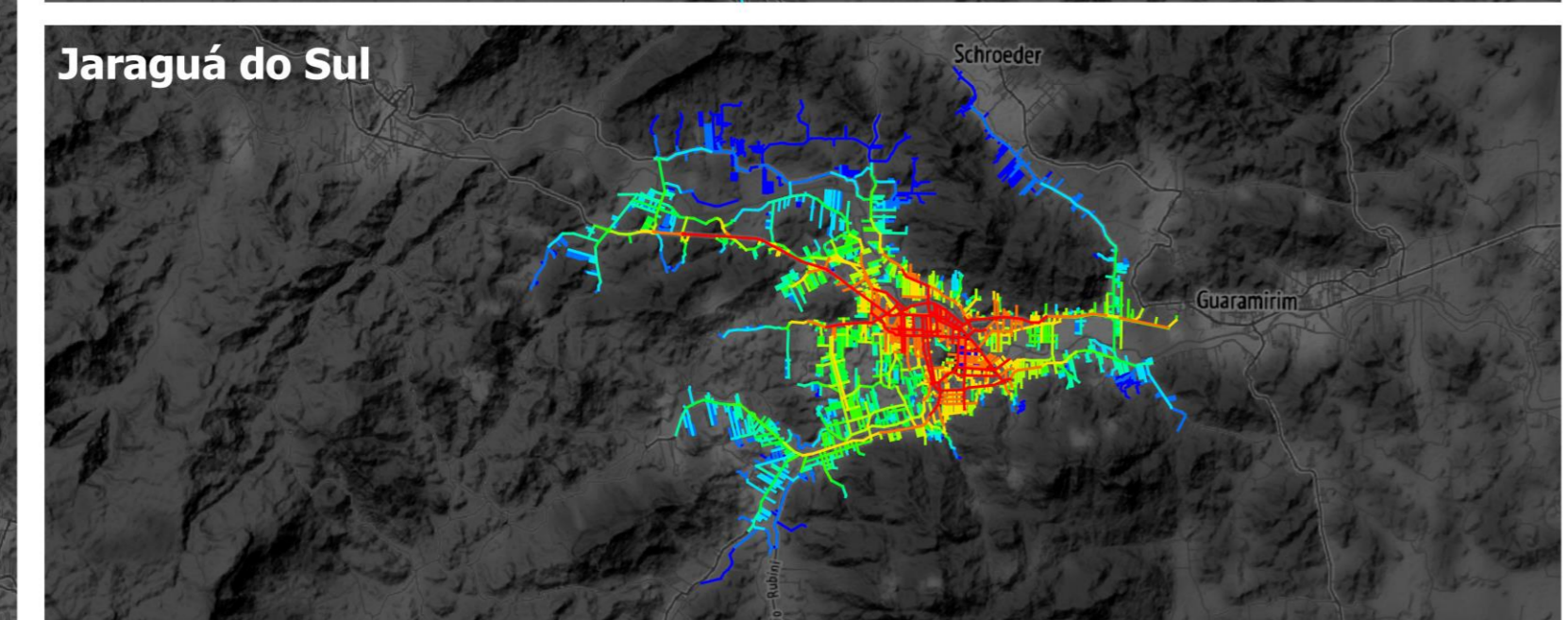
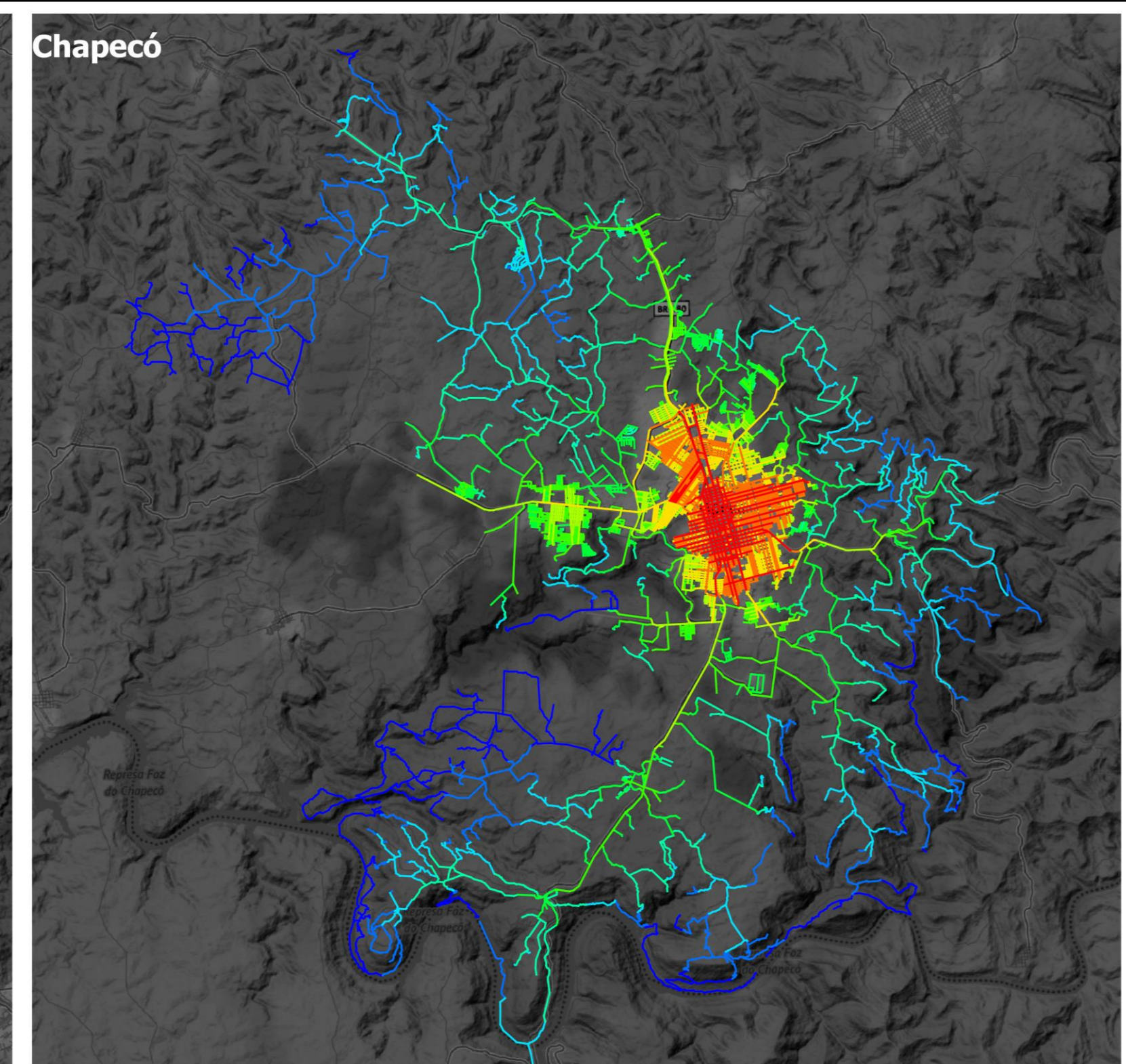
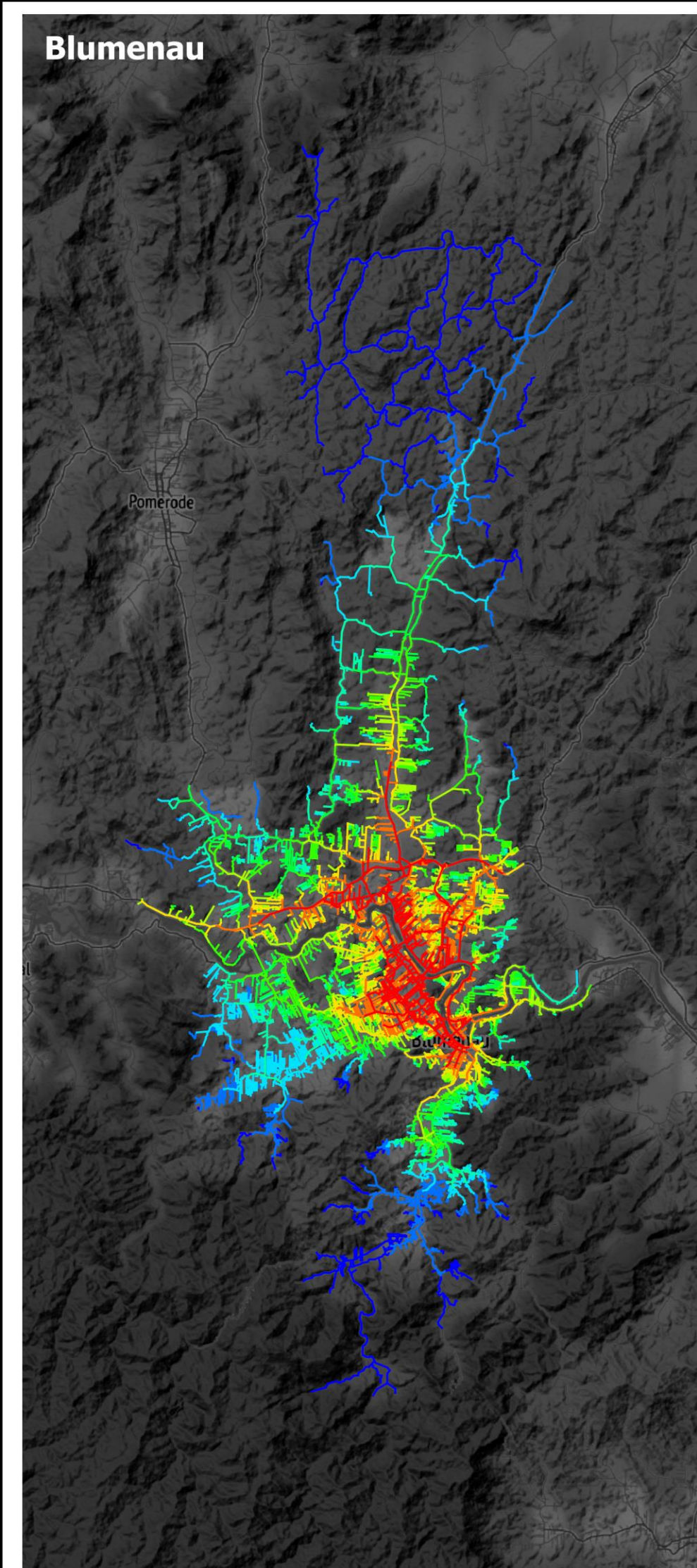
de integração tem resultados mais expressivos em Blumenau e na Região Conurbada de Criciúma. No mapeamento, que se realizou destas duas cidades é possível notar a conformação de diversos subcentros interconectados. Chapecó também merece destaque por conformar um grande centro local que abrange boa parte do tecido urbano. Jaraguá do Sul e Joinville têm os índices mais baixos de integração local, mostrando as influências de um traçado mais orgânico.

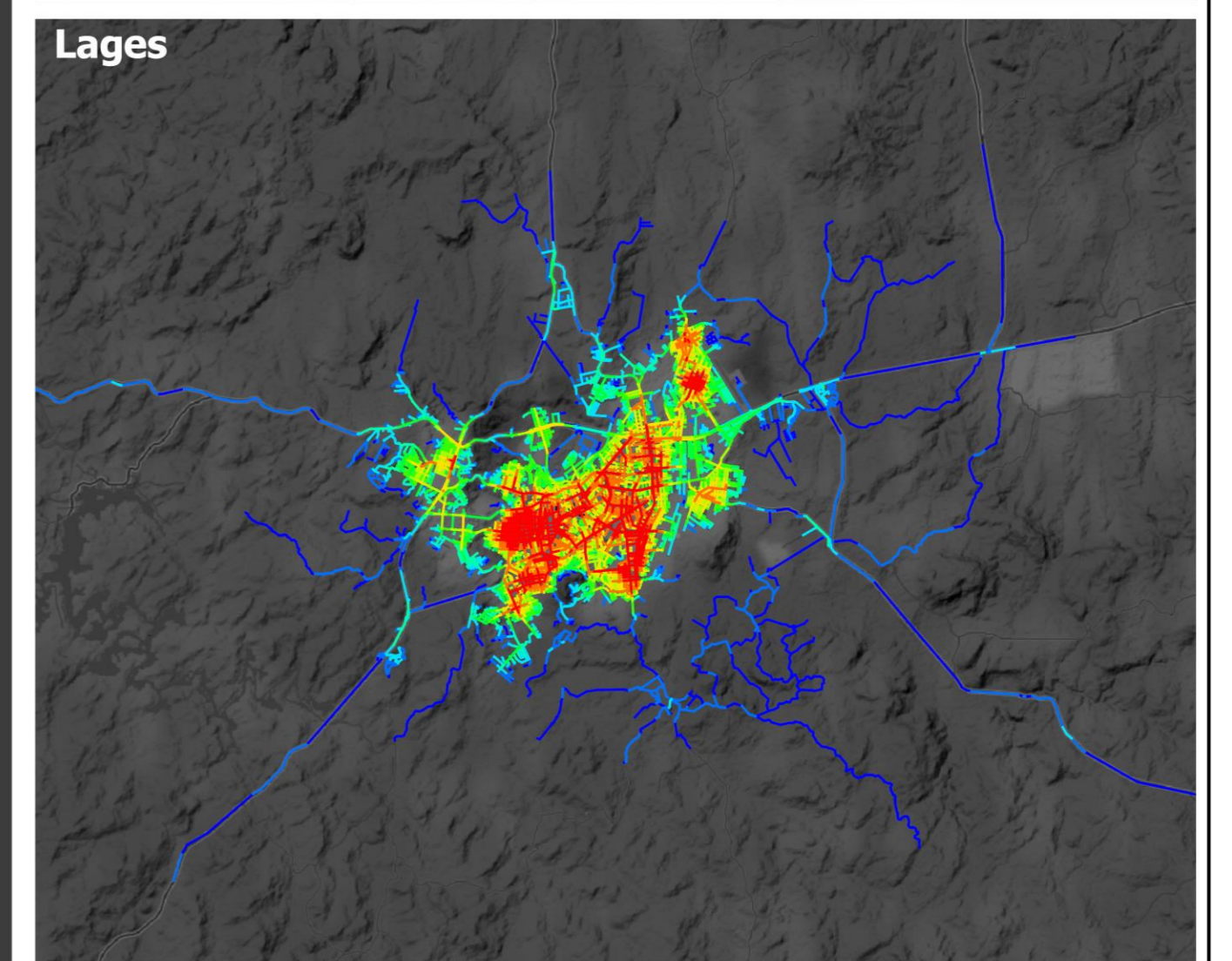
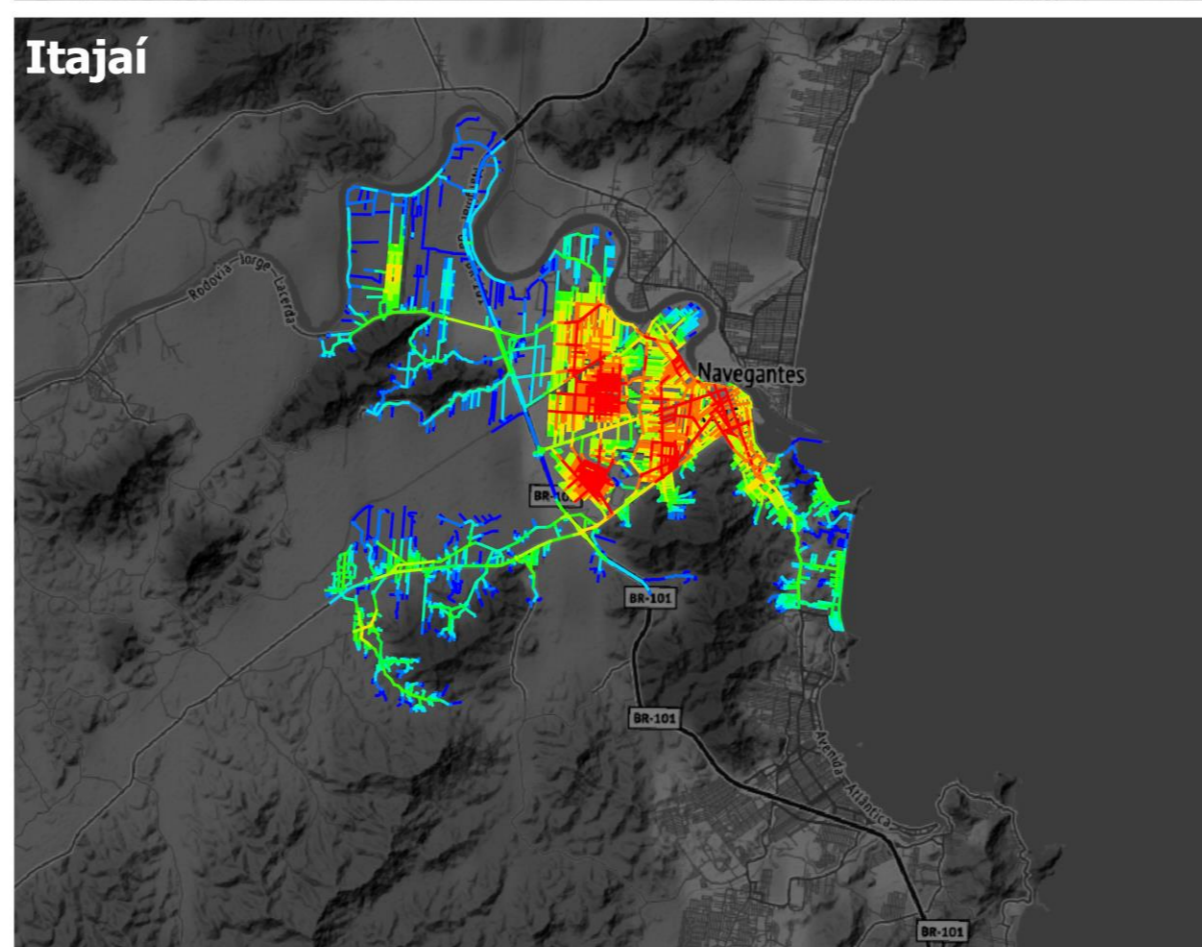
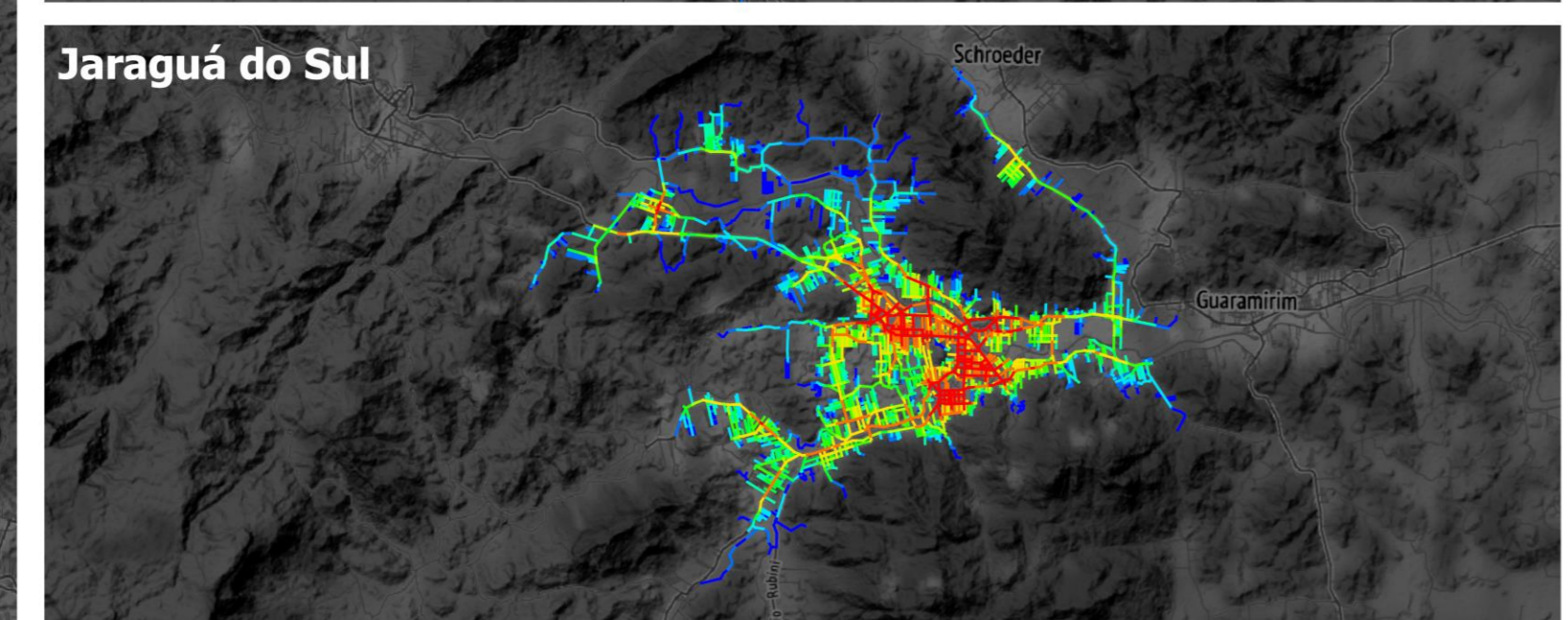
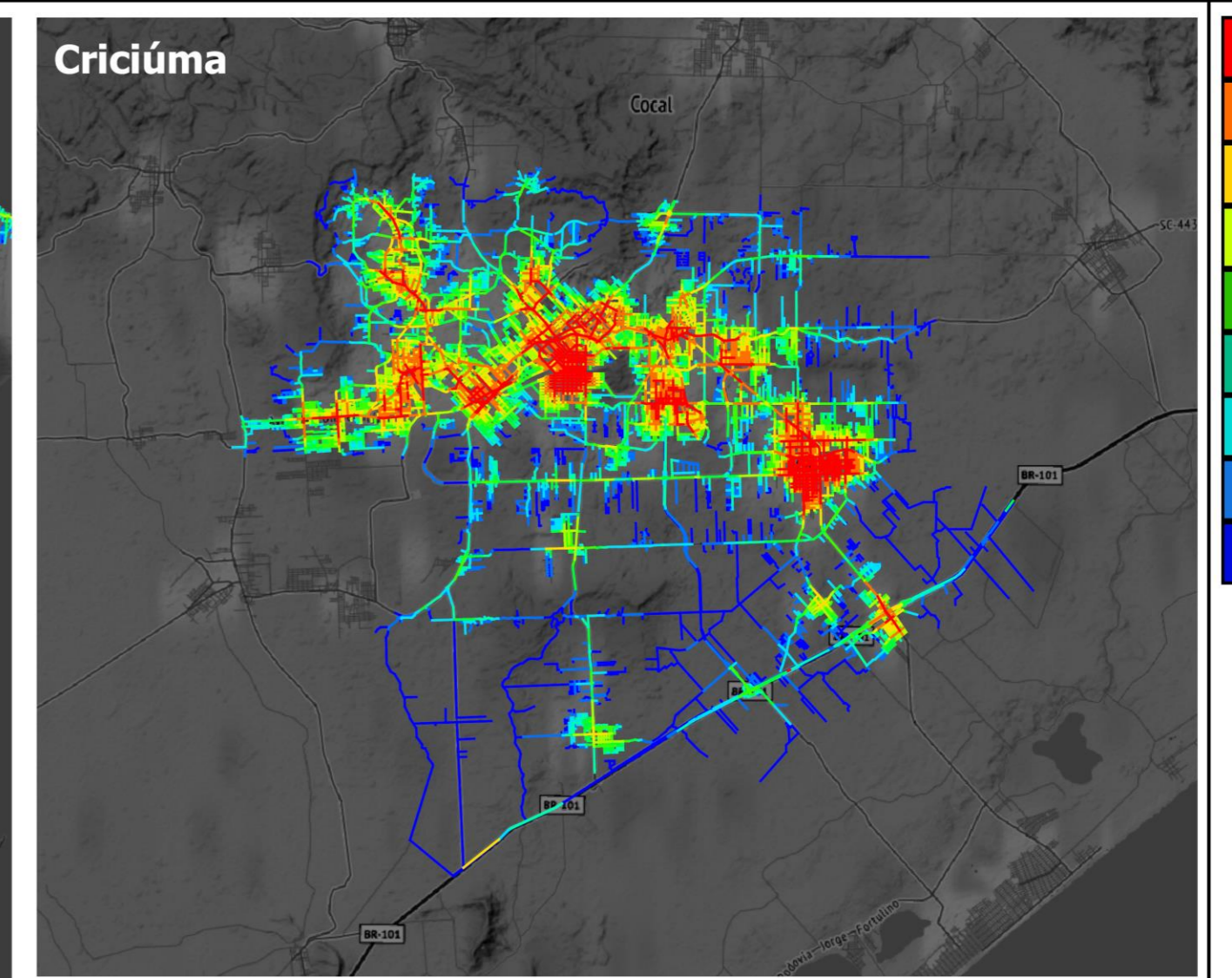
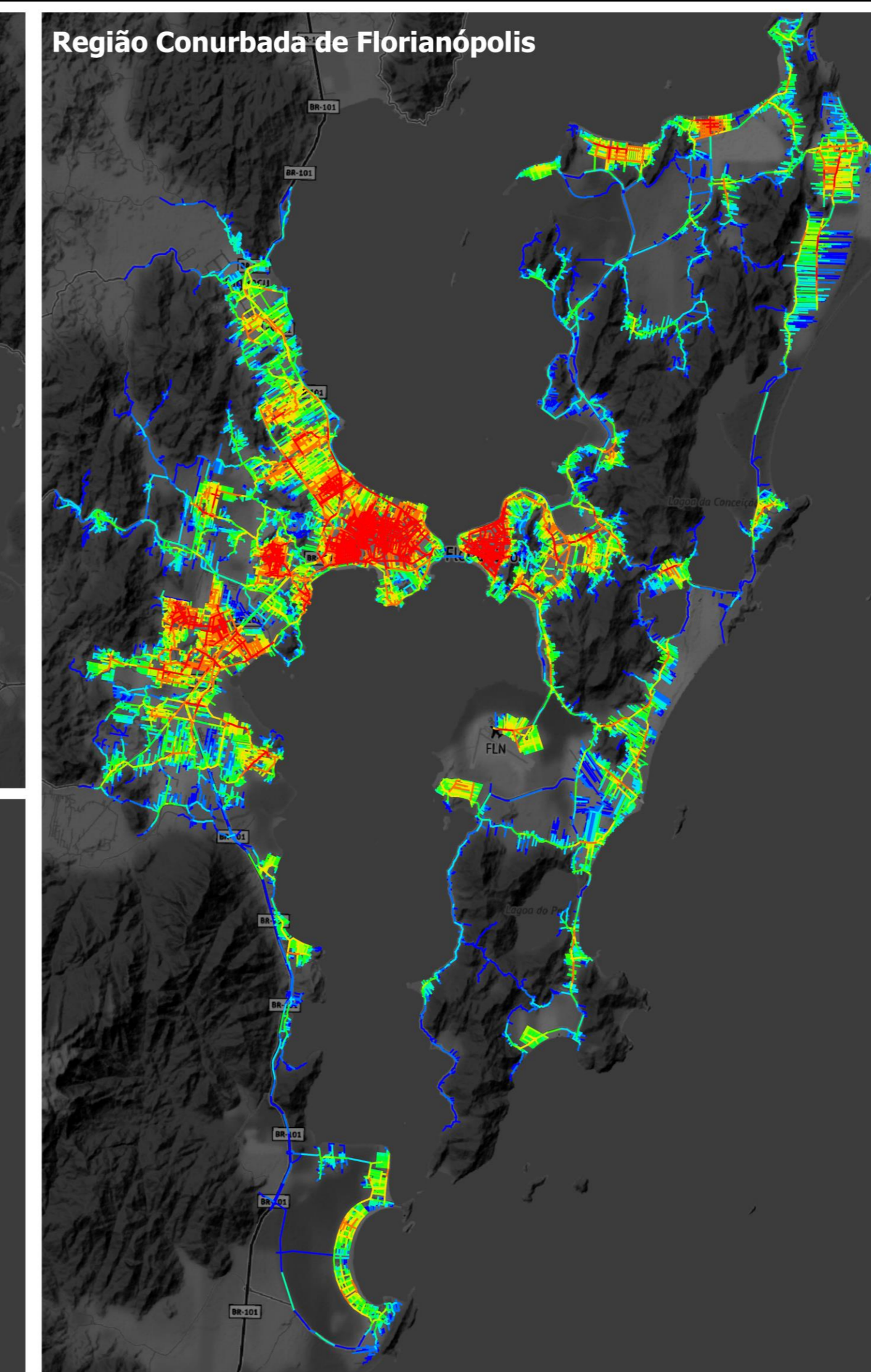
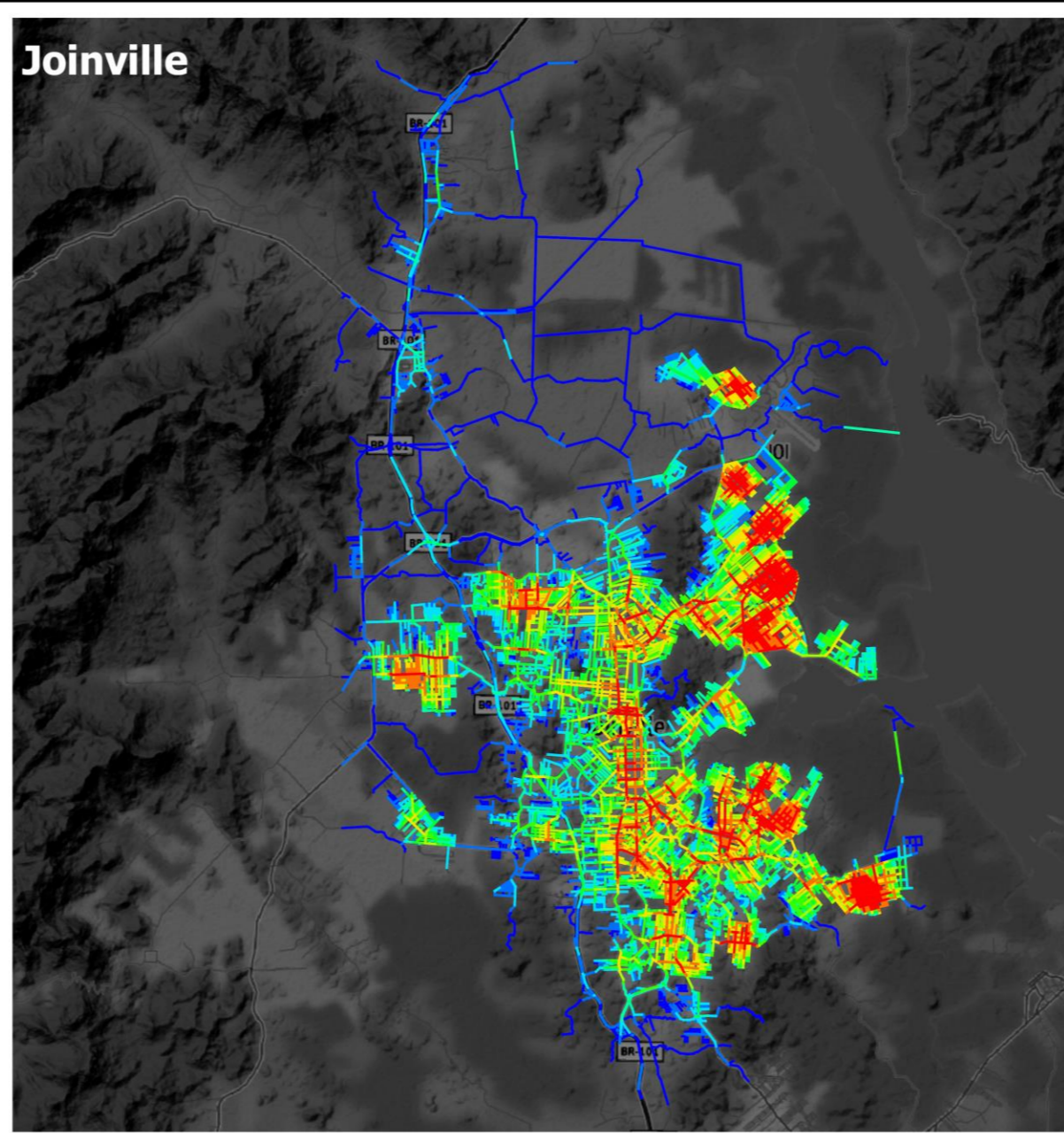
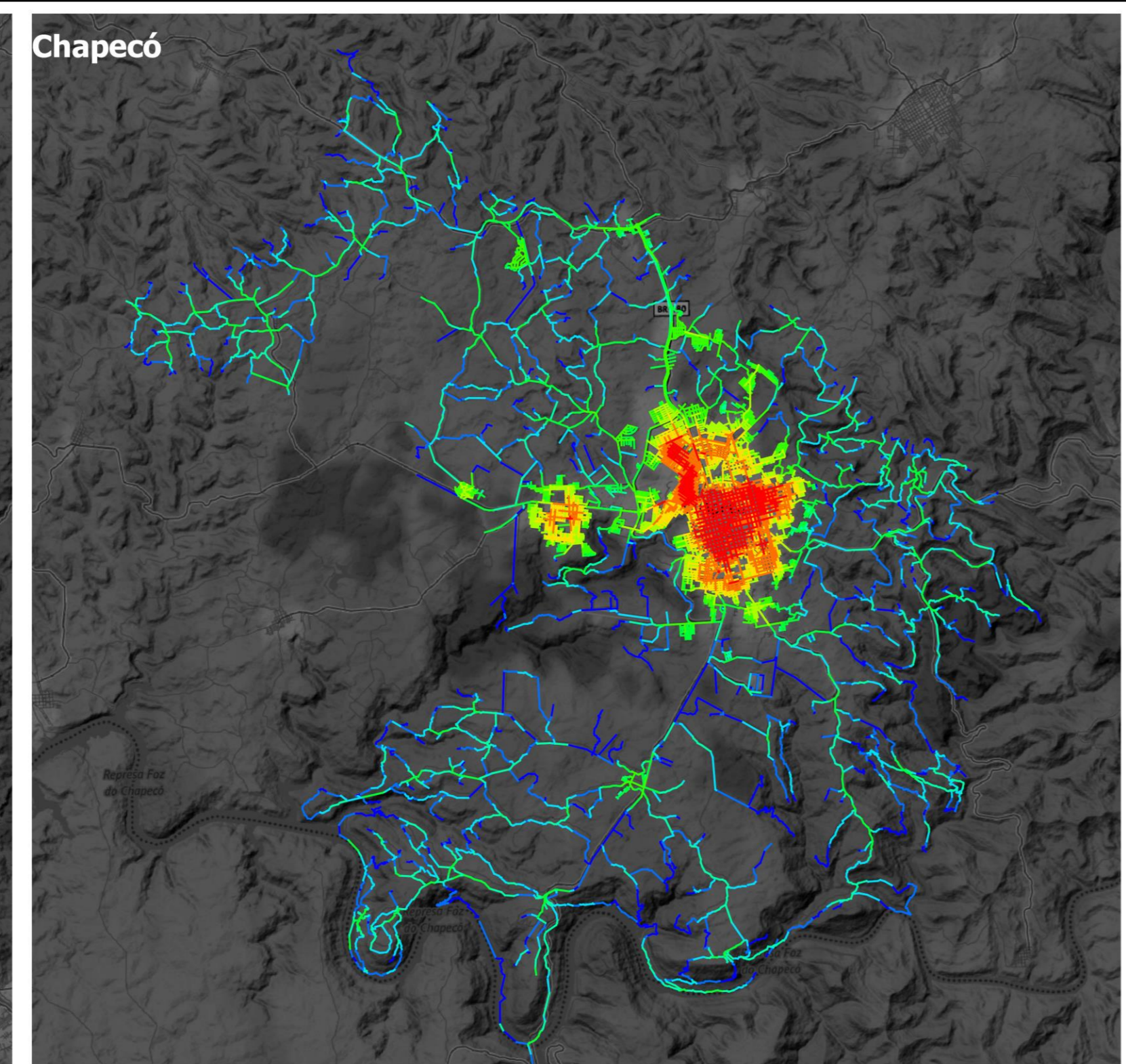
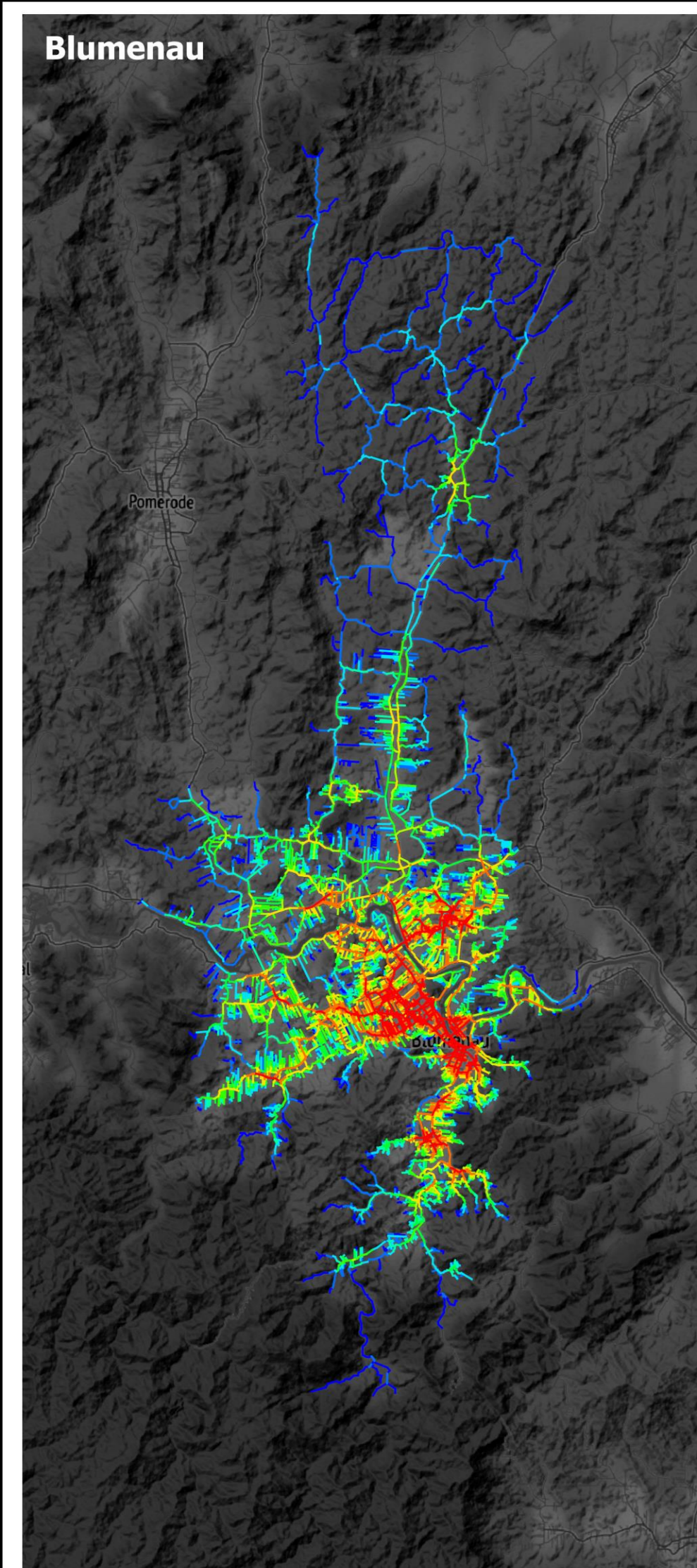
A correlação entre a integração local e global (sinergia) se mostrou bastante expressiva na cidade de Jaraguá do Sul, que é seguida pela cidade de Lages. Nesse caso, é importante relacionar outros fatores que melhor explicam esse resultado. Se for observada a quantidade de segmentos analisados, pode-se considerar diferenças substanciais entre as duas cidades, uma vez que Jaraguá do Sul tem um tecido urbano três vezes menor do que Lages. Seria mais prudente comparar Lages com Chapecó, uma vez que possuem sistemas com tamanhos mais aproximados. Nesse caso, Lages assume ligeiro protagonismo: o traçado de vias mais ortogonal garante melhor sobreposição entre integração local e do todo. Destaca-se que o valor mais baixo de sinergia é observado em Joinville, uma vez que as áreas mais integradas no todo situam-se na porção centro-oeste e nas porções mais integradas localmente na região centro-leste.

Em síntese, as cidades que mais sobrepõem integrações locais e integrações do todo tendem a apresentar centralidades mais fortes, com maiores possibilidades de diversidade e vitalidade urbana. O contrário, naquelas em que as integrações não ocorrem de modo simultâneo, surgem os subcentros, desempenhando um papel local, especialmente nos bairros mais afastados das regiões centrais das cidades.

Com a Integração Angular Normalizada (NAIN), foi possível comparar diretamente o grau de integração presente em cidades com escalas tão distintas. Jaraguá do Sul, Joinville, Itajaí e a Região Conurbada de Criciúma apresentam os mais altos índices enquanto Lages, Chapecó e a Região Conurbada de Florianópolis apresentam valores mais baixos. O menor valor de NAIN é expressa por Blumenau, evidenciando outra vez os efeitos de um tecido urbano bastante disperso.

A estrutura da centralidade formal encontrada nesta análise denota Chapecó com uma configuração radial, que se estende para várias direções, Jaraguá do Sul, Blumenau e Joinville com uma organização linear, acompanhando importantes cursos d'água, e as Regiões Conurbadas de Florianópolis e Criciúma que se apresentam de modo misto, prolongando-se em parte do eixo BR 101 e se concentrando nas porções conurbadas. Itajaí também se estrutura com um tecido misto, fortemente ortogonal na porção entre a rodovia BR 101 e mar, e disperso na região interiorana que se estende até a rodovia.



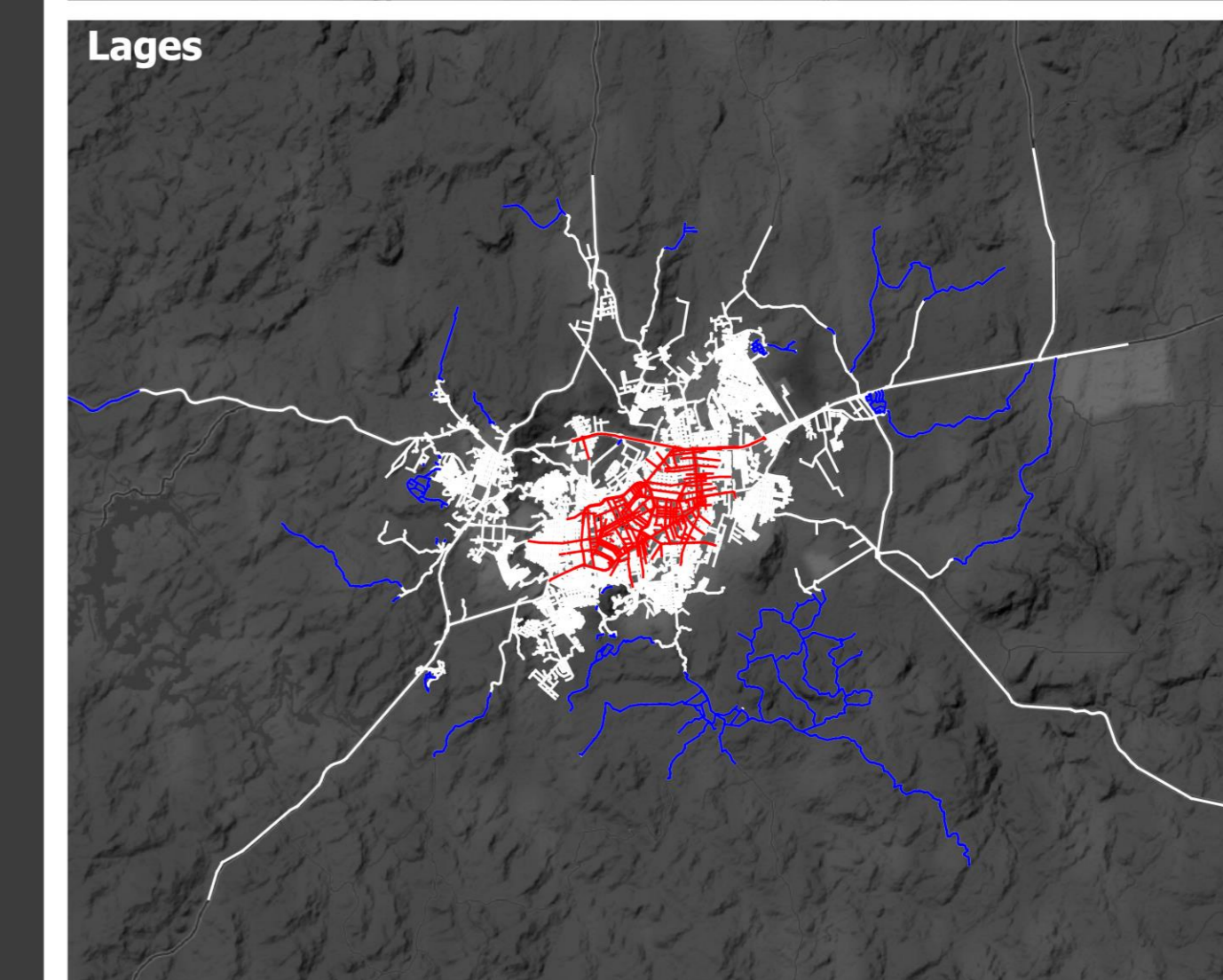
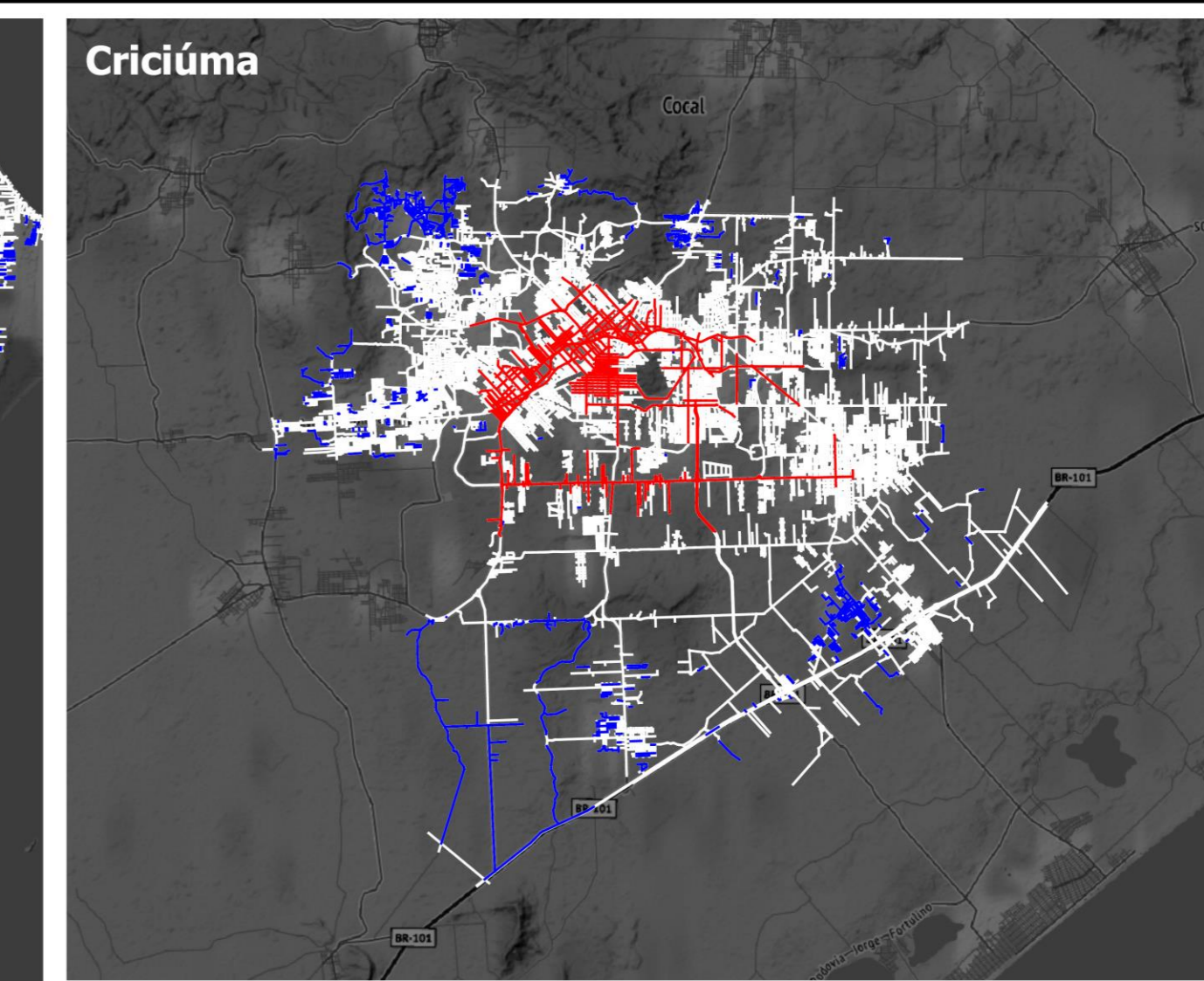
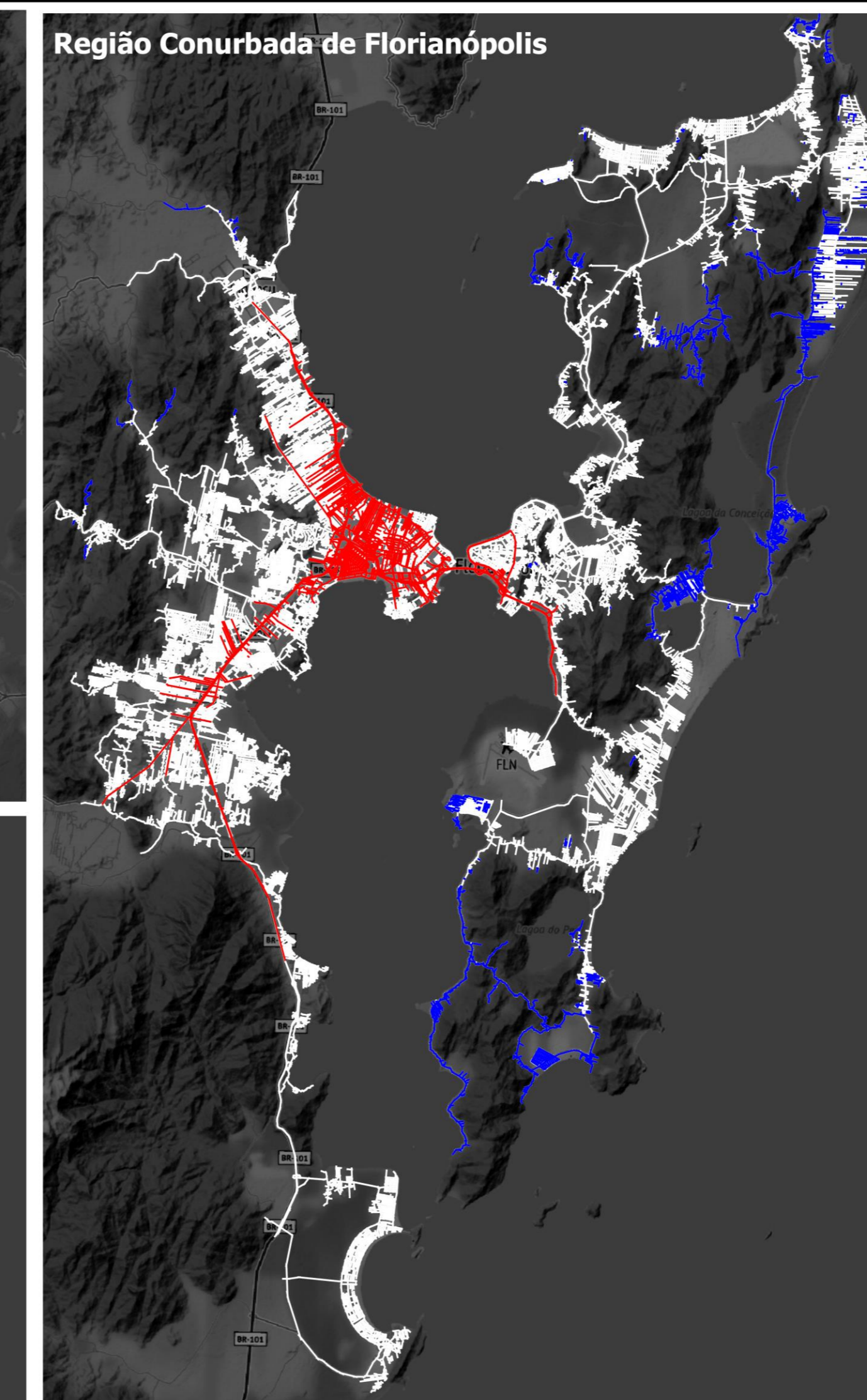
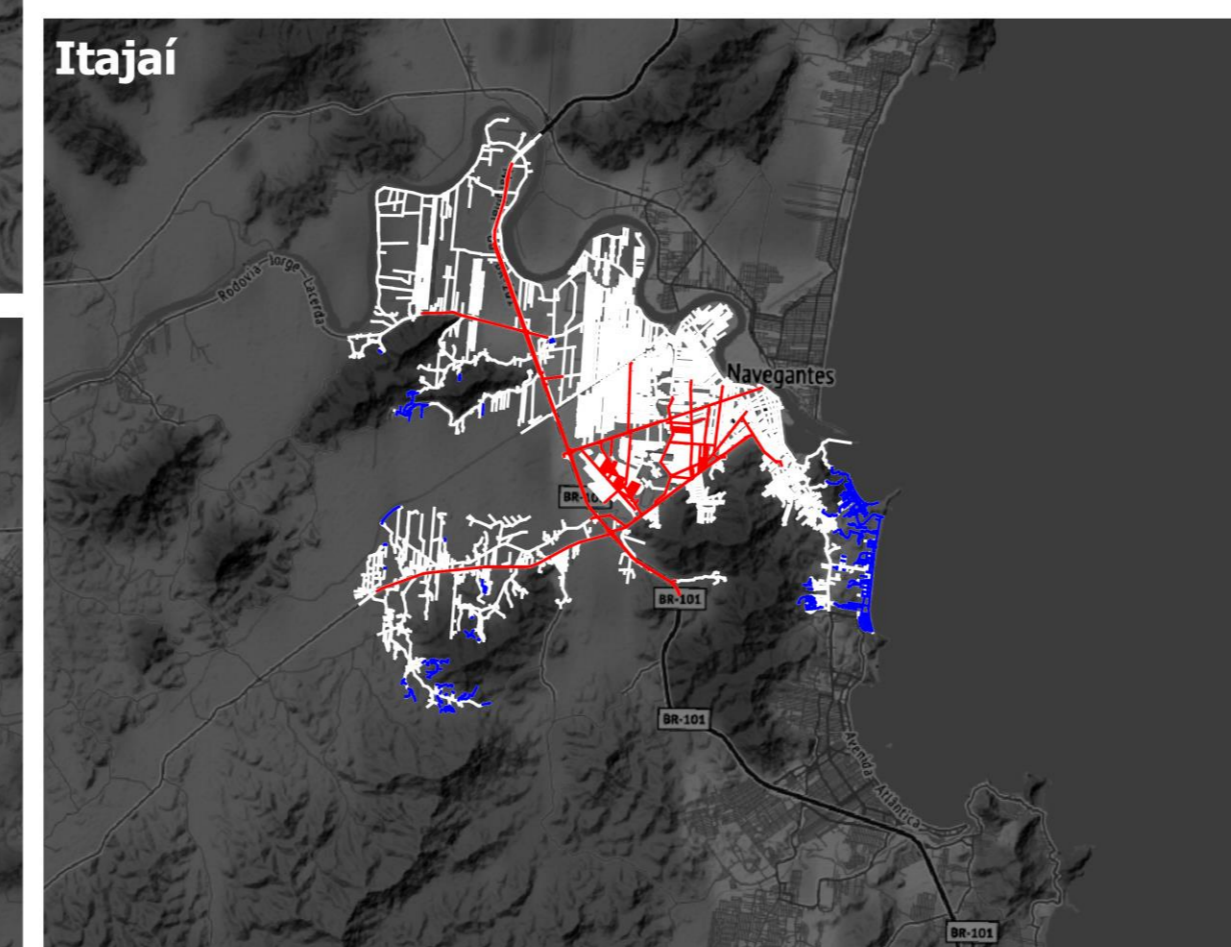
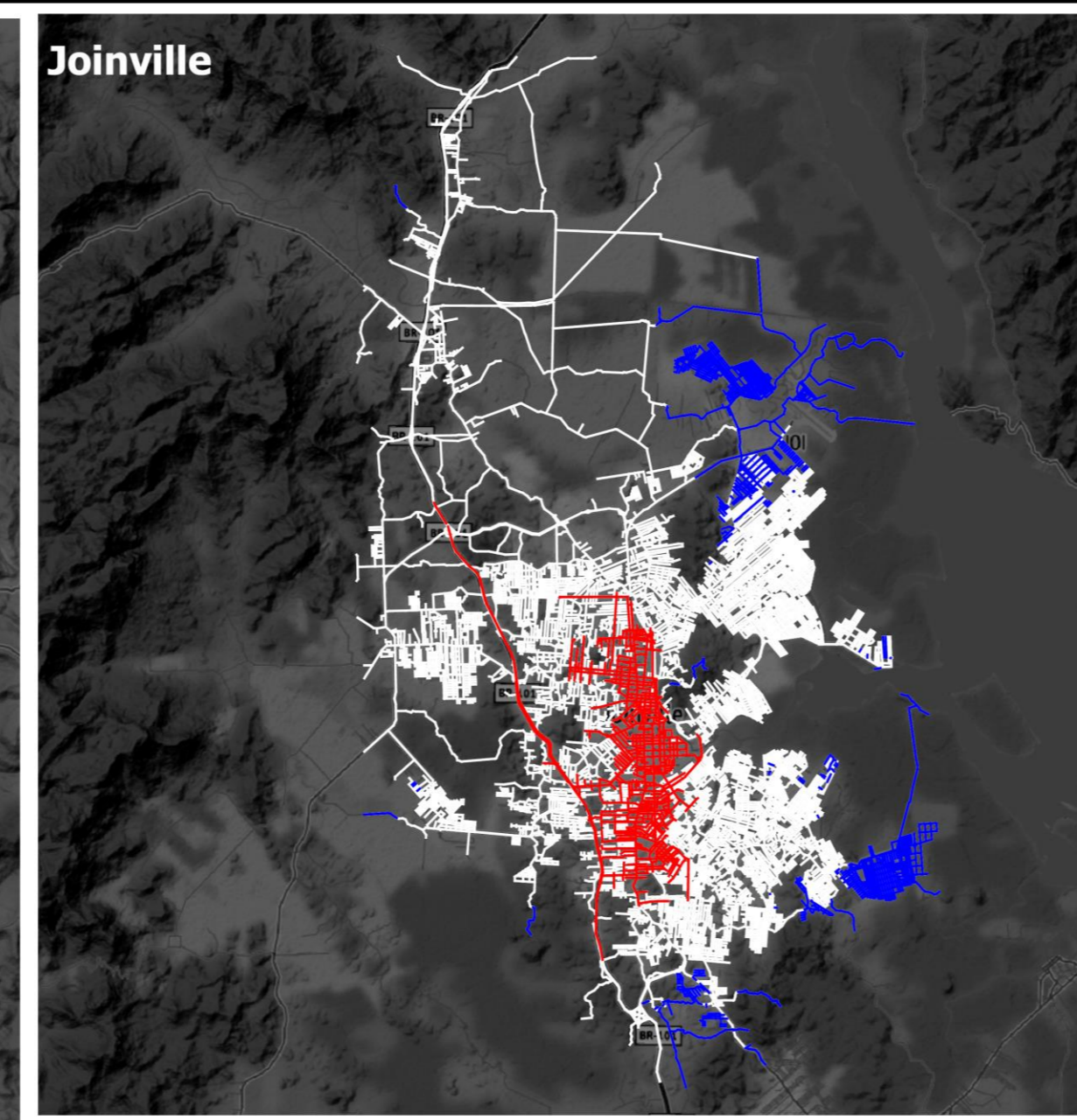
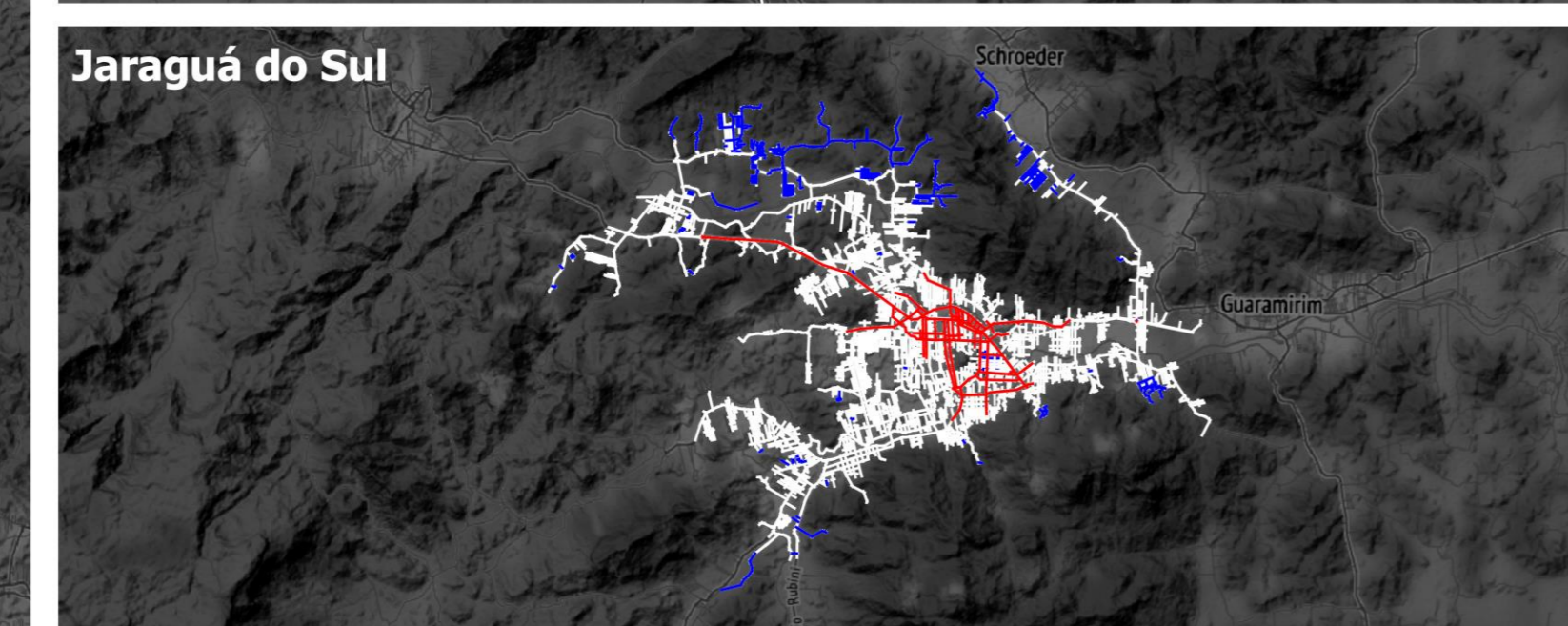
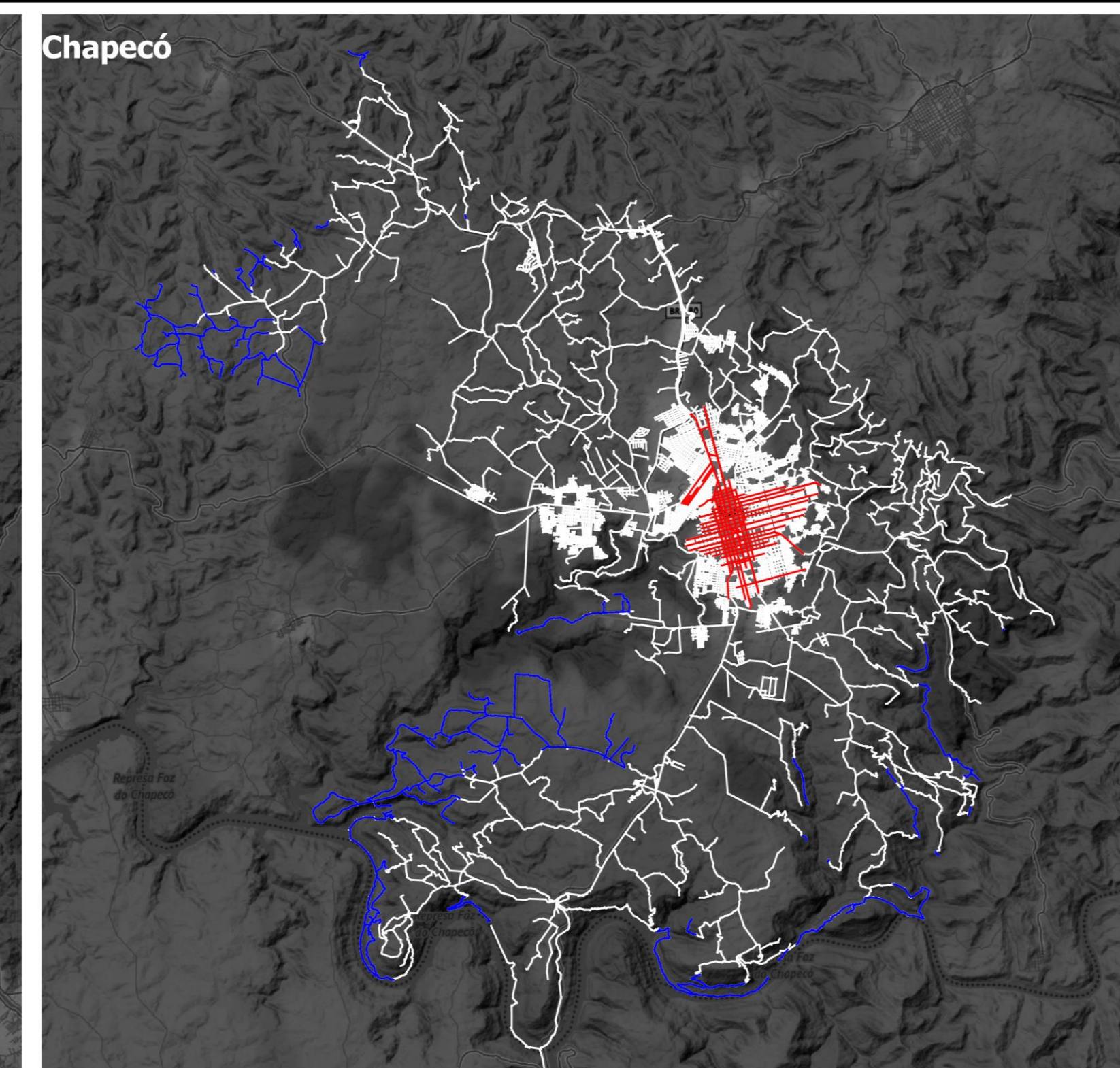
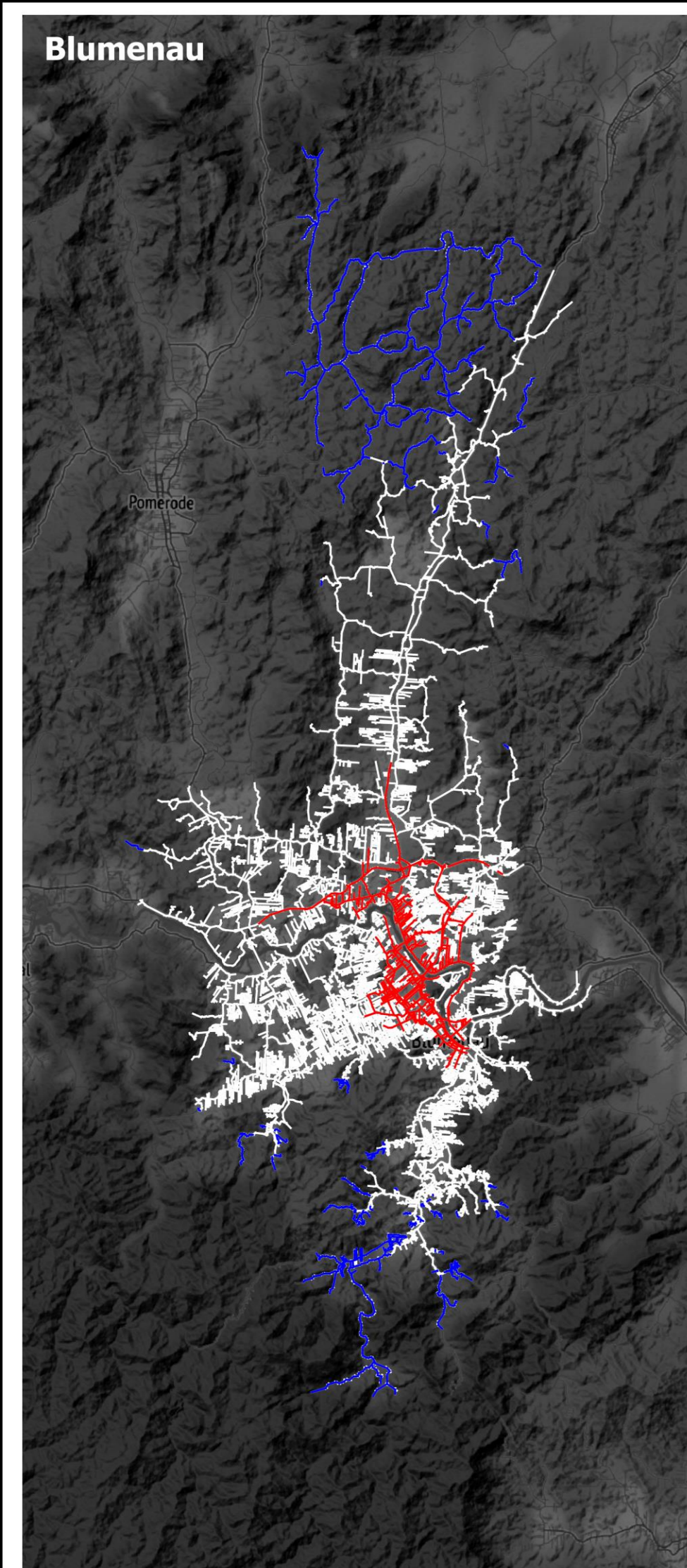


Mais Integrado

Mais Segregado

MAPAS DE INTEGRAÇÃO LOCAL (1000 METROS)

0 3 6 km



NÍVEIS DE INTEGRAÇÃO

- 10% MAIS INTEGRADO
- 10% MAIS SEGREGADO

MAPAS DE NÚCLEO INTEGRADOR

0 3 6 km

A scale bar showing 0, 3, and 6 kilometers. Below the scale bar is a north arrow pointing upwards.

5.2. Distribuição das funções no território: a centralidade funcional das cidades catarinenses

A quantidade e a diversidade de atividades e usos presentes em determinados lugares da cidade expressam atributos inerentes à vitalidade urbana, expressando e reforçando possíveis regiões de centralidade. Nesse sentido, a configuração espacial serve de agente para garantir ou restringir a acessibilidade a determinadas porções da cidade, influenciando no surgimento ou o desaparecimento de distintos usos do solo. Assim, é lógico que regiões mais acessíveis tendam a estruturar lugares com funções relevantes para a cidade, concentrando usos e atividades densas e diversificadas e, por consequência, apresentam um tecido rico em áreas funcionais.

Neste trabalho, estas áreas funcionais foram extraídas do *Google Maps* (2020) e fazem referência às “Áreas de interesse”, manchas dentro da estrutura urbana que reúnem grande quantidade e diversidade de equipamentos de comércio e serviços, fazendo referência à própria distribuição de usos do solo. Em seguida, são sobrepostas as características morfológicas evidenciadas pelos mapas de integração sintática, com a intenção de indicar possíveis correlações entre usos do solo e a forma espacial, entre centralidade funcional⁵ e centralidade formal.

5.2.1. Distribuição dos usos do solo

A distribuição de usos do solo será aqui entendida como componente fundamental das funções do território. Como instrumento de aferição destas funções, as *áreas de interesse* serão utilizadas para caracterizar lugares que reúnem grande público por causa da concentração de atividades com maior grau de especialização. Essas áreas, que se sobrepõem a diferentes territórios, neste estudo, foram notadas por meio de mapeamentos que consideraram posição, quantidade e relevância das áreas de interesse em relação aos conjuntos urbanos analisados, circunscrevendo, assim, as próprias áreas de centralidade funcional.

É importante destacar que a centralidade funcional, assim como a centralidade formal, não possui um perímetro estrito. Entretanto, para uma melhor definição, os polígonos das áreas

⁵ O mapeamento das centralidades funcionais foi elaborado pelo autor (2023). Todos os mapas receberam edições do autor utilizando imagens de satélite do Google Maps, do ano de 2023.

de interesse foram delimitados com o propósito de auxiliar em possíveis comparações e correlações como expressas na tabela 08.

Tabela 08- Análise da centralidade funcional

CIDADE/REGIÃO ESTUDADA	CENTRALIDADE FUNCIONAL							
	Quantidade e de Polígonos de áreas de interesse	Abrangência das áreas de interesse (km ²)	Proporção em relação ao sistema analisado (%)	Situação das áreas de interesse em relação ao tecido urbano	Nº de Polígonos que se sobrepõem aos segmentos mais integrados no todo (10%)	Nº de Polígonos que se sobrepõem aos segmentos mais integrados localmente (10%)	Nº de Polígonos que se sobrepõem simultaneamente ao Núcleo integrado Local e Global	Relação com a Centralidade e Formal - Percentual de polígonos que se situam sobre o Núcleo integrado Local e Global
Região Conurbada de Florianópolis	38	3,72	1,25	Dispersos	15	21	8	21%
<i>Florianópolis</i>	21	1,89	0,28	<i>Dispersos</i>	3	12	3	14%
<i>São José</i>	10	1,25	0,83	<i>Concentrados</i>	8	4	2	20%
<i>Palhoça</i>	6	0,46	0,11	<i>Concentrados</i>	4	5	3	50%
<i>Biguaçu</i>	1	0,12	0,03	<i>Concentrados</i>	0	0	0	0%
Blumenau	10	0,82	0,15	Dispersos	6	9	4	40%
Chapecó	8	0,82	0,13	Concentrados	7	5	5	63%
Jaraguá do Sul	9	0,18	0,03	Dispersos	6	7	6	67%
Itajaí	11	1,04	0,36	Dispersos	4	6	4	36%
Joinville	33	1,87	0,16	Dispersos	8	18	8	24%
Região Conurbada Criciúma	8	0,66	0,26	Concentrados	7	8	7	88%
<i>Criciúma</i>	7	0,58	0,24	Concentrados	7	7	7	100%
<i>Içara</i>	1	0,08	0,02	Concentrados	0	1	0	0%
Lages	10	0,44	0,01	Concentrados	9	9	9	89%

Fonte: elaborado pelo autor.

Joinville reúne o maior número de áreas de interesse e, portanto, de centralidades funcionais, aproximando-se do número de áreas encontradas na Região Conurbada de Florianópolis. Lages, Itajaí, São José, Lages, Jaraguá do Sul, Chapecó e Blumenau denotam semelhanças na quantidade de áreas de interesse. Içara e Biguaçu mostram, cada uma, apenas uma destas áreas no seu território.

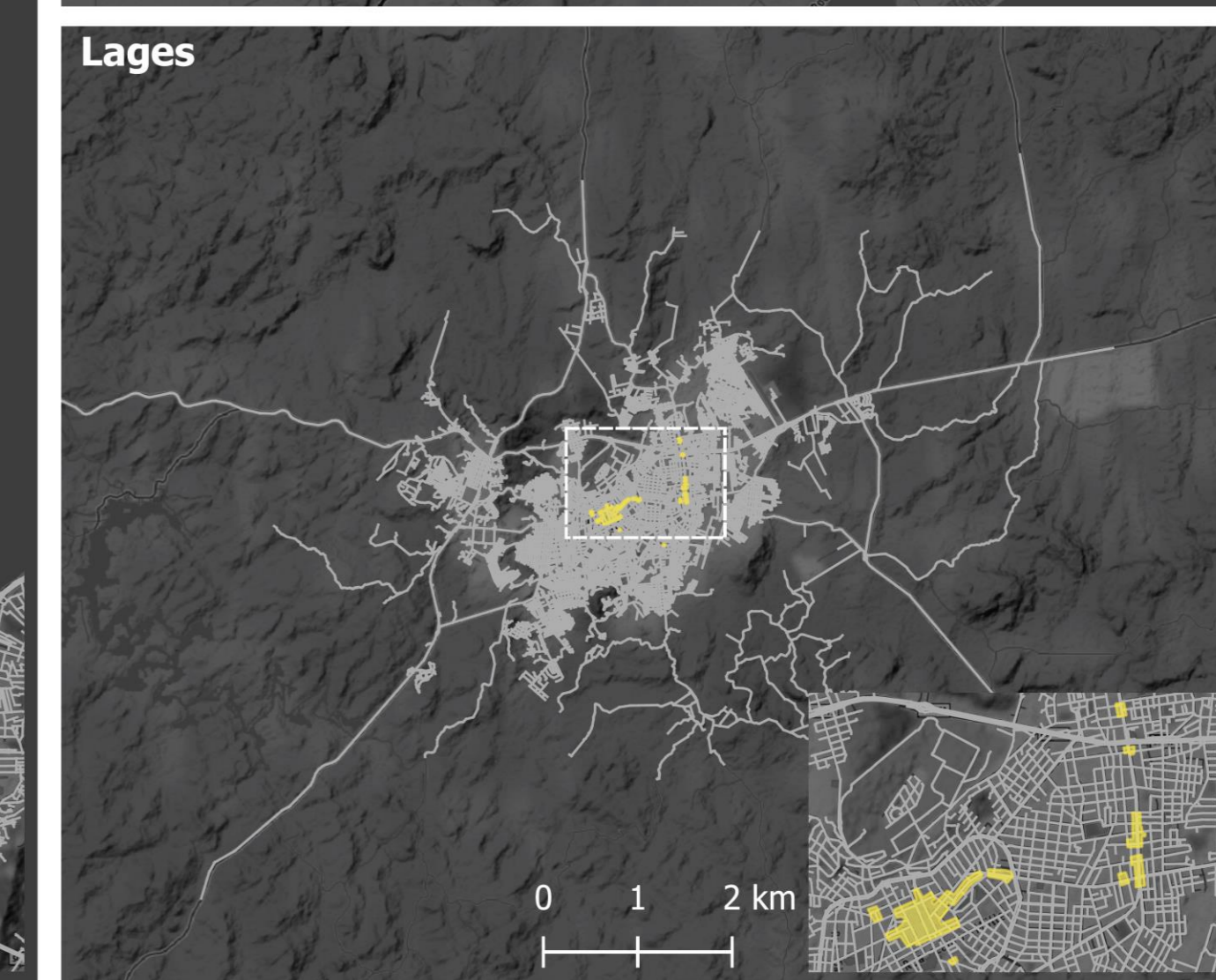
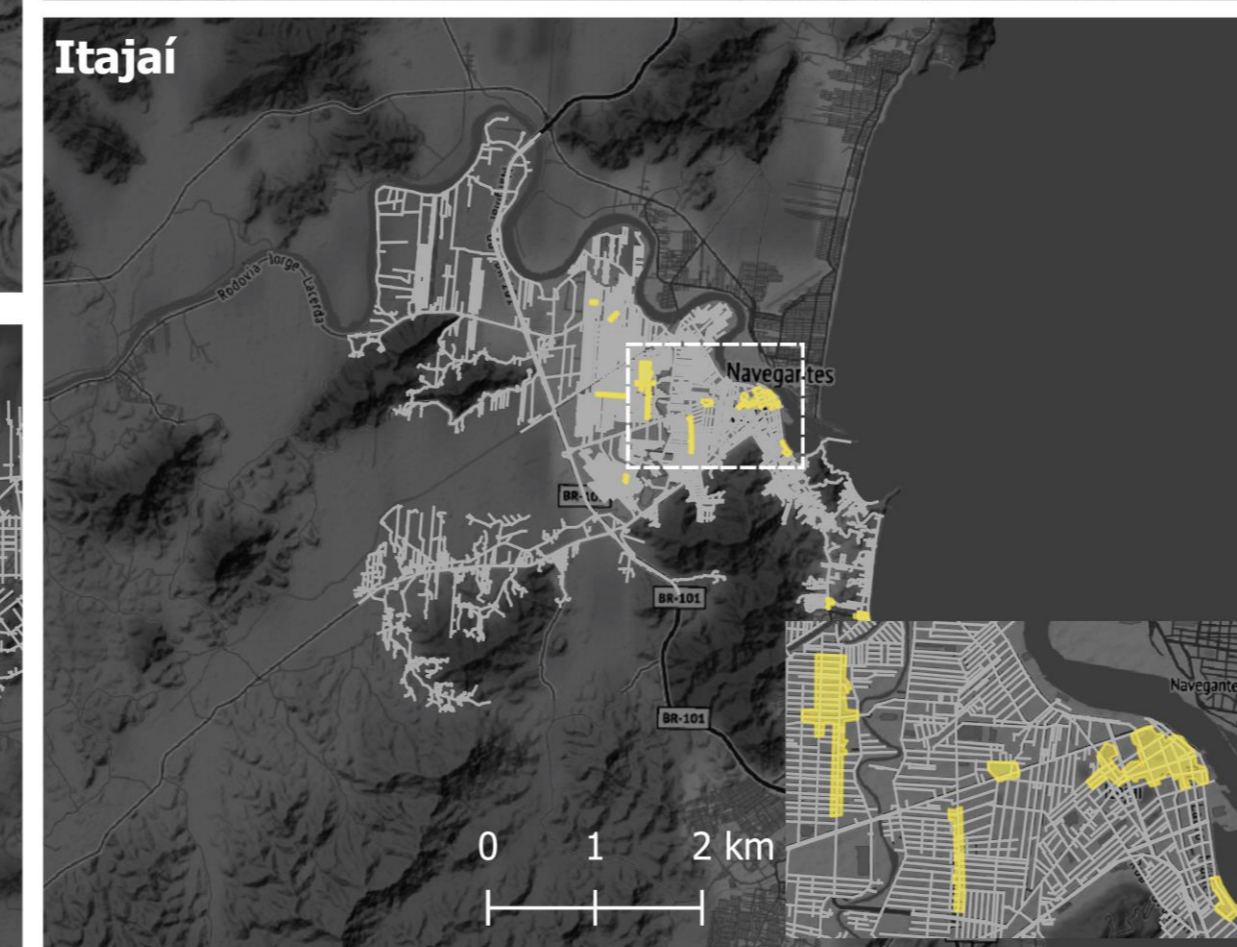
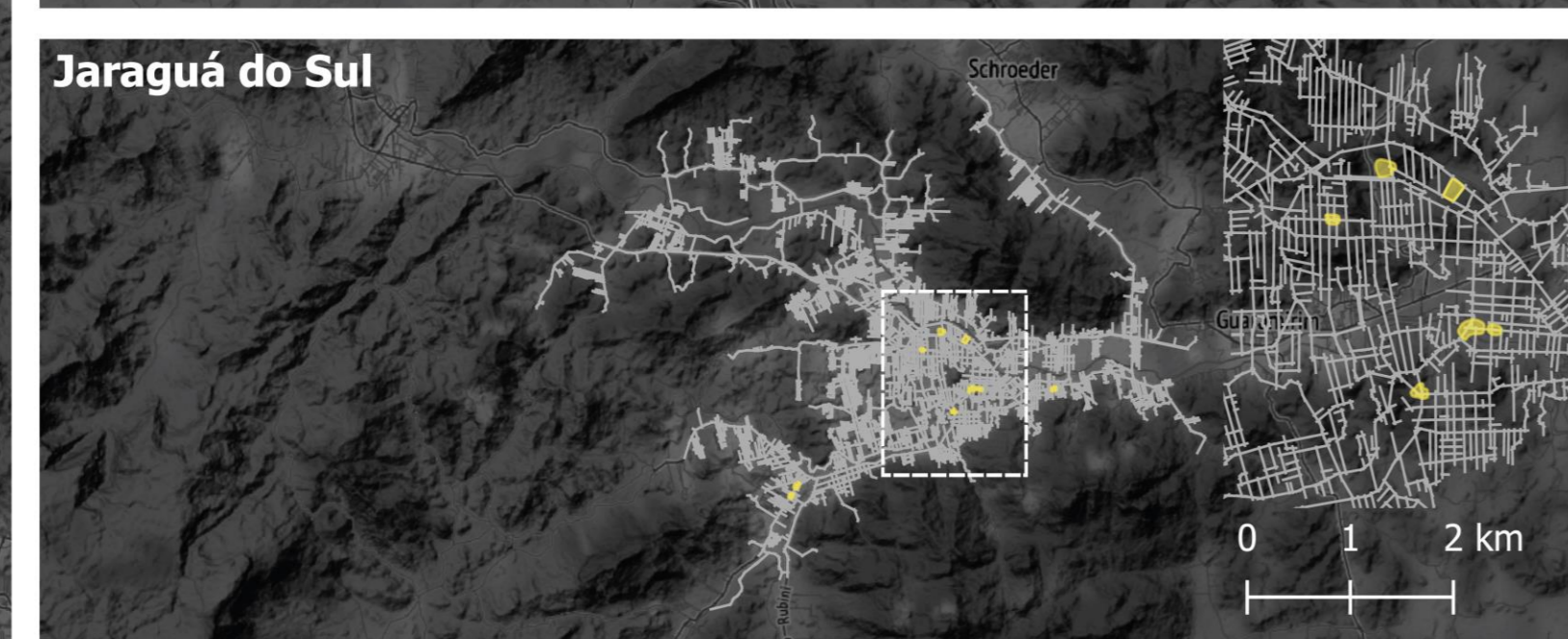
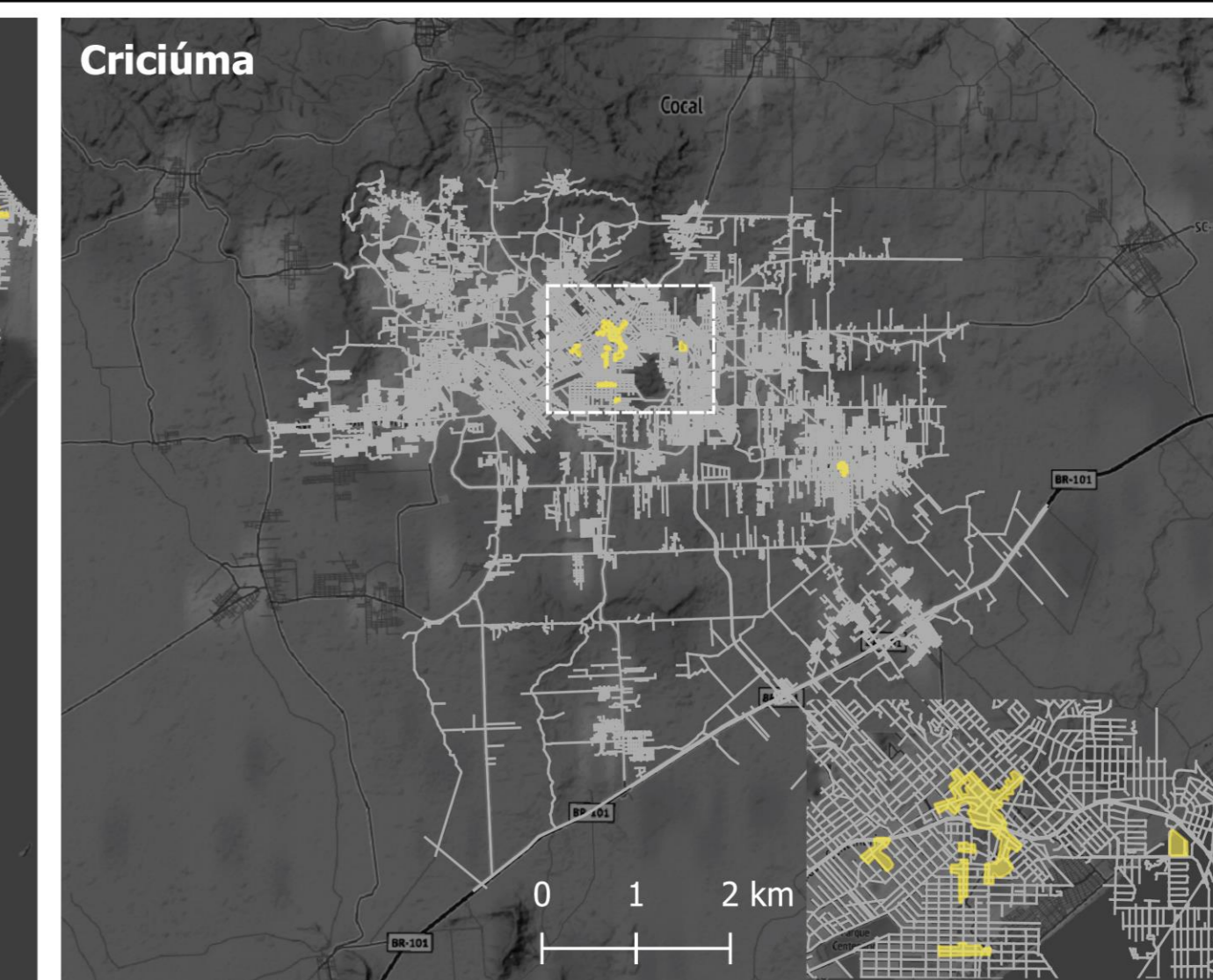
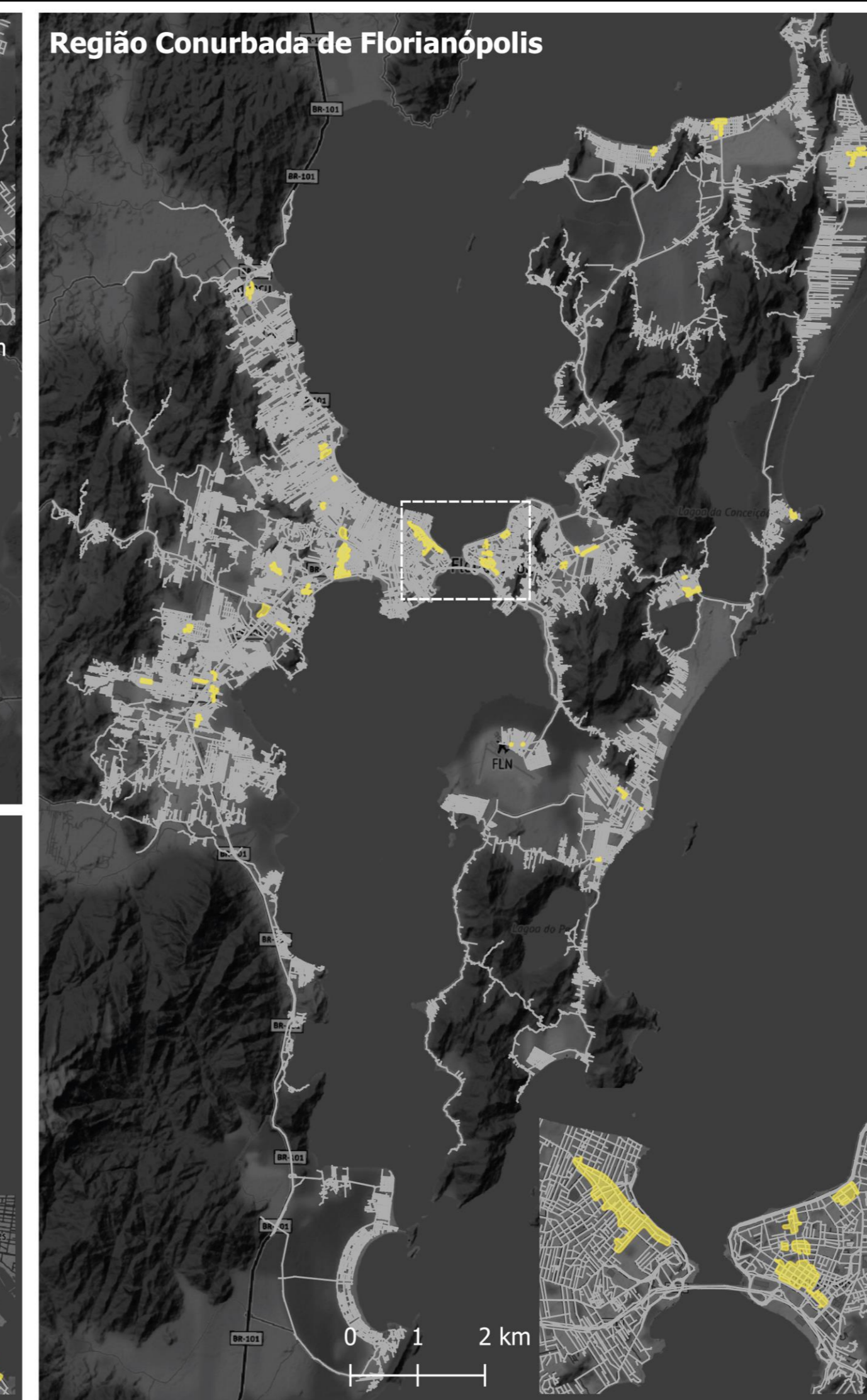
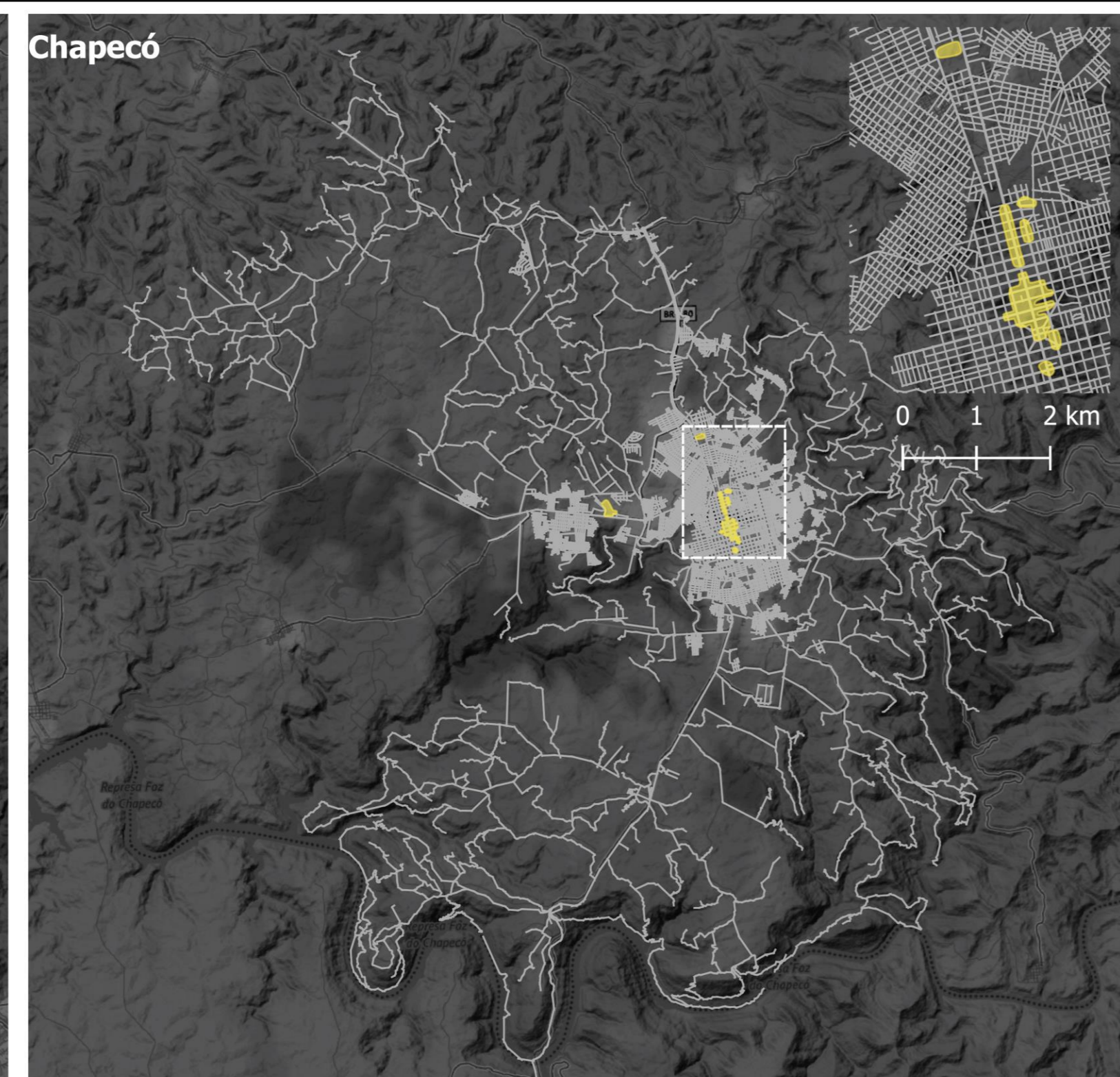
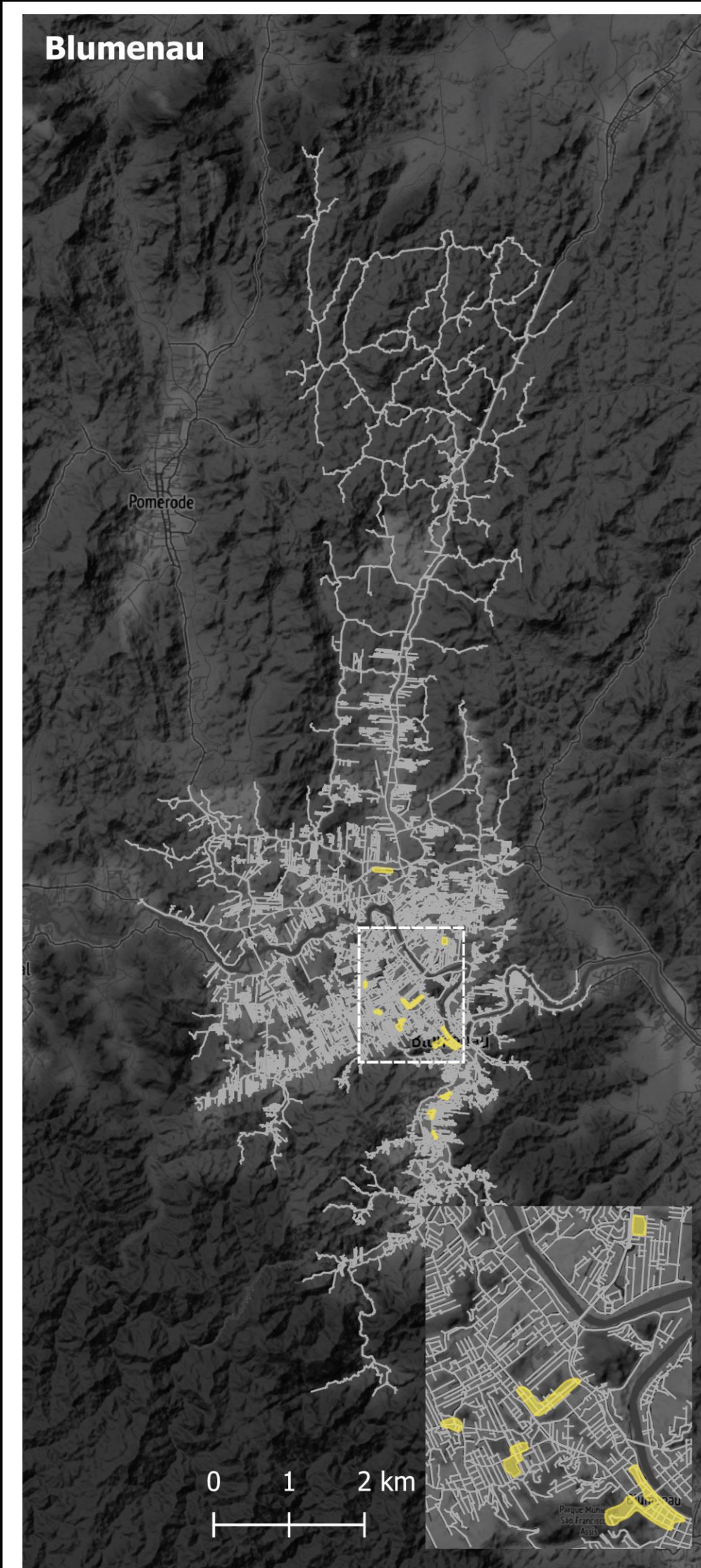
A Região Conurbada de Florianópolis e a cidade de Joinville possuem as maiores áreas de interesse em Km². Em outra porção, Blumenau e Chapecó têm a mesma área destinada para

as centralidades funcionais, em contraponto a Içara e a Biguaçu que possuem os menores índices. Notavelmente, as áreas de interesse ocupam uma pequena parcela das cidades analisadas, se relacionadas com as áreas totais de cada cidade, percebe-se que as Regiões Conurbadas de Criciúma e Florianópolis têm as maiores parcelas de território caracterizadas por centralidades funcionais, seguidas respectivamente por Itajaí e Joinville.

As áreas de interesse que estão situadas sobre o tecido urbano de Lages, Joinville e São José, em comparação com as demais cidades, são as que possuem maiores concentrações de integração no todo, característica reforçada pela presença da BR 101 que corta a cidade. Em seguida aparecem Chapecó, Criciúma e Blumenau, respectivamente. Já a integração local se apresentou de melhor maneira sobre as áreas de interesse de Joinville e Florianópolis.

Sobrepondo integrações, é possível identificar que Criciúma e Lages são as cidades que melhor relacionam centralidade formal e centralidade funcional. Significa dizer que a concentração e a diversidade de uso dos solos presentes nessas cidades, é disposta sobre lugares com alta acessibilidade espacial e, portanto, correlacionam de modo muito intenso forma e função urbana. O contrário pode ser visto em Içara e Biguaçu que não possuem nenhuma correlação entre centro funcional e centro formal.

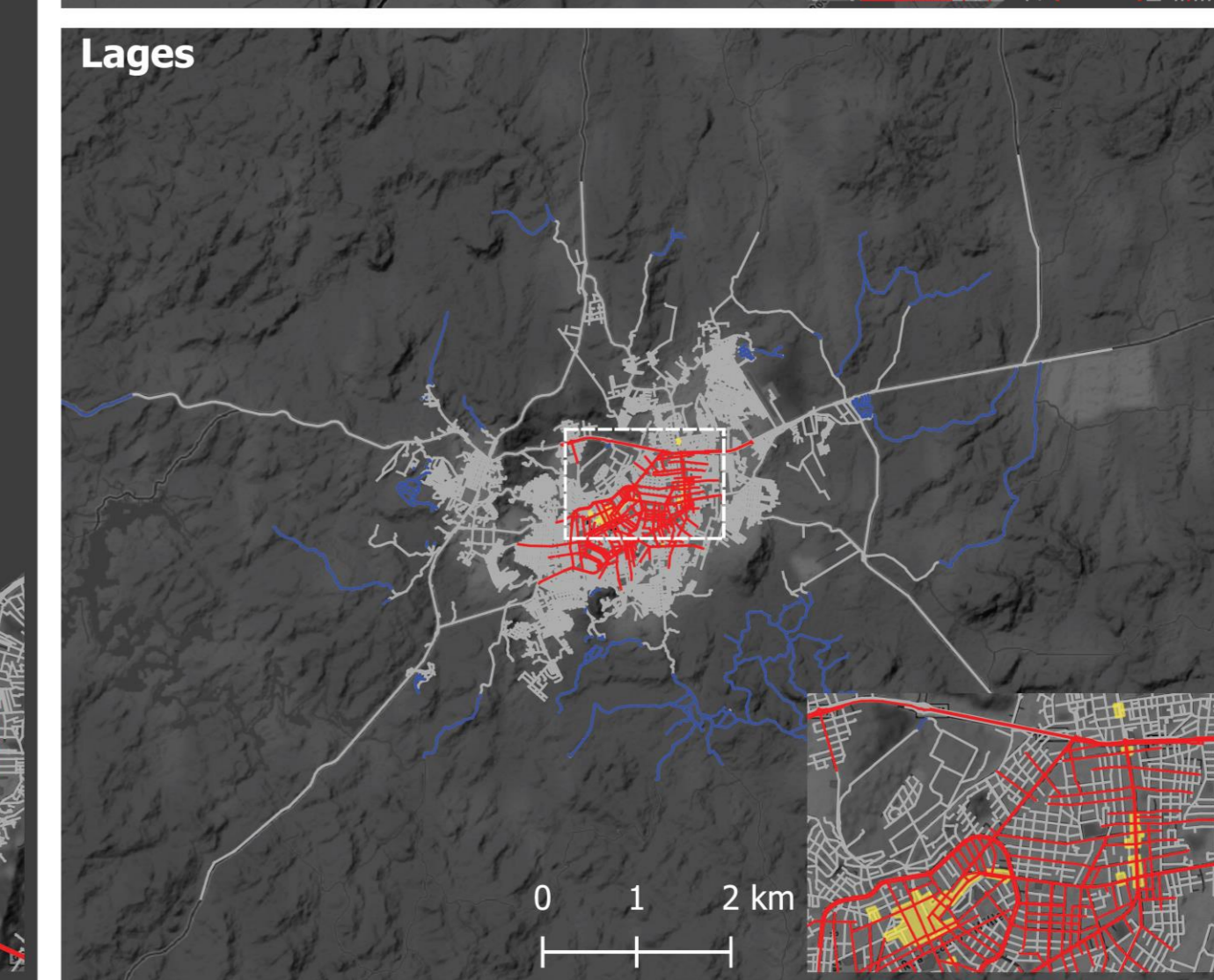
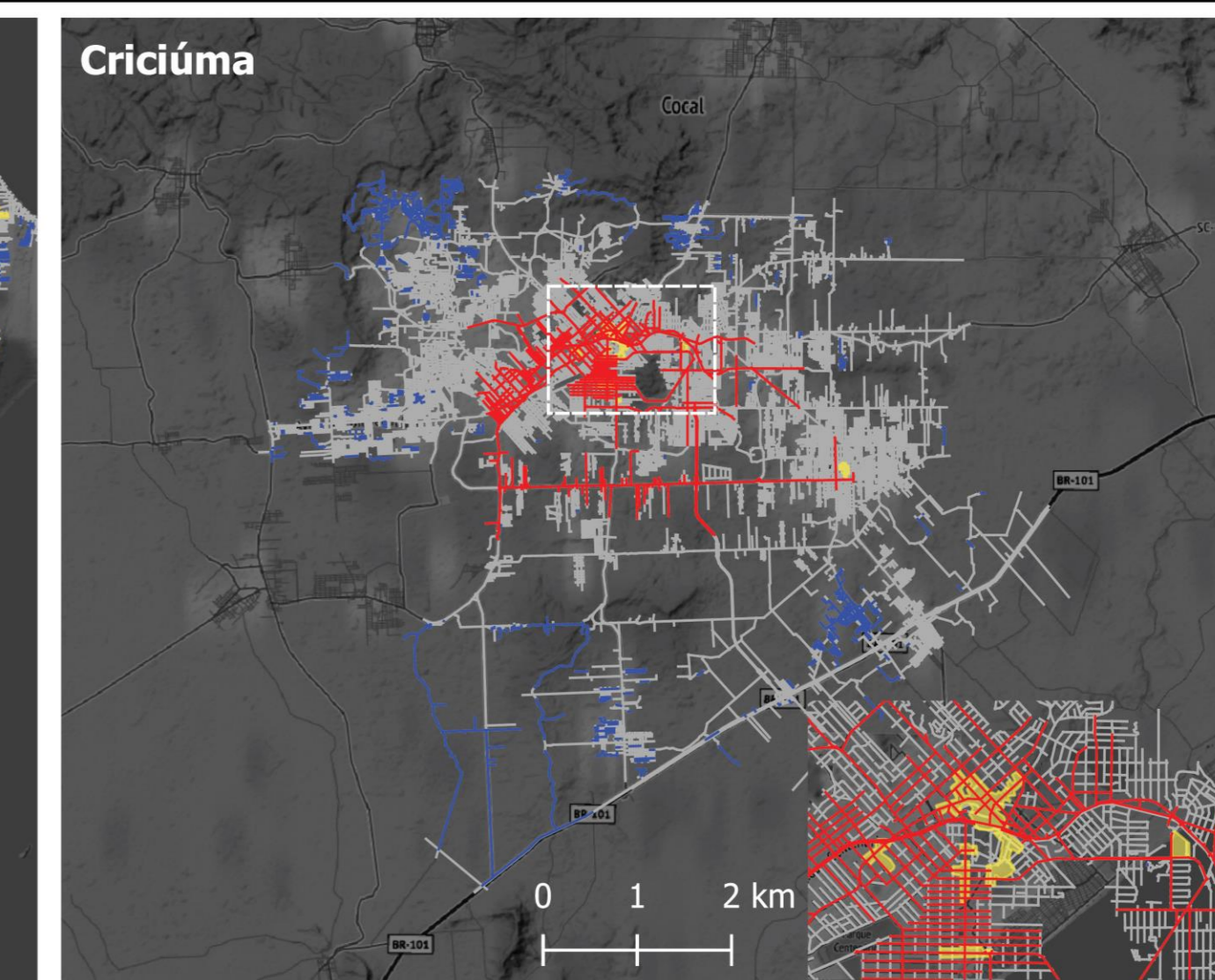
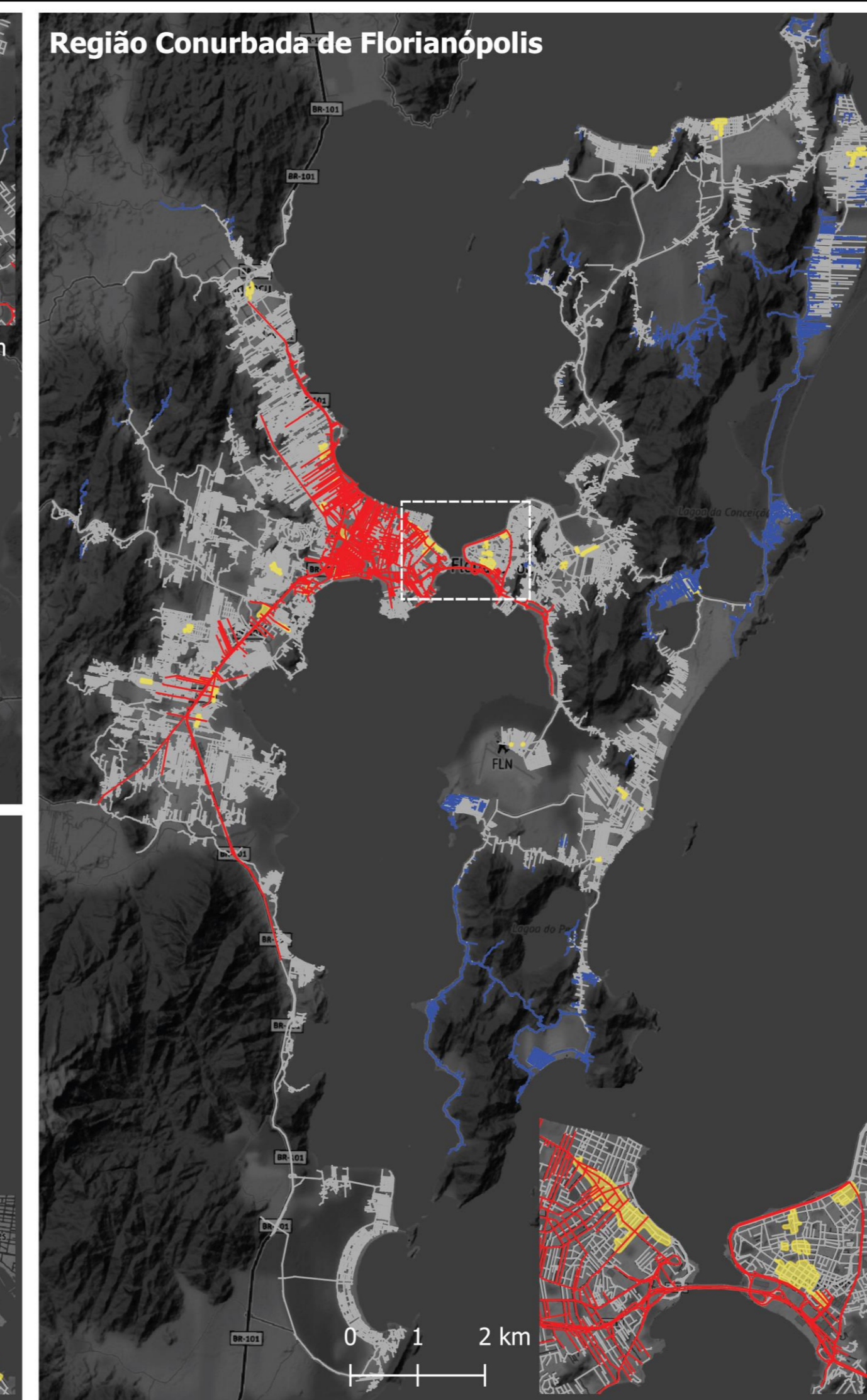
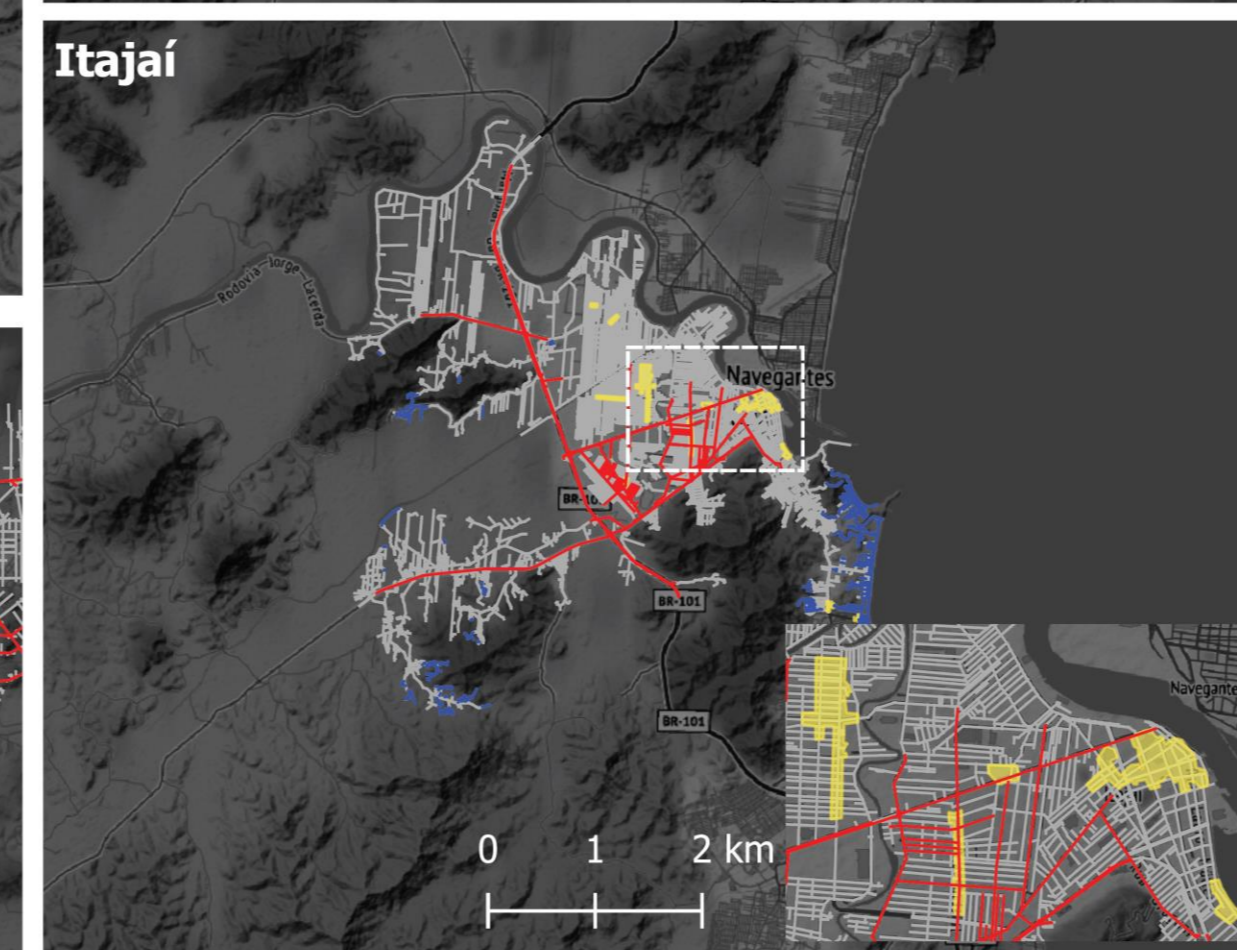
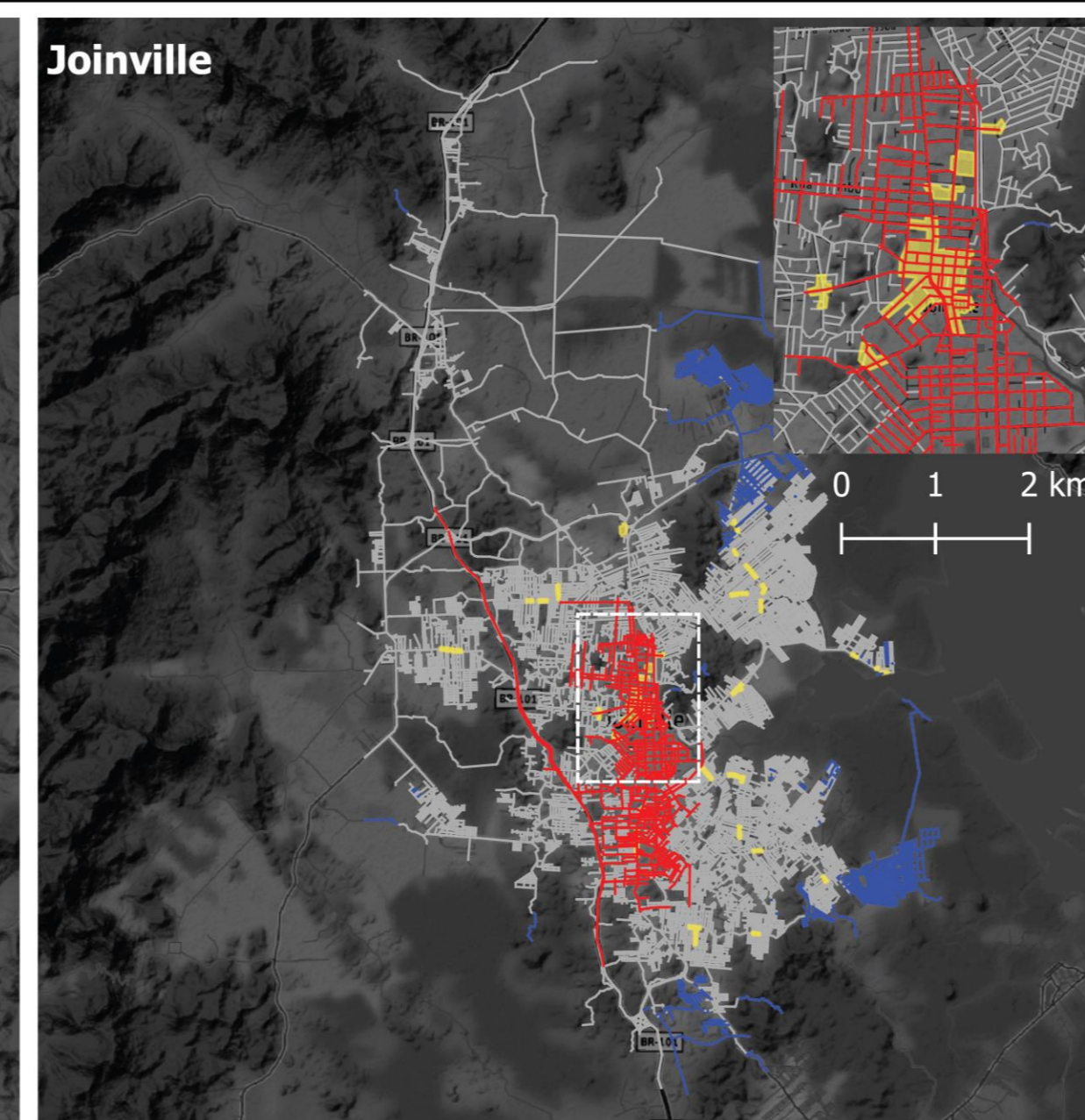
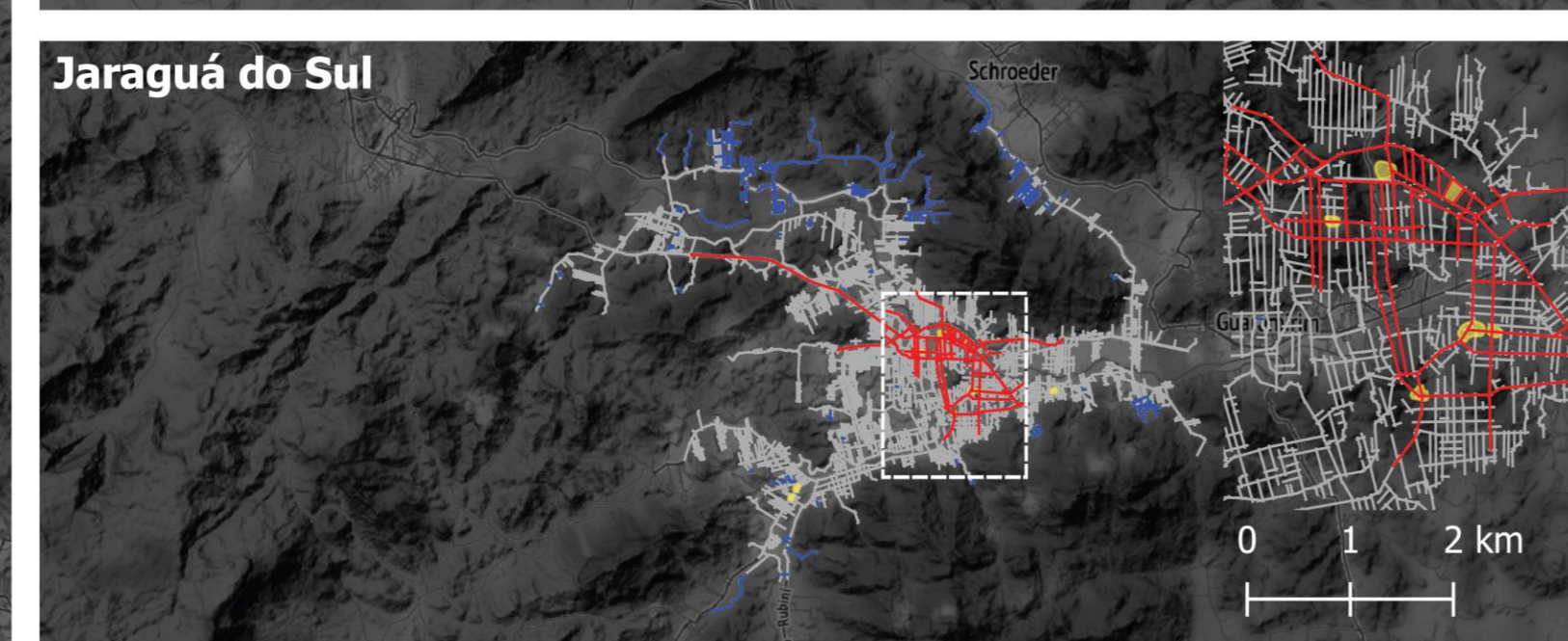
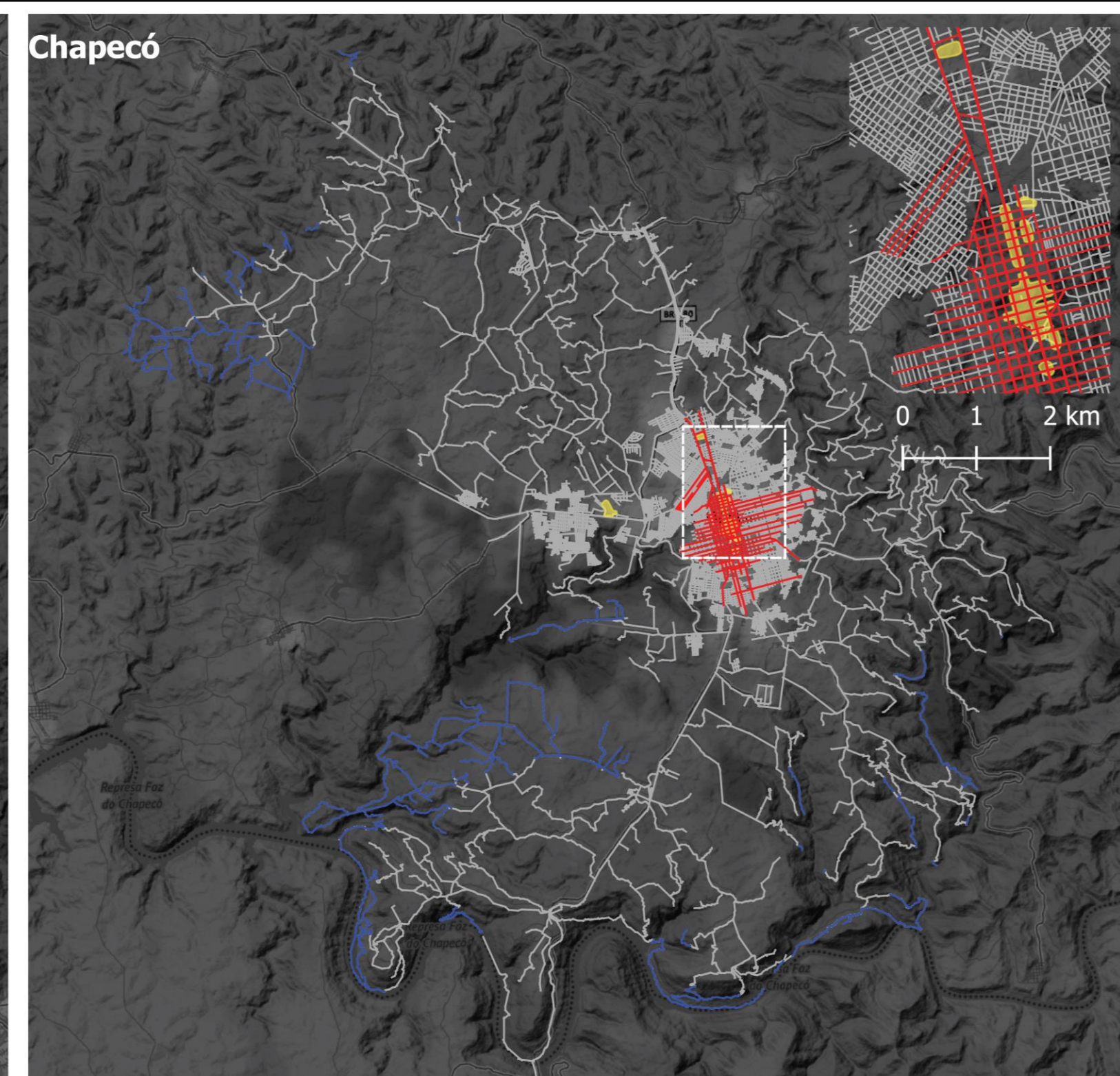
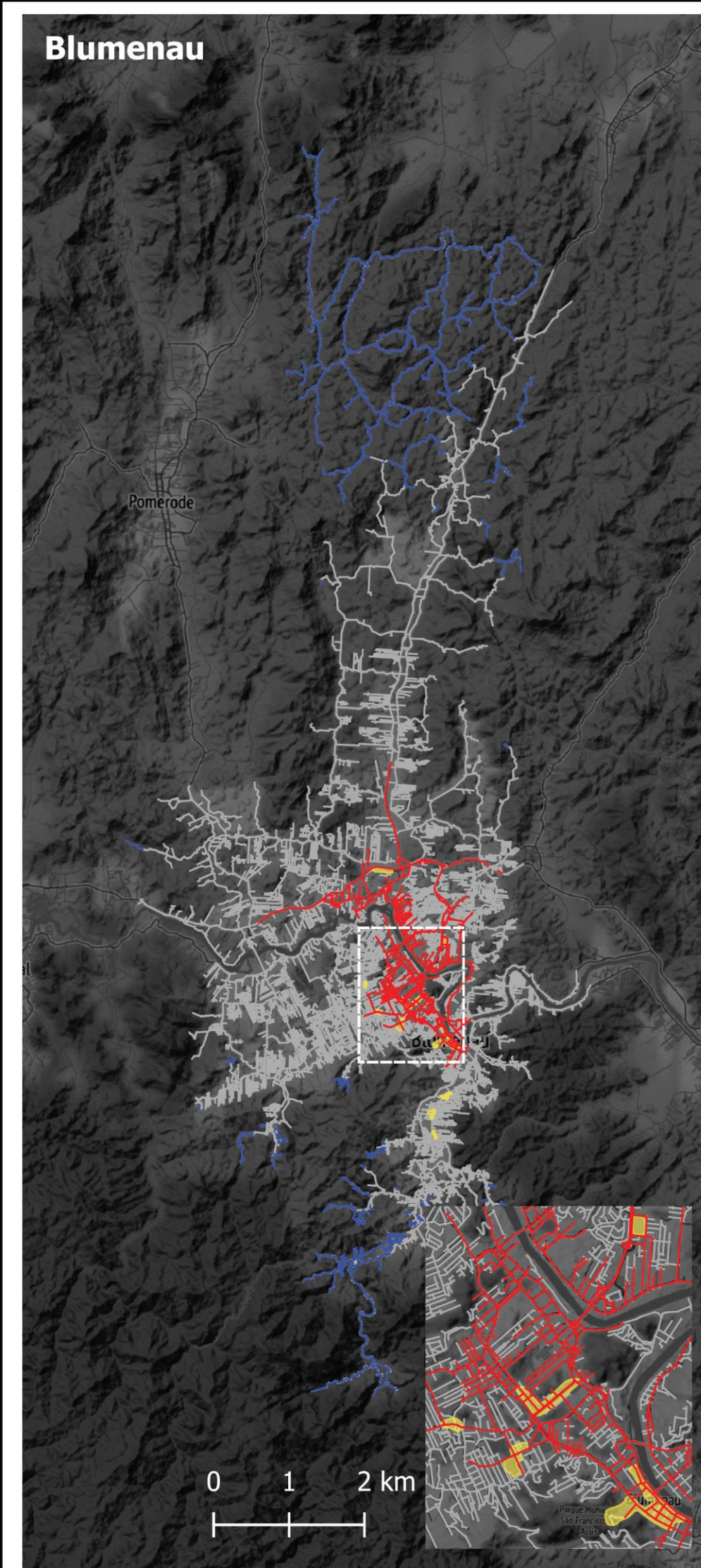
As áreas funcionais se sobrepõem da melhor forma nas cidades que apresentam uma estrutura mais ortogonal e de crescimento radial. Acabam por se sobrepor a lugares com alta integração sintática localmente e no todo, como é com caso de Chapecó e Lages, quase que criando uma única área funcional para a cidade. Já em tecidos com pouca sobreposição de integração local e no todo, ficam evidentes áreas funcionais que atuam como subcentros. Há, portanto, uma congruência entre atributos de forma e função urbana.

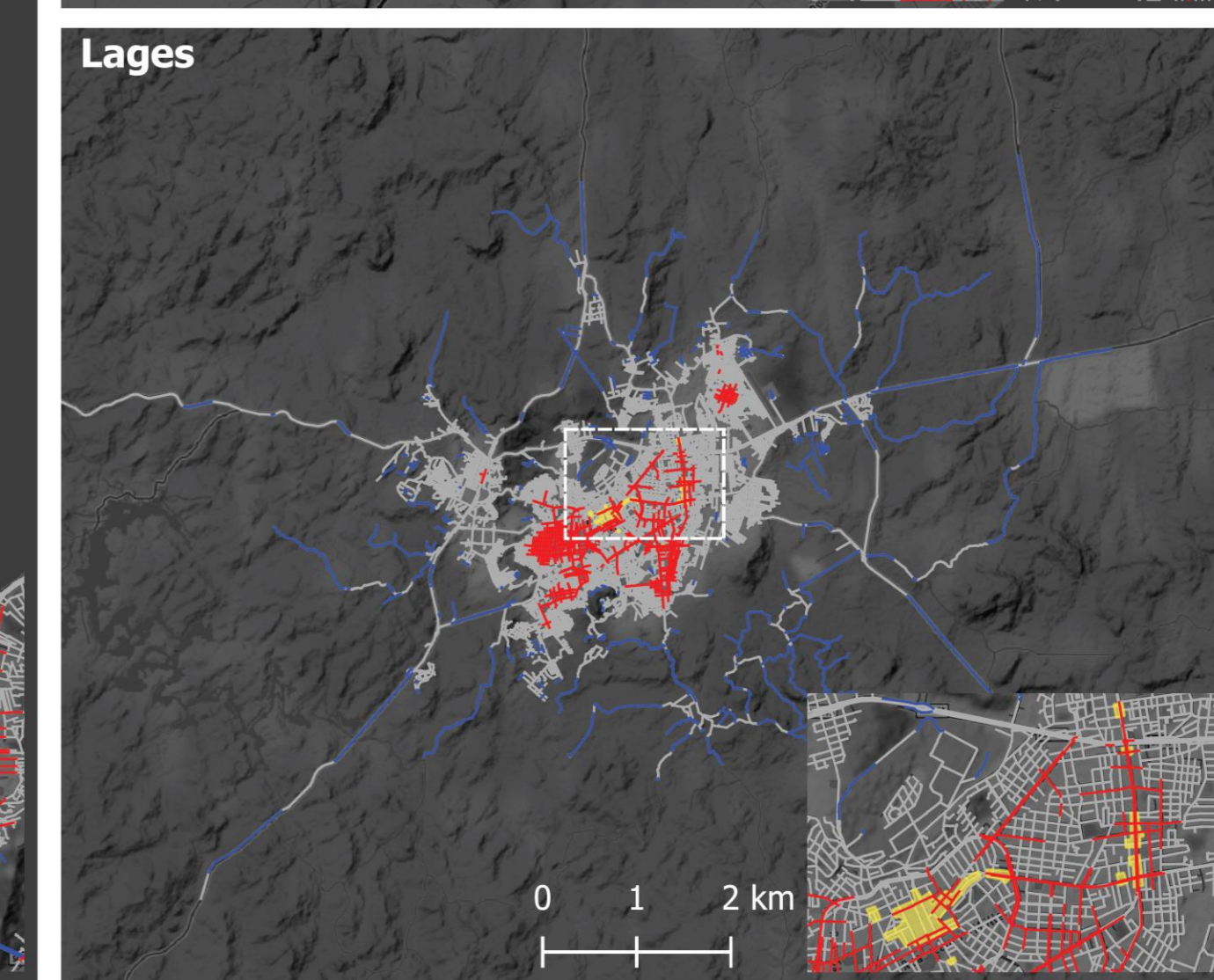
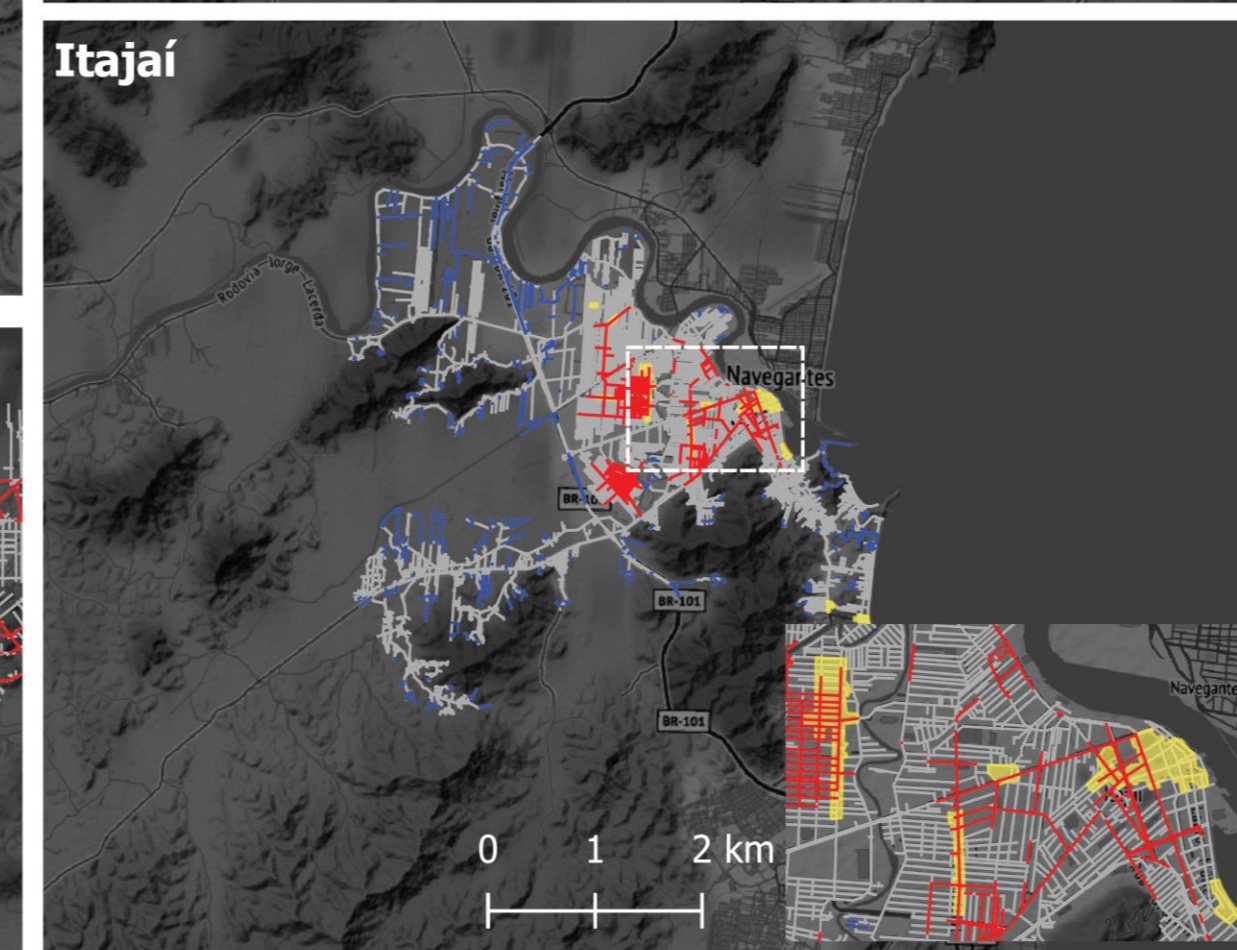
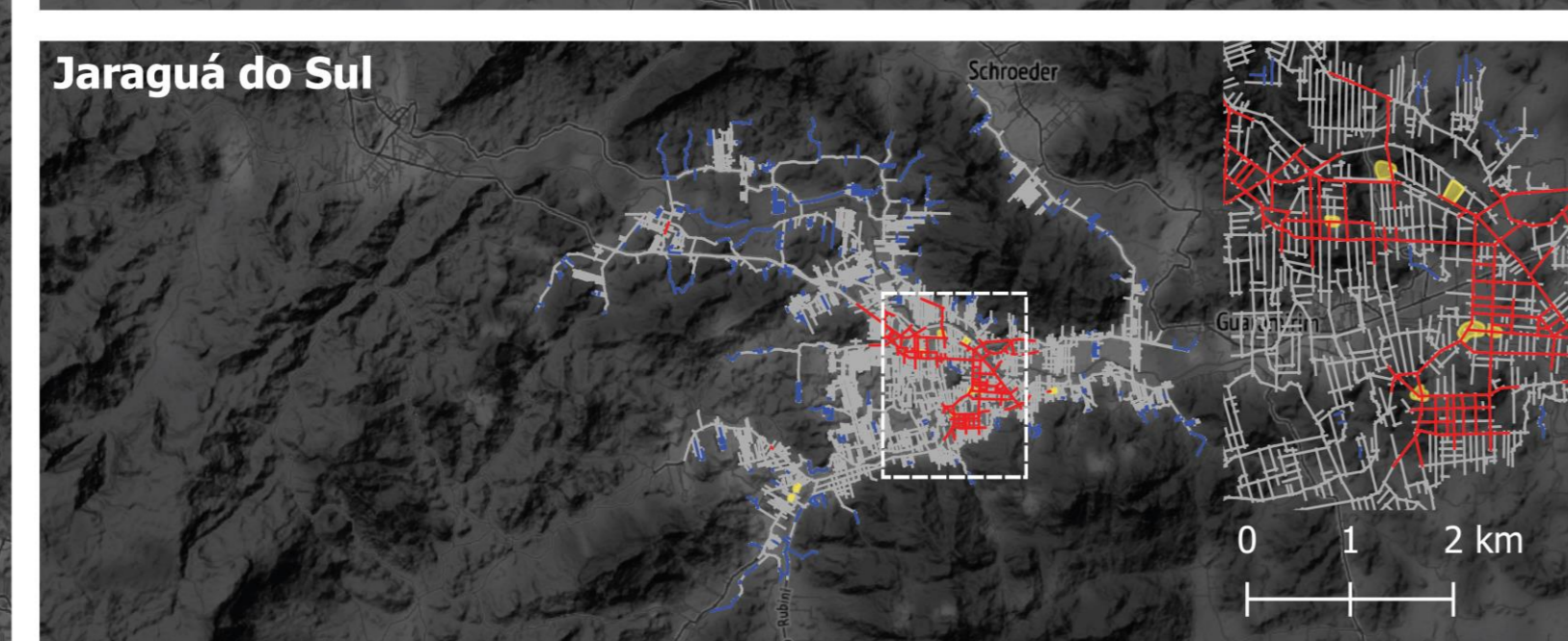
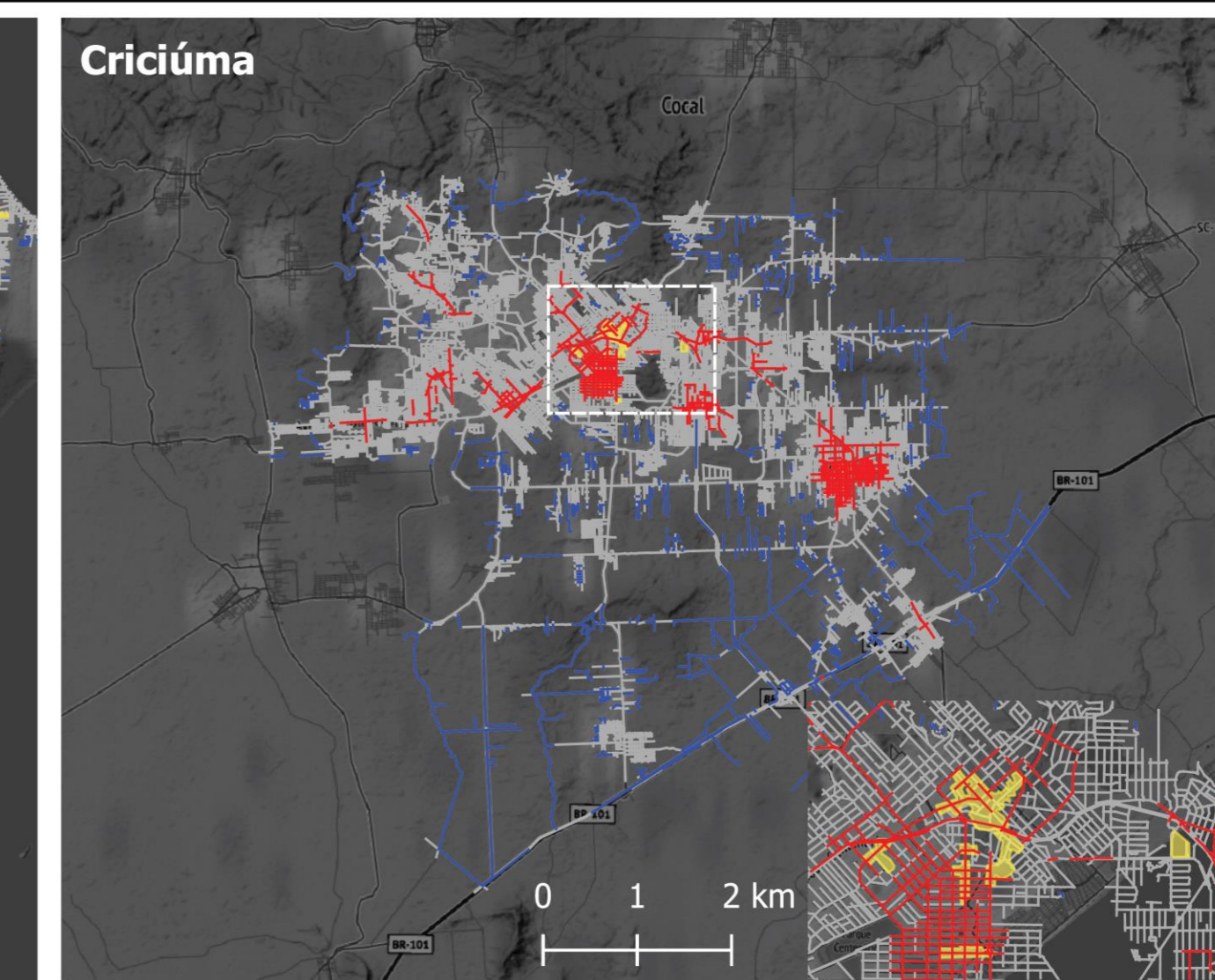
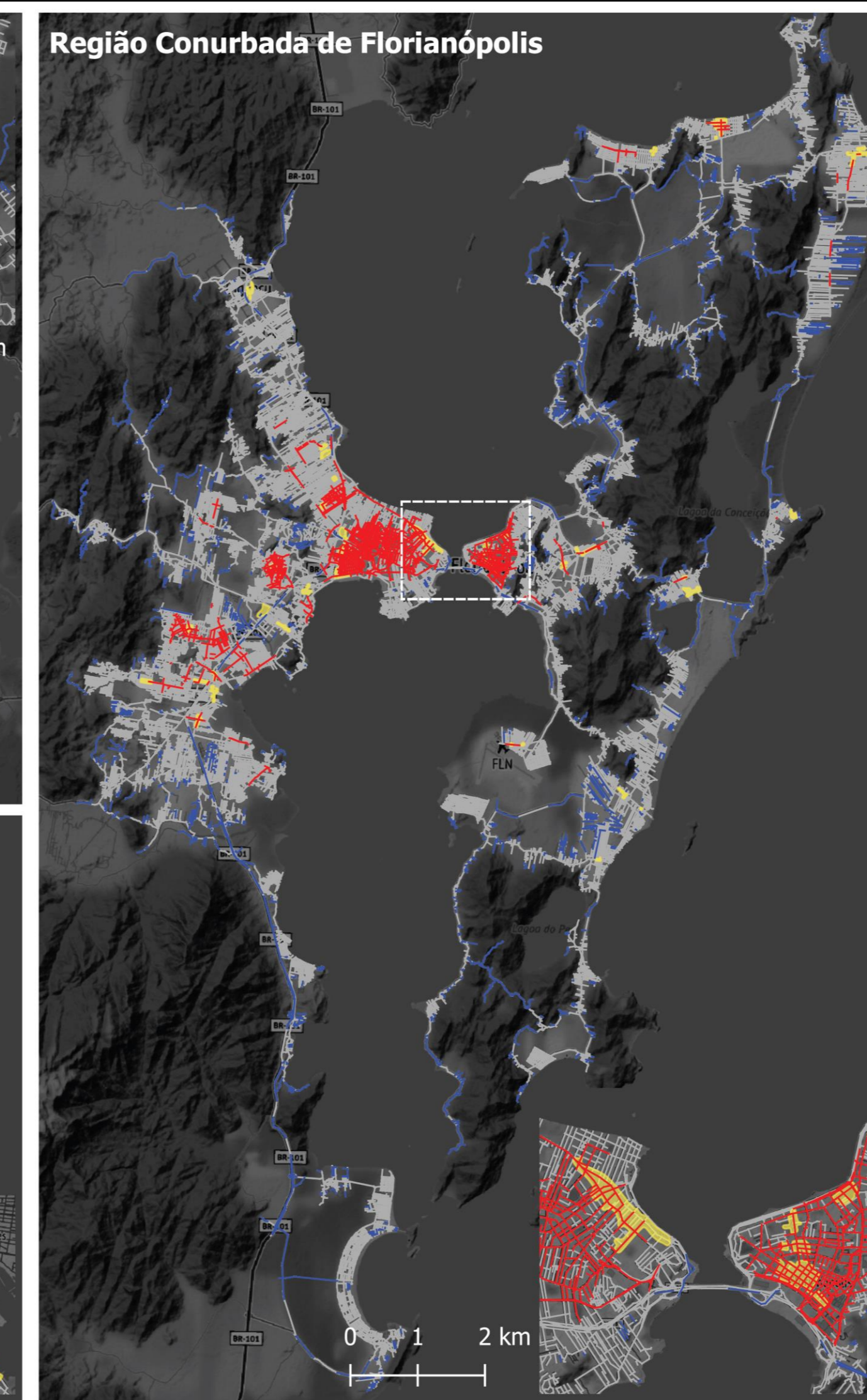
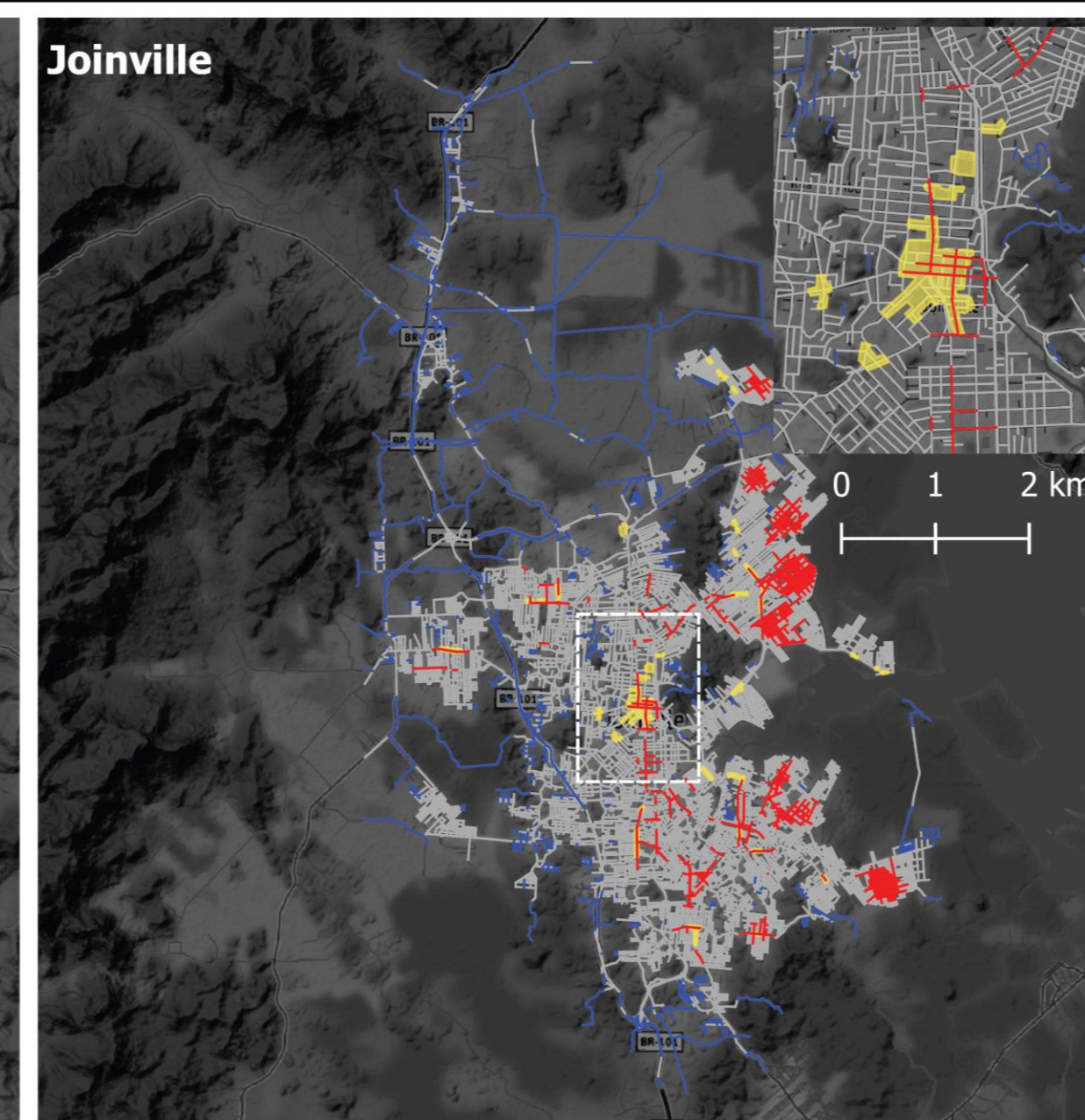
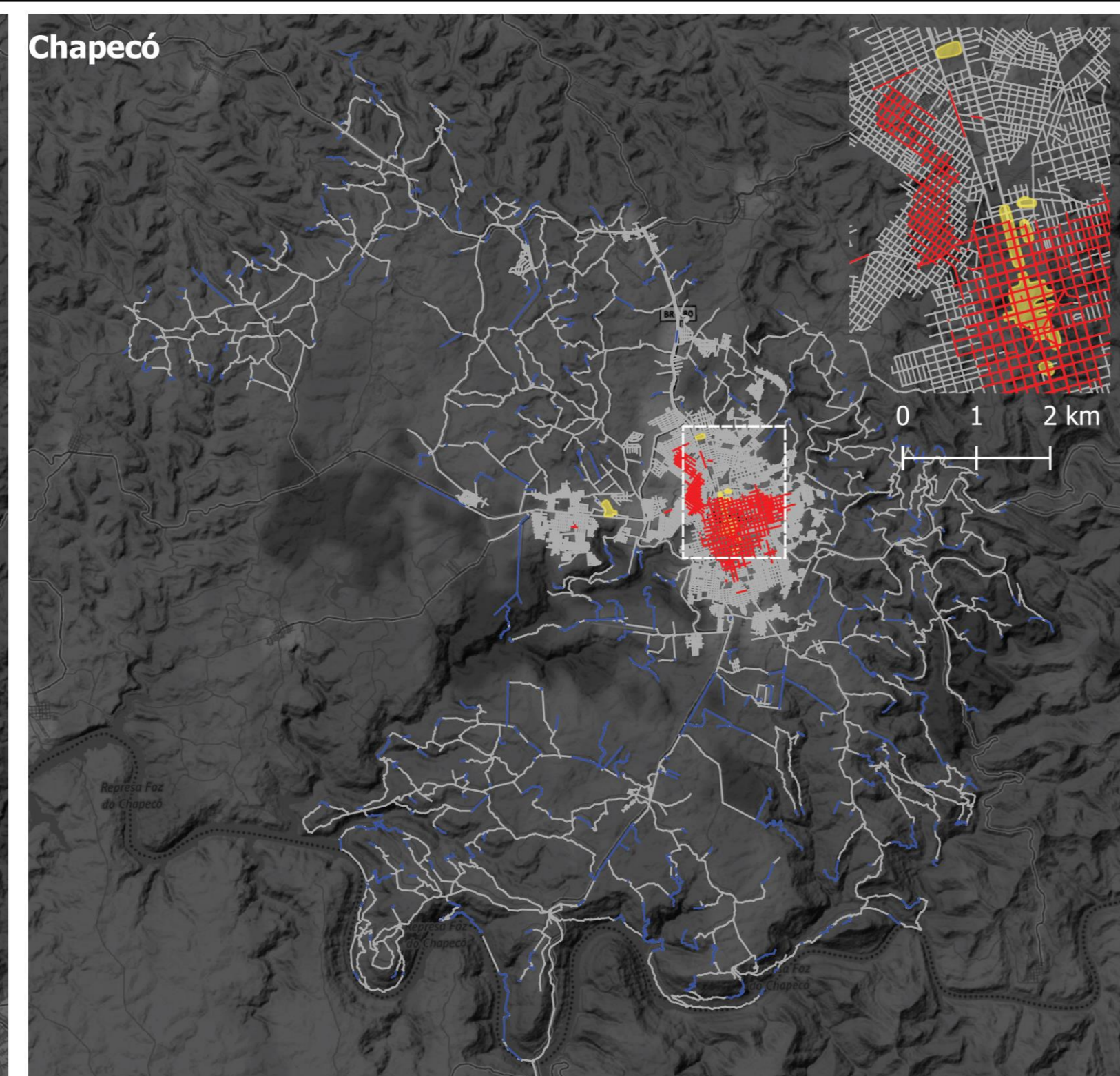
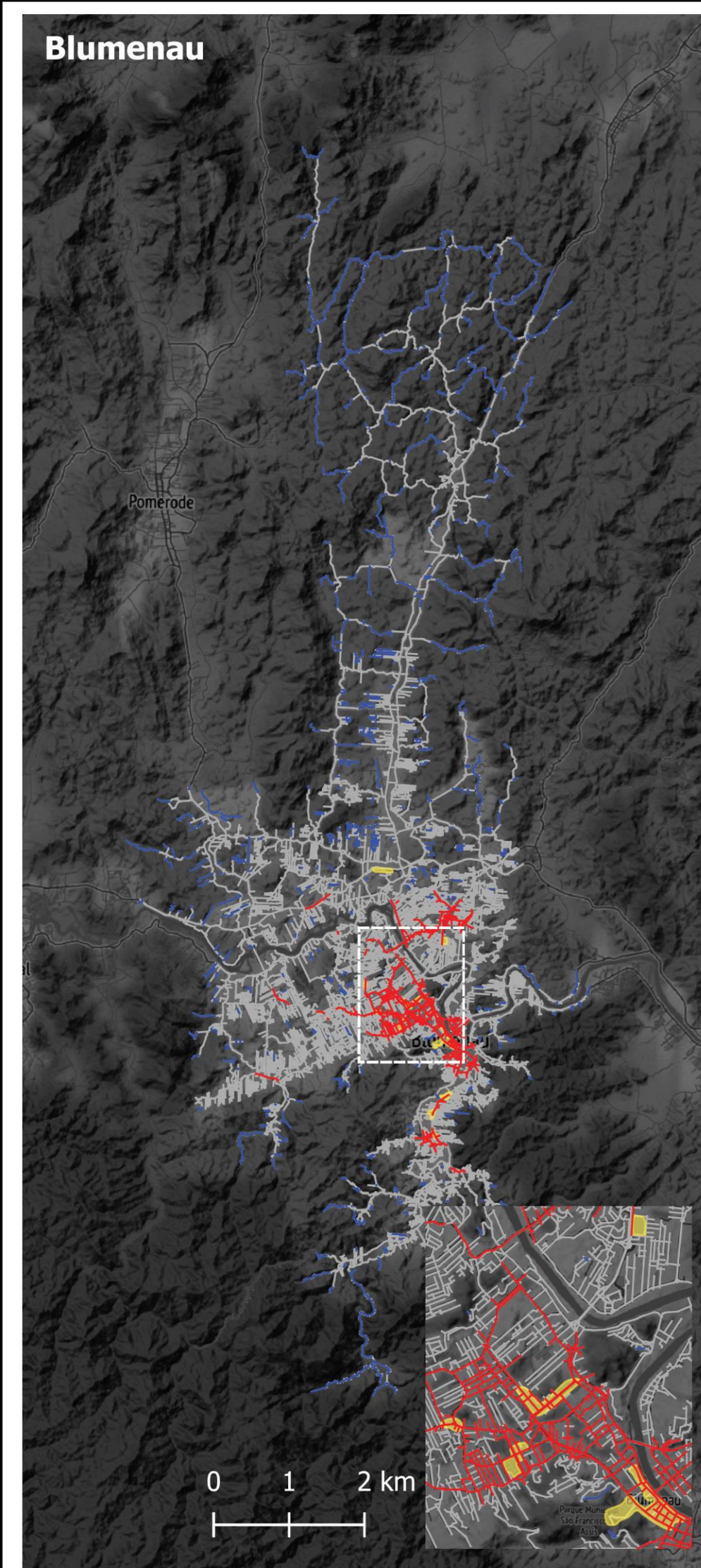


■ ÁREAS DE INTERESSE

MAPAS LOCALIZANDO AS ÁREAS DE INTERESSE

0 3 6 km





5.3. Núcleos históricos e seu papel no presente: a centralidade simbólica das cidades catarinenses.

O terceiro tipo de centralidade que se considera importante caracterizar, busca reconhecer na história outro aspecto significativo para a construção das cidades catarinenses. A relação entre sítio físico e processos colonizadores, produziu diferentes estruturas urbanas iniciais, por isso é importante evidenciá-las. Esses centros originais serão aqui tratados como centralidades simbólicas, uma vez que expressam em sua constituição camadas históricas diversas em razão dos processos sociais e econômicos que ali ocorreram.

Desse modo, caracterizam-se os núcleos históricos de duas maneiras: a primeira busca reconhecê-los e mapeá-los na estrutura urbana atual, denotando especificamente a posição destes núcleos nas cidades estudadas e a segunda correlacionando os centros históricos com a configuração do tecido, verificando aspectos de integração e acessibilidade espacial.

5.3.1. Identificação dos núcleos históricos

A identificação dos núcleos históricos se deu pelo reconhecimento das áreas originalmente ocupadas no processo de formação inicial das cidades estudadas. Esses núcleos foram os primeiros centros e, por isso, desempenharam importante papel na dinâmica urbana reunindo edifícios, usos e lugares públicos de grande relevância, conformando aquilo que, neste estudo, chama-se de centralidade histórica. Em razão das diferentes correntes de colonização, é possível ver uma diversidade desses núcleos que expressam aspectos socioculturais de colonizadores e imigrantes.

O reconhecimento e o mapeamento dessas áreas se deu por diversas formas⁶. Algumas cidades apresentam um rico acervo histórico que, por meio de mapas antigos, foi possível identificar os centros originais. Já outras reúnem relatos e imagens que apontam os lugares que compuseram a ocupação inicial. Nesse caso, para além desses modos de evidenciar a história da urbanização, recorreu-se ainda aos estudos realizados por diversos pesquisadores que, de algum modo, mostram estes núcleos históricos em suas pesquisas por meio de mapas, esquemas gráficos ou imagens.

⁶ O mapeamento dos núcleos históricos foi elaborado pelo autor (2023). Todos os mapas receberam edições do autor utilizando imagens de satélite do Google Maps, do ano de 2023.

Todo esse material auxiliou na identificação das áreas inicialmente ocupadas que se traz a seguir. Na tabela 11 é possível destacar o momento em que foi definida a implantação do centro original e as fontes que utilizamos para essa definição.

Tabela 10 – Referências utilizadas para delimitação dos núcleos históricos.

Cidade Estudada	Período considerado para definição do núcleo histórico (ano)	Referência dos dados
Florianópolis	A partir de 1675	Peluso (1991)
São José	A partir de 1748	Peluso (1991) e Silva (2006)
Biguaçu	A partir de 1747	Peluso (1991), Soares (1988) e Cabral (1950)
Palhoça	A partir de 1748	Lopes (1939) Peluso (1991)
Blumenau	A partir de 1850	Peluso (1991)
Chapecó	A partir de 1917	Peluso (1991), Pertile (2008), Zeni (2007) e Facco, et. al. (2014)
Jaraguá do Sul	A partir de 1876	Bertoli (2006)
Itajaí	A partir de 1880	Girardi (2015)
Lages	A partir de 1888	Peluso (1991)
Joinville	A partir de 1878	Peluso (1991)
Criciúma	A partir de 1940	De Lucca (2015)
Içara	A partir de 1940	De Lucca (2015)

Fonte: elaborado pelo autor.

Na análise que se realizou para identificar a centralidade simbólica nas cidades estudadas, correlacionou-se a configuração espacial e os atributos históricos do espaço urbano. Assim, observando a tabela 11, é pertinente destacar que

Tabela 11- Análise da centralidade funcional

CIDADE/REGIÃO ESTUDADA	CENTRALIDADE SIMBÓLICA						
	Abrangência do núcleo histórico (km ²)	Proporção em relação ao sistema analisado (%)	Situação em relação ao tecido urbano	Nº de segmentos que passam pelo núcleo histórico	Nº de segmentos mais integrados no todo (10%) que passam pelo núcleo histórico	Nº de segmentos mais integrados localmente (10%) que passam pelo núcleo histórico	Relação com a centralidade formal - Percentual médio de segmentos simultaneamente mais integrados localmente e no todo que passam pelo núcleo histórico
Região Conurbada de Florianópolis	1,13	0,26	Deslocado	558	70	343	13%
<i>Florianópolis</i>	<i>0,52</i>	<i>0,07</i>	<i>Deslocado</i>	<i>321</i>	<i>49</i>	<i>317</i>	15%

<i>São José</i>	0,08	0,05	<i>Deslocado</i>	84	0	26	0%
<i>Palhoça</i>	0,28	0,07	<i>Deslocado</i>	59	21	0	0%
<i>Biguaçu</i>	0,26	0,07	<i>Deslocado</i>	94	0	0	0%
Blumenau	0,45	0,08	Deslocado	191	102	146	53%
Chapecó	0,21	0,03	Deslocado	951	793	861	83%
Jaraguá do Sul	0,60	0,11	Centralizado	149	56	93	38%
Itajaí	0,40	0,14	Deslocado	68	2	0	0%
Joinville	1,44	0,13	Centralizado	315	295	62	20%
Região Conurbada Criciúma	0,51	0,20	Centralizado	133		69	52%
Criciúma	0,40	0,17	Centralizado	92	67	38	41%
Içara	0,11	0,04	Centralizado	41	3	31	7%
Lages	0,28	0,01	Centralizado	56	45	34	61%

Fonte: elaborado pelo autor.

A cidade de Joinville apresenta o núcleo histórico com maior área proporcional ao tecido analisado, seguido por Jaraguá do Sul, Florianópolis e Blumenau. Içara e São José são as cidades com núcleos históricos de menor dimensão, segundo o mapeamento. Em percentuais, quando feita a comparação com as áreas territoriais totais de cada cidade estudada, Criciúma, Itajaí e Joinville apresentam núcleos históricos que ocupam maior área territorial.

Cidades como Blumenau, Jaraguá do Sul, Joinville, Lages e Chapecó situam o núcleo histórico de modo mais centralizado, se analisado o tecido urbano no presente. O oposto ocorre em grande parte, nas cidades litorâneas, em razão da condição inicial, que situou os centros originais em direta relação com o mar, e da crescente expansão do tecido urbano. O caso de Florianópolis foge um pouco a essa regra, pois seu núcleo integrador acabou se justapondo ao principal acesso da porção insular e se configurou como um espaço de grande fluxo. Blumenau também revela seu núcleo histórico de modo deslocado, às margens do rio Itajaí-açu, fenômeno que expressa a dispersão da mancha urbana mediante condições físico-naturais. O mesmo deslocamento ocorre com Itajaí que experimentou uma expressiva expansão rumo à Rodovia BR 101, localizada em uma porção territorial distante da região histórica da cidade.

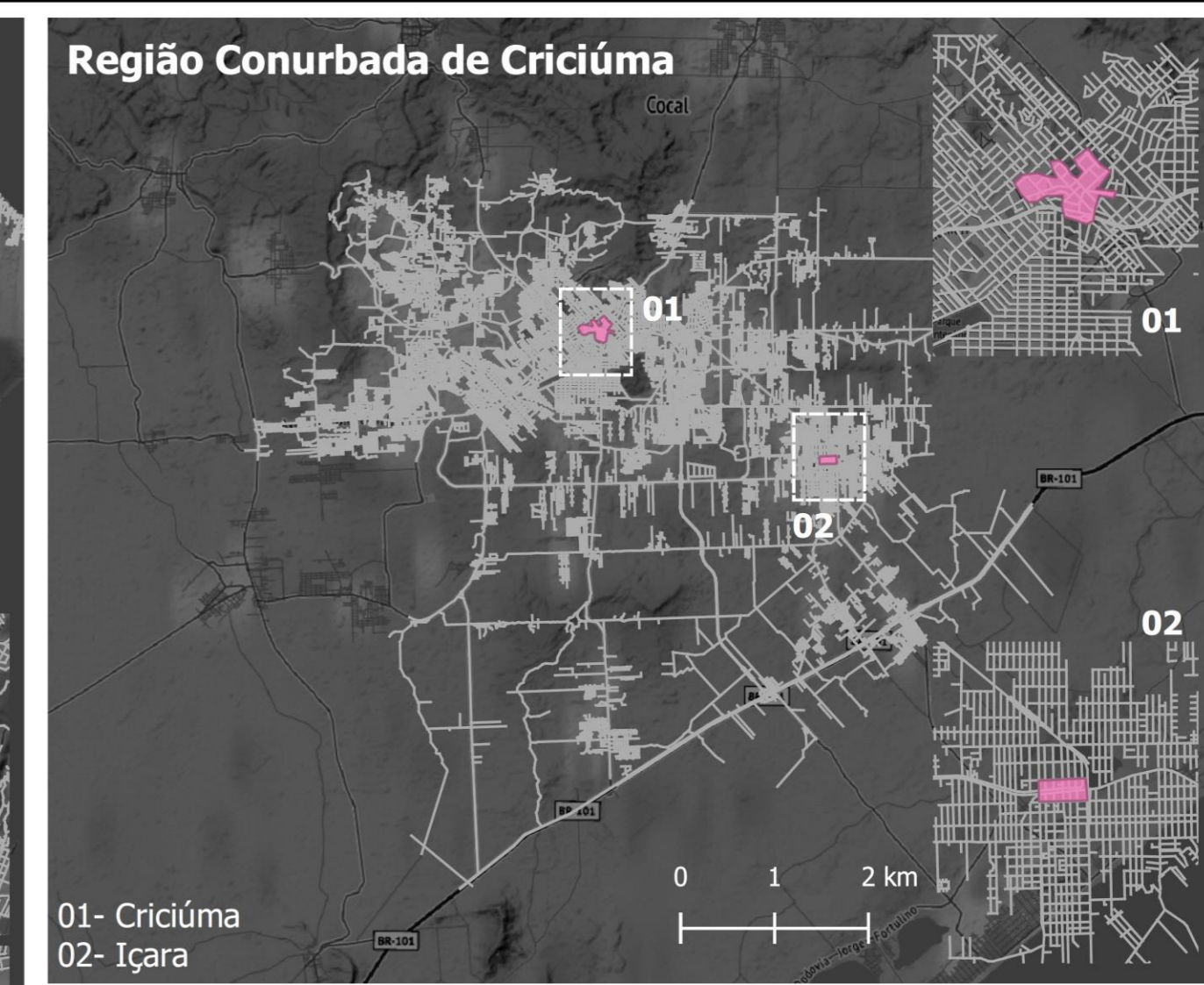
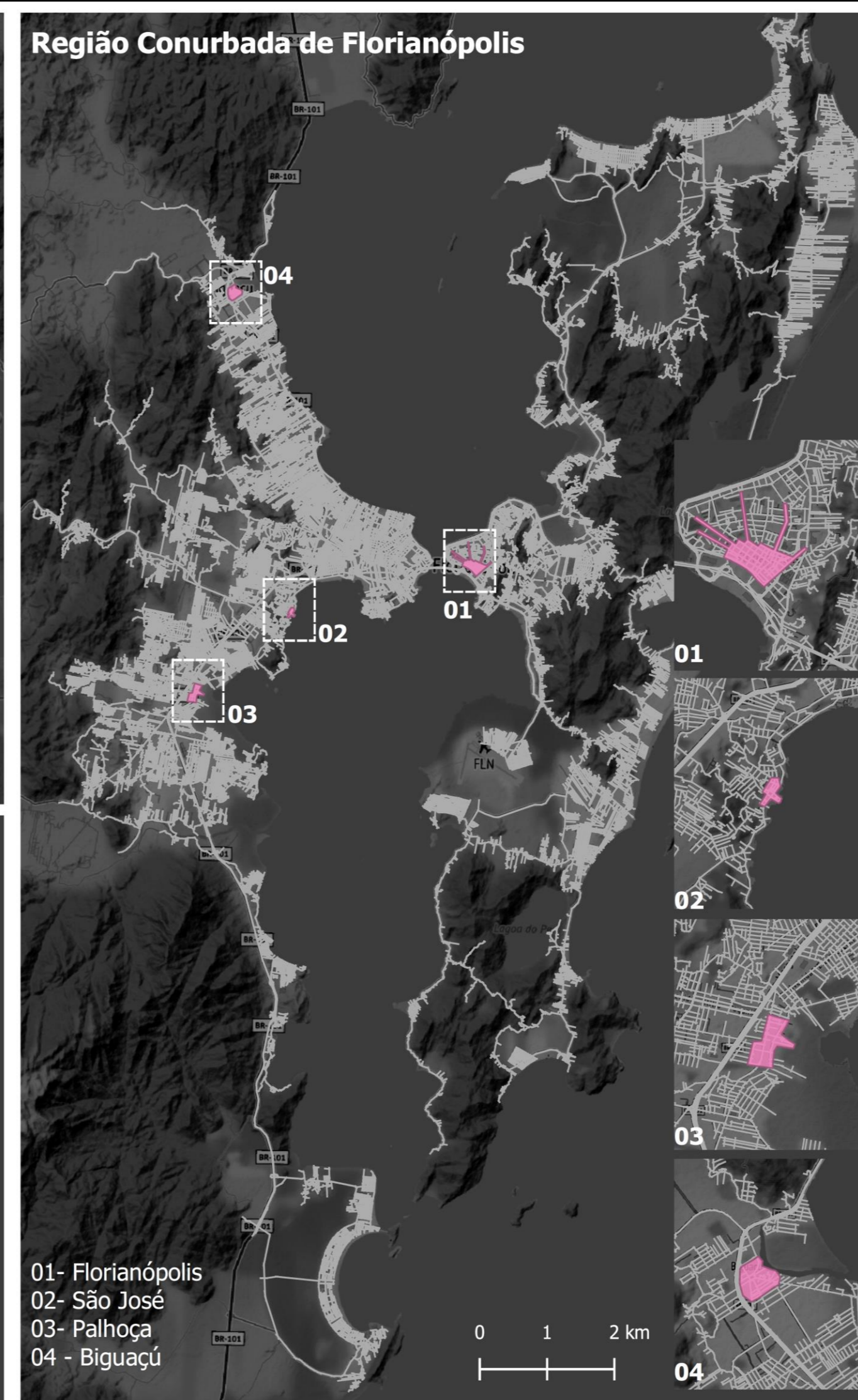
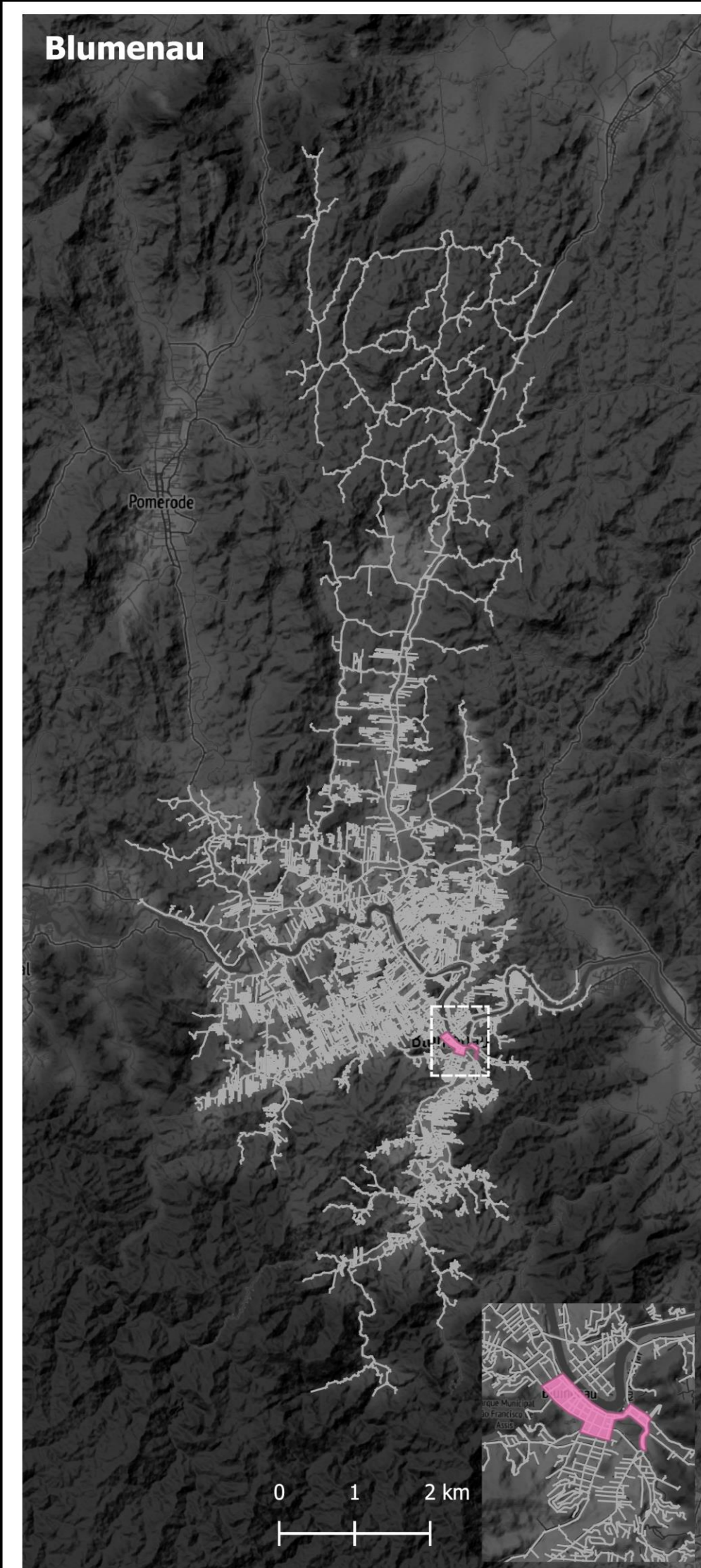
Chapecó, Joinville e Florianópolis denotam, respectivamente, as maiores quantidades de segmentos de linhas (ou ruas) que perpassam pelos núcleos históricos. Pode-se notar um padrão em que, comparativamente, o número de vias presente nos núcleos históricos é bastante similar nas cidades litorâneas, que têm seu centro original deslocado no tecido urbano total (São José, Palhoça e Biguaçu), e nas cidades situadas em vales da vertente atlântica catarinense (Blumenau e Jaraguá do Sul), estas fortemente influenciadas pela topografia encaixada desses vales.

Chapecó, Joinville e Blumenau possuem a maior quantidade de segmentos bem integrados no todo que passam pelo centro histórico. Em contraponto, o centro histórico de São José e de Biguaçu não apresentam nenhum segmento com altos valores de integração, já Itajaí apenas possui dois segmentos bem integrados que passam pela porção histórica. Assim, quando analisados os segmentos bem integrados localmente, o centro histórico de Chapecó reúne a maior número de vias com alta acessibilidade espacial, seguida pelos núcleos históricos de Florianópolis e Blumenau. Cidades como Palhoça, Biguaçu e Itajaí não apresentam em seus centros originais segmentos bem integrados.

Chapecó é a cidade que melhor sobrepõe condições de centralidade simbólica e centralidade formal. Significa dizer que, mesmo com o passar do tempo, o centro original se mantém protagonista na vida urbana, sendo a região mais antiga da cidade, mas também a mais facilmente acessível. Lages e Blumenau aparecem na sequência, com um percentual de sobreposição menor. Em contrapartida, São José, Palhoça, Biguaçu e Itajaí revelam núcleos históricos deslocados dos altos valores de acessibilidade espacial dos sistemas estudados, mostrando que a centralidade simbólica está completamente deslocada da centralidade formal.

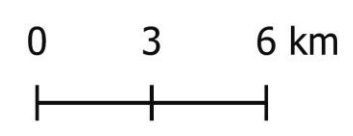
Cabe aqui uma pequena especulação a respeito dessas sobreposições: o que significa uma cidade sobrepor o núcleo histórico e o centro formal? Significa que o centro histórico, marcado por estruturas morfológicas consolidadas na histórica poderá sofrer grandes processos de transformação ao longo do tempo, mudando e substituindo usos do solo e de tipologias construtivas. Quando o núcleo histórico está separado do centro morfológica, as estruturas espaciais tendem a permanecer mais estáticas, facilitando, por exemplo, os processos de preservação histórica.

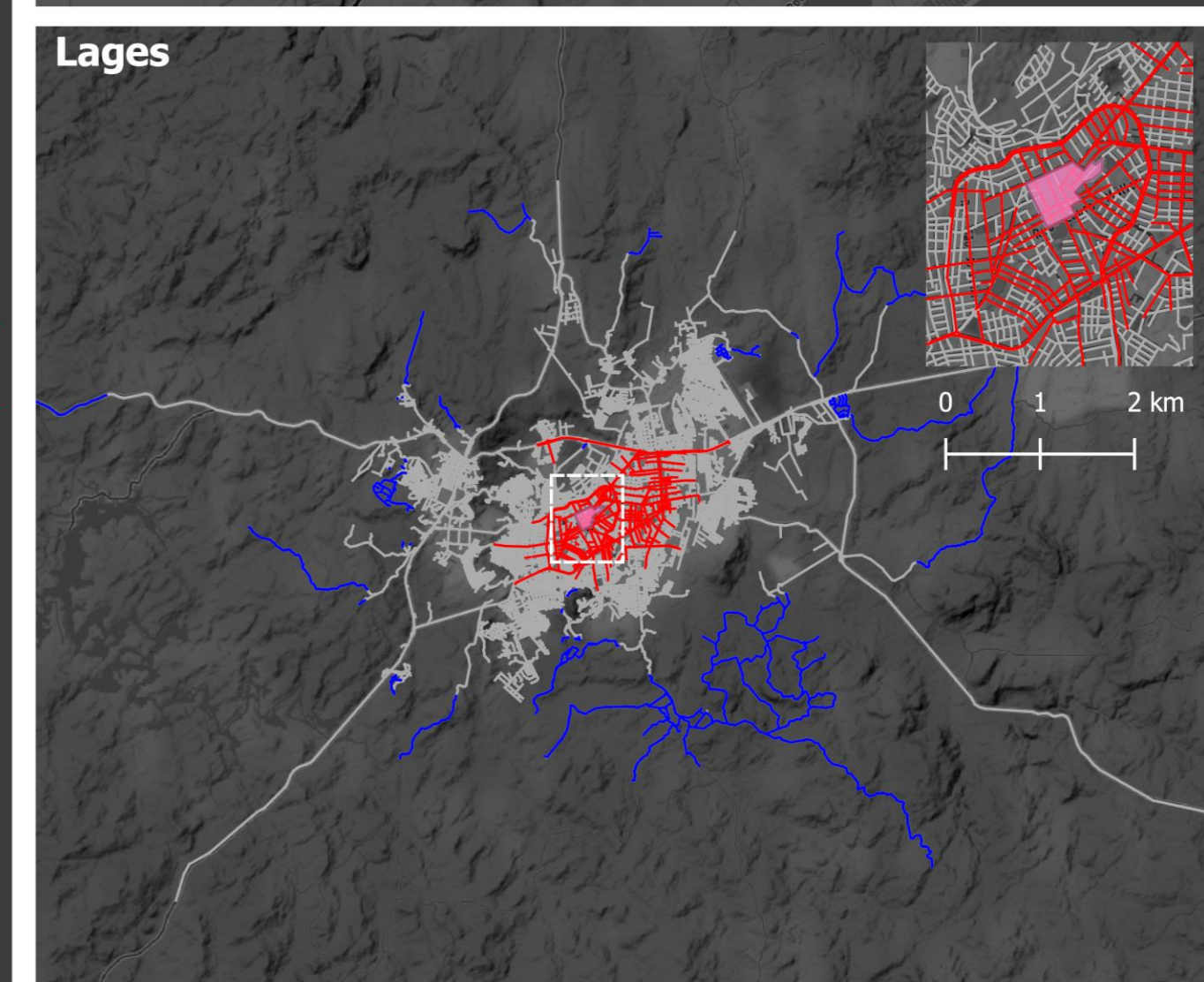
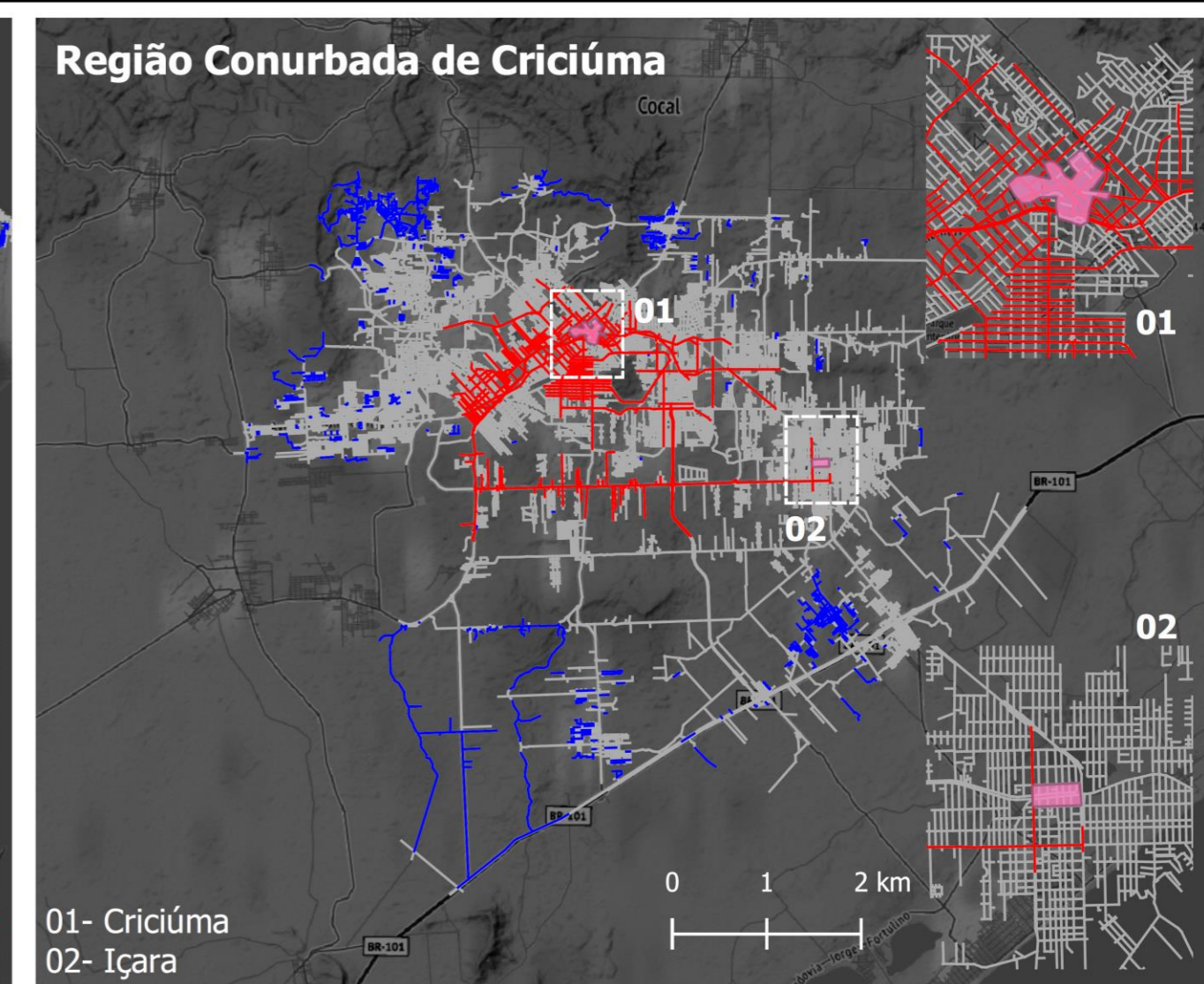
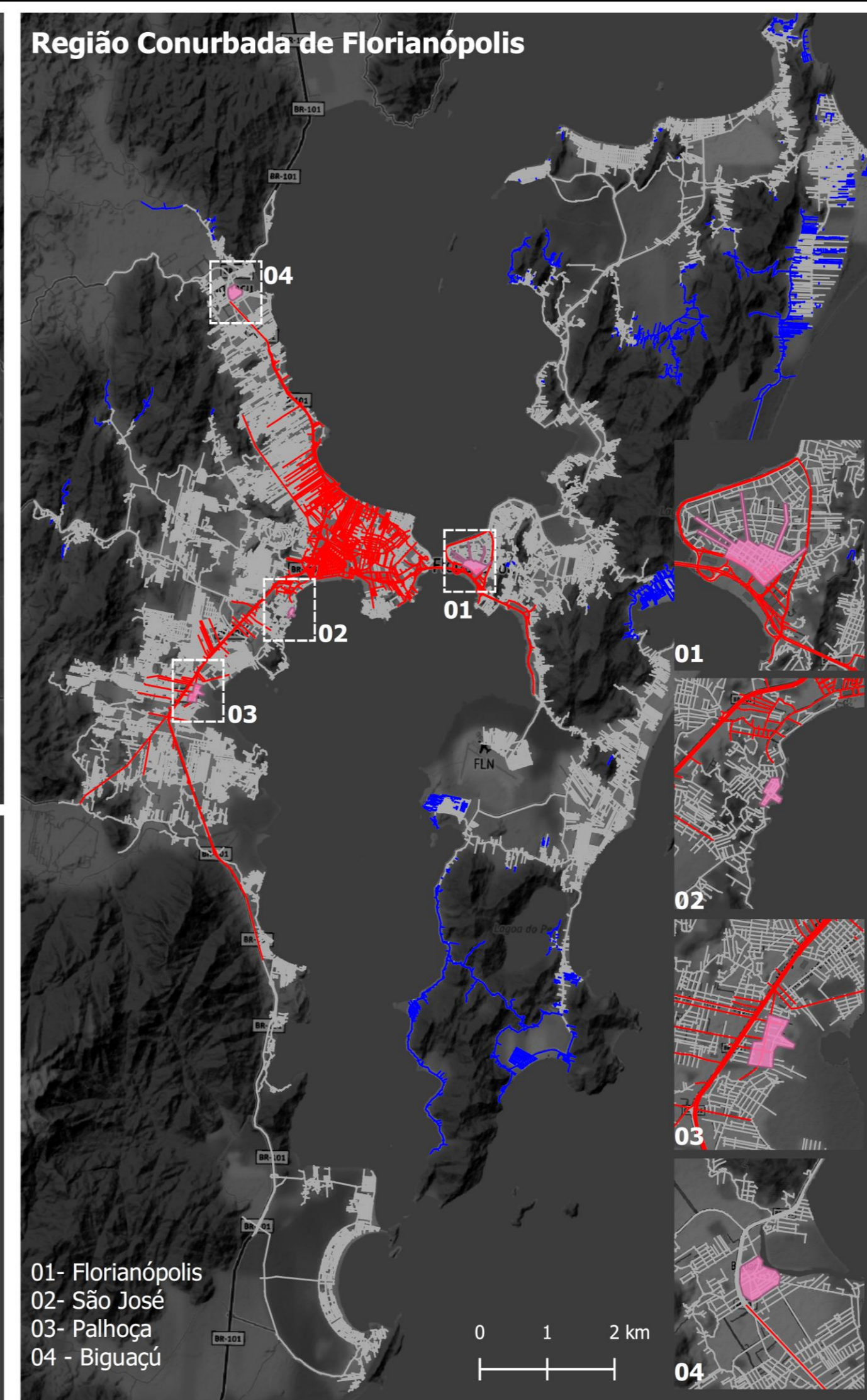
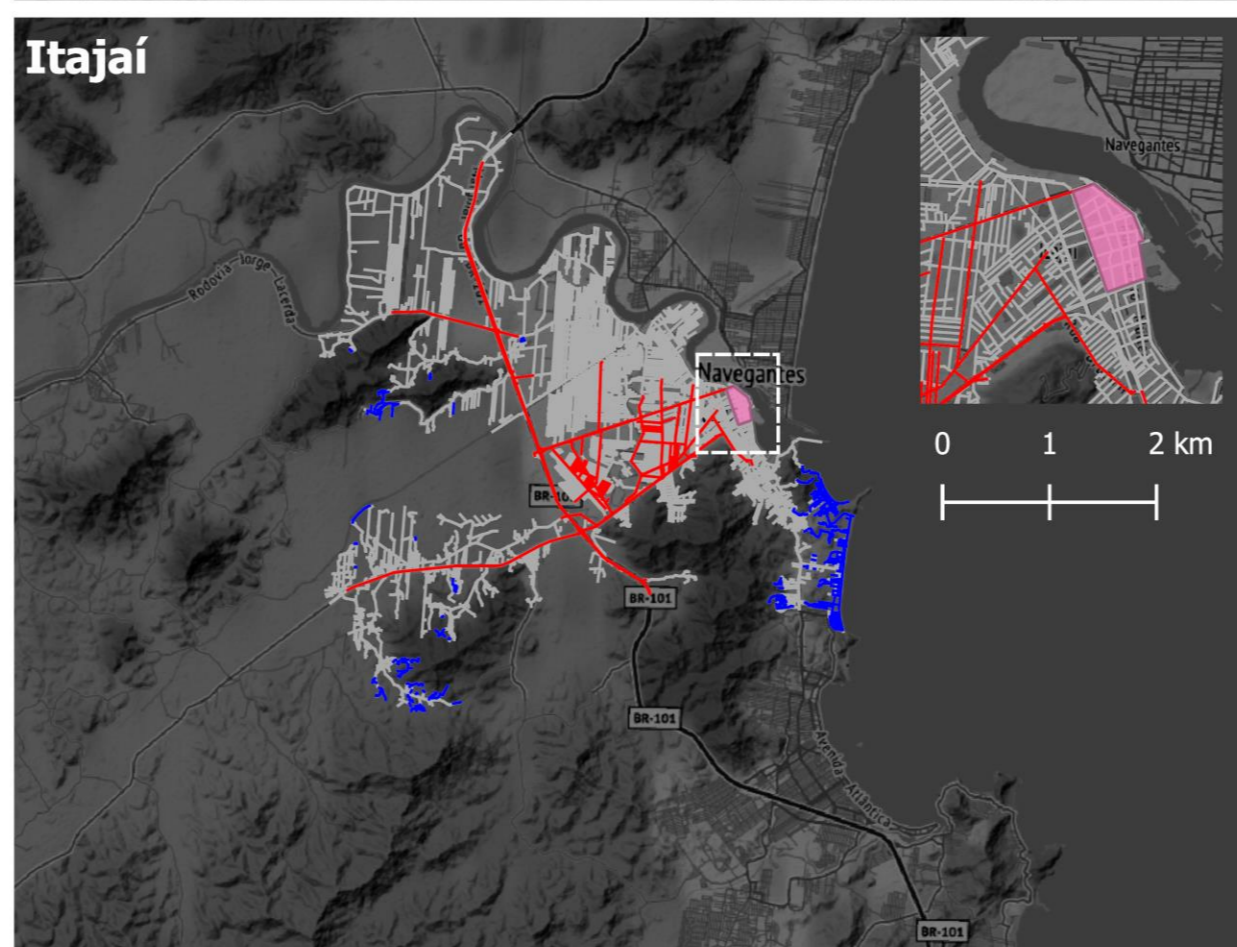
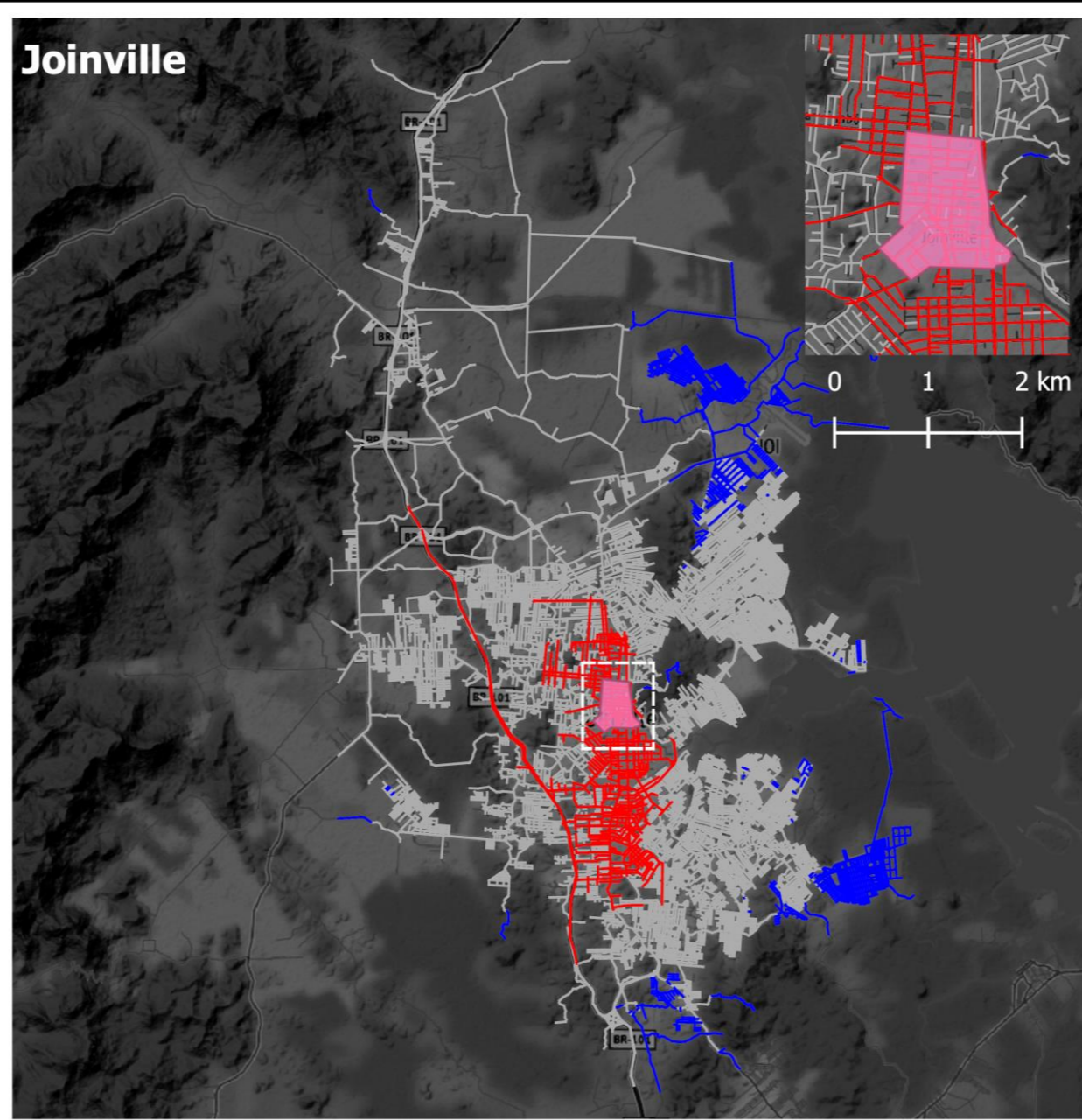
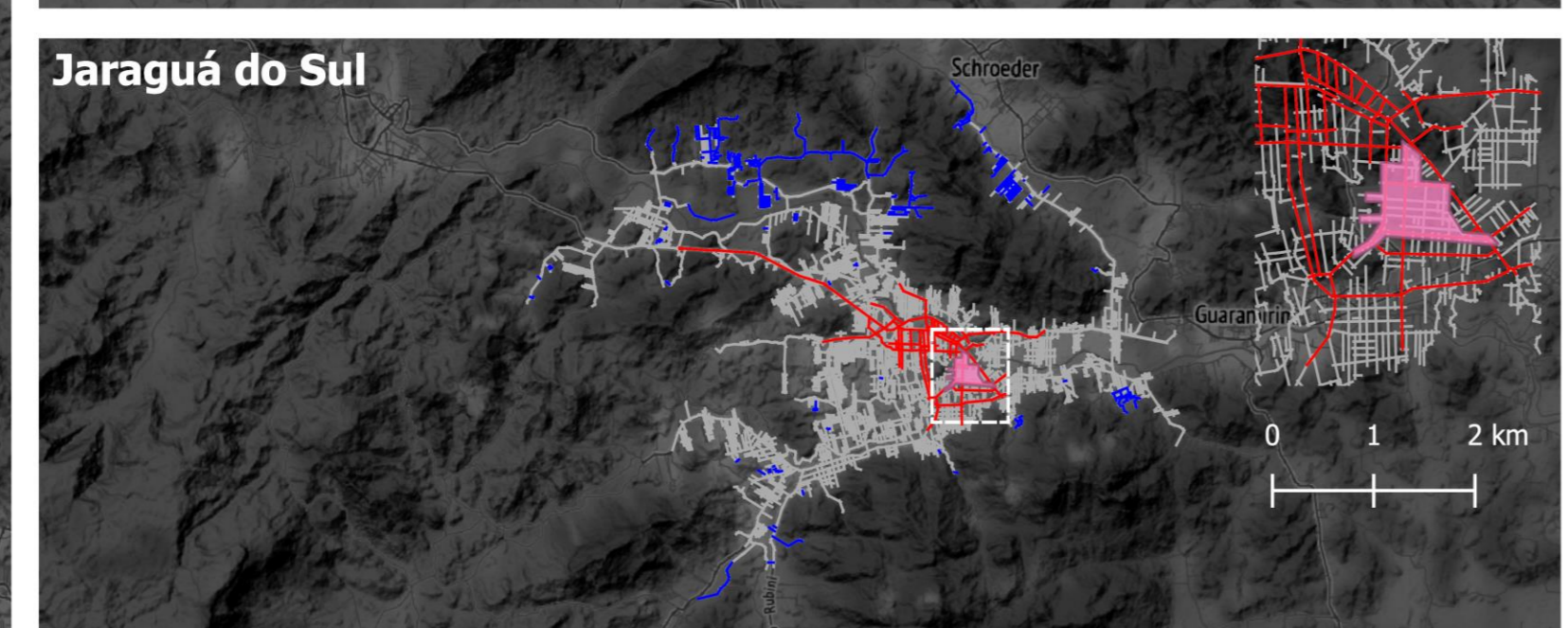
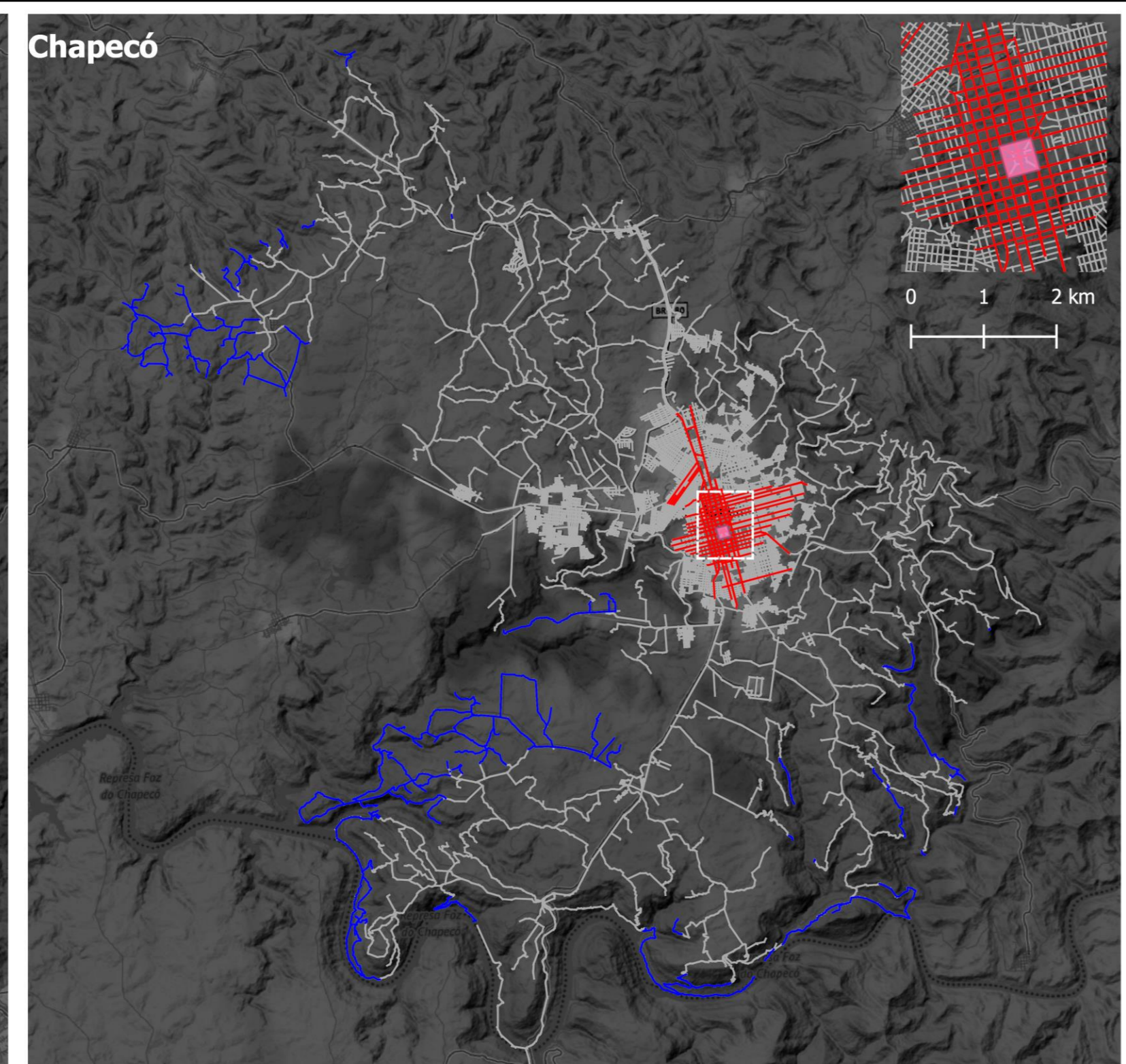
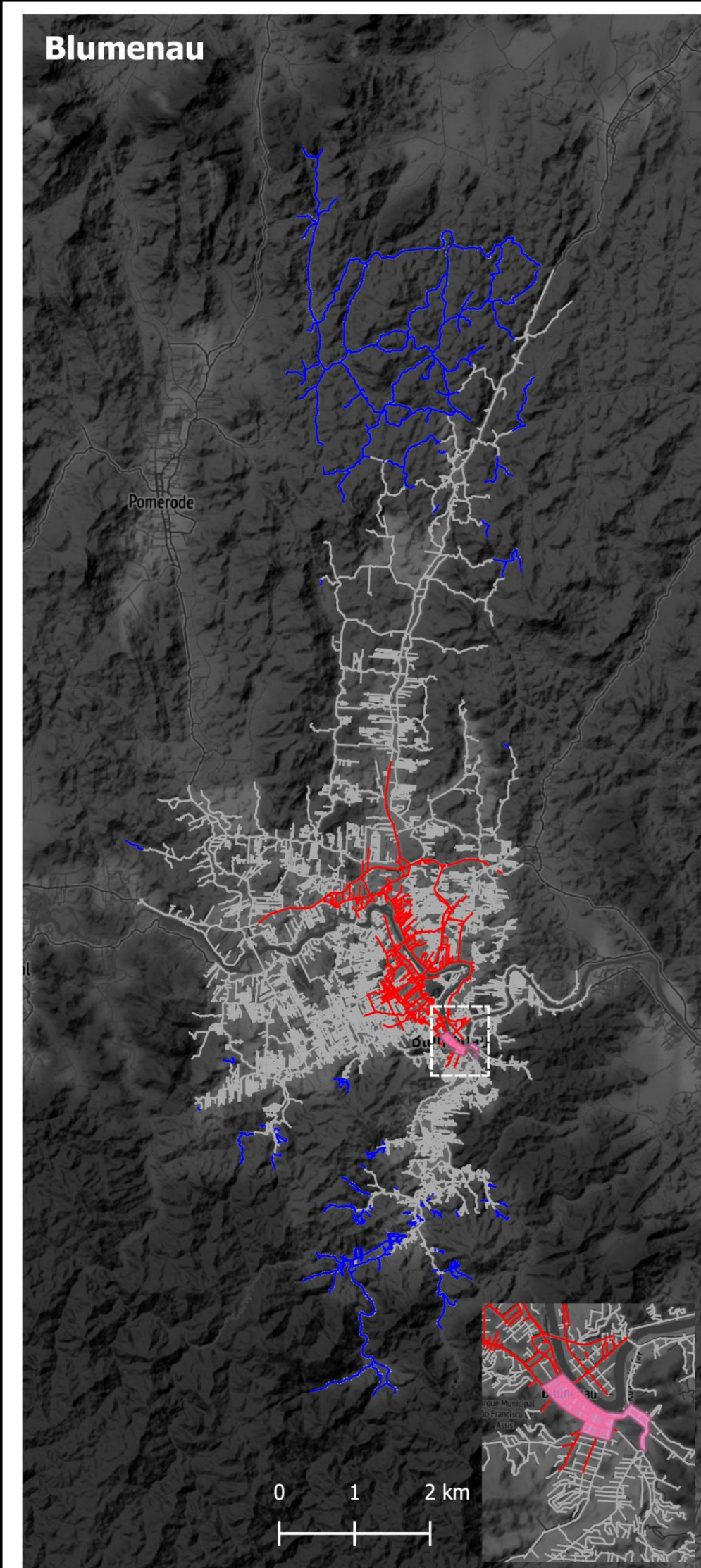
Discussões sobre a relação entre centralidade simbólica e formal também são possíveis: o que significa sobrepor o núcleo histórico ao funcional? Nesses casos, o centro “nevrálgico” da cidade sempre permaneceu no mesmo ponto, criando um centro extremamente dinâmico e vivo. Quando não ocorre tal sobreposição, o centro tende a perder um pouco de sua vitalidade, situação que pode contribuir no surgimento de diversos subcentros distribuídos pelo território.



Centro Histórico

MAPAS DOS CENTROS SIMBÓLICOS



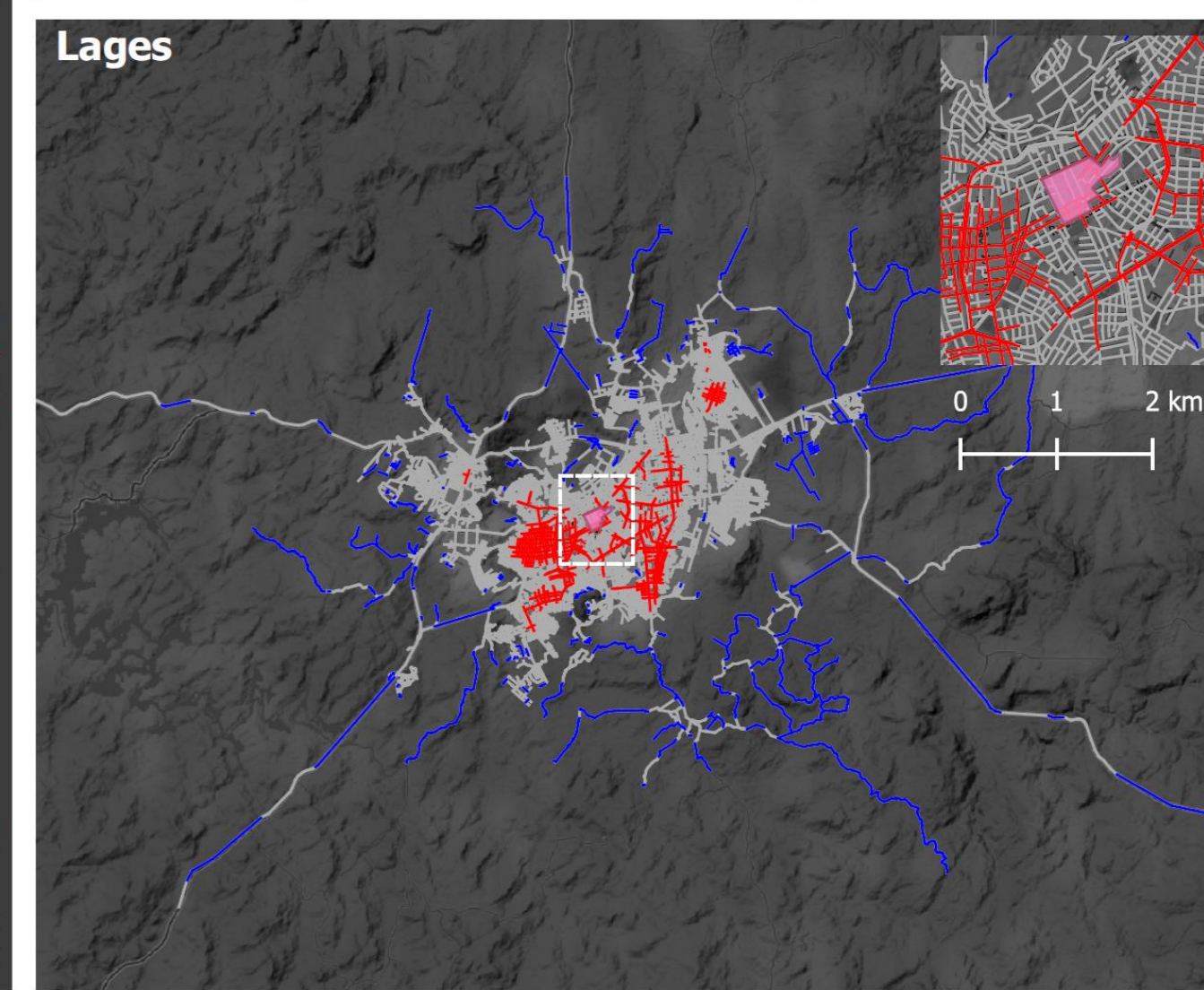
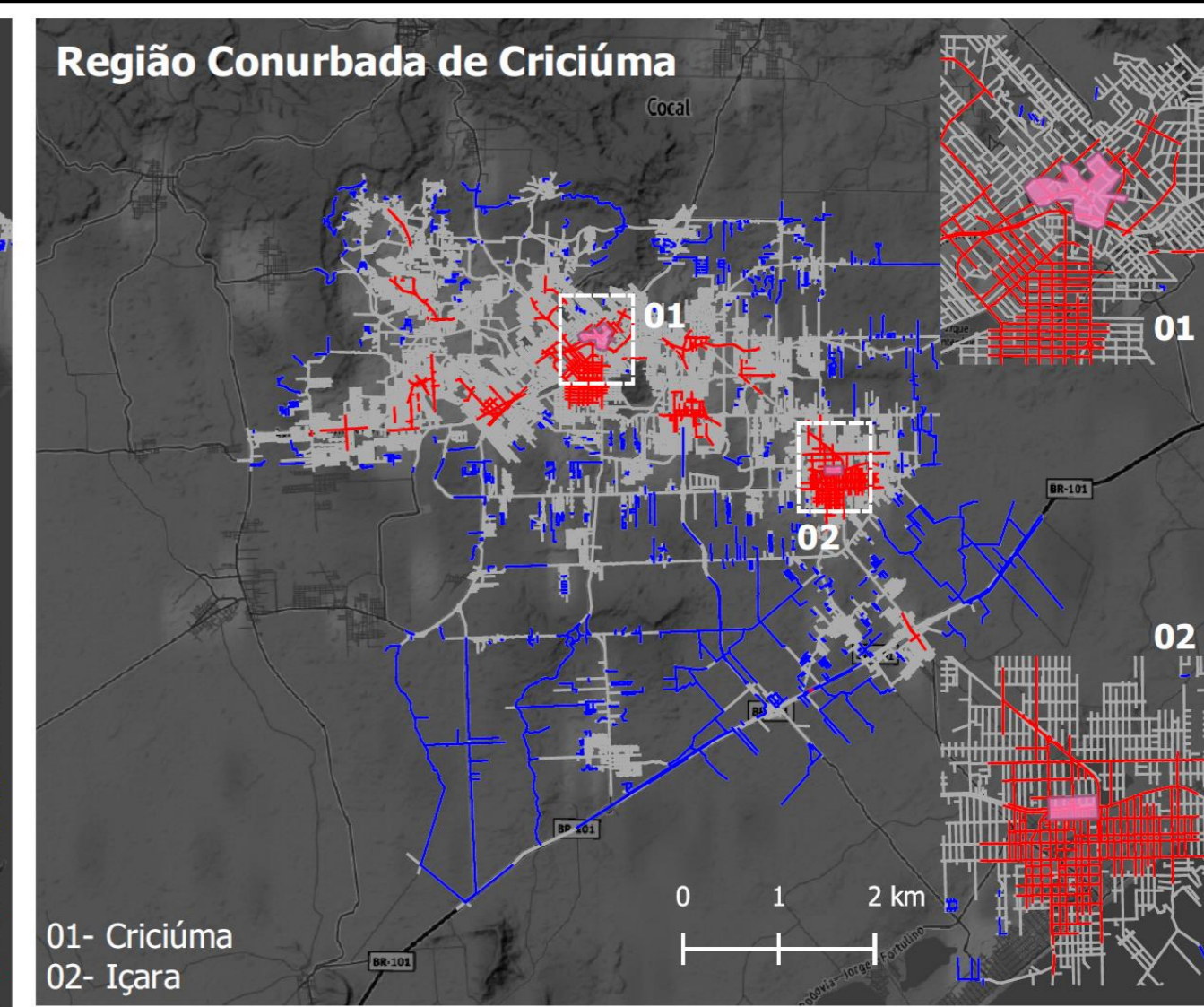
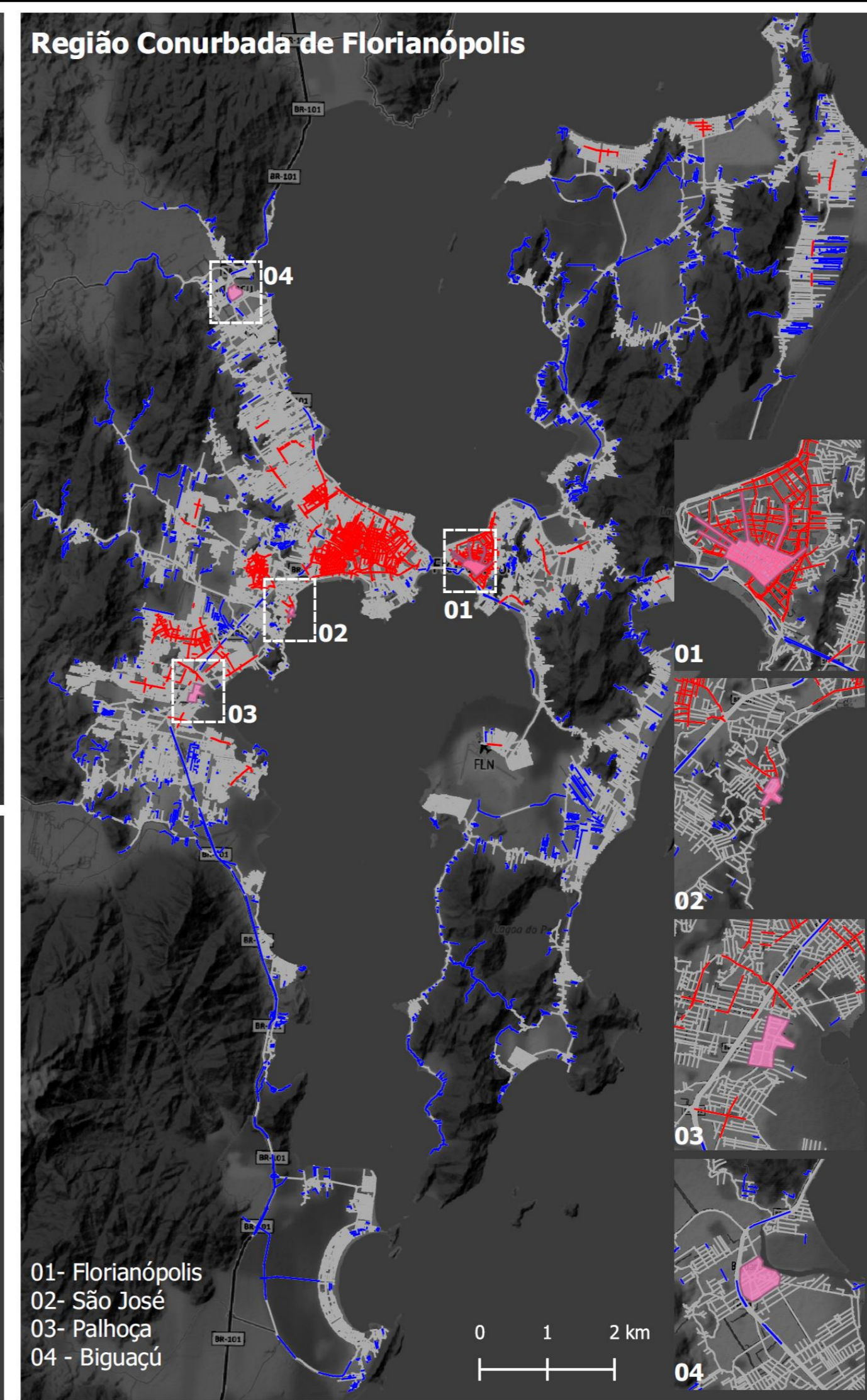
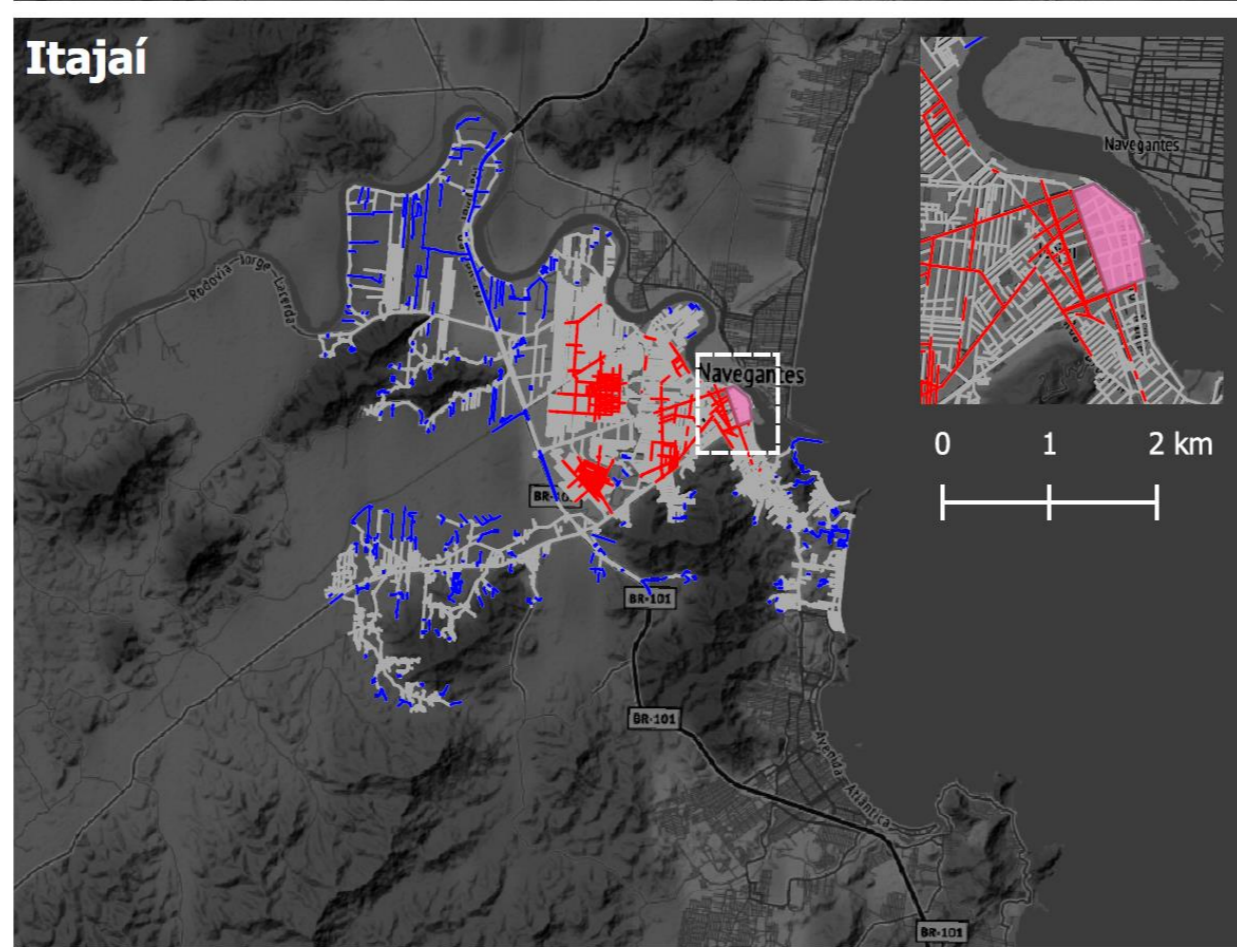
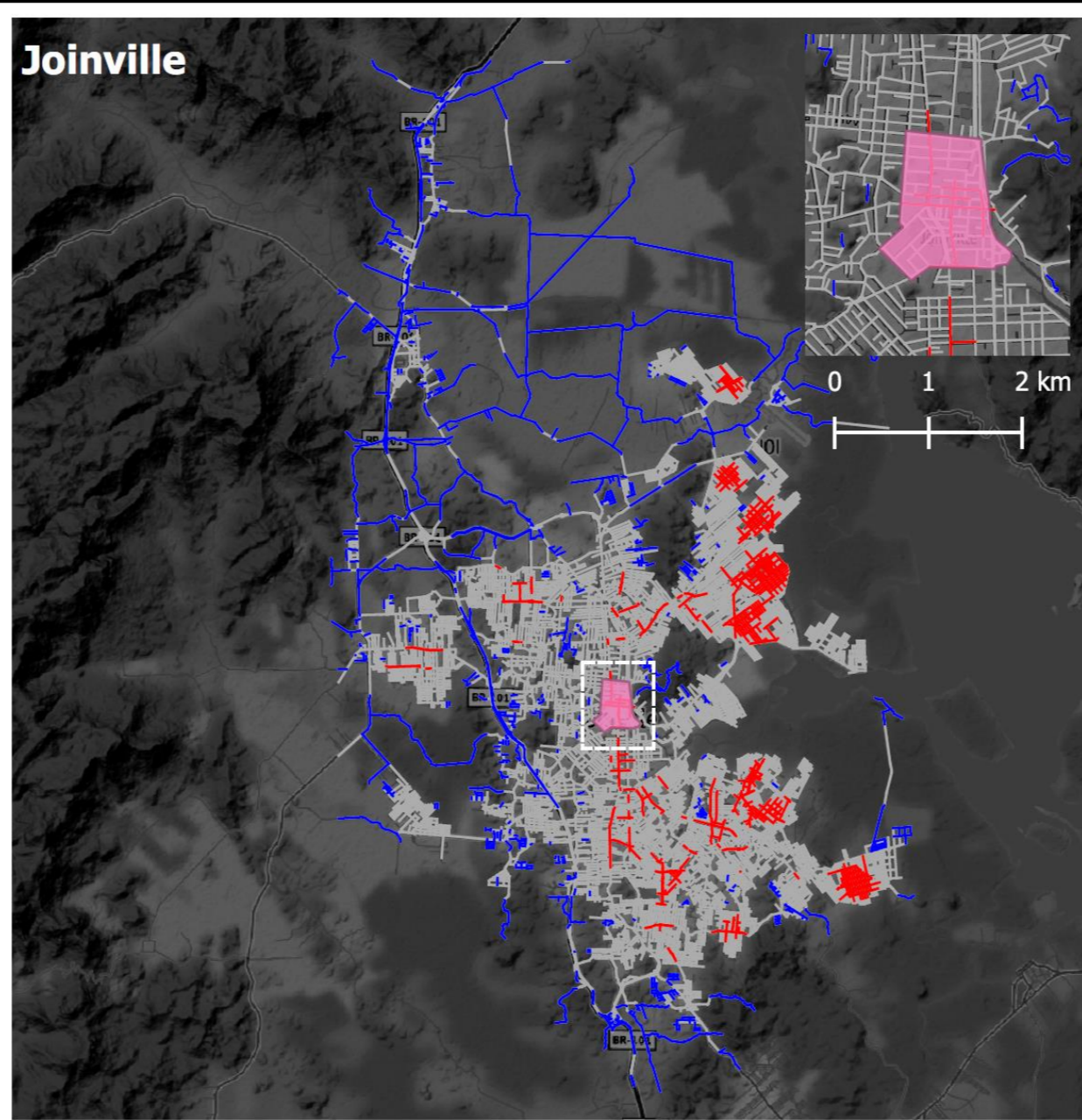
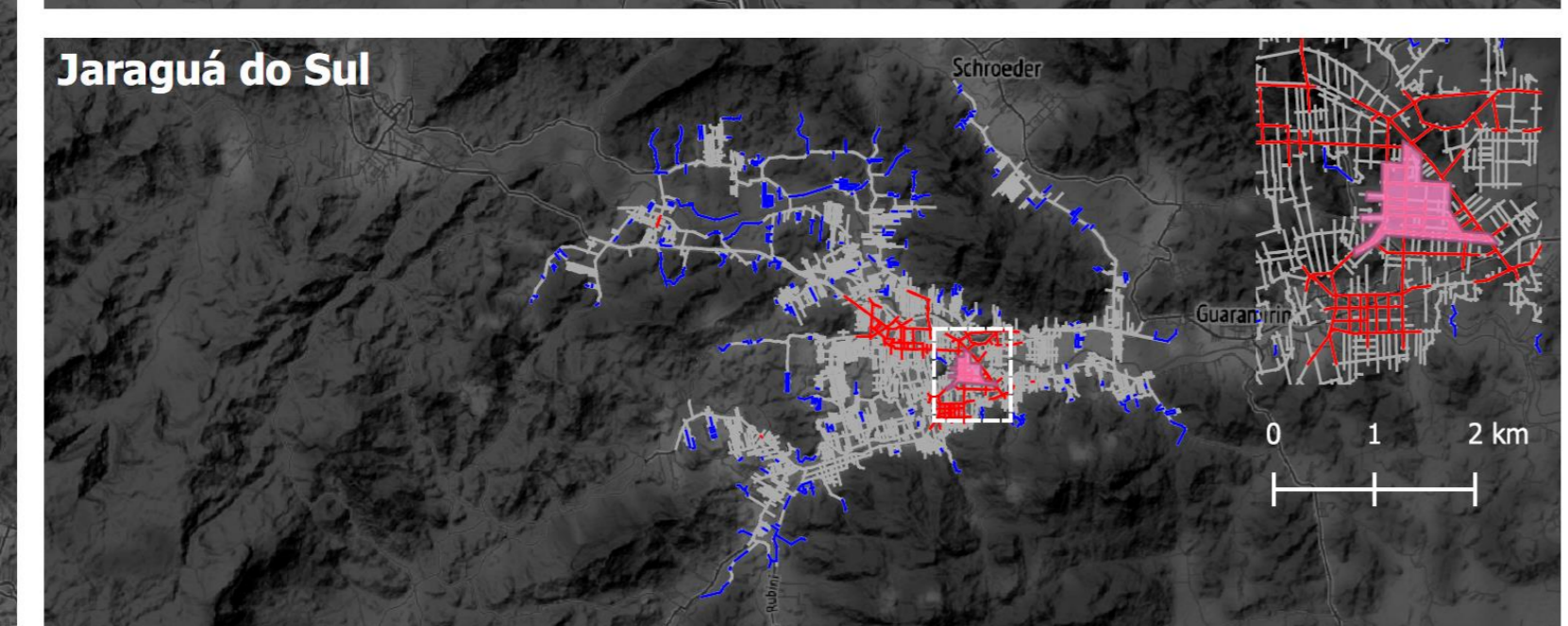
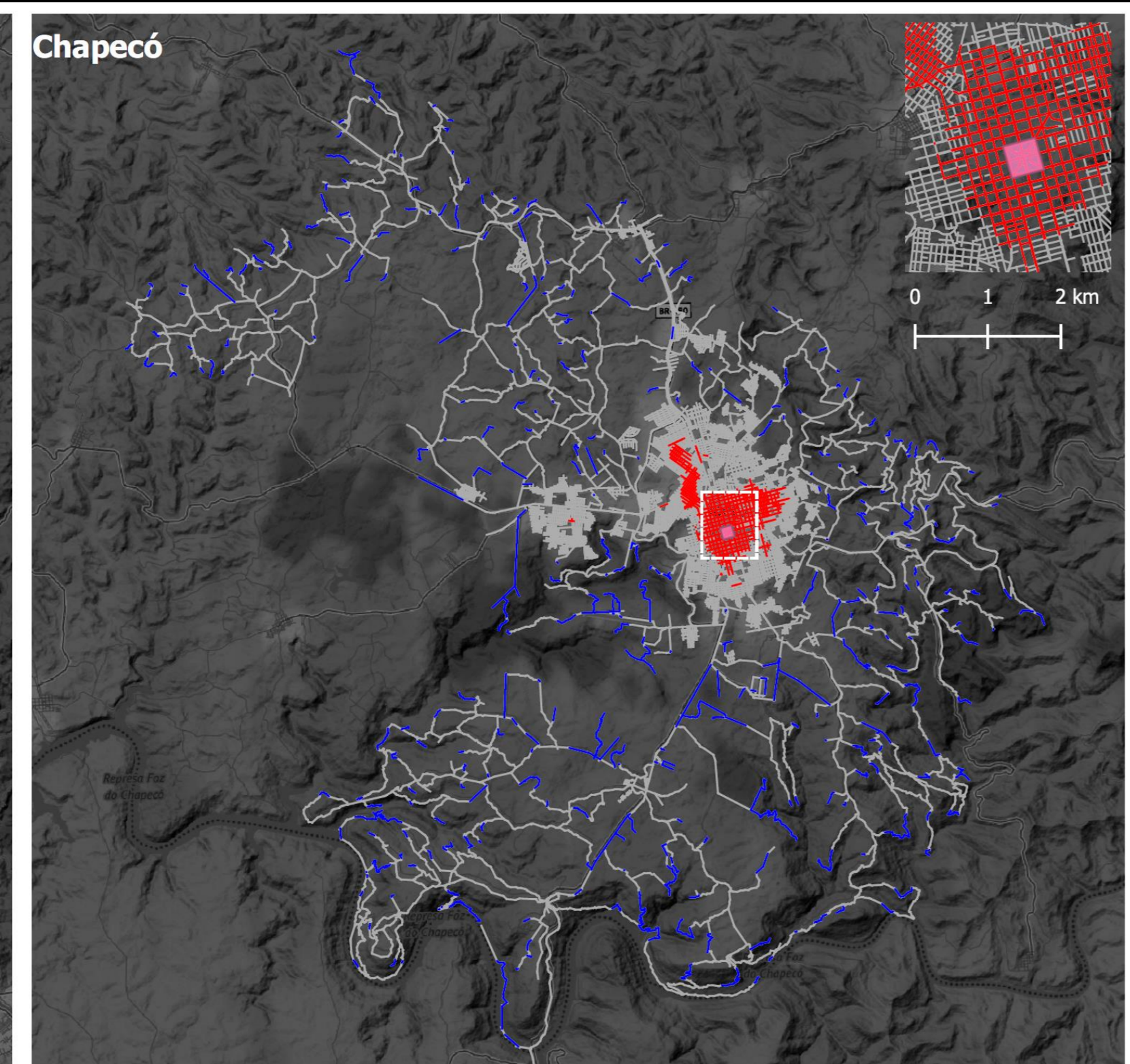
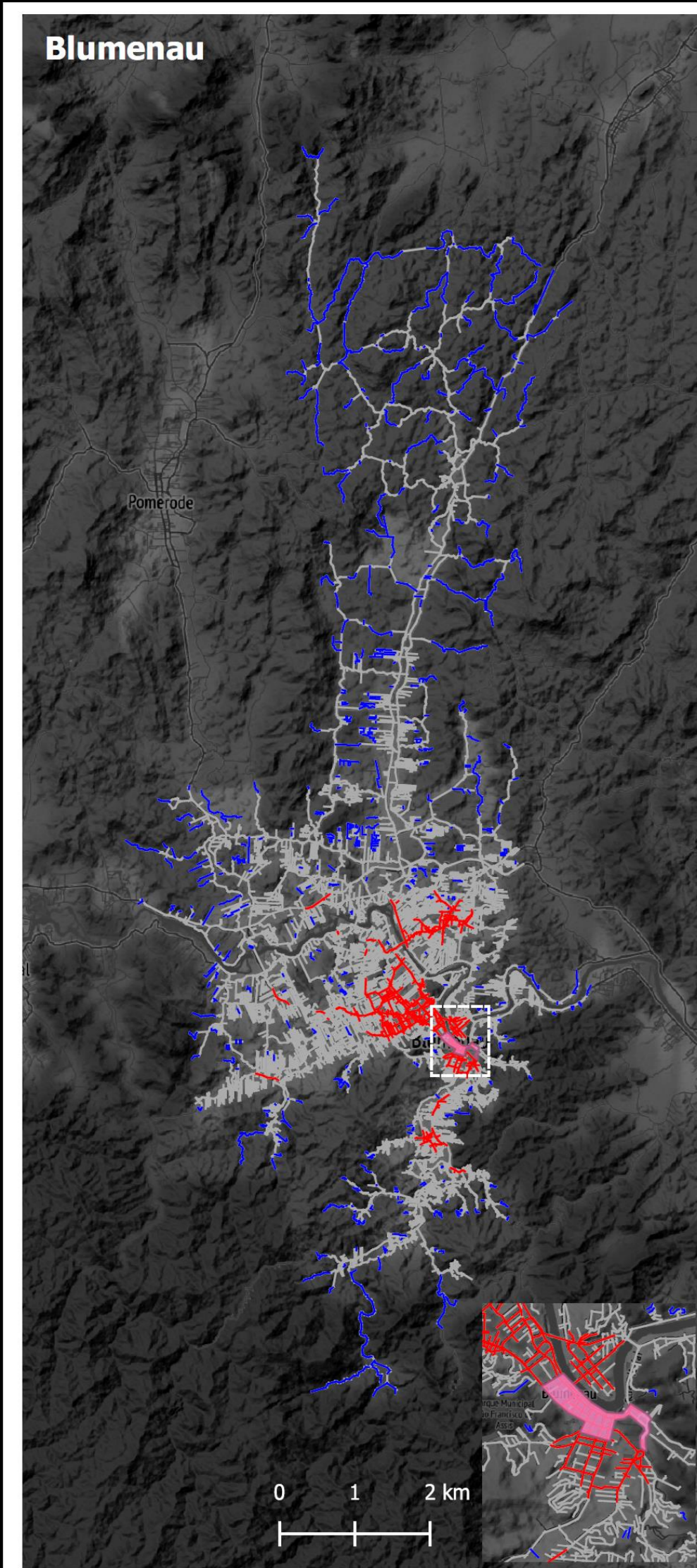


NÍVEIS DE INTEGRAÇÃO

- 10% MAIS INTEGRADO
- 10% MAIS SEGREGADO
- CENTRO HISTÓRICO

MAPAS DE ÁREAS MAIS INTEGRADAS NO TODO E LOCALIZAÇÃO DOS CENTROS SIMBÓLICOS

0 3 6 km



NÍVEIS DE INTEGRAÇÃO

- 10% MAIS INTEGRADO
- 10% MAIS SEGREGADO
- CENTRO HISTÓRICO

MAPAS DE ÁREAS MAIS INTEGRADAS LOCALMENTE E LOCALIZAÇÃO DOS CENTROS SIMBÓLICOS

0 3 6 km

5.4. Correlações entre centralidades: influências formais sobre função e simbolismo.

Após a aferição e o reconhecimento das centralidades presentes nas 10 cidades mais populosas do estado de Santa Catarina, buscou elucidar em um quadro comparativo que revele importantes indicadores. Aqui foi possível trazer, como resultado da pesquisa, o grau de relação que as centralidades simbólicas e funcionais possuem com a centralidade formal, com o intuito de também correlacionar os efeitos morfológicos presentes na estrutura da cidade com a formação e a localização dos lugares de grande uso e de apropriação e de lugares de memória. A tabela 12 traz nossa contribuição no entendimento dessa correlação.

Tabela 12- Análise da centralidade funcional

CIDADE/REGIÃO ESTUDADA	Correlação entre Centro Formal com:	
	Centro Funcional	Centro Simbólico
Região Conurbada de Florianópolis	0 - 25%	0 - 25%
<i>Florianópolis</i>	0 - 25%	0 - 25%
<i>São José</i>	0 - 25%	0 - 25%
<i>Palhoça</i>	50 - 75%	0 - 25%
<i>Biguaçu</i>	0 - 25%	0 - 25%
Blumenau	25 - 50%	50 - 75%
Chapecó	50 - 75%	75 - 100%
Jaraguá do Sul	50 - 75%	25 - 50%
Itajaí	0 - 25%	0 - 25%
Joinville	0 - 25%	0 - 25%
Região Conurbada Criciúma	75 - 100%	50 - 75%
<i>Criciúma</i>	75 - 100%	25 - 50%
<i>Içara</i>	0 - 25%	0 - 25%
Lages	75 - 100%	50 - 75%

Legenda da taxa de correlação: Muito pouca ou sem relação Pouco relacionado Relacionado Fortemente Relacionado

Fonte: elaborado pelo autor.

É possível afirmar que cidades com um tecido urbano que se estruturou de modo mais radial, as quais cresceram de modo mais ou menos igual para todas as direções, como aqueles percebidos em Chapecó e em Lages, trazem uma forte relação entre acessibilidade espacial, diversidade de atividades e uso e áreas históricas. Esse padrão formal facilita a sobreposição e a coexistência de diferentes tipos de centralidades, potencializando atributos de vitalidade urbana.

Percebe-se que Blumenau e Jaraguá do Sul, cidades de colonização europeia situadas em meio aos vales, têm correlação considerável entre as tipologias de centralidades analisadas. No entanto, a conformação do traçado dessas cidades, que é fortemente condicionado pela topografia, ocupando diversos vales encaixados, tem deslocado e dispersado o centro funcional, atualmente com acessibilidade dificultada em relação ao restante do tecido urbano.

Por outro lado, deu-se destaque para as cidades mais situadas no litoral que possuem pouca ou uma nula sobreposição de áreas facilmente acessíveis com espaços importantes do ponto de vista do uso do solo e das porções mais históricas. Em grande medida, tal situação ocorre pelo crescimento unidirecional da malha urbana para uma ou outra direção preponderante, muitas vezes em direção às novas rodovias criadas, o que tem levado o traçado urbano para longe do litoral. O núcleo histórico permanece, mas já não é a porção mais integrada do sistema, e muitos usos comerciais e de serviço foram, pouco a pouco, migrando para áreas próximas das rodovias.

No início desta pesquisa, questionou-se por que alguns centros estão se tornando espaços socialmente pouco apropriados, e como as mudanças do espaço urbano da cidade têm propiciado transformações nos centros históricos e no surgimento de outros “centros” com notória importância.

Pode-se afirmar que a configuração espacial exerce influência direta sobre a apropriação social do espaço urbano, isso porque é por meio dela que as relações humanas se dão, e é claro que espacialidades mais integradas e facilmente acessíveis tendem a reunir pessoas, enquanto em espacialidades segregadas e pouco acessíveis tendem a ter poucos fluxos de passagem e apropriação restringida aos moradores locais. Assim, à medida que os centros históricos perdem sua acessibilidade espacial, crescem as chances de se tornarem lugares socialmente pouco apropriados, depredados e até mesmo inseguros, surgem áreas que passam a competir com os lugares originais. É fácil perceber que em cidades onde o traçado é mais segregado e disperso, surgem áreas de interesse que exercem o papel de subcentros, na tentativa de ofertar usos de solo diferenciados em bairros mais afastados da porção central. Em cidades em que o tecido é radial ou ortogonal, as áreas com diversidades de uso se concentram e potencializam a área já existente.

Quanto aos efeitos das mudanças no espaço urbano e as alterações que tais mudanças têm provocado na vida da cidade, ressaltam-se

A sobreposição entre centro formal e o centro funcional: Os centros funcionais que se localizam em áreas de grande acessibilidade espacial tendem a ser extremamente potentes quanto à dinâmica do uso do solo e das tipologias construtivas, em geral, permitindo que haja uma apropriação cotidiana potente e diversa, reunindo os diferentes atores da vida urbana.

A não sobreposição entre centro formal e centro funcional: É uma situação bastante particular, que acontece geralmente em cidades planejadas, de caráter modernista. Este modelo urbanístico, muitas vezes, localiza áreas comerciais em zonas bastante segregadas, configurando unidades de vizinhança locais. É percebido, por exemplo, na localização de shopping centers e condomínios comerciais, que recebem fortes ações e investimentos públicos e privados, e atraem pessoas de todas as partes da cidade e de outras cidades.

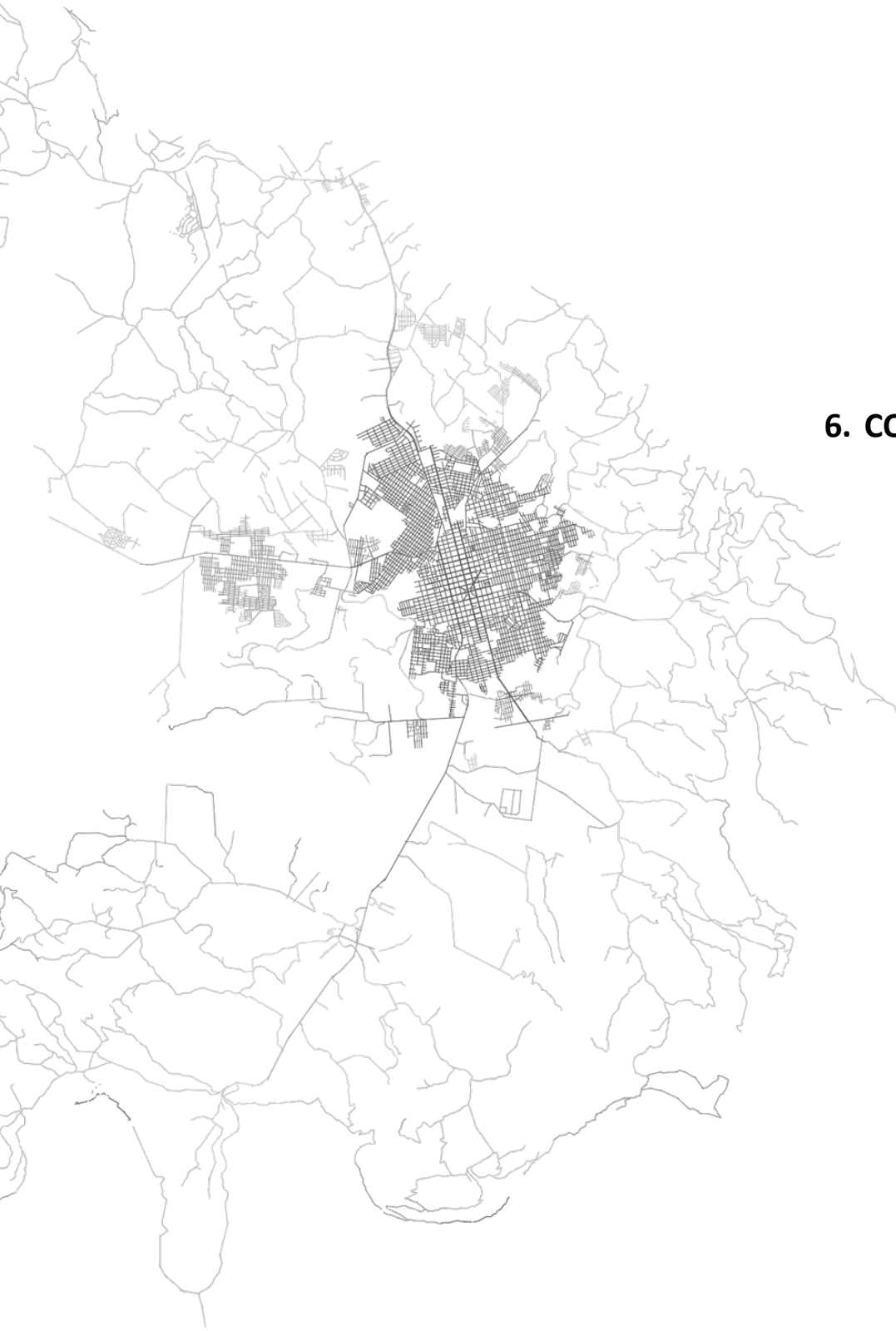
A sobreposição entre centro formal e centro simbólico: Nestes casos costuma haver uma vida urbana intensa ao mesmo passo em que ocorrem grandes transformações de usos do solo, tipologias construtivas e até mesmo do parcelamento da terra. O centro histórico tem seu protagonismo reforçado, reunindo interesses diversos. Nesse contexto, há certa dificuldade para a efetivação de políticas de preservação do patrimônio, uma vez que distintos agentes, como o mercado imobiliário, por exemplo, exercem grande pressão para alterações na estrutura urbana. Contudo, políticas urbanas que procuram o diálogo entre o caráter histórico e a contemporaneidade de novos edifícios e espaços se fazem necessárias.

A não sobreposição entre centro formal e o centro simbólico: Tende a ocorrer uma significativa redução da dinâmica urbana do centro histórico, muitas vezes levando a uma baixa diversidade de usos e de usuários (o que é exemplificado, por exemplo, pelo centro de São José), ocasionando também em baixa vitalidade e urbanidade. Curiosamente, são lugares que se proporcionam melhores condições para a criação de políticas para preservar o patrimônio edificado, uma vez que a dinâmica urbana é menos intensa e os interesses imobiliários, tendem a ser menos intensos. Entretanto, torna-se um espaço por vezes turistificado e/ou cristalizado, e claramente necessitando de estratégias de planejamento para sua revitalização.

Os potenciais de desenvolvimento de centralidades: Existem áreas integradas no tecido urbano que ainda não desenvolveram atributos de centralidade, situação muito usual nas cidades catarinenses como no caso de Blumenau e Florianópolis. São regiões que tem se tornando extremamente acessíveis no tecido urbano, mas que carecem de investimentos para que efetivem seu potencial. Em alguns casos o próprio mercado imobiliário é atento a tais

regiões, no entanto a legislação urbana parece não corresponder a situação. É muito importante a criação de medidas de planejamento no sentido de se antecipar às grandes mudanças configuracionais que essas áreas inevitavelmente sofrerão.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS



Esta pesquisa reúne uma importante amostra de cidades do estado de Santa Catarina, aproximando bastante o autor deste estudo da realidade urbana catarinense. Se o intuito principal do trabalho estava em estudar as centralidades e suas implicações urbanas, sociais e econômicas sobre a cidade, foi-se além, compreendendo condições naturais, culturais e históricas, todas se apresentando de maneira muito variadas. O caso de Santa Catarina é emblemático em razão da diversidade, de construção, transformação e estruturação do espaço urbano, que resultam de distintos modos de pensar, fazer e, por consequência, viver a cidade. Percebem-se lugares e culturas que formam um rico mosaico. As colonizações, os sítios físicos e os fatores econômicos foram matéria fundamental para a compreensão contemporânea da forma urbana presente nos lugares que se estuda.

O principal objetivo deste estudo foi investigar as transformações configuracionais das centralidades de cidades catarinenses e seus impactos atuais na estrutura urbana. A partir daí seguiram-se os passos metodológicos a fim de buscar atender os objetivos mais pontuais. Primeiramente, desenvolveu-se um método para a leitura de centralidades, considerando atributos formais, funcionais e simbólicos. Aqui, reuniu-se um arcabouço teórico-metodológico trazido ao longo dos estudos, correlacionando literatura e trabalhos já formulados, adicionando novos elementos de pesquisa e de mensuração. A intenção em desenhar um método que pudesse ser replicado em outras realidades urbanas foi possível pela utilização de recursos computacionais. Esse método possibilitou um avanço, logo de partida, no reconhecimento de aspectos inerentes à centralidade, com o intuito de definir todas as etapas do processo investigativo.

A primeira etapa deste processo foi o estudo da formação histórica do núcleo original das cidades catarinenses, inter-relacionando morfologia urbana e processos socioespaciais. Foi o momento de perceber as semelhanças e as diferenças dos conjuntos urbanos que hoje representam as cidades mais populosas do estado catarinense. Abrangendo várias regiões, procurou-se criar um marco comparativo para estabelecer um panorama dos processos históricos, de formação e transformação urbana. O litoral de Santa Catarina denotou cidades de colonização açoriana e vicentista, implantadas sobre áreas de planícies e baixadas, de forte relação com o mar, atualmente com intensa apropriação turística, que se transformaram radicalmente com a implementação de estruturas rodoviárias regionais. Noutra porção, identificaram-se as cidades situadas nos fundos de vales de colonização europeia, condicionadas pelo sítio físico, com atividade industrial intensa e que se configuram por traçados urbanos

desconectados e dispersos. Já no planalto e no oeste do estado, encontram-se cidades com tecidos mais planejados, valendo-se da situação natural da região, que apresenta grandes planaltos, compondo um sistema mais integrado e conectado que dá suporte a economias voltadas à agroindústria.

O segundo passo e o objetivo foi localizar e caracterizar centralidades consolidadas e em processo de formação. Nesse contexto, identificaram-se as três modalidades de centralidades definidas neste método. Assim, partiu-se da localização da centralidade formal, utilizando análises configuracionais propostas pela teoria da Sintaxe Espacial. Já de partida foi possível perceber o grau de integração dos traçados evidenciando a articulação urbana das cidades estudadas. Nas cidades do planalto e do Oeste, configuraram-se tecidos urbanos mais integrados, conformadas por malhas ortogonais, que levaram a uma grande integração espacial, enquanto aquelas situadas no vale e no litoral revelaram maior segregação e dispersão. Fica clara a influência da topografia, que dá melhores condições de articulação do traçado de vias em regiões planas e condiciona e dificulta tal articulação em regiões com relevo acidentado. Também ficam claros os efeitos das estruturas de circulação regional, que redirecionaram o crescimento urbano das cidades litorâneas para perto das rodovias.

O reconhecimento das centralidades funcionais representou um importante desafio, uma vez que é quase inexistente o mapeamento da diversidade de usos presentes nas cidades que se estudou. Assim, identificou-se as áreas de interesse, disponibilizadas pelo Google Maps como estratégia de localização de lugares com intensa atividade econômica. Isso resultou em outra contribuição importante: cidades com sistemas mais integrados tendem a concentrar regiões de intenso uso do solo. Significa reconhecer a forte relação entre localização de equipamentos comerciais e serviços e o grau de integração do traçado urbano. Os tecidos mais dispersos levam à descentralização, oportunizando o surgimento de centros de bairro, que tentam suprir as necessidades de uma população local.

A centralidade simbólica foi a última modalidade analisada por meio do reconhecimento dos núcleos históricos. Não foi difícil reparar o crescimento do tecido urbano a partir dessas áreas. Em verdade, duas situações são bastante claras: aquelas em que o centro histórico ainda é o lugar mais integrado e facilmente acessível, sobrepondo atributos formais e funcionais, e aquelas em que a porção mais integrada do sistema está deslocada do centro original. Percebeu-se a primeira situação, nas cidades do planalto e do oeste catarinense enquanto a segunda é característica encontrada nas cidades litorâneas.

Ao investigar a importância dos centros históricos frente às dinâmicas presentes na cidade contemporânea e o crescimento do tecido urbano, outro objetivo, constatou-se que as cidades com traçados radiais, ortogonais e que permitem um caminhar com menores distâncias mantiveram o centro histórico como protagonista da vida urbana. Já aquelas cidades com tecidos mais descontínuos, dispersos e segregados têm extrema dificuldade em garantir condições de alta acessibilidade espacial nos núcleos históricos. Ao correlacionar atributos morfológicos com centros históricos e novas centralidades urbanas, o último objetivo desta pesquisa, ficou clara a interdependência entre forma, função e simbolismo. A configuração espacial possui papel fundamental na preservação da vitalidade urbana, como aquelas encontradas nas porções mais antigas da cidade, como no surgimento de novas áreas de notória importância econômica.

Em síntese, na amostra trabalhada, dois tipos de centros foram evidenciados: aqueles em que o núcleo histórico e centro funcional se encontram sobrepostos e aqueles em que não existe essa sobreposição. Quais as implicações destas duas situações? Apontaram-se alguns desafios para o planejamento urbano que estão diretamente relacionados com:

Aspectos da Expansão Urbana: Em cidades mais integradas, surge a necessidade de disciplinar e proteger o uso do solo no centro original, apontando possibilidades de expansão do local. No caso das cidades mais segregadas, é necessária especial atenção com as áreas integradas que ainda não apresentam diversidade funcional, uma vez que atributos de centralidade tendem a se implantar nestes lugares. Neste sentido, os subcentros precisam ser preparados, desenvolvendo infraestruturas, espaços públicos e formas edilícias com condições favoráveis para sua apropriação social. A regra geral é sempre atentar para a situação configuracional na definição de usos do solo e de novas centralidades.

Aspectos de Mobilidade urbana: A sobreposição de centralidades formais e funcionais, mediadas pela alta integração espacial, possibilita lugares de fácil acesso. São áreas que geralmente possuem a capacidade de reunir grande quantidade de pessoas e, assim congregam diversos modais: linhas de transporte coletivo, rotas de ciclovias e áreas destinadas a veículos privados. Realmente um desafio para o desenho urbano local, que precisa disciplinar o espaço para oferecer garantias de sua boa utilização. Quando as centralidades se situam de modo disperso significa que há um uso mais restrito, mais local. No caso das centralidades funcionais, como já se abordou, surgem os centros de bairro, situação que tende a diminuir a dependência do centro da cidade, diminuindo deslocamentos intraurbanos. O centro histórico por sua vez,

não sendo um lugar integrado, torna-se socialmente menos apropriado, muitas vezes se convertendo em áreas bastante turistificadas ou comerciais. Pode acontecer também, nesse contexto, uma evasão de usos residenciais, tornando o centro histórico um lugar que tende a concentrar somente usos de comércio e serviços.

Aspectos de Preservação do Patrimônio Histórico: Argumentou-se que o centro histórico bem integrado no tecido urbano é efetivamente um atributo positivo, no entanto, constitui um desafio maior para sua preservação. Mais visado, o centro histórico que também concentra o centro formal e funcional, tenderá a reunir mais interesse sobre suas áreas, principalmente para edificações e lugares mais antigos que ainda não tiveram seu potencial construtivo máximo explorado. Haverá, portanto, mais dificuldade em implementar políticas públicas de preservação nestas áreas, uma vez que conflitam diretamente com a especulação imobiliária. A ideia de um lugar menos suscetível a mudanças em sua estrutura física é mais possível em núcleos originais que já não constituem os lugares mais integrados do tecido urbano, perdendo atributos de centralidade formal. Nesses lugares, poderá haver mais efetividade das intenções de salvaguarda do patrimônio edificado, com menor pressão do mercado imobiliário tornando-se, muitas vezes, em lugares gastronômicos e comerciais, com forte apelo turístico.

Aspectos de Vitalidade e Diversidade Urbana: lugares animados, socialmente diversificados e com intensa apropriação acontecem de melhor forma em áreas mais integradas que sobrepõem intensa atividade de uso do solo: comércios, serviços e moradia compondo um mix de edifícios com tipologias edilícias de distintas épocas, abrigando as mais variadas formas de vivência urbana, reforçando a importância de áreas históricas da cidade. Um espaço público bastante frequentado ao longo de todo o dia exige um planejamento adequado destinado, especialmente, a áreas adequadas para a circulação e para permanência de pedestres. É importante prever usos e configurações espaciais que absorvam o grande número de usuários característicos de áreas integradas e, também, de núcleos históricos e funcionais. Tais características de configuração do todo podem ser reforçadas com uma boa configuração local, que desenhe bem ruas, praças e a totalidade do espaço público, criando fachadas ativas, sobreposição de usos, incorporação de usos habitacionais. Em regiões que se caracterizam como centros de bairro, tal necessidade também se faz presente, entretanto geralmente são percebidos como lugares que ficam em segundo plano quanto a investimentos públicos de infraestrutura e de desenho urbano.

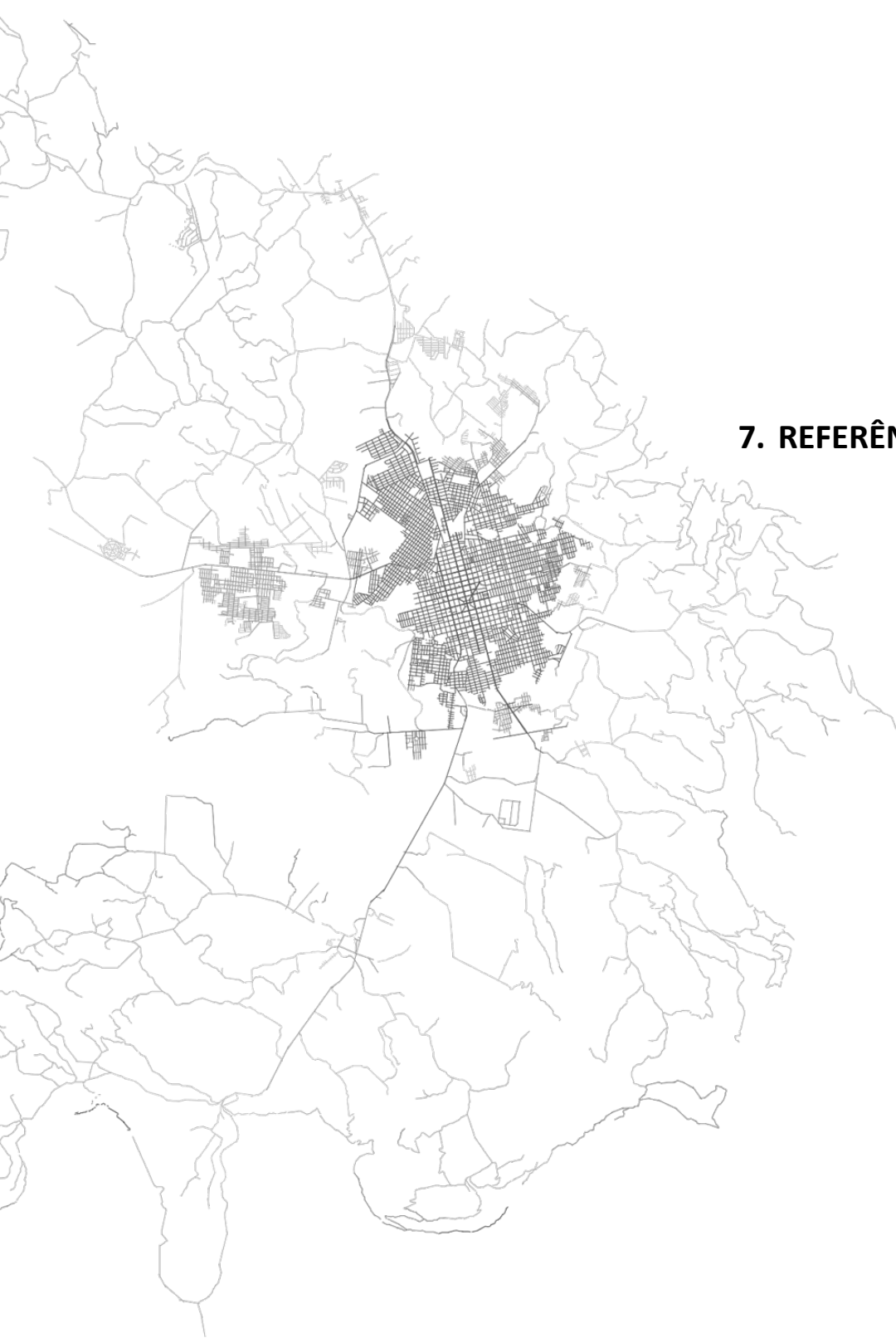
Vale aqui também destacar a importância de manter os usos habitacionais no centro da cidade. Com a intenção de garantir uma rica apropriação cotidiana entre habitantes locais e habitantes de outras porções da cidade, é fundamental que existam políticas concretas na oferta de moradia, especialmente nos centros históricos que, em diversos casos, sofreram uma intensa transformação dos usos do solo e perderam boa parte da sua diversidade e da sua apropriação cotidiana.

Os apontamentos que se fez ao longo do trabalho se evidenciam, para além das conclusões aqui discutidas, desdobramentos e possibilidades de continuidade da pesquisa. Indicou-se a necessidade de leituras de campo mais aprofundadas, de caráter quantitativo, que identifiquem como as centralidades encontradas estão em termos reais de copresença, apropriação e uso do solo. Há também a possibilidade de extensão da amostra de estudos incluindo outras dimensões de análises, como a caracterização da paisagem criada nestas novas centralidades. Outra possibilidade está na relação de nossa pesquisa com os atributos legais e as políticas urbanas presentes nas cidades estudadas, compreendendo o quão efetivas são para a formação e para transformação das centralidades.

Este trabalho pode servir como marco referencial para aqueles que buscam compreender a realidade do estado de Santa Catarina, especialmente sobre as implicações configuracionais do espaço urbano que se consolidaram ao longo do tempo, mediadas por distintas colonizações, culturas e economias. O trabalho procurou contribuir com o papel do arquiteto e do urbanista como agente que lê, pensa, investiga, colabora com propostas para as cidades e o território. Daí a importância de compreender a realidade concreta como modo de diminuir riscos de leituras equivocadas que resultam em propostas e projetos ineficazes. Olhares multidisciplinares sobre as cidades sempre serão necessários, mas sempre é importante ressaltar a importância do foco na configuração espacial. Cabe, então, ao arquiteto zelar por um ponto de vista crítico e responsável perante a cidade e a sociedade. O estudo da configuração espacial urbana é a base fundamental para o trabalho do arquiteto urbanista que auxilia na conformação dos diversos lugares da cidade. É esse estudo que possibilita um panorama capaz de analisar e de criar regiões que qualifiquem e potencializem o convívio social. Compreender a relação que se estabelece entre traçados, edifícios, espaços públicos e pessoas é talvez um dos desafios mais importantes ao pensar em cidades e, por isso, é tema desafiador para o arquiteto. Regiões com características de centralidade são exemplos claros da intensidade desta relação, como já se apontou neste estudo. No entanto, também é um lugar provocador, de interesses,

de conflitos e de disputas. Surge, assim, a necessidade de repensar as centralidades potencializando um planejamento que tornem essas áreas em lugares ímpares para a cidade, com forte identidade e urbanidade cotidiana.

Por fim, perceber a configuração espacial como componente estratégico para a tomada de decisão, na esfera pública e privada, certamente contribui para repensar o futuro das cidades e dos tantos temas a ela inerentes. O estudo da configuração se tornou eficaz não apenas como modo de apreender a cidade, mas também se comprovou como ferramenta central para sua proposição. É, portanto, fator chave para políticas, processos e projetos urbanos, sendo fundamental pensar no futuro dos lugares em que se vive.



7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Douglas Vieira de. **Colisões urbanas: continuidades e descontinuidades**. *Arquitextos*, São Paulo, 03.032, Vitruvius, jan 2003.

ALEXANDRE, Nadja Zim; KREBS, Antônio Silva Jornada. **Qualidade das águas superficiais no município de Criciúma – SC: Relatório Final**. Porto Alegre: CPRM, 1995.

ALMEIDA, Igor Lombardi de. **Centralidade urbana: uma caracterização na área conurbada de Florianópolis**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

ANAS, Alex; ARNOTT, Richard; SMALL, Kenneth A. **Urban spatial structure**. *Journal of Economic Literature*, v. 36, n. 3, p. 1.426-1.464, Sep. 1998.

ANDERSON, Stanford (org.). **Calles, Problemas de Estructura y Diseno**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1981

BEAUJEU-GARNIER, Jaqueline. **Geografia urbana**. 3. Ed. Lisboa-Portugal: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

BERTOLI, Daiane. **Dinâmica da Paisagem da Sub-Bacia do Ribeirão Chico de Paulo (Jaraguá do Sul – SC): urbanização e conflitos decorrentes**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006

BRAIDA, Frederico. Centralidade e vitalidade como qualidades das redes de galerias comerciais e de calçadas dos centros de Juiz de Fora (Brasil) e de Buenos Aires. III colóquio internacional sobre comércio e cidade: uma relação de origem - isbn-978-85-88126-89-3. São Paulo, 2010

BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson (Orgs). **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem**. São Carlos: Pedro & João Editores; Chapecó, UFFS, 2015. 242p.

BUENO, Ayrton Portilho; REIS, Almir Francisco; SABOYA, Renato. **Continuidades e descontinuidades à beira-mar: uma leitura morfológica e configuracional da área conurbada de Florianópolis**. São Paulo: Revista Ócullum ens., n.13, p. 129-152, 2016.

BURGESS, Ernest W. **O crescimento da cidade: introdução a um projeto de pesquisa**. In: PIERSON, Donald (Org). *Estudos de Ecologia Humana. Leituras de Sociologia e Antropologia Social*. São Paulo: Martins Fontes, 1948 [1925]. p. 353-368

CABRAL, Osvaldo Rodrigues. **Os Açorianos**. Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1950.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. São Paulo: 34, 2003.

CARNEIRO, Dirceu José. **A relação histórica entre Lages e o rio Carahá**. [Entrevista concedida a] Fernanda C. Guasselli, Lages, 01 abr.2020.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. [Trad. Arlene Caetano] 4. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1983

CAVALETT, Lauci Aparecida. **O integralismo e o Teuto-Brasileiro: Joinville 1930-1938**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil Meridional) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. Tradução de Carlisle W. Baskin. New Jersey: Prentice-Hall, 1966, p. 236.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Átila, 2004.

- DANTAS, Jorge de Rezende. **Modelos Urbanos. Um Enfoque Científico no Planejamento Urbano.** (Tese de Livre-Docência), São Paulo: FAU-USP, 1981.
- DE LUCCA, Gustavo Rogério. **Dilemas da urbanização brasileira: um estudo sobre as transformações espaciais na centralidade urbana de Criciúma.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.
- FACCO, Janete; FUJITA, Camila; BERTO James L.; **Agroindustrialização e Urbanização de Chapecó-SC (1950 – 2010): uma visão sobre os impactos e conflitos urbanos e ambientais.** Santa Cruz do Sul: REDES - Rev. Des. Regional, v. 19, n. 1, p. 187 - 215, jan/abr 2014.
- GAPLAN - GABINETE DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL (Santa Catarina). **Atlas de Santa Catarina.** Santa Catarina: Governo de Santa Catarina, 1986. 1 atlas
- GLAESER, Edward L. & KAHN, Matthew. E. **Decentralized employment and the transformation of the american city.** Working Paper 8117, NBER, 2001.
- GIRARDI, Jamilli. **Análise e avaliação de áreas verdes no perímetro urbano do município de Itajaí (SC).** Monografia (Graduação de engenharia ambiental) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2015.
- GOMES, José Cláudio. Entrevista: Retto Junior, A. S., Constantino, N. R. T., Enokibara, M. Vitruvius, 2005
- HARRIS, Chauncy; ULLMAN, Edward. **A natureza das cidades. Cidades,** Presidente Prudente, v. 2, n. 3, p. 145-163, 2005.
- HILLIER, Bill, HANSON, Julian. **The Social Logic of Space.** Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- HILLIER, Bill. **Centrality as a process: accounting for attraction inequalities in deformed grids.** Urban Des Int 4, 107–127, 1999
- HILLIER, Bill. **Spatial sustainability in cities: organic patterns and sustainable forms.** In: Koch, D. and Marcus, L. and Steen, J., (eds.) Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium. (pp. p. 1). Royal Institute of Technology (KTH): Stockholm, Sweden, 2009.
- HOLANDA, Frederico de. **Arquitetura e sociedade como artefatos** In: Diferentes abordagens em morfologia urbana.1 ed. Porto: Universidade do Porto, 2018, p. 67-83
- HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002
- HOLANDA, Frederico de. **Uma ponte para a urbanidade.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Rio de Janeiro, v. 5, p.59-76, maio 2005
- HOLANDA, Frederico de. **Urbanidade: arquitetônica e social.** Anais do I ENANPARQ (CD-ROM). Rio de Janeiro: PROURB, 2010. (ISBN: 9788588027213)
- HOLANDA, Frederico de; MEDEIROS, Valério; RIBEIRO, Rômulo; MOURA, Andréa. A configuração da área metropolitana de Brasília. In: RIBEIRO, Rômulo; TENORIO, Gabriela; HOLANDA, Frederico de. **Brasília: transformações na ordem urbana.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015, p. 64-97
- HOYT, Homer. **The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities.** Washington: Federal Housing Administration, 1939.

- KNEIB, Erika Cristine. **Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano**. Dissertação de mestrado em Transportes, Universidade de Brasília, 2004.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- LEITOLES, Maicon Lincon. **Permanências e transformações no espaço público: o caso da rua XV de Novembro em Curitiba**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
- LOCH, Emilia Nogueira. **Influências da exploração carbonífera nas atividades agrícolas e no desenvolvimento global de Criciúma-SC**. Dissertação (Mestrado Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1991.
- LOPES, José Lupércio. **Palhoça: notícia estatístico-descritiva**. Florianópolis: 1939. 143 p.
- LOUREIRO, Vânia Raquel Teles; MEDEIROS, Valério; GUERREIRO, Rosália. **A lógica socioespacial da favela: padrões da informalidade auto-organizada**. Revista de Morfologia Urbana, v. 7, n. 1, p. e00077, 15 ago. 2019.
- LUCCA, Gustavo Rogério de. **Dilemas da urbanização brasileira: um estudo sobre as transformações espaciais na centralidade urbana de Criciúma/SC**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.
- LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Trad. Jefferson Luiz Camargo. Martins Fontes, São Paulo, 1997.
- MAMIGONIAN, Armen. **Estudo Geográfico das Indústrias de Blumenau**. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, nº julho-setembro, p. 63-155, 1965.
- MANETTI, Claudio; SILVA, Jonathas Magalhães Pereira. **Princípios para o Estudo da Forma Urbana e de seus Processos Constitutivos**. Anais da 4ª Conferência do PNUM, PUC – Campinas, 2015
- MAU, Bruce; KOOLHAAS, Rem; SIGLER, Jennifer. **Small, Medium, Large, Extra-large: Office for Metropolitan Architecture**. New York: Monacelli Press, 1995. 1344 p.
- MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. 2006. 520 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2006
- MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese ao período madeireiro**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.
- NOVAES, Antônio Galvão. **Modelos em Planejamento Urbano, Regional e de Transportes**. São Paulo, Editora Edigar Blucher Ltda, 1981.
- OLIVEIRA JÚNIOR, Gilberto Alves de. **Redefinição da centralidade urbana em cidades médias / Redefinition of the urban centrality in medium-sized cities**. Sociedade & Natureza, v. 20, n. 1, 14 ago. 2008.
- PEIXER, Zilma Isabel. **A cidade e seus Tempos: o processo de constituição do espaço urbano em Lages**. Lages: Uniplac, 2002.

PELUSO JÚNIOR, Victor. **Estudos de Geografia Urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1991

PEPONIS, John. **Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele**. *Ekistics*, v.56, n.334/5, 1989, pp.93-108. (Tradução Frederico de Holanda).

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **O centro da cidade no contexto da estrutura(ção) urbana: considerações acerca da “teoria urbana convencional” e da “teoria crítica urbana”**. *Geo UERJ*, Rio de Janeiro, n. 31, p. 669-697, 2017

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Débats, mis en ligne le 05 janvier, 2007

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE. **Joinville em dados 2019: Ambiente construído**. Joinville, 2019.

PERTILE, Noeli. **Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina: o processo de produção de carnes no oeste catarinense**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

REIS, Almir Francisco. **Forma e Apropriação dos Lugares Públicos: Um estudo sintático do centro de Florianópolis**. Brasília: UNB, 1993.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville-SC: da gênese às exportações**. Florianópolis: [s.n.], 1997.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e Sistemas: Ensinando sobre o Urbano e a Região**. Hucitec. São Paulo, 1998

RODRIGUE, Jean Paul. **Transportation and Urban Form**. In: *The Geography of Transports Systems*. Routledge, 2006

ROSSI, Aldo. **La Arquitectura de la Ciudad**, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1971.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Segregação e Fragmentação**. In: *Geografia de Portugal - Sociedade, Paisagens e Cidade*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, 2005. p. 306-312.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**, São Paulo: HUCITEC, 1981.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão, Nobel, São Paulo, 1987, (3ª edição: 1996, 4ª edição: 1997, 5ª edição: 2000)

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público: As Tiranias da Intimidade**. Companhia das Letras: São Paulo, 1993.

SILVA, William Ribeiro. **Centro e centralidade: uma discussão conceitual**. *Formação*, Presidente Prudente, n. 8, p. 107-115, 2001.

SILVA, Tatiana Cristina da. **Centro Histórico de São José (SC): Patrimônio e memória urbana**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

SOARES, Iopanan. **História do município de Biguaçu**. Biguaçu: AAA-SC, 1988

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana**. *Território*, Rio de Janeiro, Ano III, n. 4, jan/jun, 1998.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O centro e as formas de centralidade urbana**. *Revista de Geografia*. São Paulo: UNESP, v.10, p.1 - 18. 1991.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana.** In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil.** Investigaciones geográficas. México D.F.: UNAM, n.54, p.114-139, 2004

TOMIO, Fabricio Ricardo de Lima. **Breve história da burguesia industrial têxtil blumenauense.** In: THEIS, I.; MATTEDI, M. A.; TOMIO, F. L. (orgs.). Nosso Passado (In) Comum: Contribuições para o debate sobre a história e a histografia em Blumenau. Blumenau: Editora FURB e Editora Cultura em Movimento, 2000.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. **Do centro às novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas sociais.** In: GITHAY, Maria Lúcia Caira; DE LIRA, José Tavares Correia (Orgs.). **Cidade: impasses e perspectivas.** São Paulo: FAU/Annablume/FUPAM, 2007. p. 11-28.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço, Tempo, Lugar: um arcabouço humanista.** In: Geograficidade. Niterói, v. 01, nº 01, pp. 08-19, Inverno, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo, Studio Nobel, 2001.

ZANON, Elisa Roberta. **O centro ainda é centro: formação e permanência das centralidades funcional e representativa do centro principal da cidade de Londrina.** Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2014.

ZENI, Vera L. F. **Desenvolvimento de cenários visando a mitigação de impactos ambientais em rios urbanizados: o caso do rio Passo dos Índios – Chapecó – SC.** (Dissertação Mestrado) – Universidade Comunitária Regional de Chapecó – UNOCHAPECÓ, Chapecó, 2007.