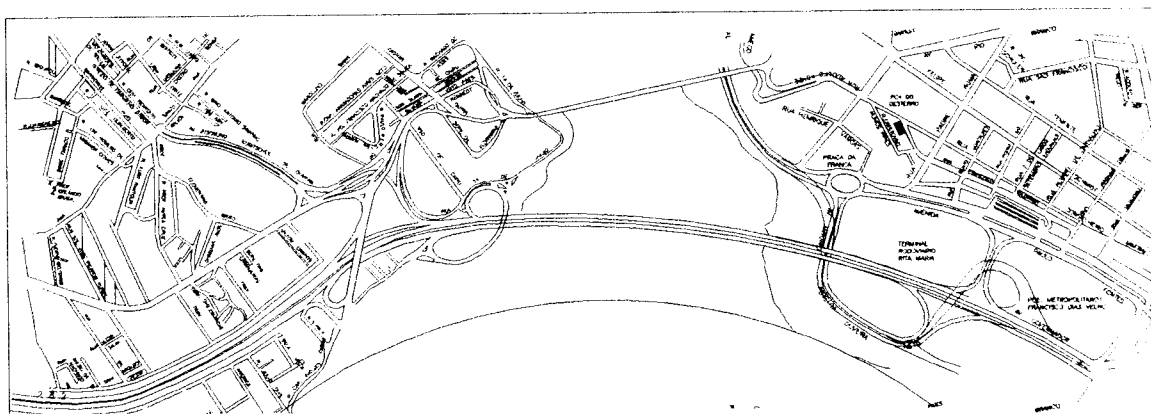


UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Tese de Doutorado



SEGREGAÇÃO SILENCIOSA:

**Investimentos Públicos
e Distribuição Sócio-Espacial
na Área Conurbada de Florianópolis.**

volume 1

MARIA INÊS SUGAI

MAIO / 2002

RESUMO

Esta tese analisa a relação entre a localização dos investimentos do Estado e a distribuição espacial das classes sociais na conurbação metropolitana de Florianópolis. Objetiva demonstrar como esta dinâmica conflituosa atuou de forma decisiva no processo de estruturação intraurbana e na produção e na consolidação da segregação espacial. Analisa o processo histórico de ocupação, estruturação urbana e de formação da conurbação entre Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu. Para demonstrar como a relação entre a distribuição sócio-espacial e a localização dos investimentos públicos atuou na produção das desigualdades e da segregação espacial, desenvolve-se extensa pesquisa empírica, concentrada no período 1970-2000. Analisou e localizou, ao longo do período: os investimentos viários, os estabelecimentos hospitalares, a pavimentação de vias, as praças e jardins, os edifícios públicos, bem como a distribuição sócio-espacial. As investigações evidenciaram, ainda, como a produção das localizações privilegiadas e a auto-segregação das elites vêm garantindo a reprodução das ações do Estado, das desigualdades sócio-espaciais e do processo de dominação através do espaço urbano.

ABSTRACT

This thesis analyses the relationship between the location of State investments and the spatial distribution of social classes in the metropolitan conurbation of Florianópolis. It aims at demonstrating how this conflicting dynamic has acted in a decisive way in the process of inner-urban structuring and in the production and consolidation of spatial segregation. It analyses the historical occupation process, the urban structuring and the formation of the conurbation between Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu. An extensive empirical research, focusing on the 1970-2000 period was conducted to demonstrate how the relationship between the socio-spatial production and the location of public investments has acted in the production of inequalities and spatial segregation. The investigation has also provided evidence on how the production of privileged locations and the self-segregation of the elite have been guaranteeing the reproduction of State actions, of socio-spatial inequalities and of the domination process through urban space.

Ao Ricardo, querido filho,
que viveu de corpo e alma esta Tese.

AGRADECIMENTOS

A elaboração desta Tese envolveu um processo repleto de desafios, mas muito rico e produtivo. Neste percurso recebi a ajuda amigável e generosa de tantas pessoas, que é difícil citar todas sem cometer alguma omissão. Assim, a todos que de alguma forma me ajudaram neste percurso, os meus sinceros agradecimentos.

Devo agradecimentos especiais:

Ao professor Dr. Flávio Villaça, orientador desta Tese, o meu reconhecimento por sua confiança, paciência e contínua atenção. A sua experiência, o seu compromisso ético e social e, ainda, a sua imensa grandeza, constituem um constante aprendizado e motivo de minha admiração e profunda afeição.

Ao professor Dr. Wilson Jorge e ao professor Dr. Jorge Hajime Oseki, pelas pertinentes sugestões e pela atenção na qualidade de membros da Banca de Qualificação.

Ao amigo Luis Carlos Consoni, hoje arquiteto, por sua imensa dedicação e grande competência na elaboração dos mapas digitais e na sua composição final. Ao acadêmico de arquitetura, Juliano da Ros, pela ajuda na primeira fase deste trabalho.

Aos professores e funcionários do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSC, em especial, à Gilcéia do Amaral e Silva pelas traduções e ao Paulo, Eloah, Lino, Sônia, Lizete, Jacque, Danúzia, Carlos, Almir, Élcio e De Santiago, por diferentes caminhos de ajuda e apoio.

Às funcionárias da secretaria e da biblioteca do Curso de Pós-Graduação da FAU-USP, pela constante atenção, eficiência e gentileza, em especial, à querida Cidinha.

Ao eng^o Damon Figueiredo Ronzani, da Enter-Plus Empreendimentos e Serviços de Informática, pela generosa troca de informações e de mapas digitais.

Aos funcionários do IBGE, em especial, a Luis Vieira, do Setor de Base Operacional, e a Sueni, Juarez, Maria da Graça e Bernardete, do Setor de Divulgação de Informações.

Na Prefeitura Municipal de São José, devo agradecimento especial a João Batista Ferreira, do SINGEO, ao engº Djalma Berger, Secretário Municipal de Obras, ao engº Túlio Salles Maciel, da Secretaria de Obras, ao engº José Renato Ramos, da SEDU, ao arquiteto Luis Paulo Faria, do SUSP, ao geógrafo Ricardo Munhoz, da Secretaria do Meio Ambiente e ao acadêmico de arquitetura Rodrigo Cordeiro, do SINGEO.

Na Prefeitura Municipal de Florianópolis, devo agradecimento especial ao amigo engº Rogério Miranda, da Secretaria de Habitação, Trabalho e Desenvolvimento Social, a César Murilo Sartorato, da Biblioteca do IPUF, à geógrafa Maria e ao arquiteto Ênio Martins, do IPUF, ao geógrafo Gilson Oliveira, ao técnico Osmarino, ao engº Hermann Meinicke e Paulo Luis de Souza, da Secretaria de Obras, ao engº Sergio Goulart, da Secretaria do Continente,

Aos diversos Intendentes e funcionários da Prefeitura Municipal de Florianópolis, Anísio Felício, José Tomás de Oliveira, Osvani Osório dos Santos, Walter José Andrade, João Carlos da Cunha, Paulo Fernando da Silveira, Alexandre Pauli Bianchi, Juceimar Hugo Soares, Verondino Plácido da Rocha, Nestor dos Santos e Joaquim José da Silveira.

Na Prefeitura Municipal de Biguaçu, ao engº Adenilson Luis Coelho, ao advogado Afonso Borba, ao arquiteto Jesus Jiménez, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo, ao engº Edenilson Cardoso e ao engº Rildo Rocha e Silva, da Secretaria de Obras,

Na Prefeitura Municipal de Palhoça, ao engº João Carlos Dorigoni, da Secretaria de Obras, ao arquiteto Rafael Schuler, diretor de infra-estrutura e Urbanismo e à arquiteta Isonar Correa.

Ao arquiteto Felipe Gama Lobo d'Eça e ao geógrafo Augusto Zeferino dos Santos, do Instituto Catarinense de Estudos e Pesquisas.

Ao Amilton Nascimento, arquiteto Fernando Rocha e engº Cláudio Mendonça, da Secretaria de Estado do Desenvolvimento do Mercosul.

Ao engº Nildo Teixeira, do DETER.

À arquiteta Valeska Menezes Marques e ao engº João Augusto da Silveira, da Associação dos Municípios da Grande Florianópolis.

A Dalton Andrade, da Dalton Andrade Imóveis. Ao sr. Evandro, do SINDUSCOM. A Marco Antônio Thumé, da Thumé Imóveis.

A Fabíola, Jucimara e Camila, da secretaria da UNISUL de Palhoça. A Cleuza Maria Teixeira, da secretaria da UNIVALE, de Biguaçu. A Adriana e Ana Maria, da secretaria da Universidade Estácio de Sá.

A Maria Eunice Luz Andrade, do Instituto São José.

Ao soldado Anselmo Soares, ao cabo Júri e ao tenente-coronel Mário Simas, do COPOM.

Ao sr. Fernando de Carvalho Rocha, da Associação do Centro Histórico de São José da Terra Firme.

A Rosangela Alves e Maria Tereza Luz, bibliotecárias da CASAN. A José Trevisan Neto, gerente da CASAN, em São José.

Ao eng^o Laerte Alves Andrade Filho, da Formacco.

Ao Beto Schutz Neto, da Betoplotagem, pela eficiência e constante dedicação. Ao João Nilson Alencar pelo apoio na revisão de parte do texto.

Ao Mazola, pelo atencioso trabalho.

Às queridas amigas Suzana Duclós, Monique Cunha da Silva e Guelinde Volpato, pelo imprescindível apoio.

À minha querida mãe, Miyoka Sugai, pelo carinhoso apoio e aos meus irmãos de vida e de coração Mangeca, Bia, Fábio, Juca e Ideli.

Ao Manoel, querido companheiro, que colaborou na elaboração das capas, editoração das fotos, sugestões e dezenas de tarefas durante as diversas etapas desta Tese. Ao Ricardo, nosso querido filho, que foi meu valioso e imprescindível ajudante em todo este percurso, além de ser o responsável por várias fotos, alguns cálculos, digitalização e excelente arte final das Tabelas. Ao Mané e ao Ri, todo meu reconhecimento, meu amor e carinho.

À CAPES-PICD, pelo auxílio financeiro durante a realização desta Tese.

SUMÁRIO

VOLUME 1

RESUMO - ABSTRACT

AGRADECIMENTOS

1.	INTRODUÇÃO.....	01
1.1	Realidade urbana ou ideologia?.....	05
1.2	A segregação espacial	12
1.3	Hipóteses e Objetivos	14
1.4	Metodologia e Estrutura da Tese	17
2.	O PROCESSO DE FORMAÇÃO E DE ESTRUTURAÇÃO DA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS	28
2.1	A área conurbada de Florianópolis: uma descrição preliminar	29
2.2	O processo de ocupação e formação dos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu	34
2.3	A distribuição sócio-espacial e as primeiras ações no saneamento básico em Florianópolis	39
2.4	A infra-estrutura urbana de São José, Palhoça e Biguaçu - início do século XX	47
2.5	A substituição do transporte marítimo pelo transporte rodoviário, os interesses imobiliários e as repercussões na dinâmica urbana	50
2.6	A adequação de Florianópolis ao transporte rodoviário e o primeiro Plano Diretor	58
2.7	Os investimentos públicos e a dinâmica imobiliária na Ilha e no Continente - décadas de 50 e 60	60

2.7.1	A expansão das periferias urbanas na área continental	62
2.7.2	A localização da UFSC e a expansão urbana	67
2.8	- Análise do processo de formação da área conurbada.....	70
3.	A CONSOLIDAÇÃO DA SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA ÁREA CONURBADA	
3.1	A consolidação do espaço conurbado da Área Metropolitana de Florianópolis.....	75
3.2	Os interesses turísticos: balneários ao norte e a leste da Ilha	78
3.3	Os grandes investimentos viários: a integração e a separação	
3.3.1	O ideário	81
3.3.2	O Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Fpolis.....	83
3.3.3	Os investimentos viários na década de 70.....	87
3.4	A área conurbada de Florianópolis na década de 70: a concentração e a carência de investimentos públicos	92
3.4.1	Saneamento básico e energia elétrica	95
3.4.2	Pavimentação como indicador das desigualdades 1970-80	98
3.5	Florianópolis, 1975: a melhor capital do Brasil?	103
3.6	Anos 80: A década perdida	107
3.7	As repercussões dos investimentos viários na estruturação sócio-espacial	108
3.8	A reprodução do padrão de desigualdades sociais e espaciais	111
3.8.1	A localização dos estabelecimentos hospitalares	111
3.8.2	A localização dos edifícios públicos	117
4 -	SEGREGAÇÃO ESPACIAL e EXCLUSÃO	122
4.1	Uma mudança na natureza do Estado?	122
4.2	A localização dos investimentos públicos nos anos 90	125
4.2.1	- Pavimentação de vias na área conurbada 1980-2000	127
4.2.2	- Os principais investimentos viários	134

4.3	Os investimentos significativos no sistema viário e a segregação espacial 1970-2001	139
4.4	Os eixos da riqueza e o crescimento da exclusão urbana.....	146
4.4.1	- Aumento da riqueza em Florianópolis.....	148
4.4.2	- Redução da pobreza e aumento das desigualdades	153
4.4.3	- Fortalecimento dos eixos da riqueza e expansão da pobreza	155
5.	CONCLUSÕES.....	162
6.	BIBLIOGRAFIA	170
7.	LISTA DE SIGLAS E ABREVIÇÕES	

TABELAS

TABELA 01 -- População da Área Conurbada de Florianópolis (1949-2000)	217
TABELA 02 – Popul., Área e Densid. dos Munic. Conurbados(1991-2000)....	218
TABELA 03 – Densidade Demográfica da Área Conurbada (1960-2000)	219
TABELA 04 – Municípios da Região Metropolitana de Florianópolis (2000)...	220
TABELA 05 – Popul. do Distrito Sede de Florianópolis (1970-2000)	221
TABELA 06 – Popul. de Fpolis por Distrito com Crescim. Anual (1960-2000)	222
TABELA 07 – População de Florianópolis por Bairro (2000)	223
TABELA 08 – População de São José por Bairros (2000)	225
TABELA 09 – Origem da População por Região (1991).....	226
TABELA 10 – Origem da População por Estados (1991)	227
TABELA 11 – Rendim. Nominal Mensal da População (1970)	228
TABELA 12 – Rendim. Nominal Médio Familiar Mensal (1980)	229
TABELA 13 – Rendim. Nominal Médio Mensal dos Chefes (1991)	230
TABELA 14 – Rendim. Nominal Mensal na Área Conurbada (2000)	231
TABELA 15 – Rendim. Nominal por Bairros em Florianópolis (2000).....	232
TABELA 16 – Rendim. Nominal em São José, Palhoça e Biguaçu (2000)	234
TABELA 17 – Rendim. Nominal Mensal nas Capitais (2000)	235
TABELA 18 – Rendim. Médio e Mediano nas Capitais (2000)	236
TABELA 19 – Rendim. Médio do Chefe de Domicílio (1991 e 2000).....	237
TABELA 20 – Rendim. Médio e Mediano Mensal de Florianópolis (2000).....	238
TABELA 21 – Rendim. Médio e Mediano Mensal de São José (2000).....	240
TABELA 22 – Rendim. Médio e Mediano Mensal-Biguaçu e Palhoça (2000) .	241
TABELA 23 – PIB Global, População e PIB per capita (2000)	242
TABELA 24 – Indicadores de Desenvolvim. Social nos Municípios (2001)....	243
TABELA 25 – Evolução do Salário Mínimo e PIB per Capita	244
TABELA 26 – Pesquisa Nacional da Cesta Básica	245
TABELA 27 – Valoriz. Fundiária Urbana-Distrito Sede de Flops(1970-1993) .	246
TABELA 28 – Valoriz. Fundiária Urbana-Balneários em Flops.(1981-1993)...	247
TABELA 29 – Loteamentos Aprovados pela PMF (1940-1992).....	248
TABELA 30 – Desmembramentos Aprovados pela PMF (1959-1991)	249
TABELA 31 – Condomínios Aprovados pela PMF (1978-1992)	250
TABELA 32 – Área Alvarás de Licença para Constr. P/ Bairros(1990-2001) ..	251
TABELA 33 – Alvarás de Lic. por Tipo Uso p/ Ano em Flops.(1990-2001)	253
TABELA 34 – Domicílios Ocup. e Não Ocup. na Área Conurbada (2000).....	254
TABELA 35 – Domicílios Não Ocupados em Florianópolis (1980-2000)	255
TABELA 36 – Ocorr. na Área Conurbada de Florianópolis (1993-2001).....	256
TABELA 37 – Ocorr. em Flops. e Demais Municípios Conurbados (2000).....	257
TABELA 38 – Acidentes de Trânsito e Atropelam. P/ Lograd.-Flops.(2001) ...	258
TABELA 39 – Crescimento de Crimes em Florianópolis (2000 e 2001).....	259

VOLUME 2

FIGURAS (MAPAS)

- FIGURA 01 - Região Metropolitana de Florianópolis.
FIGURA 02 - Área Conurbada de Florianópolis – Geral.
FIGURA 2 a - Área Conurbada – Biguaçu.
FIGURA 2 b - Área Conurbada - São José e trecho Florianópolis.
FIGURA 2 c - Área Conurbada - Palhoça - Distrito Sede.
FIGURA 2 d - Área Conurbada - trechos Palhoça e Florianópolis.
FIGURA 2 e - Área Conurbada - Florianópolis, sul da Ilha.
FIGURA 2 f - Área Conurbada - Florianópolis - Distrito Sede.
FIGURA 2 g - Área Conurbada - Florianópolis, norte da Ilha.
FIGURA 03 - Investimentos Viários Significativos – Geral.
FIGURA 3 a - Investimentos Viários Significativos – Biguaçu.
FIGURA 3 b - Investimentos Viários Significativos - São José e trecho Florianópolis.
FIGURA 3 c - Investimentos Viários Significativos - Palhoça - Distrito Sede.
FIGURA 3 d - Investimentos Viários Significativos - trechos Palhoça e Florianópolis.
FIGURA 3 f - Investimentos Viários Significativos - Florianópolis - Distrito Sede.
FIGURA 3 g - Investimentos Viários Significativos - Florianópolis, norte da Ilha.
FIGURA 04 - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 – Geral.
FIGURA 4 a - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 – Biguaçu.
FIGURA 4 b - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 -- São José e trecho Florianópolis.
FIGURA 4 c - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 - Palhoça - Distrito Sede.
FIGURA 4 d - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 - trechos Palhoça e Florianópolis.
FIGURA 4 e - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 - Florianópolis, sul da Ilha.
FIGURA 4 f - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 - Florianópolis - Distrito Sede.
FIGURA 4 g - Área verde, Edifícios Públicos - 1970 - Florianópolis, norte da Ilha.
FIGURA 05 - Área verde, Edifícios Públicos - 2000 – Geral.
FIGURA 5 a - Área verde, Edifícios Públicos - 2000 – Biguaçu.
FIGURA 5 b - Área verde, Edifícios Públicos - 2000 - São José e trecho Florianópolis.
FIGURA 5 c - Área verde, Edifícios Públicos - 2000- Palhoça - Distrito Sede.
FIGURA 5 d - Área verde, Edifícios Públicos - 2000- trechos Palhoça e Florianópolis.
FIGURA 5 e - Área verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis, sul da Ilha.
FIGURA 5 f - Área verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis - Distrito Sede.
FIGURA 5 g - Área verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis , norte da Ilha.
FIGURA 06 - Pavimentação das Vias - 1970 – Geral.
FIGURA 6 a - Pavimentação das Vias - 1970 – Biguaçu.
FIGURA 6 b - Pavimentação das Vias - 1970 -- São José e trecho Florianópolis.
FIGURA 6 c - Pavimentação das Vias - 1970 - Palhoça - Distrito Sede.
FIGURA 6 d - Pavimentação das Vias - 1970 - verde, Edifícios Públicos - 2000- - trechos Palhoça e Florianópolis.

- FIGURA 6 e - Pavimentação das Vias - 1970 - verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 6 f - Pavimentação das Vias - 1970 - Florianópolis - Distrito Sede.
- FIGURA 6 g - Pavimentação das Vias - 1970 -- Florianópolis , norte da Ilha.
- FIGURA 07 - Pavimentação das Vias - 1980 – Geral.
- FIGURA 7 a - Pavimentação das Vias - 1980 – Biguaçu.
- FIGURA 7 b - Pavimentação das Vias - 1980 -- São José e trecho Florianópolis.
- FIGURA 7 c - Pavimentação das Vias - 1980 - Palhoça - Distrito Sede.
- FIGURA 7 d - Pavimentação das Vias - 1980 - verde, Edifícios Públicos - 2000- trechos Palhoça e Florianópolis.
- FIGURA 7 e - Pavimentação das Vias - 1980 - verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 7 f - Pavimentação das Vias - 1980 - Florianópolis - Distrito Sede.
- FIGURA 7 g - Pavimentação das Vias - 1980 -- Florianópolis , norte da Ilha.
- FIGURA 08 - Pavimentação das Vias - 2000 – Geral.
- FIGURA 8 a - Pavimentação das Vias - 2000 – Biguaçu.
- FIGURA 8 b - Pavimentação das Vias - 2000 - São José e trecho Florianópolis.
- FIGURA 8 c - Pavimentação das Vias - 2000 - Palhoça - Distrito Sede.
- FIGURA 8 d - Pavimentação das Vias - 2000 - verde, Edifícios Públicos - 2000- trechos Palhoça e Florianópolis.
- FIGURA 8 e - Pavimentação das Vias - 2000 - verde, Edifícios Públicos - 2000- Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 8 f - Pavimentação das Vias - 2000 - Florianópolis - Distrito Sede.
- FIGURA 8 g - Pavimentação das Vias - 2000 - Florianópolis , norte da Ilha.
- FIGURA 09 - Distribuição da População por Renda Média - 1980 – Geral.
- FIGURA 9 a - Distribuição da População por Renda Média - 1980 – Biguaçu.
- FIGURA 9 b - Distribuição da População por Renda Média - 1980 - São José e trecho Florianópolis.
- FIGURA 9 c - Distribuição da População por Renda Média - 1980 - Palhoça - Distrito Sede.
- FIGURA 9 d - Distribuição da População por Renda Média - 1980 - trechos Palhoça e Florianópolis.
- FIGURA 9 e - Distribuição da População por Renda Média - 1980-Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 9 f - Distribuição da População por Renda Média - 1980 - Florianópolis - Distrito Sede.
- FIGURA 9 g - Distribuição da População por Renda Média - 1980 - Florianópolis, norte da Ilha.
- FIGURA 10 - Distribuição da População por Renda Média - 1991 – Geral.
- FIGURA 10a - Distribuição da População por Renda Média - 1991 – Biguaçu.
- FIGURA 10b - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - São José e trecho Florianópolis.
- FIGURA 10c - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - Palhoça - Distrito Sede.
- FIGURA 10d - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - trechos Palhoça e Florianópolis.
- FIGURA 10e - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 10f - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - Florianópolis - Distrito Sede.

- FIGURA 10g - Distribuição da População por Renda Média - 1991 - Florianópolis, norte da Ilha.
- FIGURA 11 - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Geral.
- FIGURA 11a - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Biguaçu.
- FIGURA 11b - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - São José e trecho Florianópolis.
- FIGURA 11c - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Palhoça - Distrito Sede.
- FIGURA 11d - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - trechos Palhoça e Florianópolis.
- FIGURA 11e - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Florianópolis, sul da Ilha.
- FIGURA 11f - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Florianópolis - Distrito Sede.
- FIGURA 11g - Distribuição da População por Renda Média - 2000 - Florianópolis, norte da Ilha.

FOTOS

- FOTO 001- Fpolis: Ilha- Vista da península central da ilha sem o aterro da baía sul e pontes.
- FOTO 002- Fpolis: Ilha- Antiga Av. Beira-Mar.
- FOTO 003- Fpolis: Área Conurbada de Florianópolis.
- FOTO 004- Fpolis: Ilha- Centro histórico e encostas preservadas do Morro da Cruz.
- FOTO 005- Fpolis: Ilha, área continental e São José.
- FOTO 006- Fpolis: Ilha- Via de Contorno Norte-Ilha, ocupação de encostas na Agrônômica.
- FOTO 007- Fpolis: Ilha- Via de Contorno Norte.
- FOTO 008- Fpolis: Ilha- Baía Norte e Bairros do Continente.
- FOTO 009- Fpolis: Ilha-Edifícios da Av. Mauro Ramos e Favela Nova Esperança no Morro da Cruz.
- FOTO 010- Fpolis: Ilha-Av. Mauro Ramos e Favelas nas encostas do morro.
- FOTO 011- Fpolis: Ilha-bairros da Trindade e Campus da UFSC.
- FOTO 012- Fpolis: Ilha-bairros Itacorubi e Santa Mônica com edifícios públicos.
- FOTO 013- Fpolis: Ilha-bairro da Serrinha e vista parcial da UFSC.
- FOTO 014- Fpolis: Ilha-favela do Morro do Horácio.
- FOTO 015- Fpolis: Ilha-favela do Morro do 25.
- FOTO 016- Fpolis: Ilha-Morro da Mariquinha.
- FOTO 017- Fpolis: Continente-bairros de Coqueiros e Itaguaçu. Áreas residenciais de alta renda.
- FOTO 018- Fpolis: Continente-favela novo horizonte.
- FOTO 019- Fpolis: Continente-favela Chico Mendes.
- FOTO 020- Fpolis: Continente-bairro Monte Cristo.
- FOTO 021- Fpolis: Continente-Obras da Via Expressa Sul.
- FOTO 022- Fpolis: Ilha-bairro da ressacada-favela no acesso para o aeroporto.
- FOTO 023- Fpolis: Ilha-núcleo histórico de Ribeirão da Ilha.
- FOTO 024- Fpolis: Ilha- Tapera da Base.

FOTO 025- Fpolis: Ilha- Tapera da Base.
FOTO 026- Fpolis: Ilha- Lagoa da Conceição.
FOTO 027- Fpolis: Ilha- SC-401 - antes da duplicação.
FOTO 028- Fpolis: Ilha- SC-401 - trecho duplicado.
FOTO 029- Fpolis: Ilha- Praia do Jurerê – 1970.
FOTO 030- Fpolis: Ilha- Praia do Jurerê – 1992.
FOTO 031- Fpolis: Ilha- Praia do Jurerê – 2000.
FOTO 032- Fpolis: Ilha- Praia Brava.
FOTO 033- Fpolis: Ilha- Areias do Campeche – loteamentos clandestinos.
FOTO 034- Palhoça: BR-101 – trecho não duplicado.
FOTO 035- São José: Bairro de Barreiros – ocupação irregular de encostas.
FOTO 036- São José: Centro Histórico.
FOTO 037- São José: Bairro de Campinas.
FOTO 038- São José: Favela no bairro Pedregal.
FOTO 039- São José: Bairro de Campinas – calçadão.
FOTO 040- Biguaçu: Vista da área central.
FOTO 041- Palhoça: Área comercial próxima à Praça Sete de Setembro.
FOTO 042- Palhoça: Bairro Ponte do Imaruí.
FOTO 043- Palhoça: Loteamento popular próximo à BR-101.
FOTO 044- Palhoça: Loteamento Pedra Branca.
FOTO 045- São José: Centro histórico.
FOTO 048- Fpolis: Ilha- Ingleses do Rio Vermelho.
FOTO 049- São José: Centro Administrativo da PMSJ.

1. INTRODUÇÃO

*“Não importa para onde você se volte,
essas malditas diferenças de classe estão diante de nós,
como um muro de pedra.
Ou, talvez, (...)
como as paredes de vidro de um aquário.”
George Orwell (1)*

“FLORIPA, A CAMPEÃ - Pintada de verde no mapa e recordista em estatísticas positivas, a capital catarinense é a meca da classe média” (2). Este era o título e o subtítulo da reportagem da revista Veja que, no verão de 2001, anunciava Florianópolis como o município brasileiro que havia obtido o maior crescimento do PIB per capita entre os anos 1970-1996: taxa de 6% ao ano. Este índice, divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), era comentado no texto com euforia: “É um colosso. Se o Brasil tivesse tido o mesmo desempenho no período, seria hoje um dos países mais ricos do mundo”, acrescentando adiante, “A mágica de seu crescimento deve-se a um fenômeno migratório único na História recente brasileira. O de gente em busca de qualidade de vida, não de prosperidade financeira. Com a mudança, estes migrantes levam dinheiro e poder de consumo para a cidade, num ciclo virtuoso que beneficia a todos”(3).

A seqüência de dados estatísticos e descrições positivas apresentadas pela reportagem delineava uma cidade surpreendente: “... 97% do território do município situa-se na Ilha de Santa Catarina, que se constitui de 46% de área de preservação permanente e é repleta de belezas naturais; com seis homicídios por grupo de 100.000 habitantes, é considerada a capital menos violenta do país; foi considerada pela ONU a segunda melhor cidade em Índice de

¹ - ORWELL, G., 1937, apud. SENNET, R., 1997:263.

² - Villela, R. e Baptista, C., revista *Veja*, 7 de março de 2001, pp.78-82.

³ - Idem; grifos nossos.

Desenvolvimento Humano (IDH) do país (⁴); apresenta o menor índice de mortalidade infantil do país; constitui-se na segunda maior concentração de automóveis por habitantes do país; é a capital com a menor taxa de analfabetismo; possui 57 linhas de telefone para cada 100 pessoas, quando a média nacional é de 21; dois terços da população pertencem às classes A, B e C; há uma extensa rede de microônibus com ar condicionado e TV a bordo; cerca de 29.000 brasileiros, na sua maioria de classe média, se mudaram para Florianópolis entre 1991 e 1996, o que representava quase 10% da população local; voltada às atividades turísticas, terciárias e de administração pública, é a única capital que não é o centro industrial de seu Estado, o qual é um dos que apresenta desenvolvimento mais bem distribuído do Brasil...".(⁵)

Enfrentando um conjunto de dados tão favoráveis e de fotos com imagens fascinantes passava quase despercebido, para o leitor, informações referentes aos " *graves problemas de saneamento e de abastecimento de água; os congestionamentos de veículos, principalmente durante o verão, quando a cidade recebe cerca de meio milhão de turistas; e a existência de 47 favelas no município*".(⁶)

⁴ - O chamado Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) - calculado por técnicos do PNDU (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), vinculado à ONU, e em parceria com o IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) e a Fundação João Pinheiro - , avaliou todos os municípios brasileiros, combinando os dados estatísticos referentes à saúde, educação e renda. O estudo, considerado como um parâmetro e indicador de qualidade de vida, foi apresentado em setembro 1998. Utilizou, no entanto, a base de dados do Censo Demográfico efetuado pelo IBGE em 1991. Foi dada uma nota para cada município numa escala de 0 a 1 e apresentado um ranking com a classificação geral. O maior índice de IDH - 0,834 - foi obtido por Feliz, uma cidade de 15.556 habitantes, situada próximo a Porto Alegre. Florianópolis obteve segundo lugar com índice de IDH de 0,833. Ver VEIGA, José Eli da, "**Desvendando segredos de eldorados brasileiros**", jornal "*O Estado de São Paulo*", 21/10/2000; VEIGA, J.E. "**Um lugar chamado Feliz**", jornal "*O Estado de São Paulo*", 26/09/1998; entre outros.

⁵ - Vilela, op.cit., 2001; parte destes e de outros índices apresentados pela revista serão interpretados, confirmados ou refutados no decorrer deste estudo.

⁶ - Idem.

Semelhante a dezenas de outras reportagens que vêm sendo publicadas sobre Florianópolis nos últimos anos (⁷), o texto citado procura reforçar e difundir a idéia de que a cidade está conseguindo promover uma situação diferenciada frente às demais cidades brasileiras, no que diz respeito à qualidade de vida. Ou seja, uma cidade com índices de primeiro mundo dentro do Brasil, que teria conseguido reduzir a pobreza e manter sob controle a violência urbana. Seria, neste discurso, uma “ilha do primeiro mundo” – no sentido geográfico e metafórico – situada no sul do Brasil. Uma ilha turística preservada, equipada com boa infra-estrutura e habitada por população instruída, saudável, com alta expectativa de vida e de renda elevada.

Esses argumentos fortalecem e fazem parte do discurso hegemônico que, no contexto da globalização da economia, definiu novos papéis para as cidades e novas competências e responsabilidades aos governos locais. No afã de garantir a inserção nos circuitos globais e de atrair novos e constantes investimentos e consumidores, instituiu-se o processo acirrado de competição entre as cidades, as quais começaram a ser tratadas como empresas. Essa gestão empresarial da cidade determinou que a sua imagem fosse lapidada para o mercado tornando-a, portanto, mais passível de manipulações e, principalmente, permitindo legitimar e favorecer as associações entre o capital e o governo local (⁸).

⁷ - Entre outros: “Aqui se vive melhor”, Veja, 07.04.1999; “Floripa é capital com jeito de interior”, Folha de São Paulo, 07.08.2000; “Capital atrai pela qualidade”, Diário Catarinense, 23.03.2002; “Riqueza escondida”, Veja, 16.09.1998; “Ricos descobrem Florianópolis”, Diário Catarinense, 03.02.2002; “Florianópolis, há 275 anos um acolhedor pedacinho de terra”, A Notícia especial, 23.03.2001; “Florianópolis é a capital com menor índice de mortalidade infantil”, Folha de São Paulo, 22.06.2001; “Os ‘estrangeiros’ invadem a (Universidade) Federal de Santa Catarina”, Folha de São Paulo, 04.10.2000; “Santa Catarina diversifica sua economia e cresce”, Folha de São Paulo, 03.03.2002; “Crescimento do litoral é recorde”, Diário Catarinense, 11.02.2001.

⁸ - Sobre as estratégias competitivas no contexto da globalização e da gestão empresarial das cidades ver, entre outros: OLIVEIRA, Fabrício, 1999; HARVEY, David, 1993: 247; HARVEY, David, 1996; DANIEL, Celso, 2001; BORJA, Jordi e FORN, M., 1996; BORJA, J. 2000; SÁNCHEZ, F. e MOURA, R., 1999; FERNANDES, Ana, 2001.

Entre as várias faces desta construção hegemônica de “cidade-empresa” ⁽⁹⁾ revela-se, ainda: a desterritorialização da cidade, ao desconsiderar os contextos e as singularidades locais e ao consagrar a cidade-modelo de aparência universal ⁽¹⁰⁾; a concepção de que os resultados positivos ou os negativos, referenciados na agenda urbana global, devem ser creditados à maior ou à menor competência, capacidade empreendedora e articuladora do governo local; e à idéia, sempre difundida, de que a prosperidade e a boa qualidade de vida que forem obtidas irão se disseminar para todas as camadas sociais da cidade, o que (se supõe) ocorrerá “*por propagação, das camadas mais altas para as mais baixas*” ⁽¹¹⁾. Neste ideário, a pobreza e a desigualdade social seriam, portanto, apenas variáveis que poderiam ser corrigidas no âmbito da política local e não um dado estrutural.

Deve-se registrar, entretanto, que apesar das pressões, da escassez de recursos e das limitações da autonomia local, o modelo hegemônico não tem se constituído no único modelo possível para a condução do governo local e da gestão urbana. Experiências de gestão como a levada a efeito por Celso Daniel para o município de Santo André constituem-se referências significativas, por resgatarem os parâmetros de solidariedade e de cooperação entre cidades e pelo compromisso com a inclusão social.⁽¹²⁾

No processo competitivo da agenda urbana hegemônica, no entanto, cidades brasileiras como Curitiba, já consagrada, e Florianópolis, uma referência mais

⁹ - OLIVEIRA, Fabrício, 1999:151.

¹⁰ - SÁNCHEZ, F. e MOURA, R., 1999.

¹¹ - Como comenta ironicamente Rizzo. Ver RIZZO, P., 2002b: 8.

¹² - A gestão do município de Santo André, situado na região metropolitana de São Paulo, apresentou experiências inaugurais por se contraporem às práticas hegemônicas. Por um lado, por buscar alternativas democráticas de gestão municipal para enfrentar práticas nocivas, tradicionais e arraigadas, como o clientelismo e, por outro lado, pelo empenho por um desenvolvimento local condicionado e comprometido com a inclusão social. Assim, no contra-fluxo da agenda global que incentiva a competição entre cidades e as políticas segmentadas e setorializadas, o governo de Santo André propôs experiências inaugurais de desenvolvimento regional que resgatavam os parâmetros de solidariedade e cooperação entre cidades, como a Câmara Regional do Grande ABC, a Agência de Desenvolvimento Econômico e o Consórcio Municipal. Ver ROLNIK, R., 2002, FELDMAN, S. e LEME, M.C. (ed.), 2001, DANIEL, C., 1990.

recente, têm sido consideradas emblemáticas como modelos de boa qualidade de vida (¹³). Florianópolis propaga esta imagem – uma ilha dotada de atrativos naturais excepcionais, com características físicas e culturais peculiares, que opera um desenvolvimento urbano e turístico aparentemente isento de danos sócio-ambientais, sem graves conflitos sociais, violências ou desigualdades, com crescente fluxo migratório de camadas de alta renda, com imenso potencial econômico num mercado em franca demanda, entre outros aspectos - e tem se constituído fenômeno de crescente interesse das camadas sociais de maior renda, de empresas e das diversas mídias.

1.1 - Realidade urbana ou ideologia?

Para fortalecer Florianópolis como referência dentro dos parâmetros globais de qualidade de vida e construir a imagem de uma cidade conectada aos padrões de modernização tecnológica, os poderes locais e grupos empresariais desenvolveram na última década uma forte estratégia de marketing para ampliar o turismo e atrair também investimentos internacionais. Assim, “Floripa”, ou a “Ilha da Magia”, como começou a ser chamada, foi lançada, no final da década de 80, como sendo o “*Paraíso Internacional*”, para conquistar o papel de pólo internacional de turismo (¹⁴). A Ilha de Maiorca e Miami são sempre lembradas como referências (¹⁵). Com o acordo de criação do mercado comum entre o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai, em 1991, Florianópolis passou a ser divulgada pelo governo local como “*A Capital Turística do Mercosul*”, que deveria consagrá-la como pólo turístico internacional e, ainda, como a sede de um novo pólo de indústrias de alta tecnologia, a Tecnópolis (¹⁶). Concomitante

¹³ - Sobre a análise das “cidades-modelo” e do “city marketing” de Curitiba, ver SÁNCHEZ, F. e MOURA, R., 1999; e também SOUZA, Marcelo L. 2000: 297.

¹⁴ - FANTIN, M, 2000: 62-72.

¹⁵ - Nesta reportagem citada, por exemplo, a atual prefeita Ângela Amin (1997-2004) comenta: “*Para os que vêm de fora, Florianópolis está para o Brasil como Miami para os Estados Unidos*”. Veja, 2001: 80.

¹⁶ - Houve a delimitação espacial de duas áreas de incentivo à implantação das indústrias de alta tecnologia: no distrito Sede, no bairro do Itacorubi, e no distrito de Campeche. Sobre o projeto de

ao esforço de manter a representação simbólica de uma cidade competitiva e bem sucedida, e na busca de atrair novos investimentos e também dividendos políticos, agregou-se como reforço, nos últimos anos, o novo mote publicitário do governo estadual: “*Santa Catarina, o Estado vencedor.*”⁽¹⁷⁾

Mas, afinal, daquilo que vem sendo divulgado sobre o desenvolvimento urbano de Florianópolis, o que é realidade e o que é ideologia? Quais são os fatos - os significativos processos sociais e espaciais - e o que está oculto sob o mundo das aparências? Querer conhecer criticamente este processo exige, antes de tudo, que se conheça a realidade urbana, ou seja, a cidade real. O que significa, também, enfrentar os paradigmas estabelecidos, as ideologias e as concepções apoiadas nas aparências dos fatos.

| Uma referência enganosa, por exemplo, diz respeito à delimitação do território. A noção de que o território de Florianópolis se limita apenas à Ilha de Santa Catarina ⁽¹⁸⁾, desconsiderando a existência da parte continental do município, constitui-se forte representação não apenas no imaginário dos turistas. Parte considerável dos moradores da área continental de Florianópolis e dos municípios vizinhos concebem apenas a Ilha quando desejam se referir a Florianópolis. | No entanto, no território continental de Florianópolis, habita parcela representativa de sua população. Os dados dos Censos Gerais do IBGE de 1991 e o de 2000 indicavam que, respectivamente, um terço da população e um quarto da população do município habitavam aquela pequena área continental, que faz parte do Distrito Sede de Florianópolis (Tabela 2⁵1 e Figura 02). Apesar desta redução proporcional na ocupação da parte continental de Florianópolis em relação à ilha, houve, no entanto, um incremento da densidade

transformar Florianópolis na “Capital Turística do MERCOSUL” e o projeto da Tecnópolis do Campeche, ver RIZZO, P., 2002 a e 2002b.

¹⁷ - A frase constitui-se no mote da campanha publicitária do atual governo estadual, que tem como chefe do executivo o governador Esperidião Amin (1999-2002).

¹⁸ - O município de Florianópolis possui área de 436,5 km², constituindo-se da Ilha de Santa Catarina com 424,4 km² e com uma pequena parte continental. O território continental abrange 12,1 km² e até 1946 pertencia ao município de São José, quando foi desmembrado e anexado a Florianópolis. (Figura 02)

demográfica da área continental da Capital, que passou de 6.756,8 hab./km², em 1991, para 7.388,9 hab./km² no ano 2000. Este valor, certamente inferior que o da densidade na península central da Ilha, torna-se, no entanto, muito significativo quando se observa que o município apresenta densidade demográfica de 784,22 habitantes/km² e o distrito Sede-Ilha, a densidade de 2.233,55 hab/km² (19). A difusão desta noção da cidade ser apenas uma Ilha, como se verá nesta tese, não é inócua. Faz parte do ideário e do discurso dominante e, no campo ideológico, cumpre papel importante na estruturação urbana, na distribuição dos investimentos públicos e no processo de segregação espacial.

Florianópolis, portanto, não se constitui apenas numa ilha – nem no sentido geográfico e, deve-se acrescentar, tampouco no sentido metafórico. O processo de metropolização determinado pela polarização de Florianópolis vem se ampliando nas últimas décadas. A crescente dependência sócio-econômica entre os diversos municípios que compõem a Região Metropolitana institucionalizada e a Capital (20) vem definindo diversas repercussões sócio-espaciais. No início da década de 70 se consolidou o processo de conurbação entre Florianópolis e os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu. O processo de fusão entre os quatro municípios, com total de 666.693 habitantes, consagrou ininterruptos deslocamentos tipicamente intraurbanos e a completa integração de seus tecidos urbanos. Portanto, hoje, estes quatro municípios constituem um único espaço intraurbano, que extrapola e se sobrepõe aos limites político-administrativos. Aliada à sua “*natureza contraditória e muitas vezes irracional*”, como destaca Villaça, as conurbações metropolitanas constituem-se de fato numa única cidade.(21)

¹⁹ - Ver Tabela 02 e Fotos 06, 11 e 12

²⁰ - A Região Metropolitana de Florianópolis foi instituída pelo Governo do Estado através da Lei Complementar No.162/98, de 06 de janeiro de 1998 e é integrada por 22 municípios. (Figura 01)

²¹ - Sobre os deslocamentos tipicamente intraurbanos e a análise dos processos espaciais de conurbação que, entre outras manifestações, geram contradições entre os limites político-administrativos dos municípios e os processos sócio-econômicos e físicos da urbanização, ver Villaça, F., 1998:49-67.

É neste espaço intraurbano único, formado pelas continuidades espaciais de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, onde se localiza o objeto de investigação desta tese (Figura 02). A área conurbada deve ser focalizada, portanto, por suas interações sócio-econômicas e por apresentar uma forte integração sócio-espacial, evidenciada pelos deslocamentos intraurbanos cotidianos de seus moradores. Mas, também, porque só é possível compreender a atual dinâmica urbana de Florianópolis e seus recortes – como a de qualquer outra área conurbada – se for considerado o todo intraurbano, com as suas articulações e fragmentações, suas desigualdades e segregações, seus conflitos sócioespaciais e contradições, a acessibilidade e o isolamento, a localização dos grandes investimentos públicos e das carências, da riqueza e da pobreza, as disputas e as gestões locais, entre tantos aspectos da complexidade intraurbana.

A localização espacial da riqueza e da pobreza urbana, por exemplo, evidencia a necessidade de se assumir as conurbações metropolitanas nas análises intraurbanas. O difundido crescimento do PIB per capita no município de Florianópolis e também o aumento do Rendimento Mediano local são confirmados pelos dados estatísticos (²²). O último Censo indicou também que, no período 1991-2000, houve crescimento nos índices do Rendimento Médio em Florianópolis superior ao aumento no país, que foi de 49,7% (Ver Tabela 19). Além disso, considerando todas as capitais do país, o município também apresentou a maior Rendimento Médio – 10,7 salários mínimos – e o maior Rendimento Mediano – 5,6 s.m. – dentre os rendimentos mensais dos responsáveis pelos domicílios (Ver Tabela 18) (²³). E, em relação à totalidade

²² - Dados do PIB per capita, por município, divulgados pelo IPEA, 2000. Dados do Censo Geral do IBGE- 2000 sobre rendimento médio foi divulgados pelo IBGE em 2001.

²³ - O valor da Renda Mediana constitui-se indicador extremamente revelador no estudo de rendas. No caso de Florianópolis, por exemplo, significa que, dentre os que possuem algum rendimento, pelo menos 50% da população possui rendimento superior a 5,6 salários mínimos, que é o valor do Rendimento Mediano local. No Censo Geral de 2000, pela primeira vez, o IBGE divulgou os valores do Rendimento Mediano. O Rendimento Mediano brasileiro, apresentado no

dos 5.507 municípios brasileiros, apresentou a segunda maior renda mediana, inferior apenas à de São Caetano do Sul – 6,49 s.m. -, município situado no Grande ABC paulista (²⁴). O crescimento das camadas da população com alto poder aquisitivo certamente vem gerando novas demandas, novos investimentos do poder público e do setor privado - em especial do capital imobiliário -, e um variado número de repercussões no espaço intraurbano, notadamente na Ilha.

As investigações que pretendam conhecer criticamente essas repercussões espaciais, no entanto, deverão observar também o contexto da área conurbada. São outras faces do mesmo fenômeno. Na parte continental da área conurbada, por exemplo, a 10 km do centro histórico de Florianópolis, e já dentro da área administrativa de São José, localizam-se os bairros do Pedregal e de Potecas (Figuras 2b e 11b e Foto 38). Habitados por camadas de baixa renda – 44,8% dos chefes de família do Pedregal recebem renda mensal de até 2 s.m. –, estes bairros apresentaram no último Censo um dado revelador: 17,9% dos responsáveis pelo domicílio no Pedregal e 15,6% em Potecas não apresentavam nenhum rendimento (Ver Tabela 16). São moradores em situação de indigência, pois, além de não terem nenhum tipo de renda, ainda estavam excluídos de qualquer assistência governamental como aposentadorias, pensões, ou o programa de renda mínima ou de bolsa-escola, entre outras, que foram considerados pelo IBGE como renda (²⁵). Isolados em números absolutos,

universo dos pesquisados que possuem rendimentos, é de 2,3 salários mínimos. Ver, como referência, as Tabelas 20, 21 e 22 com o Rendimento Médio e o Rendimento Mediano dos municípios da área conurbada de Florianópolis e a Tabela 18 com os índices de Rendimento Médio e Rendimento Mediano de todas as capitais do Brasil.

²⁴ - Censo Geral 2000, IBGE.

²⁵ - Guardadas as devidas proporções, para não se forçar comparações impróprias entre diferentes dimensões do mesmo drama, os índices citados a seguir sobre a incidência dos brasileiros sem rendimentos em outras localidades constituem-se apenas elementos de referências. O índice nacional de brasileiros sem rendimentos, conforme IBGE, é de 9,1%. O Vale do Jequitinhonha, situado na região semi-árida de Minas Gerais, apresenta índice de 14,1% (PEIXOTO, P. “**Miséria se repete no Vale do Jequitinhonha com novos personagens**”, Folha de São Paulo, 30.12.2001). Alguns dos bairros reconhecidamente mais pobres e violentos de São Paulo apresentam os seguintes índices de sem-renda: Perus, 13,4%; Capão Redondo, 15,0%; Brasilândia, 15,2%; Itaim Paulista, 15,3%; Cidade Tiradentes, 15,6%; Grajaú, 19,5%; Jardim

estes dados poderiam eventualmente passar despercebidos e considerados como não representativos. No entanto, do total dos responsáveis por domicílios vivendo abaixo da linha de pobreza na área conurbada de Florianópolis, em torno de 10% dos habitantes, 64,2% destes habitam os bairros da área conurbada continental (Ver Tabelas 15 e 16). No atual contexto de transformações sócio-espaciais que vêm ocorrendo em Florianópolis, estes indicadores referentes à localização da pobreza na área conurbada se constitui em um de seus espelhos e são, portanto, significativos para o entendimento do processo.

Paralelo ao crescimento da economia e das riquezas em Florianópolis, à elevação do nível de renda e à crescente migração formal e migração pendular das camadas de mais alta renda, mantém-se, portanto, o crescimento da pobreza, as disparidades entre ricos e pobres e amplia-se o processo de exclusão social e a segregação espacial (²⁶). Nas últimas décadas o número de favelas na área conurbada de Florianópolis cresceu de forma surpreendente. Levantamentos recentes estimam um total de 83 favelas na área conurbada, sendo 55 favelas localizadas no município de Florianópolis (²⁷). Atualmente, conforme essa pesquisa, cerca de 14,7% da população da Capital e 9,6% da

Ângela, 19,8%; Marsilac, 27,2% e Parelheiros com 22,3% de responsáveis pelo domicílio sem nenhum rendimento. Censo Geral do IBGE, 2000.

²⁶ - A difusão da idéia de que o crescimento da economia, gerando riquezas, irá se propagar para o todo social e reduzir a pobreza é sempre recidiva. Na década de 70, durante o chamado “milagre econômico”, o regime militar utilizou fartamente este argumento. A contestação deste discurso ideológico foi também efetivada através dos resultados de uma extensa pesquisa e análise feita pelo Cebrap, a pedido da Cúria Metropolitana de São Paulo e da Comissão de Justiça e Paz, e que se transformou num livro referência: “**São Paulo 1975. Crescimento e Pobreza**”, CAMARGO, C. et alii, 1975. Além desta relação entre crescimento econômico e redução da pobreza, mais comumente questionada, também se difunde muito a idéia de que a redução da pobreza vai gerar, automaticamente, a redução das desigualdades sociais.

²⁷ - Os critérios desta pesquisa elaborada por pesquisador vinculado à Secretaria de Habitação da PMF, serão expostos adiante, ver MIRANDA, R., Habitação Popular e Favelas, mimeo, 2001:63-83. Ver também: “**Um entre dez moradores da Capital vive em favelas**”, *AN Capital*, 03.02.2002 e “**10% da população vive em favelas**”, *AN Capital*, 19.08.2001.

área conurbada vivem em favelas. Entre 1992 e 2001, teria havido um incremento de 56% no total de pessoas habitando favelas ⁽²⁸⁾.

Além da ampliação das áreas de pobreza urbana, também houve um grande aumento nos índices estatísticos de criminalidade em toda área conurbada. As estatísticas de crimes violentos e contravenções em relação ao total da população não são tão alarmantes como o de muitas capitais e maiores cidades brasileiras. No entanto, os dados vêm indicando taxas constantes de crescimento da violência urbana, principalmente em Florianópolis. Entre o ano de 2000 e o de 2001, segundo o COPOM, houve um aumento de 175% nos casos de homicídios, com taxa de 12,8 homicídios para cada 100.000 habitantes ⁽²⁹⁾. O consumo e o tráfico de drogas também são crescentes. Relatório da Associação dos Praças da Polícia Militar indica que Florianópolis é o terceiro mercado consumidor de cocaína, perdendo apenas para Rio de Janeiro e Porto Alegre. Além disto, o relatório denuncia que muitos soldados que habitam os morros e as favelas de Florianópolis em função dos baixos soldos, estão sendo expulsos de suas casas pelos traficantes de drogas. ⁽³⁰⁾

Esta rápida aproximação dos indicadores estatísticos da área conurbada demonstra-se reveladora. Por um lado, por evidenciar as diversas manifestações da violência aqui presentes, tanto aquelas mais difundidas e vinculadas à criminalidade, como as violências relacionadas à exclusão econômica, social, territorial, legal, cultural e ambiental. Estes mesmos indicadores sugerem, ainda, que o tão propalado crescimento econômico, o enriquecimento, o aumento da renda e da qualidade de vida em Florianópolis não significaram a inclusão e nem a redução da desigualdade social. A expansão e a disseminação da violência e

²⁸ - MIRANDA, R., op.cit, 2001.

²⁹ - Dados estatísticos do COPOM, Comando de Policiamento da Capital, da Polícia Militar. Ver Tabelas 39 e 36.

³⁰ - O "Relatório da Segurança Pública 2" foi elaborado pela diretoria da Aprasc, com dados da Secretaria Nacional de Segurança Pública e da OMS. Depoimento do presidente da Aprasc, na Câmara Municipal de Florianópolis e na Assembléia Legislativa, reivindica melhores condições de trabalho. Ver "Criminalidade aumenta na região". *AN Capital*, 17.02.2002; "A violência aumenta e assusta", *Tribuna da Ilha*, abril/2002.

criminalidade nas áreas urbanas brasileiras são recentes, mas não os seus produtores: a pobreza, a exclusão, as desigualdades sociais e a segregação espacial. Frutos do capitalismo moderno - o qual se desenvolveu no Brasil num modelo de crescimento econômico profundamente concentrador e excludente -, começam a reproduzir na área conurbada de Florianópolis seus padrões urbanos mais perversos.

É preciso ter claro que não se trata de apresentar uma visão catastrófica de Florianópolis, pois ela ainda está distante disto. E muito menos de se reproduzir o discurso hegemônico e mostrá-la de forma enganosa e parcial. Trata-se, isto sim, de não insistir em ver o mesmo onde começa a surgir o outro. O que exige uma ruptura com as representações ideológicas e uma aproximação com o empírico, a fim de se construir instrumentos que contribuam para se conhecer a realidade das conurbações metropolitanas e, ainda, como se produzem e se estruturam estes espaços desiguais e segregados.

1.2 - A segregação espacial

Reconhece-se que os espaços altamente desiguais que apresentam as regiões metropolitanas brasileiras resultam, ou mais precisamente, são produzidos pela enorme desigualdade social. Mas são em seus espaços intraurbanos - onde o espaço permeia as relações sociais - que as desigualdades, as injustiças, as violências e as contradições se materializam. Ou seja, são nos espaços intraurbanos que o separatismo social adquire visibilidade através da segregação espacial. Estudos recentes sobre a criminalidade e a violência urbana sugerem que a disseminação da violência mantém uma estreita relação com a segregação espacial, a qual contribui para ampliar o conflito ⁽³¹⁾. O

³¹ - Pesquisas do Centro de Estudos da Violência, USP, constata a relação entre o fenômeno da violência urbana e a segregação espacial, indicando que a cidade segregada não é segura. Portanto, quanto mais intensa a segregação, maior será a violência urbana, a disseminação do medo, o direcionamento da violência para as periferias urbanas e o uso das soluções privadas de

fenômeno das segregações que “*destroem morfologicamente a cidade e ameaçam a vida urbana*”, não resultam de acasos e nem de conjunturas locais, alertava Lefebvre. A segregação prevalece porque “*social e politicamente, as estratégias de classes visam a segregação.*” (32)

E qual seria então o papel da segregação espacial, fruto da sociedade de classes e responsável pelo aumento das desigualdades e da violência urbana? Villaça defende que a segregação espacial é uma poderosa força no processo de estruturação intra-urbana e, ainda, que ela se constitui na “*condição necessária para o exercício da dominação através do espaço urbano.*” (33). Haveria, portanto, como também observa Lefebvre, a construção de uma estrutura espacial de poder que é essencial à sobrevivência do capitalismo e das relações de dominação (34). Na produção dessa estrutura espacial de poder atuam diversos agentes, mas em especial o Estado, através dos investimentos públicos, legislações e outros instrumentos, os quais, em última instância, visam criar condições para viabilizar o processo de acumulação, dominação e a reprodução das classes sociais. A segregação espacial, portanto, viabiliza o controle do processo de produção do espaço urbano pela classe dominante e a reprodução das relações de dominação.

Neste conjunto de referências se situam meus marcos teóricos. Antes de tudo, na definição de espaço intraurbano, que não pode ser tomado como um simples suporte das atividades e reflexo da sociedade. O atual espaço capitalista, conforme Lefebvre, é simultaneamente fragmentado, hierarquizado e homogêneo, ou seja, vendido e consumido aos pedaços, pulverizado por guetos

segurança. Ver ADORNO, S. 1998; CARDIA, N., “Urban Violence in São Paulo.”, CEV-USP, mimeo, 2000.

³² - LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969: 89-90.

³³ - VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998:45.

³⁴ - LEFEBVRE, H. *Espacio y política*. Barcelona: Ediciones Península, 1976; Ver LEFEBVRE, H., *La survie du capitalisme*, 1973, apud. SOJA, E, 1993: 114.-116

e fortemente centralizado e segredo (35). O espaço intraurbano - palco dessas profundas desigualdades e contradições – é, portanto, produzido pelo conflito social, na disputa pelo controle da produção e estruturação interna do espaço, e, como enfatiza Villaça, é onde se estabelece a disputa entre as classes sociais para a produção e o consumo de localizações privilegiadas (36).

O processo de segregação espacial daí resultante – tanto a auto-segregação das classes dominantes como a segregação imposta - é, portanto, dinâmico e envolve espaço e tempo. A segregação espacial constitui-se, neste sentido, e dentro de um enfoque crítico, num ponto de partida para se investigar, compreender e explicar os processos sócio-espaciais é, em especial, a estruturação dos espaços intraurbanos e os conflitos que aí se estabelecem.

1.3 - Hipóteses e Objetivos

Uma das características mais evidentes que definem as desigualdades dos espaços intraurbanos, e a presença ou a ausência do Estado, diz respeito à distribuição e à localização diferenciada dos investimentos públicos, em especial os relativos ao sistema viário. Qualquer análise superficial dos investimentos públicos nas cidades brasileiras revela duas características: 1. que os investimentos públicos não se distribuem uniformemente no espaço intraurbano; 2. que há uma relação direta entre as periferias pobres e a ausência de infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos. As distribuições geograficamente desiguais dos investimentos e de toda infra-estrutura social são fatos historicamente evidentes e, como enfatiza Soja, necessárias à continuidade capitalista (37). Mas o processo histórico e os agentes envolvidos em sua produção e localização, as características e especificidades destes

³⁵ - Cf. LEFEBVRE, H., apud. OSEKI, J., 1996: 115; GOTTDIENER, M., 1993: 131; SOJA, E., 1993: 115; VILLAÇA, F., 1998; LOBATO, R. 1989.

³⁶ - VILLAÇA, F., op.cit., 1995:23; 327-351.

³⁷ - SOJA, E., *Geografias pós-modernas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993: 132.

investimentos - que geram diferentes intensidades de disputas e de disseminação no tecido urbano -, as repercussões na dinâmica urbana e imobiliária, entre outros aspectos, precisam ser analisados e explicados no tempo e no espaço. Sendo assim, as investigações sobre as características, a distribuição e a localização dos diversos investimentos públicos são, então, necessárias para que se possa conhecer como são produzidas as localizações privilegiadas e os espaços urbanos desiguais, inclusive no contexto da área conurbada.

Essas investigações certamente geram diversas indagações acerca da produção dos espaços segregados: Qual a lógica ou mecanismo específico que rege o processo de formação dos espaços segregados ou que produz essa geografia da segregação? Como se formam as localizações privilegiadas, palco destas disputas? Quais são os interesses das classes sociais e suas frações na apropriação das diferentes intervenções do Estado no ambiente construído? Quais os mecanismos que o Estado utiliza frente a esta disputa pelo controle da produção do espaço urbano e qual o papel que desempenha neste processo? Como se deu historicamente a ocupação espacial, a expansão urbana e a atual distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis? Qual a dinâmica na correlação entre a localização dos investimentos públicos e a distribuição espacial das classes sociais? Ou ainda: como a dinâmica da segregação opera e repercute nas conurbações metropolitanas e no caso singular da área conurbada de Florianópolis? O exercício de indagações encontra na riqueza desta temática um ambiente fecundo. Deve-se ressaltar, ainda que evidente, que esta Tese não vai garantir todas as respostas ou abordar a amplitude do assunto, mas pretende contribuir, através da análise deste significativo caso, para criar fissuras nos muros da ideologia e inserir reflexões.

Nos estudos sobre a segregação espacial nas conurbações metropolitanas, a ênfase no fator “**localização**” – no sentido de acessibilidade - e nas disputas que

envolvem a produção do espaço ⁽³⁸⁾, constituem um parâmetro importante nas minhas reflexões sobre a produção dos espaços intraurbanos. O papel de comando que as classes dominantes têm na estruturação do espaço urbano e o uso da segregação no controle deste espaço, conforme demonstrou Villaça, também puderam ser confirmadas por mim em pesquisa anterior. Demonstrou-se o papel decisivo que a distribuição das áreas residenciais da classe dominante e os interesses imobiliários tiveram no processo de estruturação intraurbana e, também, na priorização e na localização de um eixo viário em Florianópolis, fundamental às ações segregativas ⁽³⁹⁾.

O alto poder segregativo das classes dominantes e a estruturação espacial a partir do conflito de classe são confirmados por diversas pesquisas ⁽⁴⁰⁾. A demonstração de que é a partir da segregação que a classe dominante viabiliza a sua dominação através do espaço ⁽⁴¹⁾ também apoiou as reflexões aqui efetuadas. Este conjunto de referências conceituais reforça e delinea as hipóteses desta Tese: que a localização dos investimentos públicos no espaço intraurbano não ocorre de forma aleatória, mas está intermediada pela maneira como as classes sociais estão distribuídas espacialmente; e contribui, além disto, para consolidar os processos segregativos.

Esta tese analisa as relações entre a localização dos investimentos públicos e a produção das desigualdades sociais e da segregação espacial. Objetiva demonstrar como a dinâmica conflituosa entre a localização dos investimentos públicos e a distribuição espacial das classes sociais atuou de forma decisiva no processo de estruturação intraurbana e na produção e consolidação da segregação espacial na área conurbada de Florianópolis.

³⁸ - Cf. VILLAÇA, 1998, 1986, 1978.

³⁹ - SUGAI, M.I., 1994.

⁴⁰ - Ver, entre outros estudos recentes, RIBEIRO, 2000:64-98; LAGO, L., 2000 e 1996; VILLAÇA, 1998; TEIXEIRA, J. e SOUZA, J., 2000: 285-318; PRETECEILLE, 1996, SMOLKA, M., 1992, 1987; PRETECEILLE, E., PINÇON-CHARLOT, M., RENDU, P., 1986;.

⁴¹ - Cf VILLAÇA, 1998.

1.4 - Metodologia e Estrutura da Tese

As investigações empíricas centraram-se no período de 1970 a 2000, ainda que para compreender o processo de formação, de estruturação espacial e da consolidação da conurbação metropolitana tenha sido necessário pesquisar e analisar o período histórico precedente.

A década de 70, base da periodização adotada, foi definida por dois critérios. O primeiro, por ter sido o momento de consolidação do processo de conurbação entre Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, ocorrido na virada da década de 70. O segundo critério, pelo início dos intensos investimentos em infraestrutura urbana, em especial no sistema viário, executados na área conurbada de Florianópolis. Esta intensificação das ações do Estado ocorreu, não por acaso, também na década de 70.

O período definido para a investigação dos investimentos em serviços e equipamentos urbanos, entre 1970-2000, perpassa momentos de mudanças no papel do Estado brasileiro, visto numa perspectiva de classe. Nestas três décadas passou-se de um Estado autoritário e repressivo - totalmente capturado pela burguesia e seu projeto de expansão capitalista, de consolidação do grande capital e entrada maciça de capitais estrangeiros, de ascensão e queda do "milagre brasileiro", de imensos endividamentos e a execução das grandes obras, de investimentos rodoviários e de infra-estrutura intra-urbana e regional, fundamentais para expansão das grandes empresas e da política de concentração de renda -, para um Estado em transformação que: mantém íntima colaboração com o grande capital e desenvolve um processo de desmonte através das privatizações; apresenta uma economia sem inflação, mas dentro de um quadro de recessão, de endividamento e de compromisso com políticas públicas de poucos gastos sociais; disseminou o acesso aos serviços e equipamentos urbanos, porém mantém a situação de exclusão, pobreza, concentração de renda e as desigualdades sociais; e que se encontra

politicamente pressionado pelo crescimento das organizações civis, dos partidos políticos e pelos desequilíbrios sociais.

Não se constitui objeto deste estudo a análise do Estado, de suas contradições e dos conflitos no interior dos aparelhos do Estado (⁴²), ou o debate sobre uma eventual mudança de sua natureza e de suas políticas. Pretende-se considerar nas análises apenas os aspectos centrais das políticas do Estado nas suas diferentes esferas - federal, estadual e municipal - e que efetivamente repercutiram em ações concretas no ambiente construído e na estruturação do espaço intraurbano. Certamente não se trata de reduzir a importância daquelas análises, visto o papel primordial que hoje assume o político e, portanto, as políticas do Estado e o próprio Estado como principal foco da luta de classes(⁴³).

Deve-se ressaltar, no entanto, e procurando manter o foco no objeto de estudo, que as políticas nacionais ou mesmo os processos gerais de desenvolvimento nem sempre têm repercussão imediata na estruturação do espaço intraurbano. Os diferentes ritmos e periodizações entre os processos intraurbanos e os processo de desenvolvimento nacional, e também os diferentes métodos e premissas de análise do processo de urbanização e os de estruturação intraurbana, por exemplo, não autorizam a correlação direta ou a transposição imediata entre os processos. (⁴⁴)

Além disto, deve-se considerar que o fato de uma determinada edificação pública, por exemplo, um hospital ter sido executado num determinado bairro da cidade com recursos da União, ou do Governo estadual ou do municipal, em princípio não vai alterar sua relação com o espaço intraurbano, no que diz respeito à sua acessibilidade, aos deslocamentos internos das pessoas na área

⁴² - POULANTZAS, N., *O Estado em crise*. Rio de Janeiro: Graal, 1977: 13-25; Ver POULANTZAS, N., 1978, apud. CARNOY, M., *Estado e teoria política*, 1990:130; ALTHOUSSER, L., *Aparelhos ideológicos de Estado*, 1985: 65.

⁴³ - Cf. "...é o Estado e não a produção que deve ser e será o principal foco da luta de classes.". CARNOY, M., 1990:329.

⁴⁴ - Cf. VILLAÇA, 1998: 34.

conurbada, à atração e concentração de novos serviços e comércio, às mudanças na dinâmica imobiliária, ao aumento do tráfego, ao ruído, entre outros aspectos. As evidências empíricas confirmam, como se verá adiante, que as repercussões espaciais decisivas no âmbito da estruturação e das relações intraurbanas são determinadas pelo fator "localização" e não pela esfera pública que implementou ou financiou a intervenção do Estado. Em linhas gerais, pode-se dizer que a localização, definida pela acessibilidade intraurbana e serviços públicos disponíveis, e produto das disputas entre as classes sociais, determina o preço da terra, que por sua vez repercute na dinâmica imobiliária e na própria segregação espacial. Considerando o Estado também como expressão de classe, interessa conhecer deste processo de produção das localizações e do espaço intraurbano: os conflitos e as disputas geradas pelos diferentes interesses; o papel e a pressão exercida pelas organizações populares; as divergências entre as frações do capital; e os confrontos ou alianças entre governantes de diferentes esferas, que podem beneficiar ou privilegiar determinadas ações ou municípios dentro de áreas conurbadas.

Para compreender o processo de estruturação intraurbana da área conurbada de Florianópolis, a dinâmica entre a localização dos investimentos e a distribuição das camadas sociais, a fim de poder comprovar as hipóteses aventadas, desenvolveu-se extensa pesquisa empírica. Na investigação de como as classes sociais ocuparam o espaço intraurbano ao longo das últimas décadas, utilizei como indicador também as faixas de renda, o que exige alguns esclarecimentos.

Sabe-se que a polêmica sobre as diferentes concepções da teoria do Estado envolve também a teoria das classes sociais, por ser o Estado "*uma relação de forças entre classes e frações*" e expressão dos conflitos sociais ⁽⁴⁵⁾. As transformações nas relações sociais, nas relações das classes com o Estado e, inclusive, as diferentes estratégias político-econômicas de mudança, levam

⁴⁵ - POULANTZAS, N., *op.cit*, 1977: 22.

evidentemente às formulações teóricas sobre as classes sociais, sua estrutura interna e seu papel histórico. A polêmica sobre as classes sociais (⁴⁶), ainda que relevante e necessária, cria, inegavelmente, exigências adicionais para os pesquisadores que trabalham com os conflitos sócio-espaciais (⁴⁷), que precisam garantir referenciais teoricamente consistentes e também manter o foco no seu objeto de estudo.

As divisões entre as classes sociais, como observa Giddens, “*não se prestam à visualização fácil, em termos de qualquer escala ordinal (...) como os estratos, embora não se possa escapar completamente a esse tipo de representação*” (⁴⁸). Evidentemente as classes sociais não se definem pela justaposição dos “estratos de renda”, embora as diferenças salariais contenham elementos políticos (⁴⁹), e nem tampouco pela nomeação das classes, categorias, frações, camadas e grupos sociais, sob o risco de se permanecer apenas numa “*taxonomia, sem poder explicativo*”, como lembra Oliveira (⁵⁰). Sabe-se que a

⁴⁶ - Como observa Giddens: “*Qualquer pessoa que cometa a temeridade de escrever sobre teoria das classes sociais é imediatamente lançada numa polêmica pela simples maneira de abordar um objeto, pelo material que escolhe para discutir e pelo que ignora, porque qualquer estudo nesse campo não pode se referir senão a uma seleção muito pequena a partir da literatura quase infinita que há sobre o tópico.*”. In GIDDENS, A., *A estrutura de classes nas sociedades avançadas*. Rio de Janeiro, Zahar, 1975: 9.

⁴⁷ - “*Será que as classes sociais permanecem como categoria pertinente para a análise da segregação urbana atual?(...) quase todas análises empíricas recentes das grandes cidades que estudam a divisão social do espaço segundo caracterizações da população referidas ao lugar que esta ocupa nas relações econômicas põem em evidência, como, aliás, as análise mais antigas, um primeiro fator descrevendo a oposição da distribuição entre categorias superiores, de um lado, e categorias operárias, do outro, e isso apesar do enfraquecimento das partes absoluta e relativa dos operários.*” PRETECEILLLE, E., *Segregação, classes sociais e cidadania*, 1996:18; Sobre a questão ver, entre outros: TEIXEIRA, J. e SOUZA, J., 2000: 295; VILLAÇA, 1998: 14; PRETECEILLE, E., 2000; RIBEIRO, L.C, 2000: 67; LAGO, L.C., 2000;

⁴⁸ - GIDDENS, A., 1975: 127.

⁴⁹ - As diferenças salariais não se constituem em simples dados “econômicos”, conforme observa Poulantzas. “*O ‘salário’ é, segundo Marx, uma forma jurídica de repartição do produto social; portanto, uma forma em cuja composição intervém, diretamente, elementos políticos*”. Ver POULANTZAS, N. “As classes sociais.”. In Zenteno, R.(org.). *As classes sociais na América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977: 101.

⁵⁰ - OLIVEIRA, Francisco de et alii. *Classes sociais em mudança e a luta pelo socialismo*, 2000: 49.

produção de classe social envolve também a dimensão política e as condições virtuais de ação, o que faz com que as relações de classe tenham um significado primordial para a explicação de amplas áreas da dinâmica social (⁵¹).

A análise espacial marxista, por sua vez, ao inserir as lutas de classe nas contradições configuradoras do espaço urbano, ampliou a compreensão da problemática sócio-espacial do capitalismo (⁵²). E isto ocorreu, certamente, porque através das disputas e conflitos sócio-espaciais, as classes sociais tornam-se concretas, com ações que objetivam a reprodução específica de seus interesses. A análise das ações da classe dominante no espaço urbano permite não apenas evidenciar o poder de decisão e de opressão desta classe e o seu papel fundamental na estruturação do espaço, como, também, determinar a localização precisa dos espaços por ela apropriados, auxiliados pelos indicadores de faixa de renda. As análises históricas e a localização territorial das ações do Estado, das concentrações espaciais por faixas de renda e das disputas sociais constituem, portanto, o conjunto de parâmetros e indicadores aqui utilizados e que se mostraram significativos para demonstrar empiricamente esta dinâmica conflituosa entre as classes sociais no espaço intraurbano. E, como bem enfatiza Villaça: “*Se há diferenças entre classes de renda e classes*

⁵¹ - FERNANDES, Florestan. “*Problemas de conceituação das classes sociais na América Latina*”. In Zenteno, op.cit., 1977; Ver OLIVEIRA, F., op.cit, 2000.

⁵² - Dentre os pesquisadores que utilizam o conjunto da teoria marxista para a investigação das questões urbanas, deve-se citar as importantes contribuições de H. Lefebvre, que apresenta vasta obra sobre o espaço, o urbano e a vida cotidiana e que, em 1968, publicou um livro que se tornou referência, *O direito à cidade*. Além de Lefebvre, a partir da década de 70 uma gama de pesquisadores, que pertenciam à chamada “teoria urbana européia”, desenvolveram formulações teóricas que tiveram grande influência nas pesquisas dos estudiosos urbanos de esquerda. Apesar das divergências teórico-conceituais entre eles, há aproximações em suas interpretações da realidade social, ao entender o urbano como campo privilegiado dos conflitos entre as classes sociais e ao assinalar às disciplinas urbanistas um importante papel no processo de transformação social. Deve-se citar M. Castells; J. Borja, J. Lojkine, C. Topalov, E. Preteceille, M. Folin, A. Lipietz, entre outros. Deve-se citar, ainda, as importantes contribuições de E. Pradilla Cobos e de B. Theret.

sociais, há bem menos diferença entre as regiões das cidades por elas ocupadas – que, aliás, nunca são totalmente homogêneas.” (53).

Assim, e permanecendo nos objetivos desta tese, defini parâmetros, terminologias e indicadores representativos que pudessem demonstrar empiricamente essa dinâmica sócio-espacial, isentando da tarefa (necessária) de uma formulação teórica sobre as classes sociais. Se as terminologias, eventualmente, não mostrarem precisão conceitual, certamente as idéias subjacentes estão bastante claras. Considerou-se uma estrutura tripartite de classes, que é genérica à sociedade capitalista – os dois extremos sociais e a classe média -, e a localização por faixa de renda como fonte de diferenciação entre as camadas sociais. Utilizei para designar as camadas sociais de mais alta renda as expressões “*camadas de alta renda*”, “*elites*” (54) e “*classe dominante*”, classe na qual essas camadas efetivamente se enquadram, e cujos chefes de família apresentam rendimento acima de 20 salários mínimos. As camadas sociais mais pobres, situadas no outro extremo da pirâmide social e que habitam as áreas mais carentes da cidade, são designadas “*camadas populares*” ou “*camadas de baixa renda*”. Recebem, em geral, até 2 salários mínimos. As classes médias ocupam uma ampla faixa de renda, o que também reflete a sua diversidade, ambigüidade e as suas divergências internas (55). Quando foi necessário explicitar a posição na estrutura social, no extremo superior e no inferior das classes médias, utilizei, apesar de ambíguas, as expressões “*classe média alta*” e “*classe média baixa*”.

⁵³ - VILLAÇA, F., 1998: 14. Nesta mesma linha de argumento sobre a relação entre as classes sociais e o espaço urbano, Lefebvre observa: “*Para aqueles que ainda duvidariam de sua existência como classe, a segregação e a miséria de seu “habitat” designam na prática a classe operária*”. In LEFEBVRE, H., 1969:131.

⁵⁴ - Segundo Giddens, “*...o conceito de elite não é totalmente incompatível com a teoria de classes; pelo contrário, despida de algumas das conotações de que às vezes se revestiu, a noção é de significado essencial*”. GIDDENS, A., 1975: 127; 145-155.

⁵⁵ - LEFEBVRE, H., apud KOSMINSKY, E e ANDRADE, M., 1996:55.

As especificidades e características dos investimentos públicos, além de sua adequação e representatividade para os objetivos da tese, constituíram-se nos critérios para sua seleção e pesquisa. Foram investigados, localizados e mapeados os seguintes investimentos públicos executados no período de 1970 a 2000/2001 nos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu: os investimentos viários mais significativos; os hospitais públicos e privados; a pavimentação; as praças, parques urbanos, áreas arborizadas e jardins; e as instituições estatais. Estes investimentos públicos determinam, entre diversos aspectos, níveis de impacto, relevância, custos, abrangência, disseminação, reprodutibilidade, imagem e disputa diferenciados no espaço intraurbano. Alguns, como os investimentos viários, cumprem importante papel na estruturação intraurbana, outros são indicadores de espaços privilegiados, e outros, ainda, da hierarquia no acesso e atendimento aos serviços urbanos. Além destes, foram acrescentados outros investimentos, cuja localização intraurbana mostrou-se significativa, como a dos equipamentos culturais (teatros, museus e bibliotecas públicas), dos cemitérios, do aterro sanitário, dos campi das universidades públicas.

A localização espacial e o mapeamento das camadas sociais por faixa de renda, do período 1970-2000, serviram de indicador e referência para se conhecer a distribuição espaço-temporal dos investimentos públicos e o processo de segregação espacial na conurbação metropolitana. As pesquisas e a espacialização, tanto dos investimentos públicos quanto das classes sociais, exigiram a utilização de diferentes metodologias ⁽⁵⁶⁾ e as informações obtidas

⁵⁶ - As dificuldades em se obter informações nos cadastros e órgãos federais, estaduais e, principalmente, municipais, determinaram as diferentes metodologias utilizadas para os levantamentos. Além da ausência de informações precisas, tanto das décadas precedentes como os dados atuais, a maior parte das que estavam disponíveis não se encontrava sistematizada, mapeada e digitalizada. Isso conduziu à utilização de diversos procedimentos de pesquisa: análises cartográficas, levantamentos bibliográfico, documental e de periódicos, pesquisas de campo e dezenas de entrevistas. Foram também investigadas as alternativas de programas de sistemas de geo-referenciamento para possível utilização e apresentação das informações coletadas, o que determinou o uso do software MicroStation.

foram organizadas de forma a facilitar a compreensão do processo histórico. Os mapas contendo a espacialização dos resultados da pesquisa foram gerados no software MicroStation e no CorelDraw. Deve-se acrescentar, ainda, que as informações contidas nas diversas Tabelas contribuíram não apenas para as análises, mas também para ajudar a compreender os indicadores expressos pelos diversos mapas.

Além dos Mapas e das Tabelas também foram inseridas Fotos, que constituem importante instrumento de informação nos estudos espaciais. As várias imagens – mapas e fotos - apresentam vários e ricos indicadores, muitas vezes difíceis de serem expressos na estrutura lingüística. Constituem uma continuidade do discurso, um documento de comprovação e um vínculo com o momento histórico. As fotos também apresentam outras faces de Florianópolis, que não se encontram nas revistas, nas propagandas e nem nos cartões postais, ainda que estes sejam significativos. Mostram ainda as desigualdades espaciais - espaços urbanos contíguos, mas cujos habitantes vivem realidades diferentes -, e também as transformações espaciais ao longo do tempo - o mesmo espaço transformado pelas ações do Estado e do capital imobiliário, como o balneário de Jurerê. As fotos e os mapas foram dispostos em formato A-3 e formam o volume 2 desta Tese. O volume 1 constitui-se de um total de seis partes, cujos capítulos de demonstração da tese apresentam os seguintes conteúdos:

O **Capítulo 2** pretende contribuir para se entender historicamente o processo de formação, estruturação intraurbana e segregação espacial dos municípios conurbados de Florianópolis. Apresenta as características físico-territoriais, os elementos históricos e os aspectos políticos e sócio-econômicos de repercussão espacial na área estudada e, principalmente, a partir do início do século XX, a localização dos investimentos intraurbanos significativos e a distribuição espacial das classes sociais ao longo do período.

No **Capítulo 3** são expostos e analisados os processos históricos, as ações do Estado e suas repercussões espaciais em dois momentos, nas décadas de 70 e 80. São apresentados os planos urbanos geradores dos grandes e decisivos investimentos públicos executados na área conurbada de Florianópolis no período entre 1969 e 1985. Este período, no qual o Estado encontrava-se completamente submetido aos interesses da classe dominante e da expansão do capital, gerou intensos reflexos espaciais em Florianópolis e municípios vizinhos. Dentre as ações do Estado, pretende-se demonstrar aqui que as obras viárias foram significativas para o processo de conurbação, de segregação espacial, além de garantirem acessibilidade e abrirem diversas frentes para o capital imobiliário. Serão analisadas, ainda, as repercussões destas ações do Estado, tanto na dinâmica urbana e imobiliária como as que se efetivaram nos anos posteriores. Pretende-se mostrar e analisar como este processo se desenvolveu na conurbação metropolitana de Florianópolis, na década de 80, e como consolidou um padrão espacial e social segregado e profundamente desigual.

Se na década de 70 as condições econômicas e políticas permitiam ao Estado o papel de total submissão aos interesses da classe dominante, começou a ocorrer, principalmente na década de 90, uma mudança na natureza do Estado que, pressionado pelo fortalecimento das organizações civis, tem se constituído cada vez mais num ponto de conflito. No **Capítulo 5**, tendo como pano de fundo este momento político e sua representação local, serão analisadas as diversas repercussões sócio-espaciais intraurbanas das ações do Estado em infraestrutura urbana, condicionadas pelas crescentes disputas sociais, pela pressão do capital imobiliário e pela imensa soma de recursos obtidos pelas prefeituras de Florianópolis e de São José nos últimos anos. Analisa-se a localização dos diversos investimentos públicos e as ações dos demais agentes envolvidos no processo, assim como a estruturação de novas tendências que se agregam ao atual padrão de segregação espacial na conurbação metropolitana.

Na **Conclusão**, utilizando as diversas pesquisas históricas e evidências empíricas apresentadas, procuo analisar como na área conurbada de Florianópolis tomou forma e realizou-se com sucesso o processo segregativo comandados pela classe dominante, tendo como retaguarda o controle do Estado, o uso da ideologia e a localização dos investimentos públicos nos últimos 30 anos.

Finalmente, algumas palavras sobre as inquietações que acompanharam esta tese. Uma das preocupações centrais que envolvem aqueles que se dedicam à pesquisa e à reflexão comprometida com a justiça social e a mudança, é a de que haja a disseminação e a apropriação social de seu saber, de que suas reflexões tornem-se úteis e haja uma efetiva contribuição às transformações sociais. É o empenho de conseguir unir as duas pontas: *“a do anseio social por um mundo novo e a da discussão científica do que pode ser este mundo novo”* (⁵⁷). Significa, também, perseguir uma das maiores contribuições de Marx, que é esta relação vital entre a teoria e a práxis, através da qual o homem cria, produz e transforma, a si mesmo e o mundo. Este anseio Ribeiro resumiu da seguinte forma: *“Como seria bom que as pessoas que pegam ônibus estivessem conversando sobre os problemas que as ciências humanas e sociais discutem, e sentindo que em suas conversas, em suas vidas, esses saberes ajudam! Que falassem de sua infelicidade sexual, e da luta por sua felicidade; da exploração, e da luta pela justiça; da memória, e do que nela há de positivo e de negativo; da alegria, e de como aumentá-la; e que isso tudo que nós estudamos fosse de algum uso para elas”* (⁵⁸).

Devo dizer que compartilho desta inquietação, que também move esta tese. Espero que ao analisar esta conflituosa dinâmica sócio-espacial, a distribuição desigual das benesses, das intervenções públicas e, principalmente, o processo de segregação espacial e sua face perversa de reprodução das desigualdades sociais, possa ajudar a romper com as ideologias, a contribuir para a construção

⁵⁷ - RIBEIRO, Renato Janine, In COUTO, J. G. et al (org.). *Quatro autores em busca do Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000: 119.

⁵⁸ - Idem, 2000:118.

de novas práticas urbanas e para uma nova ordem social e espacial, possibilitando, assim, aproximar as duas pontas.

2. O PROCESSO DE FORMAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO INTRAURBANA DA ÁREA CONURBADA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS

Este capítulo apresenta os processos históricos e sócio-espaciais significativos para a compreensão do processo de ocupação, de estruturação intra-urbana e de conurbação dos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu. Expõe, em linhas gerais, as características físico-territoriais, os elementos históricos e os aspectos políticos e sócio-econômicos espacialmente representativos e, a partir do início do século XX, a localização dos investimentos intra-urbanos significativos e os movimentos espaciais das classes sociais ao longo do tempo, o que irá contribuir para se entender a estrutura intraurbana, as concentrações e as aglomerações urbanas isoladas, os vazios urbanos e o processo de segregação espacial na conurbação metropolitana de Florianópolis.

As relações espaciais entre os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, bastante tênues até as primeiras décadas do século XX, começaram a se fortalecer com a construção da Ponte Hercílio Luz, em 1926. O município de Florianópolis até meados do século XX abrangia territorialmente apenas a Ilha de Santa Catarina. Este fato determinava o distanciamento físico estabelecido e também o meio de transporte até então preponderante: o marítimo. Aqui procuro apresentar como se deu o processo de expansão urbana e como essa ocupação inicial de Florianópolis através dos meios de transporte marítimo, e a posterior determinação de privilegiar o transporte rodoviário, repercutiu na sua atual estruturação urbana.

2.1 A área conurbada de Florianópolis: uma descrição preliminar

A Região Metropolitana de Florianópolis foi oficialmente instituída em 1998 e abrange 22 municípios ⁽¹⁾. O chamado “núcleo metropolitano”, polarizado pela Capital, apresenta um conjunto conurbado na faixa litorânea cuja área intra-urbana é integrada pelos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu ⁽²⁾. Estes quatro municípios totalizam 666.693 habitantes, sendo que 51,3% habitam no município de Florianópolis, 26,0% em São José, 15,4% em Palhoça e 7,2% do total em Biguaçu ⁽³⁾. Compreendem área total de 1.175,8 km², que determina densidade demográfica média de 566,5 hab/km². (Figura 02 e Tabela 02)

Sob o ponto de vista físico-territorial, a área conurbada apresenta uma singularidade: Florianópolis, o núcleo urbano central, que sofreu processo de transbordamento de sua área urbana e absorveu os núcleos urbanos vizinhos, possui a quase totalidade de seu território situado numa ilha (Figura 02). A área

¹ - A Região Metropolitana de Florianópolis foi instituída em 1998 através da Lei Complementar n.162/1998 e abrange 22 municípios. Constitui-se de um “**núcleo metropolitano**” integrado pelos municípios de: **Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Águas Mornas, Santo Amaro da Imperatriz, São Pedro de Alcântara, Antônio Carlos e Governador Celso Ramos**. A chamada “**Área de Expansão Metropolitana**” é integrada pelos demais 13 municípios: **Tijucas, Canelinha, Nova Trento, São João Batista, Major Gercino, Leoberto Leal, Angelina, Rancho Queimado, Alfredo Wagner, Anitápolis, São Bonifácio, Paulo Lopes e Garopaba**. Ver Figura 01 e Tabela 04

² - Deve-se fazer uma ressalva em relação ao Município de Santo Amaro da Imperatriz. O espaço intra-urbano de Santo Amaro da Imperatriz encontra-se em processo de absorção pela área conurbada de Florianópolis. Trata-se de uma freguesia do início do século XIX e que foi elevada a município em 1958. Possui atividades econômico-sociais e culturais independentes. No entanto, há uma crescente relação com as atividades comerciais e de serviços com a área conurbada e um deslocamento populacional diário também intenso: boa parte da população economicamente ativa trabalha em Florianópolis ou mesmo em São José. A integração urbana no seu aspecto físico, no entanto, faz-se principalmente ao longo da BR-282, entremeando aglomerados urbanos e pequenas propriedades rurais. Não existe ainda a completa integração do espaço intra-urbano como ocorre entre os demais municípios conurbados, o que determinou a sua não inclusão como parte da área conurbada neste trabalho.

³ - Censo Geral 2000, do IBGE. Ver Tabela 01 e 02.

total do município de Florianópolis é de 436,5 km². Compreende a Ilha de Santa Catarina com 424,4km², que constitui 97,22% do total, e um pequeno território continental com apenas 12,1 km², anexado em 1944, e que representa 2,78% da área municipal. Apresentando um contorno bastante irregular, intermediado por dezenas de praias, a Ilha posiciona-se paralela ao continente, na direção norte-sul (54 km x 18 km). Além de manguezais, dunas, restingas, promontórios, costões e lagoas, a Ilha possui ainda topografia bastante acidentada onde se sobressaem dois maciços principais, ao norte e ao sul, com, respectivamente, 490 metros e 540 metros de altura, em seus pontos culminantes. Em função do seu relevo e das unidades de conservação, atualmente 13.873,76 hectares da Ilha - cerca de 42% de seu território -, constitui-se Área de Preservação Permanente (APP), ou seja, encontra-se preservada e protegida por decretos-lei e pelo código florestal. (4)

Através das duas pontes – a Ponte Governador Colombo Salles e a Ponte Governador Pedro Ivo Campos -, são feitas todas as ligações viárias entre a Ilha e o restante da área conurbada (5). A oeste, as pontes se apóiam no território continental de Florianópolis e, a leste, no Aterro da Baía Sul, junto à península central da ilha. As pontes se localizam no trecho em que a ilha está mais próxima do continente – um estreito de 500 metros de largura. É este estreito que delimita a separação das baías na chamada baía norte e na baía sul.

Outra particularidade decorrente desta disposição físico-territorial é que o único município a possuir limites político-administrativos terrestres com a Capital é o município de São José (Figura 02). Toda conexão viária entre o espaço intraurbano da Ilha e do continente passa, necessariamente, por São José e pelo trecho continental de Florianópolis, que se constitui na “ante-sala” de

4 - Ver CECCA, *Unidades de Conservação e áreas protegidas da Ilha de Santa Catarina: caracterização e legislação*, 1997: 135-138.

5 - A Ponte Hercílio Luz, ponte pênsil construída em 1926, também próxima às outras duas, encontra-se desativada desde 1982 sob suspeitas de problemas estruturais.

acesso à Ilha. São José também é o único a possuir limites municipais com os demais municípios da área conurbada: a leste limita-se com Florianópolis, ao norte com Biguaçu e, ao sul, com Palhoça (⁶). A principal conexão viária entre a área intraurbana de São José, de Biguaçu e de Palhoça ocorre através do eixo rodoviário da BR-101. E a principal conexão rodoviária entre este eixo da BR-101 e o núcleo urbano central da Ilha é feita através da via expressa BR-282 e das pontes.

A localização estratégica de São José em relação à Capital, a expansão de sua atividade industrial, a alta taxa de crescimento populacional nos últimos 30 anos, somados ao desmembramento da maior parte da área rural de São José para constituição do município de São Pedro de Alcântara, definiram uma intensa expansão intraurbana e um alto índice de densidade demográfica em relação à média geral dos 4 municípios (Ver Tabelas 02, 03 e 04). Atualmente a densidade demográfica do município de São José é de 1.513,15 hab/km². Este índice é muito superior à média dos municípios conurbados, de 567,0 hab/km², assim como da densidade demográfica que apresenta o município de Florianópolis: 784,2 hab/km². Explicar esta diferença de índices apenas considerando as dimensões dos municípios, possivelmente irá redundar numa idéia equivocada da área conurbada: é preciso considerar, além das suas especificidades físico-territoriais e ambientais - o que ofereceria maior precisão, pois definiria a densidade demográfica líquida (⁷) -, também o processo histórico

⁶ - A oeste faz limite com o município de São Pedro de Alcântara, que se constituía parte da área rural do município de São José, do qual foi desmembrado em 1996. Atualmente São José e São Pedro de Alcântara possuem, respectivamente, 114,7 km² e 140,8 km².

⁷ - Os indicadores de densidade demográfica líquida apresentam a realidade com maior precisão, ou seja, excluem do cômputo as áreas não urbanizáveis como: manguezais, parques, reservas florestais, encostas acima da cota 100, áreas alagadiças, mananciais, lagoas, dunas, etc, e, conforme a situação a ser analisada, também se excluem as áreas exclusivamente industriais ou comerciais. Sabendo-se que Florianópolis, por exemplo, apresenta em torno de 42% de seu território da Ilha protegido por leis de preservação, pode-se ter uma noção da imprecisão que a análise isolada dos índices poderia acarretar. Para este trabalho, infelizmente, não houve condições de efetuar este estudo mais preciso. Mas os índices apresentados tornam-se referências importantes na avaliação de cada município ao longo do tempo, ou mesmo para efeito de estudo comparativo se forem consideradas também as demais variáveis. **Considerando o total genérico**

de formação, ocupação espacial, localização dos investimentos públicos e demais aspectos da estruturação do espaço intraurbano, que agregariam novos elementos para se entender o processo, o que pretendemos apresentar adiante.

Florianópolis, em função de sua dimensão territorial e populacional, apresenta o maior número de distritos. Atualmente seu território está subdividido em 12 distritos, incluindo o distrito Sede (⁸). Habitada por 66,8% da população municipal (⁹), a área do distrito Sede totaliza 74,54 km², a qual corresponde aos limites da área urbana de Florianópolis e abrange: 1) o território continental de Florianópolis, com área de 12,1 km² e composto por 11 bairros (¹⁰); 2) na Ilha, o distrito Sede apresenta área de 62,44 km², e é composto pela área urbana central, na península do centro histórico e todos os bairros ao redor do Morro da Cruz, totalizando 13 bairros (¹¹). O distrito Sede de Florianópolis constitui-se no distrito de maior densidade demográfica de toda área conurbada: 3.068,7 habitantes/km².

Os 12 distritos de Florianópolis originaram-se dos desmembramentos sucessivos dos cinco antigos núcleos de povoação implantados ao longo da Ilha no século XVIII, os quais também eram administrados de forma

de 42% de área de preservação na Ilha, teríamos, grosso modo, 246,16 km² de áreas urbanizáveis, o que daria densidade demográfica de 1.027,4 hab/km² na Ilha.

⁸ - O município constitui-se atualmente de 12 distritos, originários dos antigos núcleos de povoação do século XVIII, a saber: a) **Distrito Sede**, que abrange a área urbana insular e a continental, área regulamentada pela Lei n. 001/97, de 29/09/1997; b) **Santo Antônio de Lisboa**; c) **Canasvieiras**; d) **Cachoeira do Bom Jesus**; e) **Ingleseiros do Rio Vermelho**; f) **São João do Rio Vermelho**; g) **Lagoa da Conceição**; h) **Ratones**; i) **Ribeirão da Ilha**; j) **Pântano do Sul**, k) **Campeche** e l) **Barra da Lagoa**. Estes dois últimos distritos foram criados no final de 1995. Ver Figuras 02, 2b, 2d, 2e, 2f e 2g.

⁹ - Esta porcentagem corresponde a 228.741 pessoas. Censo Geral 2000, do IBGE.

¹⁰ - A denominação dos bairros do distrito Sede foi regulamentada pela Lei n.5504, de 21/07/1999. Os bairros da área continental são os seguintes: **Abrão, Balneário, Bom Abrigo, Canto, Capoeiras, Coqueiros, Coloninha, Estreito, Itaguaçu, Jardim Atlântico e Monte Cristo**. Ver Figura 2b e 2f.

¹¹ - A denominação dos bairros do distrito Sede foi regulamentada pela Lei n.5504, de 21/07/1999. Os bairros do distrito sede, situados na Ilha, são: **Agrônômica, Centro, Costeira,**

descentralizada. Nestes distritos encontram-se as administrações regionais, chamadas oficialmente em Florianópolis de intendências (¹²).

Todos os demais municípios que compõem a área conurbada estão divididos em dois ou três distritos. São José: distrito Sede, distrito de Campinas e distrito de Barreiros. Palhoça: distrito Sede e distrito de Enseada do Brito. Biguaçu: distrito Sede, distrito de Guaporanga e distrito de Sorocaba do Sul. No distrito Sede situa-se o centro histórico, o qual corresponde quase sempre à área urbana do município, com exceção de São José. O distrito Sede de São José abrange parte da área urbana e também toda a área rural, sendo que os limites da área urbana englobam parte do distrito Sede e os distritos de Campinas e de Barreiros (Figura 2b).

Uma característica físico-territorial da área conurbada é a existência das águas das baías norte e sul, que definem uma ruptura na continuidade intra-urbana. Mas este fato não necessariamente deveria se constituir num obstáculo intransponível à integração do tecido urbano e às interligações entre os diversos pontos da área conurbada. A integração poderia ocorrer, por exemplo, através do transporte marítimo, trens urbanos ou, ainda, de transporte intermodal, etc., ao longo dos 50 km das baías norte e sul. No entanto, durante o século XX, diversos fatores determinaram o declínio e término das atividades portuárias e o abandono progressivo dos transportes marítimos até chegar à atual situação: a preponderância absoluta do meio de transporte rodoviário e a estruturação do sistema viário da área conurbada, dirigido e afunilado para o Aterro da Baía Sul situado na Ilha, próximo ao centro histórico.

Córrego Grande, Itacorubi, João Paulo, José Mendes, Monte Verde, Pantanal, Saco Grande, Saco dos Limões, Santa Mônica e Trindade. Ver Figura 2f.

¹² - O administrador do distrito – o intendente – é, em geral, um conhecido morador da localidade e escolhido para representar a prefeitura no local. Segundo o relatório do CECCA, costuma efetuar uma série de concessões e favorecimentos resultantes dos vínculos pessoais e que vem ajudando na manutenção de uma arraigada prática clientelista em Florianópolis. Ver CECCA., op.cit., 1996: 172-175.

0.348.792-6

Neste processo de definições e de estruturação, como veremos, foram decisivas diversas ações do Estado no espaço intra-urbano, assim como do setor imobiliário, em especial a partir da segunda metade do século XX. Deve-se observar ainda que, paralelamente a este processo, as análises da mobilidade e localização das classes sociais no espaço intra-urbano apresentaram evidências também reveladoras. A análise da distribuição espacial da população nos deu indicadores importantes em relação a diversos processos, entre eles: da mobilidade e concentração das camadas de mais alta renda no espaço intra-urbano; da periferização na área intraurbana continental ou de ocupação dos morros do núcleo urbano central de Florianópolis pelas camadas mais pobres; da criação de forte representação de prestígio na ocupação ilha em detrimento do continente; e do processo de segregação espacial.

2.2 O processo de ocupação e formação dos municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu.

Os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu cresceram lentamente e quase sem vínculos entre si, "*ligados às suas populações rurais, às quais forneciam bens e serviços em suas atividades de lugar central*"⁽¹³⁾. Mantiveram-se, pelo menos durante parte da primeira metade do século XX, praticamente estagnados e, a rigor, física e socialmente isolados da Capital, que na época abrangia territorialmente apenas a ilha. Com características marcadamente rurais forneciam, desde o século XIX, produtos primários demandados pelo núcleo urbano da Capital.

¹³ - PELUSO Jr, V.A. "O crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade". (1980). In PELUSO Jr., V. A. *Estudos de geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC / SECE, 1991, p.315.

A Ilha de Santa Catarina começou a ser ocupada pelos portugueses apenas no século XVII. O povoado de Nossa Senhora do Desterro ⁽¹⁴⁾ foi fundado em 1675, na península oeste da Ilha, voltado para a Baía Sul, um porto natural, com maior profundidade e protegido pelos ventos dominantes do nordeste. O interesse de ocupação da Ilha e de todo território continental adjacente deu-se, fundamentalmente, por motivos militares ⁽¹⁵⁾. Desterro, como foi denominada em 1726, situava-se numa ilha de importância estratégica para a Coroa Portuguesa: localizava-se na metade do percurso entre o Rio de Janeiro e o Estuário da Prata. Além disso, constituía-se num excelente porto, muito freqüentado e cobiçado ⁽¹⁶⁾.

O povoamento da capitania ocorreu de forma mais efetiva entre 1748 a 1756, com a imigração de açorianos e madeirenses, que se estabeleceram em diversos locais da ilha (atuais sedes de distrito) e do continente. Os imigrantes açorianos formaram povoados, posteriormente transformados em freguesias: na ilha, as freguesias de N. Sra. da Conceição da Lagoa e de Santo Antônio de Lisboa; no continente as freguesias de Enseada do Brito e de Santana da Vila Nova (na atual Palhoça), São José da Terra Firme (núcleo do atual distrito sede de São José) e São Miguel da Terra Firme (na atual Biguaçu).

¹⁴ - Florianópolis foi denominada inicialmente de **N.S. do Desterro** e, entre 1726 a 1893, apenas de Desterro. No ano de 1893, a Revolução Federalista, que contou com intenso envolvimento das elites locais, foi violentamente debelada pelas forças do Marechal Floriano Peixoto que também alterou o nome da cidade de **Desterro para Florianópolis** (1894), em homenagem ao próprio marechal Floriano. In CABRAL, O. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Laudes, 1970, pp.260-280.

¹⁵ - Idem, 1991, p.314.

¹⁶ - Ver HARO, M. A.P.(org.). *Ilha de Santa Catarina: relatos dos viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC/Ed., Lunardelli, 1990. e PELUSO, op.cit. 1991. Os conflitos decorrentes da fundação da Colônia do Sacramento motivaram a criação do Governo Militar da Ilha de Santa Catarina, em 1738. Determinaram também a construção de quase uma dúzia de edificações militares, localizadas na Ilha e ao longo das baías, o que repercutiu no traçado da cidade. A partir de 1739, foram construídos, próximos à Vila e em localidades ao longo da Ilha e das baías, fortalezas, fortes, fortificações, baterias e quartéis de tropa. Ver SOUZA, S. S.de. *A presença portuguesa na arquitetura da Ilha de Santa Catarina, séc. XVIII e XIX*. Polís: FCC, 1981.

São José recebeu ainda, durante o século XIX, novas levas de imigrantes europeus. A primeira colônia de imigrantes alemães do Estado de Santa Catarina fixou-se na Colônia de São Pedro de Alcântara, em 1829, no interior da então freguesia de São Miguel, depois transferida para a jurisdição de São José (¹⁷), todos desmembrados do território de Desterro (Florianópolis), em 1833.

As atividades econômicas principais, nos primeiros séculos, foram as agrícolas e as pesqueiras e, principalmente, no caso de Desterro, as atividades administrativas, comerciais e portuárias. O fato de a Capital estar localizada numa ilha determinou que o transporte marítimo fosse o meio de transporte mais importante daquelas cidades. O transporte marítimo garantia o comércio de Desterro com as demais localidades da Ilha e do continente e também com os demais portos do país. Ao longo da costa continental havia diversos pequenos portos e atracadouros marítimos e fluviais, em especial nas áreas hoje pertencentes a São José, Palhoça, Biguaçu, Ganchos e Tijucas, estando os dois primeiros estrategicamente colocados entre a Capital e o interior do estado.

O transporte marítimo, além de repercutir na economia local, também foi decisivo no processo de ocupação da ilha, na formação das freguesias e dos distritos e na organização espacial do município. Assim, os núcleos de povoação da ilha e do litoral continental foram localizados sempre próximos à orla e distantes entre si. A localização da linha d'água e do atracadouro, por sua vez, direcionaram o traçado de suas ruas e da praça da Matriz.

¹⁷ - A chamada Colônia Alemã, situada na área da atual São Pedro de Alcântara, ocupava território pertencente a São Miguel, passando em 1833 para a jurisdição de São José. Ver SOARES, Iaponan. *História do município de Biguaçu*. Florianópolis: AAA - SC, 1988, p.33. Até o final do século XIX, diversos outros grupos de imigrantes alemães formaram povoados em áreas então pertencentes ao interior do município de São José: Santo Amaro da Imperatriz, Angelina, Santa Tereza, Águas Mornas, entre outras (Figura 01).

A dependência da ligação marítima entre o continente e a Capital foi o fator que garantiu durante dois séculos a economia de São José. Além da produção agrícola e da pesca, em São José também se desenvolviam outras atividades importantes para a Capital, como a serraria e o matadouro. Mas, acima de tudo, era um importante entreposto comercial, pois todos passageiros, mercadorias ou gado que se deslocavam para a Capital, obrigatoriamente passavam ou pernoitavam em São José. Palhoça também usufruiu durante muito tempo da posição estratégica dos seus atracadouros marítimos e fluviais, que também passaram a servir de entreposto de mercadorias, ainda que com menor importância que os de São José (¹⁸).

O rio Biguaçu era importante escoadouro da produção da Colônia Alemã. As principais produções do município eram: a farinha de mandioca, o milho, a madeira e a pesca. Mais de 70% da produção da farinha de mandioca e de milho se destinavam à exportação, para atender os mercados de Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e as Províncias do Prata. Próximo a São Miguel, desde meados do século XVIII, encontrava-se um próspero e considerável núcleo de captura e industrialização da baleia, denominado Armação Grande ou Nossa Senhora da Piedade. Foi a maior e mais importante armação de baleia do litoral catarinense. (¹⁹)

A partir dos desmembramentos de Desterro, que antes ocupava ampla área ao longo do litoral catarinense, formaram-se as diversas freguesias e, posteriormente, dezenas de municípios. Desterro, em 1833, teve seu território desmembrado em três partes: Desterro (apenas a Ilha de Santa Catarina), São José e São Miguel.

¹⁸ - Além de produtos agrícolas, em Palhoça produziam-se telhas e tijolos cerâmicos que abasteciam a Capital. Formaram-se também algumas firmas com frotas de embarcações para transportes. Ver SILVEIRA, C. *Município de Palhoça*. Florianópolis: ed. do autor, 1999.

¹⁹ - Segundo ELLIS, Miriam. A baleia no Brasil-colônia. São Paulo: Edições Melhoramentos/Universidade de São Paulo, 1968, apud SOARES, I, op.cit., 1988, p. 25,

São José, separada de Desterro, foi elevada à categoria de município com área territorial de aproximadamente 10.000 km² (²⁰). Com o desmembramento e formação do município de Palhoça em 1894, São José perde também os distritos de Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, Enseada do Brito, Garopaba e Águas Mornas. Em 1939 é criado o distrito de João Pessoa, desmembrado do distrito do Estreito, e passagem obrigatória aos ancoradouros mais próximos de acesso ao núcleo urbano da Ilha. Em 1944 o distrito de João Pessoa passa a pertencer a Florianópolis. São José originou também os municípios de Angelina e Rancho Queimado, em 1961 e 1962, respectivamente. O último desmembramento ocorreu em 1995 para criação do município de São Pedro de Alcântara, definindo a atual área de São José, que hoje compreende 114,9 km² (²¹). (Tabela 02 e 04)

Palhoça, que pertenceu a Desterro e posteriormente a São José, em 1894, quando foi emancipada, contava com 3.180 km². A partir de 1922 iniciou-se o processo de fracionamento do seu território, que deu origem aos municípios de Santo Amaro da Imperatriz, Garopaba, Paulo Lopes, Rancho Queimado e São Bonifácio. Atualmente o seu território compreende 322,20 km².

Da mesma forma que São José, que também era Termo da Capital, São Miguel também passou à categoria de município no mesmo ano de 1833 (²²). Do território original, doou parte para criação do município de Tijucas. Posteriormente, em 1963, teve seu território desmembrado para dar origem aos

²⁰ - Compreendiam a área territorial onde hoje existem os seguintes municípios, pertencentes à atual Região Metropolitana de Florianópolis: São José, Palhoça, Angelina, Santo Amaro da Imperatriz, Garopaba, Paulo Lopes, São Bonifácio, Águas Mornas, Anitápolis, Urubici, Alfredo Wagner e São Pedro de Alcântara, além de outros municípios externos à área metropolitana. Ver Figura 01.

²¹ - FARIAS, Vilson Francisco. *São José: 250 anos. Natureza, história, cultura*. São José: edição do autor, 1999.

²² - Biguaçu havia sido Capital da Capitania no período 1777-78, quando a Ilha de Santa Catarina foi ocupada pelos espanhóis. Em 1886 a Sede do município foi transferida para Biguaçu por dois anos, voltando à antiga sede e, em 1894, retornando definitivamente para Biguaçu, passando São Miguel a ser seu distrito.

municípios de Antônio Carlos e Ganchos. Atualmente, o território de Biguaçu abrange área de 302,4 km².

2.3 – A distribuição sócio-espacial e as primeiras ações no saneamento básico em Florianópolis.

Até a primeira metade do século XIX, a ocupação espacial de Desterro ocorreu, principalmente, em duas direções: 1) ao redor da Praça da Matriz, onde se localizavam os edifícios públicos; e 2) a leste da praça, em direção ao Morro da Cruz, onde se situava o comércio mais intenso e a maioria das habitações, tanto os sobrados dos setores sociais mais influentes como os casebres da população mais pobre.

No final do século XIX, pôde-se evidenciar em Florianópolis a separação espacial entre os locais de comércio e de moradia como também, as áreas de moradia de ricos e pobres. Este processo coincide com a expansão do trabalho livre, com novos recortes entre as classes sociais e com o surgimento da classe média, ainda fragilmente estruturada ⁽²³⁾. Os sobrados e casas, habitados pela população de mais alta renda, foram erguidos nas primeiras quadras à oeste da praça, que constituíam acesso à fonte da Carioca, à área das chácaras e à Praia de Fora, as duas últimas localizadas na direção da baía norte. Os mais pobres habitavam os cortiços situados a leste da praça, nas encostas do Morro da Cruz e nas últimas quadras da extremidade oeste da península (Figueira), que ficavam próximas ao porto, às novas atividades industriais, à zona de prostituição e ao cemitério.

As chácaras eram localizadas fora dos limites do centro, tanto na ilha como no continente. Tinham o caráter de habitação temporária durante o verão e de

²³ - Ver OLIVEIRA, Francisco de. "Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes". In MOISÉS, J. et alii, 1985: 70;75.

proteção nas epidemias ⁽²⁴⁾. A maior parte destas chácaras foi instalada ao norte do núcleo urbano central, nos planos de cotas mais elevadas, consideradas mais saudáveis. Tiveram como referência os caminhos abertos no século anterior, e que interligavam o núcleo urbano - na baía sul - ao Forte de São Luiz e ao Forte de São Francisco Xavier construídos na Praia de Fora - na baía norte.

As constantes epidemias geraram, também, alterações na localização de algumas atividades urbanas, como os cemitérios. Este foi localizado numa área íngreme, na extremidade oeste da península central, numa colina acima do Forte de Santana. Esta área na época era desprezada devido à dificuldade de acesso terrestre e marítimo e, como vimos, habitada pela população mais pobre.

O desenvolvimento portuário e comercial de Desterro, juntamente com o crescimento de uma camada social mais privilegiada, mais os problemas de saúde pública, refletiram-se na organização e adoção de novos serviços urbanos, mesmo que paliativos ⁽²⁵⁾. Deve-se ressaltar a abertura de estradas, ainda que precárias, mas que permitiram o acesso terrestre para o interior da ilha na última década do século XIX .

²⁴ - Durante o século XIX houve grandes epidemias de cólera, varíola, meningite e febre amarela em todo país. Em Desterro, devido ao porto, as epidemias foram sucessivas e fizeram numerosas vítimas, sendo que a varíola possuía caráter endêmico, surgindo quase anualmente. No surto de varíola de 1865 morreram, em um mês, 107 soldados e a epidemia de cólera de 1856 matou, no mês de março, 290 pessoas. In CABRAL, op.cit., 1970. O surgimento das chácaras resultou dos constantes problemas de falta de saneamento, de medo das doenças contagiosas e da precariedade do abastecimento e de infra-estrutura das áreas urbanas. REIS FILHO, Nestor Goulart, 1970: 30.

²⁵ - A partir de 1877 foi criado um serviço de remoção de lixo, águas servidas e matérias fecais, que eram coletados e despejados na águas da baía sul, próximo ao cemitério; ruas foram abertas e receberam calçamento; foi adotada a iluminação pública; foi criado novo Código de Posturas; em 1880, foi inaugurado o primeiro serviço de transporte coletivo, utilizando bonde de tração animal (este serviço foi suspenso em 1885 e retornou no período de 1907-30); em 1884, a Câmara contratou serviço de limpeza diária das ruas e praias; foram efetuados novos edifícios públicos, como o Hospital Militar (1872), reconstruídos os prédios da Alfândega (1887), do Mercado Público (1898), entre os mais significativos. In CABRAL, Oswaldo. *Nossa Senhora do Desterro. Notícias*. (1 e 2). Florianópolis: Lunardelli, 1979.

Florianópolis mantinha as características de uma cidade colonial ⁽²⁶⁾, apesar da introdução das novas atividades e serviços urbanos e das alterações que se evidenciavam social e espacialmente, delineando um processo segregador. O maior e mais problemático era o córrego da Fonte Grande, também conhecido como rio da Bulha, que passava pelo Beco Sujo, pela Pedreira, onde se situavam diversos casebres e cortiços às suas margens. O rio da Bulha era um dos responsáveis pela proliferação das doenças infecciosas e das epidemias.

Um dos problemas mais graves enfrentados pela administração municipal vinculava-se, portanto, aos problemas sociais relacionados aos moradores dos cortiços e favelas e à saúde pública. Apesar das resistências ainda existentes à teoria microbiana e, principalmente, à vacinação, sabia-se, no final do século XIX, que a questão deveria ser resolvida também pela criação de serviços eficientes de limpeza pública, pela canalização de água potável e pela instalação de redes de esgoto ⁽²⁷⁾. A incapacidade de gestão deste quadro urbano, fruto da nova condição político-econômica, certamente fortaleceu a separação sócio-espacial, impulsionando o processo segregador.

Os primeiros investimentos decisivos em obras de saneamento em Florianópolis foram feitos pelo governo estadual no início do século XX. Em 1909 foram implantadas as primeiras redes de água e, em 1910, começou a funcionar a primeira adutora de água de Florianópolis, cuja captação foi feita na ilha, a leste do Morro da Cruz (no Itacorubi e Lagoa). Ainda em 1910, foi inaugurado o

²⁶ - As construções antigas nem sempre eram conservadas. As edificações eram construídas coladas umas às outras, desalinhadas e situadas em ruelas estreitas, de superfície e declives irregulares, dificultando o escoamento das águas pluviais, além da existência de sinuosos córregos, que levavam os despejos e lixos das edificações e desaguavam nas praias e baías.

²⁷ - SEVCENKO, Nicolau. *A revolta da vacina*. São Paulo: Brasiliense, 1984; COSTA, N. do Rosário. "A questão sanitária e a cidade", In E&D, n.22, 1987: 10.

primeiro reservatório de água da Capital, com capacidade de 2.000 m³, e situado no Morro da Cruz (Morro da Caixa) ⁽²⁸⁾.

Para o estabelecimento de uma rede de esgotos, o governo preliminarmente concedeu concessão à companhia inglesa The State of Santa Catharina (Brazil) Development LTD, pelo prazo de 50 anos, desde que obtivesse autorização da União para funcionar no país. No entanto, em 1911, o governador Vidal Ramos contratou, indicado pelo prof. Francisco Saturnino de Brito, o engenheiro Luiz José da Costa para orçar, projetar e coordenar as obras da rede de esgoto da capital. A rede de esgotos foi projetada segundo o sistema de separador absoluto, que exclui as águas pluviais daquelas provenientes do sistema de abastecimento de água (servidas e cloacais). Este sistema, considerado inovador, também estava sendo implantado em Santos e em Recife, cidades que abandonavam o sistema de esgotos implantado no século XIX. Previa, ainda, a construção de uma *“Estação Depuradora ou Usina de depuração biológica pelo ar difuso (recentemente demolida) ou lodo ativado (activated sludge), processo IMHOFF, sistema considerado o mais moderno na época, em implantação nas principais capitais do país”*. ⁽²⁹⁾

As obras iniciaram-se com atraso, apenas em 1913, pois o material utilizado nas redes era proveniente da Inglaterra. As dificuldades impostas pela guerra de

²⁸ - Para localizar o Morro da Cruz e bairros no seu entorno, assim como Lagoa da Conceição, ver Figuras 2 e 2f.

²⁹ - RAMOS, Átila. *Memórias do saneamento desterrense*. Florianópolis: Ed.CASAN, 1986: 57. Em mensagem encaminhada ao Congresso Estadual, em 1913, o governador fez, ainda, as seguintes observações sobre o sistema: *“(...) Os coletores foram calculados para trabalharem sempre à meia carga (...), no cálculo da capacidade dos coletores teve-se em grande conta o acréscimo provável da cidade (...) com os dados e medições efetuadas achou-se para os 30 km. do desenvolvimento de ruas, o comprimento médio de 7,1 para cada casa e assim uma totalidade futura de 4.220 casas e a atual de 2.467 (...) A rede foi projetada em três seções, duas conjuntas e uma distinta, reunindo-se as três em um mesmo local para o tratamento do respectivo efluente. Os coletores serão, conforme o caso, em galerias de tijolo, tubos de cimento emboçados, tubos de ferro e tubos cerâmicos com fabricantes Doulton, de Londres (...)”*. As “três seções” a que se refere o relatório diz respeito aos três distritos a que inicialmente foi dividida a cidade para

1914, aliada à falta de verba, determinaram, por sua vez, a suspensão temporária da obra, que só foi concluída em 1916. Complementando a instalação das redes de água e de esgoto, foram expedidos pelo governo regulamentos para cada um destes serviços e para a cobrança das respectivas taxas ⁽³⁰⁾.

Deve-se ter em conta que o sistema separador absoluto implantado em Florianópolis constituía-se num procedimento recente e altamente inovador, sendo adotado, concomitantemente, no saneamento das maiores cidades do país e do mundo, que abandonavam o sistema separador parcial, conforme recomendação do Congresso de Viena (1883) e de Paris (1894).

Florianópolis, na época com aproximadamente 20.000 habitantes na área urbana, tornava-se, surpreendentemente, a 10ª cidade do país a implantar a rede de abastecimentos de água e rede de serviços de esgoto. O fato que chama a atenção neste processo é a execução destes investimentos de saneamento - que eram inovadores e fundamentais, porém sofisticados e onerosos para a época -, numa cidade cuja importância econômica no início do século era bastante restrita. O porto de Florianópolis, ao contrário do porto do Rio de Janeiro, Santos ou de Itajaí, não apontava expansão. Evidentemente os graves problemas sanitários numa cidade portuária, capital de um Estado com

implantação do projeto, com a construção de três Estações de Elevação Mecânica. Idem, 1986:60-63.

³⁰ - O “Regulamento para o Abastecimento de Água Potável e Cobrança da Respectiva Taxa na Cidade de Florianópolis” foi expedido pelo Governador Gustavo Richard em 26 de outubro de 1909 e o “Regulamento para o Serviço de Esgotos e Cobrança das respectivas Taxas”, muito mais detalhado que o anterior, foi expedido pelo Governador Felipe Schmidt, conforme Decreto n.º 923 de 9 de março de 1916. Estes regulamentos, além de obrigarem a utilização destes serviços e de especificarem seu uso e instalação, definiam diversas normas construtivas que favoreciam a ventilação e insolação dos edifícios e do contexto urbano. A lei que regulamentava o serviço de esgotos, mais rigorosa, tornou obrigatórias a apresentação e aprovação de projeto hidro-sanitário para construção nas áreas servidas pela rede. O Regulamento também fazia considerações acerca: da ventilação adequada dos banheiros, da abertura obrigatória para o exterior do edifício, da altura do pé-direito, da separação entre as águas pluviais e as águas

potencial industrial ⁽³¹⁾ e exportador, justificariam o interesse e a urgência da ação. No entanto, havia grandes cidades portuárias no país, em condições sanitárias muito precárias, com contingente populacional imensamente maior, como Salvador ou Belém, que não receberam a mesma prioridade.

Os esclarecimentos sobre a precedência destas ações sanitárias ocorridas em Florianópolis, possivelmente, estejam relacionados às relações de poder na época ⁽³²⁾. Em 1902, o ex-governador Lauro Muller deixou o cargo de governador de Santa Catarina para assumir o Ministério da Viação, pasta responsável pelas ações de remodelação urbana e de reforma sanitária das principais cidades portuárias exportadoras de café - Rio de Janeiro e Santos -, de enorme precedência no Governo do Presidente Rodrigues Alves. O ministro Lauro Muller contou com o trabalho conjunto de Pereira Passos e Oswaldo Cruz, cujas ações ajudaram a difundir a prática das ações de saneamento urbano e que, depois de Revolta da Vacina de 1904, desenvolvia-se de forma menos impositiva. Disseminava-se, nas áreas urbanas, a idéia de que estas ações eram fundamentais neste processo de remodelação e de transição para a nova cidade capitalista. Tudo leva a crer que havia total consonância com os princípios e as ações que vinham sendo tomadas no Rio de Janeiro ⁽³³⁾ e que, possivelmente, a liderança e o papel político de Lauro Muller tenha influenciado e facilitado, inclusive financeiramente, a ação de seus colegas republicanos - ex-governadores Hercílio Luz, Vidal Ramos e Felipe Schmidt - nos

servidas, da drenagem e impermeabilização do terreno, do tratamento dos resíduos industriais, entre outros aspectos.

³¹ - O Estado de Santa Catarina, em 1907, situava-se em 6º lugar em número de indústrias, entre os 21 estados brasileiros, possuindo 173 estabelecimentos industriais. Ficava atrás de: Distrito Federal (670), Minas Gerais (531), São Paulo (326), Rio Grande do Sul (314), Paraná (297) e Rio de Janeiro (207). Ver "**Resultados Gerais do Inquérito Industrial, segundo as Unidades da Federação - 1907**". In FIBGE. *Estatísticas Históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. Rio de Janeiro: IBGE, séries estatísticas retrospectivas, 1990: 382.

³² - Ver SUGAI, M.I. *As primeiras ações modernizadoras e o processo de urbanização em Florianópolis*. FAU-USP, mimeo, 1997.

³³ - CABRAL, op.cit., 1970:284.

investimentos em saneamento que se efetuaram em Florianópolis nas três primeiras décadas do século XX.

As ações e investimentos sanitaristas continuaram, ainda que fragmentariamente, até meados da década de 20. Além do esgoto, um dos problemas que necessitava de urgente resolução era o descarte do lixo. Para solucionar o problema do despejo de lixo, foi construído, entre 1910 e 1914, um forno para incinerar o lixo coletado na cidade. Este incinerador, localizado numa área que ainda era desprezada na cidade - a colina próxima ao cemitério e ao antigo Forte Santana -, funcionou até a década de 70, quando foi desativado.

Apesar de inaugurado em 1910, o sistema de abastecimento de água tornou-se, em poucos anos, insuficiente para suprir a cidade na época da estiagem, principalmente após a conclusão do sistema de esgotos. Durante toda a segunda década, o abastecimento de água mostrou-se precário. Apenas em 1922 foi inaugurada a nova adutora de Rio Tavares, ainda na ilha, que normalizou o abastecimento de água por mais alguns anos. É importante notar que, a partir de 1919, os serviços de água, esgoto e energia elétrica, até então explorados por empresa privada, passaram para o controle do Estado, quando foi criada a Inspetoria de Águas e Esgotos. ⁽³⁴⁾

Ainda em decorrência do projeto da rede de esgoto do engenheiro José Luiz da Costa, o rio da Fonte Grande (Rio da Bulha) foi saneado e canalizado em 1918, sendo então aberta a Av. Hercílio Luz. O sistema de separador absoluto definiu os indicadores para solucionar os problemas sanitários localizados ao longo do rio da Fonte Grande cujas margens, até então, eram ocupadas pelos casebres e barracos das camadas mais pobres. Adotando este sistema, foi executada a canalização, drenagem e captação dos veios d'água ao longo de seu curso, e foi aberta uma avenida arborizada com duas pistas às margens do canal a céu

³⁴ - RAMOS, op. cit., 1986:73

aberto. Esta solução viária e paisagística lembrava o projeto elaborado por Saturnino de Brito para a cidade de Santos, mas que, certamente, não possuía a mesma dimensão urbana e a preocupação ordenadora e estética do projeto de Brito.

O saneamento do rio da Fonte Grande e a obra de abertura da Av. Hercílio Luz, no entanto, não pretendiam solucionar os problemas sociais ali existentes. Ao contrário, expulsou os moradores e demoliu todos os cortiços e casebres que há mais de um século vinham se instalando às margens do rio. Além disto, extinguiu as ruelas e becos, impelindo as camadas populares a ocuparem as encostas do Morro da Cruz. Promoveu-se, portanto, não apenas o saneamento e a remodelação da área, mas ações segregativas e a abertura de uma nova frente para o capital imobiliário. ⁽³⁵⁾.

Os investimentos e ações no sistema de saneamento de Florianópolis constituíram-se, ainda que de forma fragmentada, na primeira obra considerada de modernização. O projeto do sistema de esgoto adotado, ainda que tecnicamente inovador, não se destinava a resolver os problemas sociais, não pretendia constituir-se num plano urbano e nem possuía uma visão de totalidade do conjunto urbano. No entanto, juntamente com os demais serviços e obras de infra-estrutura, teve um papel fundamental em garantir as condições básicas para o funcionamento e a expansão de uma nova cidade ainda em gestação. Estas condições estão expressas não apenas nas idéias de salubridade e higienização de seus espaços, mas também na elaboração de normas de controle e manutenção do modelo adotado. ⁽³⁶⁾

³⁵ - A nova avenida, segundo Dias, "... *emprestou à antiga e vestida Desterro um toque de sensível modernismo*" DIAS, Wilmar. "Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana". In *Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - SC*, 1947: 36. Ver também a FOTOS 09 e 10, que mostra como atualmente estas quadras ao longo da Avenida Hercílio Luz encontram-se ocupadas.

A repercussão espacial destas obras não se traduziu em ações de impacto na paisagem de Florianópolis, exceção feita à canalização dos rios e à abertura da Av. Hercílio Luz. No entanto, certamente contribuíram ao processo segregador em curso: afastando os mais pobres e os cortiços de áreas estratégicas como a Av. Hercílio Luz; concentrando os equipamentos e atividades consideradas depreciativas em áreas sem interesse de ocupação pela população de mais alta renda (incinerador de lixo, estação de tratamento de esgoto, cemitério), no extremo oeste da península; saneando e valorizando as praias como área de lazer, solidificando o processo de expansão da população de alta renda para a Praia de Fora (baía norte); impedindo a construção, nas áreas centrais, de edificações fora das novas regulamentações, pressionando, assim, os setores populares a habitarem as encostas de morro, a área continental ou outras localidades mais afastadas, situadas ao longo da ilha.

2.4 – A infra-estrutura urbana de São José, Palhoça e Biguaçu – início do século XX

Florianópolis, no início do século XX, apresentava boas condições de infra-estrutura, principalmente se considerarmos a sua pequena dimensão populacional. Neste período, entre outros investimentos, também foram abertas estradas para o interior da Ilha. Em termos populacionais o recenseamento de 1900 indicou total de 32.229 habitantes na Capital e o Censo de 1919 apontou 41.338 habitantes, sendo que 55,33% do total habitavam a área urbana. Florianópolis apresentava, portanto, um reduzido número de habitantes, porém a maior parte de sua população desenvolvia atividades urbanas. Os recursos financeiros que mantinham o núcleo urbano continuavam baseados no comércio, nas atividades portuárias e na administração pública ⁽³⁷⁾.

³⁶ - SEVCENKO, N., op.cit.1984

³⁷ - PELUSO, op.cit., 1991, p.329.

Os demais municípios, no entanto, durante toda primeira parte do século XX permaneceram basicamente rurais, contando com poucos investimentos e poucos habitantes na área urbana. Os núcleos urbanos de Biguaçu e de Palhoça, além de modestos, apresentavam uma malha urbana restrita a poucas ruas ao redor da praça principal. Somente depois da década de 60 estes municípios vieram a obter investimentos significativos em sua infra-estrutura urbana. Palhoça apresentava ainda um núcleo urbano com total ausência de infra-estrutura e serviços, situação que veio a piorar a partir da década de 30, com a construção da ponte Hercílio Luz.

As condições do núcleo de Biguaçu, nas primeiras décadas, eram melhores que as de Palhoça, no que diz respeito ao arruamento, estradas e serviços urbanos. Além da atividade agrícola, contava com atividades comerciais, de exportação de farinha e banana para Montevideú, e com pequenas indústrias ⁽³⁸⁾. Possuía conexão por terra com Florianópolis desde 1896, por iniciativa de um comerciante alemão, João Born, para escoamento de sua produção ⁽³⁹⁾. No entanto, apenas em 1926 foi implantada rede de iluminação pública no seu núcleo urbano ⁽⁴⁰⁾ e, muitas décadas depois, a pavimentação das ruas centrais, redes de água e demais investimentos urbanos.

Até meados de século XIX, o núcleo urbano de São José crescia também isolado da Capital, mas em função do desenvolvimento de suas atividades comerciais, apresentava condições superiores aos dos municípios de Palhoça e Biguaçu. A abertura de estrada de ligação entre a Capital e o planalto catarinense passando pela Sede de São José, transformou-a em um núcleo comercial, abrigando diversas edificações de caráter administrativos, comerciais

³⁸ - Engenhos de serra de madeira, beneficiamento de arroz, açúcar, café, cerveja e gasosa, entre outros.

³⁹ - Esta estrada, juntamente com a abertura da conexão ao norte com Tijucas, em 1910, facilitou a comunicação e as atividades comerciais com a região e os portos de Florianópolis e Tijucas.

⁴⁰ - O seu núcleo urbano contava com “86 edificações de maior destaque, 11 casas de comércio de regular importância”, hotéis e restaurantes. SOARES, I. op.cit., 1988: 64.

e culturais. Desde o início do século XX, já havia no núcleo urbano de São José o fornecimento de energia elétrica, mas as ruas não eram pavimentadas e nem havia passeios públicos ou redes de água e esgoto. ⁽⁴¹⁾

São José era o único destes três municípios que, além do distrito Sede, apresentava um outro distrito com um núcleo urbano populoso, a localidade de João Pessoa, no distrito do Estreito – que constitui a área continental mais próxima da Ilha. A ocupação espacial do trecho entre a Sede - na Praia Comprida -, até o Estreito, foi efetivada ao mesmo tempo em que a ocupação do núcleo urbano da Ilha de Santa Catarina, na baía sul. Os moradores das praias do Estreito, tanto as do norte como as do sul, foram desde o início os responsáveis pelas embarcações que faziam o transporte de passageiros e de mercadorias entre o continente e a Ilha ⁽⁴²⁾.

O embarque de passageiros ocorria na chamada Passagem Valente, voltada para a baía norte. O percurso de lanchas era feito entre a Passagem Valente e o trapiche da Praça XV de Novembro, na Ilha, voltada para a baía sul. Apesar das diversas atividades desenvolvidas no Estreito ⁽⁴³⁾, não havia investimentos em infra-estrutura semelhantes aos do núcleo urbano da Ilha. A energia elétrica

⁴¹ - Na Praça da Matriz do núcleo urbano encontrava-se, desde meados do século XIX, a Casa de Câmara e Cadeia, alguns sobrados, o Theatro Adolfo Mello e o atracadouro de barcos do outro lado da praça. A partir da Praça da Matriz desenvolveu-se o traçado de ruas com edificações residenciais, comerciais, hotéis e escola. Ver foto recente do centro histórico de São José, FOTOS 36 e 45, na qual constata-se que este núcleo manteve a sua aparência colonial. Isto se deu, como se verá adiante, mais pela ausência de investimentos e certo abandono do local do que pela preocupação com a preservação de seu patrimônio histórico.

⁴² - Mais tarde, formaram-se empresas de transporte marítimo que utilizavam canoas e, a partir do século XX, começaram a utilizar as lanchas para a travessia.

⁴³ - Em função das atividades de transporte, as casas comerciais, hotéis, casas de pensão, escola, cinematógrafo e outras atividades como o matadouro, serrarias, armazéns de toda sorte de produtos para abastecimento da Ilha e para exportação, foram se agregando e ajudando a expandir o núcleo urbano do Estreito. Todo abate de gado para atender a demanda da Ilha era feito, desde meados do século XIX, no matadouro do Estreito. Mas, contraditoriamente, como nesta parte do continente não havia açougues, quem necessitasse de carne deveria ir de lancha até a Capital para adquiri-la no mercado público. Ver SOARES, Iaponan (org.). *Estreito. Vida e memória*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 1990.

foi instalada no Estreito em 1912, o início da pavimentação de ruas deu-se apenas na década de 40 e as redes de água e esgoto foram implantadas algumas décadas depois.

2.5 – A substituição do transporte marítimo pelo transporte rodoviário, os interesses imobiliários e as repercussões na dinâmica urbana.

As atividades portuárias de comércio-exportação e o transporte marítimo predominaram em Florianópolis durante a primeira metade do século XX, ainda que, a partir da virada do século, o porto já não oferecesse condições técnicas favoráveis aos calados mais profundos das novas embarcações. Como foi visto, a estruturação espacial do município deu-se em função do transporte marítimo e os núcleos de povoação da ilha e do litoral continental – São José, São Miguel, Biguaçu, Enseada do Brito - foram formados sempre próximos às orlas marítimas ou fluviais e nos locais favoráveis aos atracadouros, o que se refletiu na localização dos núcleos urbanos e no traçado de suas ruas. A hegemonia do transporte marítimo refletia-se, inclusive, no reduzido número de automóveis existentes em Florianópolis no início do século: por volta de 1914 havia na Ilha 14 automóveis (⁴⁴).

A primazia do transporte marítimo começou a ser revertida a partir de 1926, com a construção da ponte pênsil de ligação ilha-continente, a Ponte Hercílio Luz. Esta obra urbana executada pelo Governo do Estado, além de conectar diretamente a ilha ao continente, representava a base da imagem modernizadora que se pretendia construir. Considerando-se as condições locais, expostas anteriormente, compreende-se o significado e o impacto

⁴⁴ - PELUSO, op.cit., 1991: 330.

espacial e sócio-econômico que a construção da Ponte Hercílio Luz ⁽⁴⁵⁾ determinou em Florianópolis e nos municípios da área continental. O governo do Estado construiu a ponte, na época a maior da América do Sul, a partir de empréstimos externos, que custou duas vezes a sua receita orçamentária anual. ⁽⁴⁶⁾

Este investimento causa surpresa não apenas pela dimensão de Florianópolis - na época com um pouco mais de 40.000 habitantes -, mas também em função dos poucos automóveis, das estradas precárias e das poucas conexões rodoviárias com outros distritos, entre os municípios e com outros Estados. Apesar das justificativas oficiais relacionarem as dificuldades de desenvolvimento de Florianópolis à inexistência de uma ligação rodoviária entre a Ilha e o Continente, deve-se esclarecer, no entanto, que, antes da execução da ponte, já havia um grande interesse dos setores imobiliários de Florianópolis, então nascentes, pela exploração de terras na área continental. Muitos destes investidores imobiliários estavam vinculados à estrutura de poder e às oligarquias locais.

A nova ponte não determinou uma redução imediata das atividades portuárias. As embarcações, segundo Peluso, continuaram a percorrer regularmente a costa e a transportar as mercadorias importadas e exportadas através de Florianópolis ⁽⁴⁷⁾. A conexão de Florianópolis com o continente através da ponte

⁴⁵ - A ponte começou a ser montada em 1922, sendo inaugurada em 1926. Esta ponte pênsil metálica, produzida nos EUA, possui as seguintes dimensões: 821,14 metros de comprimento, 7,80 metros de largura e vão central de 339 metros. O projeto original previa, além do tráfego de veículos e de pedestres, também o tráfego de trem elétrico, que nunca chegou a ser implantado.

⁴⁶ - ANDRADE, D. *A influência da Ponte Hercílio Luz no desenvolvimento da Ilha de Santa Catarina*. (Dissertação de Mestrado). Florianópolis: Depto. de História, UFSC, 1976.

⁴⁷ - PELUSO, op.cit., 1991: 331. Durante a década de 40, devido às más condições das estradas, o transporte marítimo ainda era intensamente utilizado para o abastecimento dos vegetais, dos pescados e de lenha, vindos das comunidades da Ilha. Esta situação não se alterou mesmo com a regulamentação federal da pequena embarcação costeira, nos anos 30, que criou exigências que foram inviabilizando a navegação, principalmente para a população de baixa renda (Peluso, 1970: 332).

Hercílio Luz, no entanto, repercutiu intensamente nas relações entre a Capital e os municípios vizinhos. As primeiras conseqüências foram a expansão urbana do distrito do Estreito, pertencente ainda a São José, e um processo gradativo de estagnação econômica de São José e, principalmente, de Palhoça.

O espaço urbano do distrito do Estreito, antes mesmo de concluída a construção da ponte, começou a sentir a sua repercussão, através da expansão das atividades imobiliárias. Entre 1924 e 1925, as primeiras ruas foram abertas no Balneário do Estreito e as primeiras terras loteadas (⁴⁸). Proprietários fundiários começaram a lotear suas grandes extensões de terra, algumas, em áreas semi-rurais. Além destes moradores do bairro, que negociavam lotes para os setores populares, surgiram novos investidores imobiliários, advindos das camadas mais ricas e influentes de Florianópolis (⁴⁹). Estes investidores lotearam e comercializaram, poucos anos depois, as áreas dos atuais bairros do Balneário, Coqueiros e adjacências (Figura 2b e Foto 17). Ocorreu, portanto, em função da maior acessibilidade, um processo gradativo de integração do espaço intraurbano do Estreito com o núcleo urbano na península da Ilha. A criação das linhas de ônibus a partir da década de 30 (⁵⁰) facilitou o acesso da população das áreas continentais para a Capital, cujo fluxo aumentou consideravelmente com a suspensão do pedágio para pedestres naquele mesmo ano (⁵¹).

A expansão urbana do distrito do Estreito não determinou uma repercussão semelhante no distrito Sede do município de São José, nem significou o seu crescimento econômico. Ao contrário, começou um prolongado período de estagnação com a conclusão da ponte. As empresas que faziam o transporte

⁴⁸ - SOARES, op.cit.,1990: 28.

⁴⁹ - Entre outros, o ex-governador Fúlvio Aducci que, tendo sido deposto pelo movimento político de 1930, começou a investir em negócios imobiliários no Balneário do Estreito. Também os ex-governadores Aderbal Ramos da Silva, Nereu Ramos e Celso Ramos compraram e comercializaram terras. A maior madeireira do Estreito, na década de 40, pertencia ao ex-governador Celso Ramos, irmão de Nereu, na época Interventor no Estado. Ver SUGAI, 1994.

⁵⁰ - DIAS, op.cit.,1947: 60.

⁵¹ - PELUSO, op.cit., 1991: 331.

marítimo de cargas e de passageiros e os entrepostos de mercadorias e de abastecimento da Ilha, sediadas em São José e em Palhoça, fecharam seus negócios quando se tornaram desnecessárias a baldeação ilha-continente e as atividades dos intermediários. Palhoça perdeu as firmas de transporte, as indústrias, assim como parte de sua população em busca de emprego (⁵²). A maior acessibilidade e a disseminação do ônibus resultaram na intensificação dos contatos de São José, Palhoça e Biguaçu com Florianópolis e na procura mais freqüente de seus habitantes por bens e serviços oferecidos pela Capital, contribuindo para a estagnação observada naqueles municípios.

No município de Florianópolis a construção da ponte não determinou mudanças intraurbanas imediatas. Favoreceu, como vimos, a expansão imobiliária em curso no continente, mas com repercussões graduais na estrutura e na mobilidade residencial na Ilha. Não houve um crescimento econômico imediato de Florianópolis, apenas mais tarde e articulado a outros fatores e ações. Entre as mudanças intraurbanas definidas pela localização da Ponte Hercílio Luz, a mais imediata deu-se em suas cabeceiras, principalmente no lado ilhéu. Na Ilha a cabeceira da ponte foi assentada na extremidade oeste da península, próximo às demais atividades consideradas "menos nobres" da cidade: cemitério, forno do lixo, área de prostituição, fábricas, vila operária, etc. Esta área oeste, antes desprestigiada, tornou-se a "entrada" da cidade. As atividades ali localizadas foram sendo transferidas conforme ocorriam os investimentos e a valorização do entorno. Posteriormente, houve alterações no traçado das ruas centrais, até então abertas na direção da orla e dos trapiches do porto, e que, com o passar dos anos, obtiveram conexões para a ponte, agora o novo acesso à Ilha.

O período posterior à inauguração da Ponte Hercílio Luz e às ações de caráter sanitárias - entre a década de 30 e meados da década de 40 - constitui-se num momento de transição, com investimentos urbanos localizados e mais

⁵² - SILVEIRA, op.cit., p.11.

pontuais. As ações de redefinição urbana e de adequações modernizadoras em Florianópolis surgem na década de 50, através da elaboração de um plano urbano que pretendia conceber a cidade e o sistema viário em sua totalidade.

O período de transição caracterizou-se pela mobilidade residencial, pela expansão imobiliária e início de periferização das camadas populares e, também, pela ampliação do aparelho governamental e do funcionalismo público em Florianópolis. A partir da década de 30, segundo Peluso, altera-se a composição das fontes de recursos da Capital, passando o comércio, até então sua atividade primordial, a ser sobrepujado pelos recursos advindos do setor público (⁵³).

Ocorrem também mudanças no direcionamento das áreas de expansão residencial das classes sociais em relação ao que se estabelecia até então. A população de mais baixa renda que ocupava as encostas dos morros próximos à cidade começou a expandir-se para a área do Estreito, no continente. O fator primordial para a expansão deste processo de periferização foi a adoção do ônibus como meio de transporte. As áreas residenciais da população de alta renda, na Ilha, ainda se concentravam de forma mais expressiva na área ao norte do centro urbano, na direção da Praia de Fora, na baía norte. No entanto, setores das elites locais já haviam adquirido, como foi visto, antes mesmo da construção da ponte, terras na área continental. Evidentemente, longe do matadouro, do movimento portuário e comercial, e dos primeiros loteamentos populares. Essas terras localizavam-se na orla norte continental, na praia do Balneário. Frações das camadas de alta renda, paralelamente e de forma ainda inicial, também procurava adquirir terras ou se apropriar de terras comunais nas diversas praias e localidades da Ilha, em especial na região norte, próximo a Canasvieiras.

⁵³ - PELUSO, op.cit, 1991: 332.

Este processo evidenciava um momento da formação intraurbana de Florianópolis, no qual as elites locais tentavam captar a dinâmica das mudanças urbanas em andamento, objetivando manter o controle da produção do espaço. Os fatos indicam que estava havendo um processo de escolha ou de "indecisão" de frações das elites em relação à expansão de suas áreas residenciais, se deveria ocorrer na Ilha ou no Continente (⁵⁴). Contribuíram para esta hesitação naquele período, entre outros aspectos, a dificuldade de expansão urbana em alguns trechos no centro da área da península da Ilha, ainda ocupados por grandes propriedades, e a inexistência de acessibilidade viária direta entre a Ponte Hercílio Luz e a área norte da península (atual Via de Contorno Norte).

O interesse pela apropriação de terras na área continental por frações das elites teve dois níveis de repercussão. O primeiro, de caráter administrativo, foi a anexação de parte do território de São José - o distrito João Pessoa, depois chamado Estreito (⁵⁵) -, ao município de Florianópolis, em 1944(⁵⁶). Com a anexação do distrito do Estreito, cerca de 25% do total da população do território de Florianópolis localizava-se naquela parte continental. A segunda consequência, e que evidencia e confirma os interesses imobiliários das camadas de alta renda naquele período, foi a localização de edificações e isolamento de algumas atividades, entre 1930-45: o Estado implantou uma série de atividades consideradas depreciativas a norte e a nordeste do

⁵⁴ - Ver SUGAI, 1994.

⁵⁵ - A localidade de João Pessoa onde hoje se situa o Bairro do Estreito, pertencia, até 1943, ao distrito do Estreito, parte do Município de São José. Após a anexação de João Pessoa, essa parte continental de Florianópolis passou a ser chamada genericamente de Estreito. A denominação de Estreito é dada em função do ponto mais estreito do canal entre a Ilha e o Continente, onde hoje se localizam as três pontes. Após a expansão desta área urbana continental, Estreito manteve-se como denominação apenas do bairro que ocupa a área norte continental de Florianópolis, próxima da Ponte Hercílio Luz. (Ver Figuras 2b e 2f)

⁵⁶ - Em 1^o de janeiro de 1944, o distrito do Estreito foi anexado ao município de Florianópolis, através do Decreto-Lei estadual n. 951/44 que estabeleceu os novos limites do município de Florianópolis.

núcleo urbano da Ilha, nos bairros situados na passagem para as praias do norte da Ilha.

Entre as intervenções mais significativas a nordeste da península, resultantes desse período de interesse de frações das elites pelas áreas continentais, deve-se citar: a transferência do Cemitério Municipal para o bairro do Itacorubi em 1926; a Penitenciária Estadual, cujo complexo começou a ser implantado na Agrônômica em 1930 (1ª etapa) e concluído em 1945; o despejo do lixo urbano que começou a ser efetuado, na década de 40, no aterro sanitário formado no mangue do Itacorubi, em frente ao cemitério (⁵⁷); e ainda, o Abrigo de Menores (Fucabem) que foi inaugurado em 1940 também na Agrônômica (⁵⁸). A Colônia Penal Agrícola foi instalada pelo Estado no norte da Ilha (⁵⁹), em 1937, em antigas áreas de uso comunal em Canasvieiras, atualmente balneário.

No final da década de 40, no entanto, este processo foi completamente alterado. O potencial representado pelas praias situadas ao norte da Ilha, em função da perspectiva do desenvolvimento do turismo, e os investimentos em infra-estrutura efetuados em Florianópolis permitiram que os setores hegemônicos das elites retomassem sua atração pela região norte da península central da Ilha e direcionassem, nas décadas seguintes, o processo de expansão de suas áreas residenciais e de veraneio para aquela região da Ilha.

O processo que se desenvolveu em Florianópolis e municípios vizinhos entre as décadas de 20 e de 50 definiram repercussões intensas em São José, Palhoça

⁵⁷ - O forno de lixo foi implantado próximo à atual cabeceira da Ponte Hercílio Luz, em 1914, quando esta área não se constituía em área de interesse das elites. O forno, utilizado para incinerar o lixo urbano, foi desativado na década de 50.

⁵⁸ - Houve um incêndio em suas instalações, que ficavam próximas da residência oficial do governador, no início da década de 80. O prédio não foi reconstruído no local, área de alto valor imobiliário. As instalações da FUCABEM foram transferidas para Palhoça.

⁵⁹ - Desativada em meados da década de 90.

e Biguaçu. No caso de São José, outro motivo decisivo à sua estagnação econômica foi a anexação do distrito do Estreito a Florianópolis. Essa ação determinou a perda das maiores fontes de empregos e de geração de renda do município: os abatedouros de gado, as indústrias dos subprodutos do boi, o comércio e o transporte de mercadorias para a Capital e as empresas madeireiras. A anexação do distrito do Estreito a Florianópolis, envolvia grandes interesses políticos e econômicos representados pelos setores fundiários, imobiliários e, também, madeireiros e exportadores. Facilitou, por outro lado, a localização na área continental de um grande contingente populacional de menor renda que vinha se deslocando de outros municípios e também da Ilha.

Além da estagnação econômica, ou como consequência desta, os distritos Sedes de São José e Palhoça, entre 1940 e 1950, tiveram redução da população. Enquanto Florianópolis apresentou no período 1930-1940 e 1940-50, taxas de 1,31% e 5,58%, respectivamente, no crescimento anual da sua população urbana, São José apresentou redução, com taxa média geométrica de 0,46% no período 1940-50. No entanto, a área entre Florianópolis e a área urbana de São José, ou seja, a área rural de São José, apresentou taxas de crescimento anual de 9,55% e de 5,69%, respectivamente, nos períodos de 1940-50 e 1950-60. Esta área rural que vinha sendo ocupada a oeste do Estreito corresponde atualmente ao distrito de Barreiros, em São José, e também ao bairro de Capoeiras (Figura 2b). Os índices demonstram que aquelas ações e investimentos urbanos descritos contribuíram, entre outros fatores, para ampliar a mobilidade urbana, como também e para o início de um processo de periferização das camadas populares e de transbordamento da população pobre de Florianópolis para São José.⁽⁶⁰⁾

⁶⁰ - Segundo Peluso, "(...) suas sedes [São José, Palhoça e Biguaçu] diminuíram de população na década de 1940 e 1950. O crescimento de São José foi à taxa geométrica de 0,46%; o de Palhoça a 1,50% e o de Biguaçu, 3,50%. As áreas rurais, porém, tiveram as taxas de 9,55% (São José), 0,98% (Palhoça) e 0,37% (Biguaçu). Estes valores quantificam o deslocamento da população pobre de Florianópolis para o espaço entre a Capital e São José. Tal ocupação foi geralmente do tipo invasão, e a área continuou rural. Palhoça e Biguaçu, mais distantes, não

2.6 - A adequação de Florianópolis ao transporte rodoviário: o primeiro Plano Diretor.

Concomitante a estas novas demandas do setor imobiliário e das elites locais, ao incremento da urbanização e à gradativa redução das atividades portuárias locais, experimentou-se, na década de 50, uma nova forma de tratar as intervenções urbanas em Florianópolis: um plano urbano. Justificava-se que, através de um plano diretor, a cidade poderia ser pensada em sua totalidade pela primeira vez. E, o que era considerado o mais importante, seria definido o conjunto do sistema viário da área urbana de Florianópolis. O plano seria o instrumento utilizado para produzir normas, para antecipar, definir e para legitimar as ações do Estado no espaço urbano.

O primeiro Plano Diretor da cidade foi elaborado no período 1952-54 ⁽⁶¹⁾ e definia propostas para a área central de Florianópolis. Na área continental, o plano deteve-se apenas no bairro do Estreito. Adotava como premissa que a alavanca para o progresso econômico e urbano local, seria a construção de um moderno porto em Florianópolis. Propunha na parte norte continental, entre a Ponta do Leal e a Ponte Hercílio Luz, um aterro de mais de 60 hectares onde iriam localizar-se as atividades industriais, as novas instalações portuárias e um centro comercial "mais moderno", a única área do município onde se permitiu gabarito de 12 pavimentos. Na Ilha, o plano estudou e definiu propostas apenas na área da península central. Na orla sul da península foi proposta a implantação de uma Via-Tronco que se originava na parte Continental, efetuava conexão com a Ponte Hercílio Luz, contornando a orla sul da península, na Ilha. Ao longo desta avenida, beirando a baía sul, seriam instalados um Centro

receberam essa gente, e assim, o crescimento das suas zonas rurais dos distritos das sedes não demonstrou aumento (...)" In PELUSO, 1991: 320.

⁶¹ - O plano foi elaborado pelos arquitetos e urbanistas porto-alegrenses Edvaldo Paiva, Demétrio Ribeiro e Edgar Albuquerque Graeff e aprovado em 1955 (Lei n. ° 246/55).

Cívico, um centro religioso-comercial na área da Praça XV e, no coroamento do eixo, sobre o aterro ali existente, a futura cidade-universitária.

O Plano determinava o desmembramento das grandes glebas situadas ao norte da península, resquícios das antigas chácaras, a partir da ampliação do sistema viário que garantiria também a ocupação e a acessibilidade a essa área. No norte desta península seriam localizadas as áreas residenciais, cujo *"requisito indispensável"* era a existência de diversas áreas verdes internas ao zoneamento. A conexão viária desta área ao norte da península com a ponte Hercílio Luz seria feita através de uma avenida, depois conhecida como Avenida Beira-Mar Norte, prevista com duas pistas e total de 30,00 metros de largura. Esta avenida, contornando a orla norte, seria conectada também com a avenida Tronco Sul, alcançando o centro administrativo-comercial da cidade pela orla. O plano autorizava, ao longo da avenida beira-mar, edificações com gabarito de até 8 pavimentos. A avenida Beira-Mar Norte foi, nas décadas de 70 e 80, duplicada, ampliada e deu lugar à Via de Contorno Norte.

Em seu aspecto global, o Plano (Lei Nº 246/55) criou mecanismos que solidificavam processos que já vinham se delineando, em especial os de carácter segregativo. Delimitou a localização da mais importante área residencial das camadas de alta renda, entre os eixos das avenidas - a Beira-Mar Norte, a Rio Branco, a Othon Gama d'Éça e a Mauro Ramos -, que conectariam esta área residencial à orla norte, ao centro histórico (av. Tronco Sul) e, principalmente, à ponte Hercílio Luz. Procurou, também, adequar a cidade às novas exigências sócio-econômicas e àquelas determinadas pelo veículo automotor. Dentre as proposições deste Plano Diretor, foram definidas, em especial, as intervenções viárias que valorizavam e que criavam acessibilidade à área norte da península, como a Avenida Beira-Mar Norte.

2.7 – Os investimentos públicos e a dinâmica imobiliária na Ilha e no Continente - décadas de 50 e 60.

Deve-se considerar ainda que, paralelamente ao Plano e à ampliação dos interesses das elites pelos balneários no norte da Ilha, vinham sendo implantados, na região norte e a nordeste da península central, alguns equipamentos e atividades que privilegiavam esta área da cidade e alteravam a dinâmica imobiliária local. O Estado, portanto, suspendeu a localização nesta parte da área urbana das atividades indutoras de desvalorização imobiliária, o que já ocorrera nas décadas anteriores.

Muitas das intervenções que vinham sendo executadas haviam sido definidas pelo Plano Diretor aprovado no ano de 1955. Dentre as intervenções mais significativas, deve-se citar a inauguração, no ano de 1954, em ampla área, da casa oficial do governador, o chamado Palácio da Agrônômica. Foram implantadas, também na década de 50, e próximo ao Palácio, as dependências do 5º Distrito Naval.

Das proposições do Plano Diretor, foram implementadas, em especial, aquelas de caráter rodoviário, que garantiram acessibilidade às áreas ao norte da península. Das proposições viárias mais importantes definidas na península, apenas uma foi executada de acordo com o Plano, a Avenida Beira-Mar Norte. Foi efetuada, também, a conexão entre a avenida Rio Branco e a ponte Hercílio Luz. A abertura da Av. Beira-Mar Norte ao longo da orla da baía norte, além de garantir a acessibilidade e a conseqüente valorização da área norte da península, foi a intervenção viária que procurou diferenciar e definir a marca de modernidade a este setor residencial. Apesar de ser uma avenida intra-urbana, foi construída pelo governo estadual através do DER-SC. A construção desta avenida foi iniciada em meados da década de 60, na gestão do governador Celso Ramos, sendo concluída e pavimentada no início da década de 70, pelo

governador Ivo Silveira. A Av. Beira-Mar Norte iniciava-se na Praça Celso Ramos, divisa com o bairro Agrônômica, beirava a orla em aterro sobre a Praia de Fora e a Praia do Müller, até alcançar a cabeceira da ponte Hercílio Luz. Possuía, aproximadamente, 2.300 metros de extensão. No início dos anos 70, começaram a ser construídos os primeiros edifícios residenciais ao longo da orla da Av. Beira-Mar Norte, posteriormente denominada Av. Jornalista Rubens de Arruda Ramos. (Ver Fotos 01 e 02)

Duas outras importantes avenidas, que efetuavam a ligação norte-sul da península, foram abertas em 1958: a Avenida Othon Gama D'Eça e a Avenida Prefeito Osmar Cunha. Estas duas avenidas e a sua conexão não constavam no Plano Diretor, mas apoiavam-se no traçado de ruas locais definidas pelo plano. Além de efetuarem a ligação norte-sul no centro da península, garantiram também o acesso e o loteamento das áreas centrais da península, onde se situavam antigas chácaras ainda não desmembradas. Com estas duas avenidas, criou-se uma maior acessibilidade dentro da península, em especial na sua área norte. Este corredor viário norte-sul, apesar de ter seccionado e modificado as características do setor residencial previsto no local pelo Plano, estimulou o desenvolvimento e expansão das áreas comerciais, integrou e criou maior acessibilidade para as áreas residenciais das elites e estimulou a ocupação residencial em direção à parte norte e leste da península.

2.7.1 – A expansão das periferias urbanas na área continental

A localização diferenciada dos investimentos públicos que privilegiava a Ilha em detrimento do continente manteve, na década de 50, a ausência de dinamismo nos distritos sedes de São José, Palhoça e Biguaçu, ou seja, nos seus núcleos urbanos centrais. Os três municípios, ao contrário da Capital, apresentavam baixo índice de urbanização. O Censo de 1960 apontava para Florianópolis, São

José, Palhoça e Biguaçu, respectivamente, as seguintes taxas de urbanização: 79,31%, 13,94%, 15,02% e 24,83%. ⁽⁶²⁾

Na área continental de Florianópolis, no entanto, desenvolvia-se todo tipo de empreendimento imobiliário, legais ou clandestinos, principalmente no bairro do Estreito, como também nas periferias entre Florianópolis e o núcleo urbano de São José ⁽⁶³⁾. O número de loteamentos aprovados na área continental de Florianópolis, na década de 40 e, principalmente, na década de 50, foi bastante superior aos da área central da Ilha. Na década de 40, do total dos loteamentos aprovados pela prefeitura de Florianópolis, 46% localizavam-se no continente e 41% na área central da Ilha. Na década de 50, dos 107 loteamentos aprovados em Florianópolis, os índices foram de 53% e de 16%, respectivamente, na área continental de Florianópolis e na península central da Ilha. (Tabela 29) ⁽⁶⁴⁾

Na área continental, especialmente no Estreito, mas também nas franjas urbanas entre Florianópolis e São José, manteve-se, por toda a década de 50, uma intensa atividade imobiliária. Os empreendimentos legais na área do Estreito eram dirigidos, em sua maior parte, para as classes médias e representaram 41% dos empreendimentos imobiliários aprovados no município de Florianópolis no período 1950-59. A expectativa dos grandes investimentos estatais, que estavam previstos no Plano Diretor no bairro do Estreito ⁽⁶⁵⁾, a

⁶² - Censo Geral de 1960, IBGE.

⁶³ - A legislação municipal que disciplina a ocupação e parcelamento do solo em Florianópolis, foi aprovada pela Câmara Municipal em 1974 (Lei nº. 1.215/74). A lei federal que disciplina a questão foi aprovada apenas em 1979 (Lei nº. 6.766/79).

⁶⁴ - Deve-se considerar que a quase totalidade dos loteamentos do Estreito só apareceu nos registros da prefeitura de Florianópolis a partir de 1947, depois de sua anexação, o que certamente define a maior diferença entre os valores da década de 40 e 50 (SUGAI, op.cit., 1994). Além disso, é preciso considerar que a imensa maioria dos loteamentos nas periferias urbanas era executada clandestinamente.

⁶⁵ - Durante muitos anos houve empenho dos diversos governos estaduais no sentido de se obter empréstimos externos para a implantação do porto. Na década de 50, em função do Plano Diretor, reivindicava-se o porto situado no Estreito e, no final da década de 60, pleiteava-se o Porto de Anhatomirim, proposto pelo Plano de Desenvolvimento Integrado de Florianópolis.

perspectiva de conclusão da BR-101, localizada a 3 km de distância da área, e ainda, o estabelecimento de gabaritos mais altos nas edificações próximas à futura área portuária (Lei n. 246/55), ajudaram a gerar um grande interesse do setor imobiliário em torno daquelas terras.

Os dados não demonstram, entretanto, o intenso processo de construções, invasões e loteamentos clandestinos que ocorria na área continental entre as áreas urbanas de Florianópolis e São José. A população de baixa renda, composta por muitos migrantes, constituía essa imensa maioria, que ocupavam as áreas periféricas, mesmo sem o correspondente investimento em infraestrutura e serviços urbanos, revelando a completa ausência do Estado ⁽⁶⁶⁾.

Este processo de ocupações clandestinas na área continental ampliou-se na década de 60 com o incremento da migração rural-urbana, principalmente para São José, cuja taxa de crescimento anual da população passou de 3,99% para 6,38% neste período (Tabela 01). Por outro lado, os empreendimentos imobiliários legais no território do continente pertencente a Florianópolis, começaram a sofrer uma redução em relação à década de 50. Nas adjacências do bairro do Estreito, em especial, esse processo tornou-se mais evidente. Na década anterior, nestes bairros, situavam-se 41% da totalidade dos loteamentos aprovados no município de Florianópolis, reduzindo-se para 23,6% do total, no período 1960-69. Apesar desta redução na região do Estreito, a área continental manteve, no período, um expressivo interesse de investimentos imobiliários,

⁶⁶ - O depoimento do padre Quinto Baldessar, que viveu e trabalhou durante décadas no local, é revelador: "*A década de 1950 foi decisiva. O Estreito se expandiu em todas as direções (...) Não havia infra-estrutura preparada. Havia um verdadeiro comércio imobiliário desenfreado que traçava ruas inviáveis e marcava terrenos muito pequenos. Os diversos loteadores não entravam em acordo, muitas vezes, nem mesmo no acerto das ruas que deveriam percorrer os diversos terrenos loteados. Água e esgoto eram desconhecidos do dicionário dos primeiros moradores. As ruas eram traçadas, mas não terraplenadas. Bueiros não havia (...) Luz elétrica chegava sempre atrasada. Não havia transformadores em quantidade suficiente e, por esta razão, os últimos servidos recebiam uma voltagem muito baixa...*". In Soares, op.cit., 1990: 44.

localizando-se na área 39% dos loteamentos aprovados em Florianópolis.
(Tabela 29)

A redução dos interesses de empreendimentos imobiliários para as classes médias no continente da década de 50 para a de 60 resultou também da falta de investimentos e do abandono a que eram relegados a parte continental de Florianópolis e os municípios vizinhos. As intervenções urbanas do Estado privilegiavam e continuavam sendo executadas na Ilha. Além disso, no final da década de 60, ainda que se mantivesse o interesse pela construção do complexo portuário, os planos governamentais que vinham sendo elaborados não propunham mais a localização das instalações do porto na área do Estreito. Previam-se, como se verá adiante, as instalações de um novo porto - o Porto de Anhatomirim -, ainda na área continental, mas situado a 30 km ao norte do centro de Florianópolis.

Deve-se ressaltar, entretanto, que apesar da atividade imobiliária legal na parte continental de Florianópolis ter reduzido o número de empreendimentos em relação à década anterior, ainda demonstrava algum dinamismo. Havia, inclusive, o interesse de setores imobiliários que, objetivando as camadas de alta renda, lançaram loteamentos residenciais nesta orla sul do Continente - nas praias de Itaguaçu, Coqueiros e Bom Abrigo (Figura 2b e 2f). Este interesse por esta orla sul do continente originava-se não apenas da belíssima paisagem da Ilha, da baía sul e da conformação natural desta orla, mas, também, pela perspectiva de implantação de uma nova ponte Ilha-Continente situada naquela área da cidade e que vinha sendo gestada nos setores governamentais.

Os interesses imobiliários, o adensamento e a concentração das áreas residenciais das elites, entretanto, mantinham-se na Ilha. As áreas residenciais das camadas de alta renda na Ilha impulsionavam-se no sentido norte-nordeste-leste da área central. Na parte continental da cidade, as áreas residenciais destinadas às camadas de alta renda, inclusive os bairros de Itaguaçu e

Coqueiros que mais tarde estruturaram-se, ainda constituíam áreas rarefeitas, isoladas e sem infra-estrutura e pavimentação (Figura 4b e 6b).

A organização espacial que se estabelecia em Florianópolis não indicava que o crescimento das áreas residenciais de alta renda iria expandir-se para os bairros continentais. Ao contrário, disseminava-se nos bairros situados no interior da área continental de Florianópolis - Monte Cristo, Coloninha e parte de Capoeiras (Figura 2b) - a ocupação pelas camadas de mais baixa renda e, mais tarde, também de algumas favelas próximas à atual BR-282. A ocupação territorial da população mais pobre desenvolvia-se, principalmente, nos eixos que se direcionavam: para o município de São José, ao longo da BR-101; para os bairros de Barreiros e Serraria, em direção a Biguaçu; para a Ponte de Maruim e Palhoça; e para o interior de São José, na direção de Forquilha. Esta expansão indicava a periferização de grande contingente das camadas populares e, também, o início do processo de conurbação destes municípios com a Capital.

O município de São José iniciou, como foi visto, a partir da década de 60, um imenso crescimento populacional. Apesar de apresentar taxa de urbanização de apenas 13,94% em 1960, a taxa de crescimento populacional de São José, de 6,38% ao ano na década de 60, indicava um incremento muito superior à taxa de crescimento anual apresentada por Florianópolis, que foi de 3,13% ao ano. Este processo que ocorria em São José foi determinado principalmente pelos movimentos migratórios das populações vindas do interior do estado, mas também pelo deslocamento das camadas de mais baixa renda de Florianópolis, e que se dirigiam para as periferias situadas no continente. Dados do IBGE apontam que, em 1970, 19,64% da população de São José constituíam-se de população migrante, contra 9,85% da população de Florianópolis. ⁽⁶⁷⁾

A maior parte da população migrante que se dirigia à Capital em busca de trabalho acabava instalando-se na área continental de Florianópolis e nos municípios vizinhos, em função do maior custo dos terrenos na Ilha. Além disso, as dificuldades de acessibilidade, as grandes distâncias do núcleo urbano central, e ainda, a precariedade do transporte coletivo e da infra-estrutura, não incentivavam a ocupação dos antigos núcleos urbanos e dos balneários localizados ao longo da Ilha. Ao contrário, induziam também à formação de favelas e à ocupação das encostas ao redor do Morro da Cruz, situado na península central da Ilha, ou às invasões da área continental. O crescimento da antiga localidade de Barreiros - parte do distrito Sede de São José e situada entre a Capital e Biguaçu -, foi tão intenso que, em 1959, foi separado do distrito Sede e passou a constituir o distrito de Barreiros, considerado atualmente o mais populoso da área metropolitana. ⁽⁶⁸⁾

Na década de 60 começam a se instalar em São José as primeiras indústrias, como a fábrica de rendas e bordados Hoepcke, os estabelecimentos comerciais de maior porte, como as Casas da Água em 1965 (atual rede de comércio de material de construção), além de grandes empresas, como a Madeireira Cassol (1960), que se expandiu e diversificou sua atuação nos setores comercial, industrial e imobiliário e que lançou o maior empreendimento imobiliário de São José, o Kobrasol (1975), bairro central do atual distrito de Campinas e que hoje centraliza as atividades comerciais e de serviços do município de São José ⁽⁶⁹⁾.

⁶⁷ -. In OLIVEIRA, Lúcia et al. (org.). *Indicadores sociais para áreas urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.

⁶⁸ - Atualmente o distrito de Barreiros abrange a área mais densa e povoada de São José. O Censo de 2000 aponta população de 89.088 habitantes. Em 1991, segundo Farias, constituía-se no "maior distrito de Santa Catarina, em termos de população, com aproximadamente 80 mil habitantes", In *Jornal de Barreiros*, nº1, 1991, cit. FARIAS, op.cit, 1999: 234. Apesar da inexistência de legislação específica, a Prefeitura Municipal de São José indica que o distrito de Barreiros compõe-se dos seguintes bairros: Areias, Barreiros, Bela Vista, Ipiranga, Jardim Cidade de Florianópolis, Jardim Santiago, N.S. do Rosário, Pedregal, Potecas, Real Parque e Serraria. Ver Figura 2b e Tabela 08.

⁶⁹ - O bairro Kobrasol constitui-se na sociedade entre as empresas Koerich (atividades comerciais e indústria de abatedouros de aves), Brasil Pinho (madeireiras) e as empresas Cassol (construção civil, pré-moldados, comércio, etc). Foi formado em 1975 com o intuito de lotear parte do atual

O distrito de Campinas, que abrange o bairro de mesmo nome, situa-se na divisa com o município de Florianópolis. O município de São José, em 1970, contava com 54 indústrias e 214 estabelecimentos comerciais.

2.7.2 – A localização do campus da UFSC e a expansão urbana.

Um investimento público cuja localização definiu prolongada polêmica em Florianópolis foi o campus da Universidade Federal de Santa Catarina, fundada em 1960 ⁽⁷⁰⁾. Antes mesmo da formação da universidade, em 1955, o Plano Diretor já previa a sua localização na área central. Havia, porém, opositores a esta proposta, que defendiam que o campus devia ser construído no bairro da Trindade, onde o governo estadual havia doado, para a UFSC, as terras da antiga Fazenda Assis Brasil. A Trindade, antiga freguesia do século XIX, situada à leste do Morro da Cruz, constituía-se, no início da década de 50, em um bairro periférico de características semi-rurais, com ocupação bastante incipiente. Na área da Trindade, o Estado e a Igreja Católica constituíam-se nos grandes proprietários fundiários. As terras pertencentes ao governo estadual originavam-se de apropriações, efetuadas por volta de 1940, das áreas de uso comum existentes nos campos da Trindade. ⁽⁷¹⁾

distrito de Campinas, em São José. Segundo Farias, "... entre 1977 e 1980 a empresa Kobrasol limitava as construções em seu loteamento a dois pavimentos, pois sua finalidade era a construção de casas residenciais. Entre 1980 e 1990, após a liberação de quatro andares, constroem-se edifícios de apartamentos, primeiro de até 12 andares, atualmente de até 14 pavimentos, em conformidade com o Plano Diretor do município." In FARIA, op.cit, 1999, p.230.

⁷⁰ - Ver detalhes sobre este processo polêmico em SUGAI, M.I., 1994:72-90 e em LIMA, João David Ferreira. *UFSC: Sonho e Realidade*. Florianópolis: UFSC, 1980.

⁷¹ - As terras comunais ocorreram em toda extensão da Ilha, tendo sido apropriadas não apenas pelas camadas sociais mais influentes, mas também pelo Estado. Através do Decreto Estadual nº. 46 de 11/7/1934, o Estado pôde apropriar-se tanto das áreas públicas como das terras de uso comum dos pequenos produtores, como ocorreu com as terras da Trindade, transformadas, posteriormente, na Fazenda Assis Brasil. CAMPOS, Nazareno José. *Terras comunais e a pequena produção açoriana na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: FCC Ed. / UFSC, 1991.

As polêmicas em relação à localização do campus da UFSC representavam os embates políticos e as divergências de interesses existentes entre frações das elites, as quais concentravam os interesses das principais oligarquias regionais (72). Refletiam as disputas entre frações do capital fundiário e imobiliário pelo controle da organização do espaço urbano de Florianópolis. A implantação do campus da Universidade Federal indicava a possibilidade de mudanças na economia e na dinâmica imobiliária da Capital. Previa-se que seriam escoados para a cidade e, em especial, para a área do futuro campus imensos investimentos federais, superiores ao orçamento do município, o que se confirmou posteriormente (73). Representava, sem dúvida nenhuma, uma imensa frente de investimentos, o que ajuda a explicar as grandes disputas para definir a localização do campus, durante a criação da universidade. No ano de 1962 o Conselho Universitário conseguiu, depois de conflituosos e prolongados debates, com repercussão fora da área acadêmica, deliberar sobre a localização do campus: deveria ser no bairro da Trindade.

O interesse dos setores imobiliários por uma determinada área da cidade, como se sabe, não significa o imediato loteamento e negociação da área. Em geral é feita a compra de glebas para especulação, à espera das benfeitorias urbanas, ou ainda, é feita a implantação de parte do loteamento para depois pressionar os poderes públicos a investir na área e executar a sua infra-estrutura. Os fatos têm confirmado que o interesse do capital imobiliário por uma determinada

⁷² - A estrutura oligárquica catarinense começou a estruturar-se após a chamada Revolução de 30, com a nomeação dos interventores pelo poder central. Havia duas oligarquias regionais e que eram constituídas por três famílias: a família Ramos e as famílias Konder-Borhausen. Destas famílias originaram-se diversos membros do poder legislativo, judiciário e executivo, dentre os quais, um Presidente da República, um interventor por 10 anos (Nereu Ramos) e, ao menos, 11 governadores, além de dezenas de deputados, prefeitos, secretários de Estado, entre outros cargos. Ver SUGAI, 1994; CORRÊA, C.H. *Os governantes de Santa Catarina de 1739 a 1982*. Florianópolis: Ed. UFSC, 1983.

⁷³ - Conforme se comprovou posteriormente, havia fundamento nesta previsão. Segundo o reitor Ferreira Lima, primeiro reitor, e que permaneceu 10 anos no cargo, "(...) *nos primeiros 10 anos de existência da Universidade Federal, o seu orçamento foi sempre, várias vezes maior do que o da Prefeitura da Capital...*" LIMA, J. D. Ferreira, op.cit., 1980.

região da cidade é muito anterior à sua efetiva ocupação e aos investimentos públicos ali implantados. Foi justamente esse o processo ocorrido no bairro da Trindade e nos bairros adjacentes. A idéia de localizar um campus universitário na Trindade já ocorria pelo menos desde o início da década de 50 e intensificou-se durante a elaboração e aprovação do Plano Diretor, portanto, muito antes de ser criada uma universidade em Florianópolis. Esses antigos interesses pela área da Trindade também são confirmados pelos loteamentos que ali vinham sendo aprovados desde o final da década de 40.

(Os loteamentos aprovados na Trindade e bairros adjacentes, na década de 40, representavam 11% do total de loteamentos aprovados na cidade, passando na década de 50 para 15% do total (⁷⁴). A decisão de implantar o campus da UFSC na Trindade, na década de 60, coincidiu com um aumento expressivo de loteamentos na região da Trindade, passando para 27% do total de loteamentos aprovados na cidade. Os fatos demonstram, portanto, que os acalorados debates registrados nos meios universitários, em 1962, não eram simples desentendimentos acadêmicos e administrativos. Representavam, mesmo que indiretamente, as disputas que já vinham ocorrendo entre frações das elites locais, em especial vinculadas ao capital imobiliário, na localização dos equipamentos e na distribuição dos grandes investimentos urbanos, ou seja, no processo de produção do espaço urbano de Florianópolis.)

2.8 Análise do processo de formação da área conurbada

A estruturação espacial dos núcleos urbanos de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, como foi visto, até meados do século XX ocorreu de forma independente, ainda que as atividades políticas, administrativas e econômicas de Florianópolis – de comércio e exportação, portuárias, os serviços e as

⁷⁴ - Ver Tabela 29. Consideram-se aqui os bairros situados na direção leste-nordeste da área central, ou seja, os bairros: Trindade, Córrego Grande, Itacorubi, Saco Grande, Pantanal e Agronômica.

funções de governo – determinassem fortes vínculos socioeconômicos e mantivessem desde o início a Capital na posição de lugar central da região. Esta mesma autonomia no crescimento espacial evidenciou-se em alguns núcleos urbanos pertencentes ao mesmo município, mas distantes das Sedes, como o Estreito em relação à Sede de São José e os diversos núcleos urbanos ao redor da Ilha em relação ao distrito Sede de Florianópolis.

A dominância do meio de transporte marítimo e fluvial até as primeiras décadas do século XX e, portanto, as localizações dos portos e dos acessos às áreas de embarque - desembarque, contribuíram para definir o lugar e distância entre os primeiros núcleos urbanos. As repercussões espaciais definidas pelo transporte marítimo, então dominante, assim como os deslocamentos e os interesses de localização das áreas residenciais das elites, determinaram investimentos públicos, eixos de ocupação e de expansão das áreas urbanas. A estruturação espacial daí decorrente, apesar das inúmeras intervenções urbanas ao longo do tempo, ainda hoje deixa entrever a sua ação, como, por exemplo, os grandes vazios urbanos na Ilha, fortalecidos pela existência de imensas áreas de preservação permanente.

A substituição do transporte marítimo pelo rodoviário alterou as relações socioeconômicas e espaciais que até então se estabeleciam entre os núcleos urbanos dos quatro municípios. Alguns investimentos significativos, como a ponte Hercílio Luz, e a sua localização, contribuíram para que se definissem alterações na dinâmica urbana e imobiliária, na mobilidade espacial da população e na gradativa integração e posterior fusão espacial. A partir dos anos 50, como visto anteriormente, iniciou-se o processo de ocupação das periferias na área continental e apenas na década de 60 começou a ocorrer o processo de conurbação dessas áreas urbanas. Os processos de absorção e de conurbação entre Florianópolis e os distritos de São José ocorreram, em algumas situações, antes mesmo de suas fusões com o distrito Sede – foi o

caso do Estreito, distrito de São José até 1944, e também o caso de Campinas, transformado em distrito de São José desde 1981. ⁽⁷⁵⁾

Os espaços intra-urbanos de São José, Palhoça e Biguaçu desenvolveram-se, a partir da década de 30, em função da posição estratégica destes municípios em relação à Florianópolis e da localização dos investimentos viários. O caso de São José é singular: em função da localização das três pontes de ligação entre a Ilha e o continente, constitui-se na única cidade a fazer divisa terrestre com a Capital. Concentra-se em São José todo fluxo de veículos e de cargas e todas as vias e rodovias que se dirigem a Florianópolis. Este fato foi visto como determinante na estruturação do espaço conurbado e nos prejuízos e na desqualificação do ambiente urbano. As localizações da BR-101 (sentido norte-sul) e mais tarde da BR-282 (sentido leste-oeste) também contribuíram para este processo, definindo intensas repercussões também em Palhoça e em Biguaçu. Os três municípios foram igualmente beneficiados pela acessibilidade direta com o centro administrativo, comercial e de serviços de Florianópolis. Os seus núcleos urbanos, no entanto, receberam intenso impacto ao terem o espaço intraurbano completamente seccionado pela rodovia BR-101, que foi implantada na mesma cota de nível do tecido urbano.

Florianópolis apresentou também fenômeno semelhante ao de São José com a estruturação espacial da Ilha: o distrito Sede de Florianópolis se integrou espacialmente com os municípios de São José e Palhoça antes mesmo de absorver a maior parte dos núcleos urbanos do próprio município, localizados ao redor da Ilha. A localização destes núcleos urbanos, que ocorreu durante a preponderância do transporte marítimo, determinou, como foi visto anteriormente, longas distâncias entre eles, e contribuiu para a manutenção das diversas faixas de descontinuidade urbana. Estes vazios urbanos são ocupados

⁷⁵ - Sobre as formas pelas quais se manifestam os processos espaciais de conurbação, ver VILLAÇA, op.cit, 1998: 49-69.

por propriedades semi-rurais, por “terrenos de engorda” ou, ainda, constituem-se áreas de preservação, como reservas florestais, parques, mangues e dunas. Entre os núcleos urbanos da ilha intermediados por extensas faixas de vazios urbanos ou de ocupação rarefeita, pode-se citar: o Pântano do Sul (5.805 habitantes), Ribeirão da Ilha (20.358 habitantes), ou mesmo São João do Rio Vermelho (6.796 habitantes) e Rationes (2.866 habitantes), entre outros (⁷⁶).

Existem ainda alguns casos de aglomerações populacionais na Ilha que conseguiram manter-se até hoje isoladas, e preservadas, em função da ausência da acessibilidade viária: são núcleos cujo acesso se efetiva apenas através de barco ou a pé, como o núcleo de pescadores da Costa da Lagoa no distrito da Lagoa da Conceição e o de Naufragados no extremo sul da Ilha.

A existência de grandes vazios intermediando o espaço intra-urbano da Ilha constitui-se, portanto, consequência: da ocupação inicial definida pela dominância do transporte marítimo; da característica físico-ambiental de seu território que se constitui de 42% de APP; da concentração ou da ausência dos investimentos públicos; e da especulação imobiliária. Estes grandes vazios determinam, ainda, enormes custos na implantação dos investimentos, nos transportes públicos e na manutenção dos serviços urbanos.

Palhoça e Biguaçu também apresentam situações semelhantes. Algumas localidades pertencentes ao município de Palhoça, como o núcleo colonial da Enseada do Brito, e mesmo a Guarda do Embaú, estão tão distantes da Sede e tão mais perto da Sede dos municípios de Garopaba e de Paulo Lopes, que são comuns as dúvidas sobre os limites político-administrativos. Todos estes conflitos entre os processos socioeconômicos e físicos da urbanização e o processo político-administrativo de delimitação dos municípios fazem parte,

⁷⁶ - Dados do Censo Geral do IBGE, 2000. Ver Figuras 2d, 2e, 2f e 2g e Tabela 07.

como observa Villaça, da natureza contraditória e irracional das conurbações metropolitanas. (77)

Na Área Metropolitana de Florianópolis – além dos obstáculos físico-territoriais e ambientais e da localização dos investimentos indutores de crescimento já analisados - muitas das situações de irracionalidade dessa delimitação metropolitana foram definidas nos sucessivos desmembramentos e anexações ocorridos desde o século XIX, mas, principalmente, nos últimos 40 anos. Em 1958 o território ocupado pela atual Área Metropolitana era subdividido em 8 municípios e, atualmente, compreende 22 municípios. O município de São José, por exemplo, entre 1958 a 2000, sofreu uma série de desmembramentos, reduzindo em 90% a dimensão de seu território. No mesmo período, o município de Palhoça reduziu 78% e o de Sto. Amaro da Imperatriz, 73% de seu território. São José e Palhoça, em 1958, possuíam área de, respectivamente, 1.176 km² e 1.409 km². No ano 2000, apresentavam 114,9 km² e 322,2 km², respectivamente (78). Alguns municípios foram subdivididos em mais de 10 outros municípios nas últimas décadas. Nem sempre estes desmembramentos significaram perdas, mas, às vezes, uma concentração de benesses, como tudo indica o último desmembramento ocorrido em São José, em 1996, quando este se desfez da maior parte de suas áreas rurais, dando origem ao município de São Pedro de Alcântara. (Figura 01)

Os estudos sobre o processo histórico de ocupação e de estruturação do espaço urbano de Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça resgataram diversos elementos para a compreensão do processo de conurbação metropolitana e de sua dinâmica intraurbana. Em especial ao evidenciar os conflitos que envolvem a localização de certos investimentos públicos, a

⁷⁷ - VILLAÇA, op.cit, pp.51-52.

⁷⁸ - Informação contida em IBGE – DEGC - (Coord. Carlos A. Figueiredo Monteiro). Atlas Geográfico de Santa Catarina. Florianópolis: Diretório Regional de Santa Catarina, 1958 e nos dados do Censo Geral 2000, IBGE. Ver Tabela 07.

dinâmica imobiliária e a sua mobilidade, além dos interesses das frações da classe dominante na apropriação e produção de localizações privilegiadas.

3. A CONSOLIDAÇÃO DA SEGREGAÇÃO ESPACIAL NA ÁREA CONURBADA

3.1 A consolidação do espaço conurbado na Área Metropolitana de Florianópolis

O processo de ocupação das periferias da área continental de Florianópolis durante as décadas de 40 e de 50 progrediu, na década de 60, para o "transbordamento" da população de baixa renda de Florianópolis sobre São José, ocupando áreas próximas aos limites político - administrativo destes municípios, e distantes das suas sedes municipais. O crescimento da população e dos movimentos migratórios, a dinâmica imobiliária na Ilha e no Continente, a tendência à concentração das camadas de mais baixa renda na área continental e das elites na Ilha, a expansão intraurbana de Florianópolis suplantando as divisas entre São José, Palhoça e Biguaçu, a distribuição diferenciada dos investimentos urbanos, o crescimento das atividades industriais em São José, entre diversos outros aspectos, definiram, na década de 70, a consolidação da área conurbada de Florianópolis e o reconhecimento de que constituía um único espaço intraurbano.

Este processo de fusão da área intraurbana dos quatro municípios, mesmo observando-se ainda alguns vazios urbanos ao norte, para Biguaçu e, ao sul, para Palhoça, teve seu processo incrementado, a partir de 1970, principalmente em função da atração exercida pela BR-101. Neste período, como foi visto, o que se evidenciava na área conurbada era a concentração dos investimentos urbanos na Ilha, com o conseqüente aumento dos preços dos terrenos, e a distribuição das camadas populares no espaço intraurbano do continente, o qual apresentava grande carência de infra-estrutura e de serviços urbanos. Além disto, à exceção de Florianópolis que teve o Plano Diretor aprovado em 1976, os

demais municípios não contavam com qualquer instrumento legal que oferecesse diretrizes de crescimento ou regulasse o uso e ocupação do solo urbano. Apenas no final da década de 70, através de ações do órgão de planejamento da prefeitura de Florianópolis, o IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) ⁽¹⁾, iniciaram-se estudos para dar continuidade e elaborar os Planos Diretores de São José, Palhoça e Biguaçu. O Instituto, em 1978, incluiu os três municípios no Programa de investimentos CNDU/BIRD, a fim de reduzir as graves carências urbanas destes municípios as quais caminhavam para um sério comprometimento de suas condições ambientais.

O intenso crescimento populacional, principalmente de São José e de Palhoça, ajudou a incrementar o processo de conurbação. Os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu apresentaram taxas de crescimento anual, na década de 70, respectivamente, de 3,11%, de 7,52%, de 6,30% e de 3,40% ao ano. Os investimentos continuavam sendo efetivados prioritariamente na Ilha assim como a oferta de empregos, mas o crescimento populacional, a expansão urbana mais intensa, desenvolvida de forma predatória e especulativa, ocorria na área continental: atividades imobiliárias ilegais, proliferação dos loteamentos clandestinos, ocupação das áreas de mangue e dos baixios alagáveis, carência total de infra-estrutura urbana e de serviços urbanos, poluição dos rios, desmatamentos das encostas, etc.

A maior parte da população de baixa renda da área conurbada concentrava-se na área continental. No ano de 1970, em torno de 99% da população economicamente ativa (p.e.a.) que habitava os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu possuíam rendimentos mensais inferiores a 5,86 salários mínimos. Os rendimentos da população economicamente ativa destes três municípios, inclusive, indicam a predominância de rendimentos inferiores a 2,34 salários mínimos, correspondendo a 89,6% da população em São José, 94,5% em

¹ - O IPUF foi criado pela administração de Florianópolis em 1976. Os resultados destes estudos citados encontram-se em IPUF. *Planos Diretores de Uso do Solo. São José, Palhoça e Biguaçu* –

Palhoça e 93,3% em Biguaçu ⁽²⁾. No município de Florianópolis, computando-se também os núcleos urbanos isolados, a população economicamente ativa com rendimentos inferiores a 2,34 salários mínimos correspondia a 78% do total. Além disso, os rendimentos da p.e.a. superiores a 10 salários mínimos, em Florianópolis, eram de 2,4%, superior à média daqueles três municípios, que correspondia a 0,17%. ⁽³⁾ Naquelas áreas continentais, portanto, concentravam-se os imensos contingentes pobres de migrantes que se dirigiam para a região de Florianópolis. O resultado deste processo de expansão e conurbação na década de 70, e de distribuição desigual dos investimentos, como se verá adiante, foi o acirramento das diferenças entre o espaço intra-urbano da Ilha e do continente, da concentração das camadas mais pobres nas periferias no continente e da intensificação do processo de segregação espacial.

Na virada da década de 60, começava a se evidenciar na área intraurbana: os espaços com a presença e com a carência dos investimentos públicos; a distribuição das camadas mais pobres nas encostas dos morros centrais de Florianópolis, uma tendência desde o início do século XX, e, o que era novo, também nos espaços periféricos entre Florianópolis e São José; e, ainda, a tendência à concentração das camadas de alta renda na península central da Ilha direcionando-se para a orla norte. Delineava-se aqui uma tendência e uma contradição: agora que a Ilha e o continente estavam unidos através da Ponte Hercílio Luz e seus espaços intraurbanos integravam-se através da conurbação, contraditoriamente, a tendência à concentração espacial da pobreza e da riqueza começava a virtualmente separar a Ilha do continente.

Diagnóstico e Programação. Florianópolis: CNDU/IPUF, 1980.

² - Cf. dados brutos extraídos de IBGE. Indicadores Sociais para Áreas Urbanas. 1970, p.115.

³ - Idem, p.116. A título de referência, em 1970, os rendimentos da população economicamente ativa com rendimentos superiores a 10 salários mínimos nos municípios de Santos, Distrito Federal, Campinas e Goiânia, representavam 3,34%, 2,75%, 2,8% e 2,08%, respectivamente.

3.2 Os interesses turísticos: balneários ao norte e a leste da Ilha

A ampliação dos interesses imobiliários pela região da Trindade, na década de 60, como foi visto, relacionava-se ao crescente interesse das elites, do capital imobiliário e do setor turístico pelos balneários situados ao norte da Ilha, no distrito de Canasvieiras, e a leste da Ilha, no distrito da Lagoa da Conceição. Os bairros da região da Trindade situavam-se exatamente no eixo norte-nordeste do centro de Florianópolis, ou seja, na direção daqueles balneários. Esta atração pelos balneários situados ao norte e a leste da Ilha também impulsionava e direcionava o eixo de expansão das áreas residenciais das camadas de mais alta renda, as quais ainda se concentravam na área norte da península central. (Assim, a localização do campus universitário da UFSC na região da Trindade representava não apenas a abertura de uma nova frente para o capital imobiliário, mas também um indicador de que a área estava destinada à ocupação e expansão das elites. (Figuras 2f e 6f))

Deve-se observar que, apesar da Ilha ser rodeada de dezenas dos mais diferentes tipos de praias e com orientação solar e posição geográfica variadas - praias voltadas para as baías ou para o mar, praias protegidas dos ventos, com vegetação, dunas, etc. - as praias localizadas ao norte da Ilha (⁴), como a de Canasvieiras, ou mesmo a Lagoa da Conceição, a leste, eram privilegiadas por suas águas mais quentes, pela proteção dos ventos, belezas naturais e pela melhor acessibilidade.

A partir da década de 70, em função de sua melhor infra-estrutura, Canasvieiras começou a polarizar os balneários ao norte. Situada a 27 km do centro da cidade, possuía como única barreira para o seu desenvolvimento o precário

⁴ - Na orla norte da Ilha, além da Praia de Canasvieiras, encontram-se as praias de Jurerê, do Forte, da Daniela, Ponta das Canas, da Lagoinha e Cachoeira do Bom Jesus. Na orla nordeste, com desenvolvimento turístico mais recente, encontram-se as praias dos Ingleses, praia Brava e do Santinho.

acesso rodoviário. A estrada de acesso aos balneários do norte, antiga SC-01 (atual SC-401), originava-se ainda dos antigos caminhos que levavam ao Forte de São José da Ponta Grossa, na Praia de Jurerê (Foto 07), e que, até a década de 60, ainda não haviam sido retificados ou pavimentados. (Figuras 2g e 6g)

A região da Lagoa da Conceição, situada a leste da Ilha, também despertava a atenção dos setores imobiliários e turísticos (Figura 2f e Foto 26). Apresentava a região, além da vila originária no século XVIII, situada à beira da Lagoa, uma excepcional paisagem e uma imensa gama de atrativos: as águas quentes e calmas da Lagoa, as dunas, praias voltadas para alto mar, como a Praia da Joaquina, uma exuberante vegetação dos morros ao redor da Lagoa, a pesca do camarão, entre outros. A estas qualidades somava-se a vantagem de sua proximidade com a área de expansão da região da Trindade e, principalmente, do centro de Florianópolis, situado a apenas 12 km de distância. Apenas a partir da década de 70, as praias de mar aberto, localizadas na costa leste da Ilha – Joaquina, Barra da Lagoa, Campeche, Mole, etc. - começaram a ser procuradas para a prática do surfe e outros esportes.

A análise dos índices de loteamentos aprovados nas décadas de 50, 60 e 70 dos balneários situados ao norte – Canasvieiras, Santo Antônio de Lisboa, Cachoeira do Bom Jesus e Ingleses do Rio Vermelho -, e dos balneários a leste – Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa e São João do Rio Vermelho – indicam um processo ascendente de empreendimentos (Figuras 02, 2f e 2g). Nos balneários ao norte, nas décadas de 50, 60 e 70, localizavam-se, respectivamente, 4%, 11% e 13% dos loteamentos aprovados em Florianópolis, e naqueles balneários a leste, localizavam-se, respectivamente, 1%, 4% e 10% dos loteamentos aprovados.

Entretanto, estes dados sobre os loteamentos aprovados no período, embora indiquem a direção dos interesses imobiliários, certamente não expressam a intensidade dos interesses e das atividades imobiliárias que se desenvolviam

naquele período, pois: a) a compra de terras naquele período não significou a sua imediata negociação, que começou a desenvolver-se com maior intensidade no final da década de 70, quando os acessos viários estavam completamente concluídos; b) a maioria absoluta dos negócios imobiliários e dos desmembramentos de terras, efetuados nos balneários distantes da Ilha antes da Lei Federal de 1979 (⁵), ocorria de forma clandestina; alguns destes balneários localizavam-se até a 30 km do centro de Florianópolis, e muitos, em terreno de marinha e em áreas de preservação permanente; c) no final da década de 70, com a aprovação de legislação municipal específica, começaram a ser analisados pela prefeitura os condomínios horizontais, cujos índices de aprovação indicaram que, desde então, mais que 60% dos condomínios aprovados em Florianópolis sempre se localizaram naqueles balneários, a norte e a leste da Ilha.

Os interesses imobiliários e fundiários pelos balneários da Ilha fortaleceram-se, certamente, pelo desenvolvimento do turismo, que começou a se disseminar no país e a se tornar mais acessível principalmente a partir da década de 60. Deve-se considerar que um dos motivos que permitiu a difusão do turismo foi o novo papel que as classes médias começaram a ter dentro da nova estruturação de classes do Brasil urbano. O crescimento das classes médias e a sua maior influência na estrutura política e no aparelho de Estado, geraram novos investimentos do Estado que também atendiam as suas demandas (⁶).

⁵ - Em 1979 foi aprovada a nova lei federal de loteamentos, a Lei Nº.6.766/79, também chamada de Lei Lehman. Esta lei, entre outros aspectos, "...prevê a prisão para o loteador clandestino, prisão para o dono do cartório que registrar escritura de venda de lote clandestino e sustação imediata do pagamento pelo comprador ao loteador, tão logo o comprador comprove que o loteamento é irregular (clandestino)...". In CAMPOS FILHO, C.M. *Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos*. São Paulo: Nobel, 1989: 55. Esta lei federal garantiu condições para que instrumentos legais, como a Lei Nº.1.215/74 que disciplinava a ocupação e parcelamento do solo em Florianópolis, conseguissem obter mais eficácia, diminuindo o número de loteamentos clandestinos e irregulares.

⁶ - Ver OLIVEIRA, F. "O Estado e o Urbano No Brasil". In *Revista Espaço & Debates*. São Paulo: 1982, n.6, junho/set 1982, p.50-53.

O crescimento do turismo começou a intensificar-se em Florianópolis, principalmente a partir da década de 70. Neste período, com a conclusão da BR-101, começou a ser implantado o complexo viário intraurbano e, também, ampliada a infra-estrutura urbana local. Nas décadas precedentes, portanto, além da definir a localização da mais importante área residencial das elites, situada no norte da península, na Ilha, e dos investimentos urbanos ali efetuados pelo Estado, iniciou-se, também, os interesses turísticos e imobiliários pelos balneários ao norte e a leste da Ilha. A atração, principalmente pelos balneários do norte, por parte do setor hegemônico das elites, ajudou a direcionar os investimentos públicos na década de 70, em especial, os grandes investimentos viários.

3.3 Os grandes investimentos viários: a integração e a separação

3.3.1 O ideário

No final dos anos 60, iniciaram-se as primeiras de uma sucessão de ações, de planos urbanos e de investimentos do Estado visando otimizar o sistema viário da Grande Florianópolis, em especial da Capital. Estas ações, além de terem repercutido na estrutura intra-urbana, foram fundamentais no processo de ocupação e na mobilidade espacial das classes sociais na área conurbada. As diversas intervenções rodoviaristas do período fundamentaram-se nas propostas de um plano urbano – o Plano de Desenvolvimento Integrado da Área Metropolitana de Florianópolis -, concluído na virada da década, o qual à semelhança dos muitos planos que vinham sendo elaborados no país, refletia as condições econômicas e políticas do período e legitimava aquelas intervenções.

Quando estava sendo concluído o Plano Integrado, e muitas de suas propostas viárias já vinham sendo absorvidas pelo governo estadual, vivia-se no país o período mais duro da ditadura militar instalada em 1964. Este momento

evidenciava não apenas o poder político militar, mas também o crescente poder da burguesia industrial vinculada a setores mais influentes da tecnocracia estatal. O período entre 1969 e 1973, que se convencionou chamar na época de “milagre brasileiro” representou a consolidação da expansão capitalista, que já vinha se delineando no período anterior ao golpe militar. Este processo singular da expansão capitalista no país gerou grande acumulação de capitais e uma crescente concentração de renda.

Dentre as características do período e que sustentavam o chamado “milagre”, deve-se citar: o aprofundamento da exploração da classe trabalhadora, submetida a um duro arrocho salarial e à violenta repressão política; a intensa intervenção do Estado, que garantiu a expansão capitalista e a consolidação do grande capital; e, ainda, a entrada maciça de capitais estrangeiros na forma de investimentos e de empréstimos. Neste processo o Estado teve um papel fundamental, não apenas diretamente, através de subvenções, incentivos e remoções de entraves à entrada do capital internacional e na ampliação dos setores básicos (siderurgia, petróleo, petroquímica e mineração), mas, também, na ampliação e modernização da infra-estrutura necessária à expansão das grandes empresas.

Neste período o Estado patrocinou grandes intervenções viárias, como a rodovia Transamazônica e a ponte Rio-Niterói. Além destes gigantescos projetos, também foram executadas centenas de rodovias, como a rodovia BR-101, e demais investimentos viários em todas as maiores cidades brasileiras, parte da estratégia de integração territorial, que o governo militar considerava fundamental para garantir a segurança e a soberania nacional, mas que favoreceram o enriquecimento rápido das grandes empreiteiras, empresas da construção civil, mineradoras e financeiras, entre outras. Como resultado deste processo, diversas cidades, como Florianópolis, receberam imensas somas de investimentos, vindos através dos diversos programas, como o PROGRES e o

PREMESU, para execução das vias expressas, pontes, avenidas, aterros, viadutos, edifícios, campus universitário, entre outras ações.

A crescente expansão da economia, o endividamento externo, o arrocho salarial e a repressão, determinaram, em contrapartida, o empobrecimento e a expropriação de grande massa dos trabalhadores, fato que se refletia a nível urbano, intensificando-se os chamados problemas urbanos (⁷). Ao mesmo tempo em que se operavam imensas transformações nas áreas urbanas e reorganizava-se o aparelho de Estado, começaram a fortalecer-se os discursos tecnocráticos, que atribuíam imensa eficácia ao planejamento, cujas soluções "técnicas e racionais" permitiriam resolver os problemas sociais e urbanos emergentes. A importância ideológica do planejamento, ou seja, sua capacidade de transformar decisões políticas em decisões "técnicas", permitiu a institucionalização do planejamento e o seu papel de legitimar os grandes investimentos rodoviaristas que se disseminaram nos espaços intraurbanos.

3.3.2 O Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis (⁸), elaborado entre 1969 a 1971, efetuou estudos de desenvolvimento integrado de 21 municípios (⁹), localizados próximos à Capital. A mesma equipe desenvolveu,

⁷ - Ver CAMARGO, C., et alii, op.cit. 1976.

⁸ - Ver ESPLAN. *Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Florianópolis*. Florianópolis: P.M.F., 10 v., 1969-1970; ESPLAN. *Módulo Indutor - Setor Oceânico Turístico da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: ESPLAN/ BESC Empreendimentos Turísticos, 2 v., 1974; e análise detalhada do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis em SUGAI, op.cit., 1994.

⁹ - Os municípios abrangidos pelo Plano de Desenvolvimento Integrado foram: Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu, Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, Garopaba, Paulo Lopes, São Bonifácio, Anitápolis, Rancho Queimado, Angelina, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos, Tijucas, Canelinha, São João Batista, Nova Trento, Major Gercino e Leoberto Leal. Estes municípios situam-se dentro de um raio máximo de, aproximadamente, 65 km de distância de Florianópolis. (Figura 01)

concomitantemente, o Plano Diretor de Florianópolis. O Plano de Desenvolvimento Integrado, elaborado pelo ESPLAN (Escritório Catarinense de Planejamento Integrado), foi estruturado inicialmente pelo SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo), mas acabou sendo financiado pela administração municipal de Florianópolis. O Plano de Desenvolvimento Integrado apoiava-se na nova ordem política-econômica e propunha uma reorganização da estrutura viária intra e interurbana da área conurbada, parte da política de consolidação do transporte rodoviário no Brasil. Constituiu-se na base de orientação das principais intervenções urbanas efetuadas, nas décadas seguintes, na área conurbada.

O Plano de Desenvolvimento Integrado partia do pressuposto de que o desenvolvimento da região de Florianópolis e do Estado de Santa Catarina só poderia ocorrer se houvesse um esforço de integração e homogeneização, em consonância com as determinações ideológicas e políticas vigentes. Objetivava, através da "concentração maciça de todos os recursos que o Estado pudesse mobilizar" ⁽¹⁰⁾, transformar Florianópolis num grande centro urbano, e a área metropolitana, num pólo de desenvolvimento. O Plano Integrado propunha um conjunto de 26 projetos de médio e grande porte, dentre os quais, uma base naval e o complexo portuário de Anhatomirim, no continente, e uma ampla rede de integração rodoviária dentro da área metropolitana, priorizando, no entanto, a área conurbada e, principalmente, Florianópolis ⁽¹¹⁾.

O Plano Integrado priorizava duas áreas de expansão urbana: uma área ao longo da BR-101, no trecho dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu e a outra, e a mais importante, na costa leste da Ilha, chamado de Setor Oceânico Turístico da Ilha, na área do Campeche (Figura 2e). Esta orla atlântica, situada à sudeste da Ilha, estava sendo proposta para receber a expansão das áreas residenciais e de lazer da cidade. O Plano Integrado previa ainda, e "com

¹⁰ - ESPLAN, op.cit., 1971: 8.

¹¹ - ESPLAN., op.cit, 1971: 37.

prioridade absoluta sobre todos os demais projetos", a criação do Centro Metropolitano, situado na área urbana central da Ilha, atual Aterro da Baía Sul. No chamado Centro Metropolitano estavam previstas grandes obras que o consolidariam como o centro administrativo-institucional-finaceiro da área metropolitana, a saber: a nova ponte Ilha-Continente, e um grande aterro para dar suporte às diversas conexões viárias, os Terminais Rodoviários, o Centro Cívico, o Túnel do Morro do Penhasco e os edifícios do poder legislativo, poder judiciário e do executivo. (Figura 2f)

As intervenções mais importantes para a viabilização das intenções pretendidas no Plano Integrado, relacionavam-se, sem dúvida, ao sistema viário inter e intraurbano. O Plano de Desenvolvimento Integrado propunha um complexo rodoviário em toda área da micro-região de Florianópolis e conexões com outras rodovias estaduais e federais de Santa Catarina. A intervenção prioritária era o eixo viário de integração Continente-Ilha, que se dirigia para área leste-sudeste da Ilha. Esse eixo viário era definido pela Via Expressa Sul que interligava a BR-101 com o centro metropolitano, e este com a costa leste da Ilha, na área do Setor Oceânico Turístico. Posteriormente, o trecho da Via Expressa no Continente foi denominado de BR-282, e a sua continuidade na Ilha foi chamada de Via Expressa Sul. O principal acesso à cidade universitária seria feito pelo Saco dos Limões, através de uma derivação desta via expressa.

A Via Expressa Sul estaria integrada a um sistema hierarquizado de vias intraurbanas em Florianópolis. A rede de vias cruzava e contornava a área da península e o Morro da Cruz, através de anel viário formado pela continuidade da Av. Beira-Mar Norte. Integrado a esta rede de vias urbanas, o plano propôs um complexo rodoviário que formava um circuito viário ao longo da orla oceânica e das baías da Ilha, garantindo acessibilidade a todos locais considerados de interesse turístico. O circuito rodoviário proposto ao redor da Ilha totalizava 116 km de estradas, compostas pelas seguintes rodovias estaduais:

- a) SC-401 - acesso ao norte da Ilha pela orla oeste, passando por Santo Antônio de Lisboa, Canasvieiras e Ingleses do Rio Vermelho; (Figura 2f e 2g)
- b) SC-401, sul - acesso ao sul da Ilha, atualmente passando pelo aeroporto, Ribeirão da Ilha, Tapera e Caiacangaçu; (Figura 2d e 2e)
- c) SC-404 - ligação entre a SC-401, no bairro do Itacorubi, até a Lagoa da Conceição, a leste da Ilha; (Figura 22f)
- d) SC-402 - ligação entre a SC-401 e a Praia de Jurerê, norte da Ilha; (Figura 22g)
- e) SC-406 - ligação até o Pântano do Sul, sul da Ilha; (Figura 22d)
- f) SC-403, ligação entre SC-401/norte e Canasvieiras; (Figura 2g)
- g) SC-405, ligação entre a SC-401/sul e Campeche e Alto Ribeirão, sul da Ilha; (Figura 2d e 2e)
- h) SC-406, ligação entre Ingleses do Rio Vermelho (ao norte) e Pântano do Sul, pela costa leste da Ilha. (Figura 2d, 2e, 2f e 2g)

Algumas das propostas do Plano Integrado geraram fortes disputas entre as frações das elites locais. O Plano, como foi visto, garantia acessibilidade rodoviária a todas as regiões da Ilha, privilegiando, no entanto, a área sudeste da Ilha. Ao priorizar a expansão dos investimentos públicos e o principal eixo viário na direção sudeste, entretanto, alterava o processo de expansão das áreas residenciais dos setores hegemônicos das elites, que ocorria na direção norte da Ilha.

Este fato determinou fortes resistências dos setores influentes de Florianópolis também ao Plano Diretor de Florianópolis, que se apoiava no Plano Integrado. Assim, o Plano Diretor permaneceu em tramitação durante seis anos. Foi aprovado, finalmente, em 1976 (Lei n.1440/76), em função das normas do PROGRES - Programa de Vias Expressas. Este programa federal, criado em 1972, exigia como condição para o repasse dos imensos recursos, que as diversas obras viárias a serem executadas tivessem o respaldo de um plano urbano.

O Plano Diretor foi aprovado mantendo o Setor Oceânico Turístico como principal eixo de expansão urbana e de expansão programada. No entanto, posteriormente, ocorreram sucessivas alterações na legislação que regulamentava o Plano, garantindo que os investimentos prosseguissem na direção norte-leste da Ilha. As pressões do setor imobiliário e as alterações da legislação determinaram um re-direcionamento dos recursos advindos do PROGRES e a execução de uma via expressa no contorno norte. A Via de Contorno Norte-Ilha, cujo traçado previsto no plano a considerava uma via de trânsito rápido e não uma via expressa, foi executada com prioridade sobre a Via Expressa Sul, contrariando, portanto, as prioridades do Plano Integrado (¹²).

É importante ressaltar, no entanto, que as concepções básicas de integração viária do Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis (¹³), vieram a legitimar e a servir de orientação para a maior parte das intervenções viárias feitas nas décadas de 70, 80 e 90 na área conurbada e, em especial, em Florianópolis.

3.3.3 Os investimentos viários na década de 70

Baseando-se nas proposições que ainda estavam sendo elaboradas pela equipe do Plano de Desenvolvimento Integrado, desde 1969 o Governo do Estado começou a se empenhar para efetivar algumas das propostas contidas no plano. No Governo Ivo Silveira (1966-71) foram definidas algumas ações a fim de

¹² - V. SUGAI, op.cit., 1994.

¹³ - A proposta de criação de uma entidade metropolitana para implementar e dar prosseguimento às proposições do Plano de Desenvolvimento Integrado e à estruturação da região metropolitana resultou na fundação de uma associação, durante a elaboração do plano: a Associação dos Municípios da Grande Florianópolis. No entanto, não viabilizou a aprovação e implementação do Plano Integrado para a região. Esta associação, existente até hoje, desenvolve estudos e apoio técnico aos municípios, mas não possui nenhuma ingerência na estrutura organizacional, na coordenação e nas deliberações do conselho deliberativo, das câmaras setoriais e superintendência da Região Metropolitana de Florianópolis, cuja instituição ocorreu apenas em 1998.

alavancar recursos para investir na implantação do Porto de Anhatomirim, na nova ponte - a atual Ponte Colombo Salles - e no sistema rodoviário, criando acessibilidade não apenas dentro do município de Florianópolis, mas também a nível regional.

No decorrer da década de 70, outras propostas viárias contidas no Plano de Desenvolvimento Integrado começaram a ser adotadas e executadas pelos governadores seguintes, que se identificavam com o ideário de integração rodoviária proposta pelo Plano integrado, em consonância com o governo militar. Tanto o programa de governo de Colombo Salles (1971-1975), quanto o Governo de Konder Reis (1975-79) priorizaram a execução dos programas rodoviários e de transportes.

As duas obras mais significativas do período, foram executadas no início e no final da década de 70, a rodovia BR-101 e a Via de Contorno Norte-Ilha. A execução da rodovia BR-101, foi iniciada na década de 40, retomada durante a década de 60 e concluída em 1971. Ao interligar da região de Florianópolis a outras capitais, a BR-101 foi fundamental para o incremento e solidificação do turismo que vinha se desenvolvendo em Florianópolis desde a década de 60. A rodovia constituiu-se também no principal eixo de integração e de expansão do espaço intraurbano conurbado. Através deste eixo, que cruzava as Sedes de Biguaçu, Palhoça e São José, ampliou-se progressivamente o fluxo viário, e estes municípios viram-se transformados em cidades-dormitórios. Contribuiu para a expansão, nas décadas seguintes, das áreas industriais de São José, assim como das periferias e das áreas de pobreza. O atual traçado da rodovia foi definido pelo Plano Integrado que, com o objetivo de torná-la mais próxima dos limites de Florianópolis, aproximou demasiadamente a rodovia dos núcleos urbanos de São José, Palhoça e Biguaçu. Esta condição trouxe sérios danos ao tecido urbano dos três municípios, criando rupturas no acesso entre bairros,

poluição visual, sonora, ambiental, acidentes e atropelamentos, que vêm piorando com a recente duplicação da estrada.

A atual Via de Contorno Norte - Ilha ⁽¹⁴⁾ havia sido proposta no Plano Diretor de Florianópolis não como uma via expressa, mas como uma via de trânsito rápido, com 25,00 metros de largura. Constituíam-se numa continuidade da av. Beira - Mar Norte, parte do anel viário de contorno no Morro da Cruz até o campus universitário da UFSC, na Trindade. Após a aprovação do Plano Diretor, em 1976, ocorreu intensa pressão para se priorizar e iniciar as obras na Beira-Mar Norte antes da execução da Via Expressa Sul. Apesar dos estudos de tráfego indicarem a maior prioridade na execução do acesso para o campus da UFSC pelo contorno sul do morro e não pelo contorno norte, apesar do Plano Diretor e da legislação indicarem a prioridade das obras da Via Expressa Sul e da área de expansão prioritária a sudeste da ilha e, finalmente, apesar da pressão de parcela das elites e do setor imobiliário, interessados nos investimentos da área sudeste da Ilha, foi, no entanto, definida como prioritária a execução da Via de Contorno Norte. Para tanto se alteraram as leis, mudaram-se os planos, os projetos de engenharia, as prioridades e transferiram-se os recursos.

Alterando a proposta original de uma via com 25,00 metros de largura, a Via de Contorno Norte foi executada com as seguintes dimensões: 43,50 metros de largura nos trechos mais estreitos e 107,00 metros nos trechos mais amplos. Os fatos expostos indicam, entre outros aspectos: o conflito de interesses, inclusive entre frações das elites, na localização dos investimentos urbanos; a pressão dos setores hegemônicos das elites para garantir os investimentos e a acessibilidade na metade norte da Ilha, aonde se localizava suas áreas de interesse; o papel do Estado que naquele momento mostrava-se absolutamente capturado pelos setores dominantes das elites, desenvolvendo ações que favoreceram o capital imobiliário, os investimentos diferenciados e os

processos segregativos; o importante papel da Via de Contorno Norte-Ilha, que definiu um eixo de ocupação e expansão das áreas residenciais e de veraneio das camadas de mais alta renda na metade norte da ilha; a importância e a repercussão espacial deste eixo na estruturação intra-urbana e nos investimentos posteriores na área conurbada.

Dentre as obras executadas ou iniciadas no período, deve-se citar:

No continente:

- 1 A conclusão da rodovia **BR-101**, em 1971, fundamental à integração rodoviária regional e nacional, ao processo de conurbação e ao incremento e à solidificação do turismo em Florianópolis e litoral catarinense;
- 2 O **Aterro Continental**, executado por processo mecânico, para abrigar os acessos das novas pontes, as conexões viárias e a avenida projetada à beira-mar ligando o bairro de Coqueiros ao do Estreito, ambos no continente; foi executado inicialmente para o acesso e a cabeceira da Ponte Colombo Salles entre 1972-75 e o restante executado no início da década de 90, apoiando parte da avenida e a cabeceira da terceira ponte;

Na Ilha:

- 3 A rodovia **SC-401-norte**, possui 28 km, e efetua a ligação entre o distrito Sede (no bairro do Itacorubi) com os balneários de Canasvieiras e Ingleses, no norte da Ilha; teve início em 1972 e foi concluída a pavimentação em 1974;
- 4 A rodovia **SC-402** que, em conexão com a SC-401, faz a ligação com o balneário de Jurerê ao norte da ilha;
- 5 A rodovia **SC-403**, que, em conexão com a SC-401, faz a ligação com o balneário de Canasvieiras ao norte da ilha; a SC-402 e a SC-403 foram

¹⁴ - Sobre o processo histórico e os conflitos que envolveram a execução da Via de Contorno Norte e suas repercussões na estruturação intra-urbana de Florianópolis, Ver SUGAI, op.cit, 1994.

concluídas em 1974 e o projeto paisagístico dos 32 km das estradas ao norte da Ilha foi implantado em 1977;

- 6 A rodovia **SC-401-sul**, ligação viária com aeroporto e a Base Aérea;
- 7 A **Ponte Colombo Salles**, 1.220 metros de comprimento, foi iniciada em 1972 e concluída em 1975; a terceira ponte, Ponte Pedro Ivo Campos, prevista para ser implantada paralela a esta só foi concluída em 1991;
- 8 O **Aterro da Baía Sul**, com 611.000 m² e executado por processo hidráulico entre 1972-74 ⁽¹⁵⁾; foi previsto como acesso e apoio da extremidade da ponte Colombo Salles na ilha, para as conexões viárias, para abrigar os diversos equipamentos urbanos, as edificações de uso institucional – dos poderes, legislativo, judiciário e executivo - e o novo Terminal Rodoviário Interestadual, todos previstos no Plano Integrado;
- 9 A rodovia **SC-404**, concluída em 1974, efetua a ligação entre o trevo da SC-401- norte, no bairro Itacorubi, com a Lagoa da Conceição, situada à leste da Ilha; esta rodovia contribuiu para a expansão urbana para a região situada a nordeste do centro de Florianópolis;
- 10 A rodovia **SC-406**, com 47 km de extensão, foi concluída no início da década de 80; efetua a ligação dos balneários do norte da Ilha – Ingleses e Santinho –, com os balneários da costa leste da Ilha – Barra da Lagoa, Lagoa da Conceição e Campeche – e os balneários do sul da Ilha – Armação e Pântano do Sul -;
- 11 A **Via de Contorno Norte - Ilha**, a primeira e mais importante via expressa intra-urbana a ser construída na área conurbada; foi executada entre 1977 a 1981 e possui 9,5 km de extensão contando a conexão com a SC-401 e SC-404. Inicia-se no anel viário sobre o aterro da Ponte Colombo Salles, faz o contorno norte anexando e duplicando a antiga Av. Beira-Mar Norte e prossegue em área aterrada até o entroncamento da SC-401 com a SC-404, no Itacorubi, contando com uma derivação

¹⁵ - GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. *A Ponte Colombo Salles*. Publicação comemorativa da inauguração, 1975.

contornando o Morro da Cruz até o campus universitário da UFSC, na Trindade;

- 12 A rodovia **SC-405** que, com 33 km de extensão, efetua a ligação entre o Aeroporto, Campeche, SC-406 e Ribeirão da Ilha, em direção ao sul da Ilha.

Deve-se evidenciar que, durante a década de 70, com exceção da BR-101, da pavimentação da Avenida Ivo Silveira e outros logradouros já existentes e do aterro na cabeceira continental da ponte, não foi executada nenhuma grande obra viária na parte continental, apesar da alta concentração populacional no lado continental da área conurbada. Deve-se considerar que, no final da década de 70, cerca de 1/3 da população de Florianópolis habitava o seu território continental, e que 53% do total da população da área conurbada habitava a parte continental.

3.4 A área conurbada de Florianópolis na década de 70: a concentração e a carência dos investimentos públicos

Definindo e consolidando processos que vinham sendo gestados havia pelo menos meio século, a década de 70, portanto, se constituiu num divisor de águas no espaço intra-urbano de Florianópolis. Refletia, certamente, a conjuntura econômica e política do período, o auge do “milagre econômico brasileiro” no período 1969-73, as ações autoritárias e repressivas, os imensos endividamentos e recursos disponibilizados pelo Estado, a política de favorecimento da acumulação de capitais e de concentração de renda, os intensos fluxos de migração rural-urbana, a expansão urbana, o empobrecimento dos trabalhadores e a intensificação dos problemas urbanos. Muitos dos processos sócio-espaciais que se consolidaram na década de 70 já se evidenciavam, mesmo que timidamente, nas décadas precedentes, e definiam a estruturação do espaço urbano de Florianópolis.

A conurbação, uma das faces mais reconhecidas das transformações intra-urbanas do período, contribuiu para tornar notória as ações espaciais segregativas: os movimentos espaciais das classes sociais - em especial, a prioridade do espaço ao norte da península e da Ilha como áreas residenciais e de lazer das elites - e, também, os expressivos e contínuos investimentos públicos na Ilha em detrimento do Continente. Ao mesmo tempo em que se consolidavam espacialmente as dualidades - ilha-continente, rico-pobre, presença-ausência do Estado -, desenvolvia-se um intenso trabalho ideológico de legitimação daquelas ações diferenciadas do Estado privilegiando a Ilha, e que o Plano de Desenvolvimento Integrado expressou no seu discurso e defendeu nas suas propostas.

Os investimentos viários constituíram-se nas ações decisivas nas transformações e na estruturação intra-urbana da área conurbada. A sua localização espacial determinou intensas repercussões: garantiu a acessibilidade rodoviária para a maior parte das localidades, em especial na metade norte da Ilha; incentivou e consolidou o uso do veículo automotor como meio de transporte privilegiado e dominante; abriu imensas frentes para o capital imobiliário e a especulação imobiliária em toda área conurbada; incentivou a ocupação de áreas urbanas sem a infra-estrutura necessária; definiu e limitou a estrutura viária, que foi direcionada e polarizada para a área central da ilha; criou uma estrutura viária afunilada, com acesso único para a Ilha, que exigirá indefinidamente constantes investimentos viários para ampliar os fluxos locais; contribuiu para acirrar a separação espacial ilha-continente e os desequilíbrios de investimentos; determinou, com as vias expressas e rodovias nas áreas urbanas, irreparáveis rupturas e danos à continuidade do tecido urbano, à segurança e à qualidade paisagística e ambiental; acelerou o processo de ocupação espacial descontrolado com graves danos ao patrimônio ambiental e cultural, entre tantas outras conseqüências. Não por coincidência foi exatamente

na década de 70 que entraram os últimos navios no porto de Florianópolis e foram suspensas as atividades portuárias e de comércio exportação.⁽¹⁶⁾

As transformações urbanas decorrentes dos intensos investimentos viários na Ilha significaram, fundamentalmente, a solidificação das áreas da beira-mar norte e dos balneários ao norte da Ilha, respectivamente, como áreas residenciais e de lazer do setor hegemônico das elites. Delimitou-se também com esta ação, como foi visto, a região urbana situada à nordeste - leste, como área de expansão residencial das camadas de maior renda na ilha.

As atividades econômicas dos municípios conurbados redefiniram-se durante a década de 70. Florianópolis consolidou as atividades de comércio e serviços, que desde a década de 60 vinha se fortalecendo. Entre 1960 e 1970 o crescimento dos empregados no comércio varejista cresceu 122,16%, índice bastante superior ao crescimento populacional no período, de 56,38%, significando que o processo de conurbação ampliou a centralidade da Capital, os vínculos e o fluxo diário ilha-continente. O desenvolvimento das atividades turísticas ampliou-se nesta década, contribuindo para isso a expansão das classes médias e também a acessibilidade criada pelos investimentos viários, em especial a BR-101.

São José, definida pelo Plano Integrado para sediar os distritos industriais da área conurbada, teve incremento destas atividades não apenas pela acessibilidade rodoviária, mas também pelos incentivos fiscais, pela mão-de-obra abundante e barata e pela criação de legislações restritivas ao desenvolvimento industrial na Ilha. Entre 1970 e 1975, São José, Palhoça e Biguaçu tiveram aumento de 21,24% no número de estabelecimentos industriais, enquanto em Florianópolis o crescimento foi de 12,27%. O número de pessoal ocupado também é expressivo: a Capital teve aumento de 24,42% e os três municípios do continente tiveram expansão de 110,52%, naquele mesmo

¹⁶ - PELUSO, 1991, op.cit, p.337.

período. A maior parte destas indústrias e das empresas de comércio atacadista que ocupavam as áreas continentais localizava-se em São José. Durante a década de 70 o crescimento de estabelecimentos industriais de São José atingiu 151,85%. Nos municípios de Palhoça e Biguaçu, no entanto, as atividades agrícolas ainda predominaram durante esta década, constituindo-se as suas áreas urbanas nas chamadas cidades-dormitórios.

3.4.1 Saneamento básico e energia elétrica

O grande entrave ao desenvolvimento das indústrias na área continental era a precariedade da infra-estrutura, principalmente no que diz respeito ao saneamento básico e pavimentação. Florianópolis, como foi visto, apresentava no início do século serviços de saneamento básico, em especial as redes de águas e de esgotos, comparável ao das grandes cidades européias, sendo a 10^a cidade do país a implantar estas redes de serviços. Estes sistemas, no entanto permaneceram por décadas sem obter novos investimentos reduzindo sua área de abrangência, sua eficiência e a qualidade dos serviços. Em 1923, em função do lento crescimento urbano, a rede de esgotos ainda abrangia 85% da área central e 40% da área urbana de Florianópolis, sendo, no entanto, desativada a estação de tratamento de esgotos em 1951. A rede de esgotos em 1960, entretanto, abrangia apenas 20% da área urbana. Nesta época apenas Florianópolis, Lages e uma localidade da Usina de Capivari possuíam instalações de redes de esgoto.

Os investimentos na rede de abastecimento de água na Ilha foram retomados apenas em 1946, com a execução da primeira Adutora de Pilões, localizada em Santo Amaro da Imperatriz, e a construção de dois reservatórios, um no Morro da Cruz, na Ilha, e outro no continente, na avenida Ivo Silveira. Uma segunda adutora foi construída em 1964, para reforçar o abastecimento de águas na Ilha. Em Santa Catarina, até a década de 60, o sistema de abastecimento de águas e os serviços de esgoto ficavam a cargo das prefeituras, das secretarias de saúde,

do DAES (Departamento de Águas e Esgotos), da Fundação Federal SESP e de parcerias com o DNOS. A criação do PLANASA (Plano Nacional de Saneamento Básico) pelo governo federal, em 1971, tornou obrigatória a formação de companhias de saneamento em todos os estados para obtenção dos recursos federais. Foi criada em Santa Catarina, no mesmo ano, a CASAN (Companhia Catarinense de Águas e Saneamento), que veio a absorver o antigo DAES.

Os investimentos em saneamento na década de 70 continuaram a ser carreados principalmente para Florianópolis. No ano de 1975, com a construção da 3ª Adutora de Pilões há um imenso reforço no abastecimento da Capital, tanto da área urbana da Ilha, como da sua parte continental. No final da década de 70, em torno de 90% da área urbana de Florianópolis era abastecida por rede de água e cerca de 32% por rede de esgotos. No ano de 1978 foi efetuada a rede de coleta de esgoto dos bairros da área continental de Florianópolis habitada por população de mais alta renda: Bom Abrigo, Saco da Lama, Estreito, Itaguaçu e Coqueiros. No entanto não foi construída estação de tratamento, mas um emissário que lançava o esgoto "in natura" na Ponta do Leal, na baía norte, na parte norte da área continental.

Os investimentos em infra-estrutura nos municípios da área continental, por outro lado, eram bastante precários. O abastecimento de água era feito também pela CASAN, utilizando o mesmo manancial e sistema de abastecimento de Florianópolis, com exceção de Biguaçu, abastecido por outro manancial. No final da década de 70, a capacidade total do sistema tinha condições de atender a apenas 58,9% dos três municípios. O abastecimento de água em São José, Palhoça e Biguaçu, abrangiam, respectivamente, 68,4%, 48,4% e 49,3%. ⁽¹⁷⁾ No caso de Palhoça chama a atenção o fato de que o sistema teria condições de abastecer menos de 10.000 pessoas, mas atendia, no entanto, cerca de 18.000 habitantes, o que indica que o consumo per capita era menor do que a média dos padrões urbanos, de cerca de 200 l/hab/dia. Os municípios apresentavam

¹⁷ - Dados CASAN / IPUF, In IPUF, 1980, op.cit..

ainda outros problemas, seja na altura no reservatório como o de Biguaçu, ou de intermitência da rede e cortes de abastecimento constantes, como nos conjuntos habitacionais de São José, o conjunto habitacional Bela Vista I, o II e o III. O atendimento destes municípios estava bem abaixo das metas determinadas pelo PLANASA para 1980, que era de 80% da população abastecida por redes de água.

São José, Palhoça e Biguaçu, até o final da década de 70, praticamente não dispunham de sistema de coleta e tratamento de esgotos. Segundo dados de 1977, fornecidos pelo IPUF, cerca de 44% da população utilizava-se de fossas rudimentares e 14% escoavam em valas a céu aberto ou córregos. Apenas 26% utilizavam-se de fossas sépticas e 16% utilizavam a rede pública "in natura", portanto, tendo o mesmo final que os outros escoadouros rudimentares: rios, córregos, mangues e mar.

O fornecimento de energia elétrica nos três municípios, efetuado pela CELESC, apresentava taxa alta, representando atendimento de 87,4% para população de São José, de 70,2% para Palhoça e de 82,9% para Biguaçu. No entanto, diversas áreas possuíam atendimento precário, com problemas de transformadores, quedas de tensão e cortes de abastecimento. As carências de infra-estrutura básica no período, certamente dificultavam o crescimento industrial. É surpreendente, no entanto, que com todos os problemas apresentados o crescimento industrial de São José tenha sido da ordem de 151,85% na década. Os dados confirmam também as condições diferenciadas e os desequilíbrios de investimentos em infra-estrutura entre Florianópolis e os demais municípios.

3.4.2 Pavimentação como indicador das desigualdades 1970-80

A análise da localização espacial das vias pavimentadas constituiu-se num significativo indicador para se avaliar a distribuição de investimentos urbanos na área conurbada. Além de oferecer elementos para a análise da distribuição do serviço dentro do espaço intraurbano, a pesquisa sobre a pavimentação também permitiu avaliar a priorização e privilégios de determinadas áreas urbanas em detrimento de outras, a hierarquia na execução dos serviços e o processo de disseminação ao longo do período 1970-2000 (Figuras 6 até 8g). Foram pesquisadas todas as vias dentro dos quatro municípios, independente da classificação das vias (se vias expressas, rodovias, vias de trânsito rápido, vias coletoras, vias locais, etc.), ou a qual esfera pública pertencia (federal, estadual ou municipal), ou ainda, se sua execução havia sido feita pelo poder público ou pelo setor privado ou em regime de mutirão.

As pesquisas investigaram se as vias estavam ou não estavam pavimentadas nos períodos analisados, considerando como pavimentação os quatro tipos utilizados na área conurbada de Florianópolis – paralelepípedos, lajotas, asfalto e pedras -, mas não pretenderam avaliar a qualidade, a adequação e nem a manutenção da pavimentação.

O processo de pavimentação de vias dentro da área conurbada, priorizou visivelmente Florianópolis em detrimento de São José, Palhoça e Biguaçu. Nestes três municípios, em 1970, apenas poucas vias eram pavimentadas: as ruas no entorno da praça da Igreja Matriz no centro histórico de cada uma delas, trecho da BR-101 de Biguaçu até o acesso a Florianópolis, e as duas antigas vias ao longo da orla que ligavam Florianópolis com o centro de São José, Palhoça e Biguaçu (Figura 6a, 6b e 6c).

O quadro de vias pavimentadas em São José, Palhoça e em Biguaçu, em 1980, praticamente não indicou alteração. Se considerarmos que o processo de

crescimento populacional de São José na década de 70 havia sido intenso, apresentando taxas de 7,52% ao ano, este indicador de abandono torna-se ainda mais significativo (Tabela 01). A maior parte dos habitantes destes municípios pertencia às camadas populares e classe média baixa, com renda familiar média de até o máximo de 5 salários mínimos (Figuras 09, 9a, 9b e 9c e Tabela 12). As precárias condições de infra-estrutura na área continental, a chamada Lei Lehman ⁽¹⁸⁾ e os crescentes investimentos na Ilha impulsionavam, na virada de década, um processo de transferência camadas de mais baixa renda para Florianópolis (continente e morros centrais da Ilha), entretanto, em 1980, estas camadas ainda se concentravam nestes três municípios da área conurbada (Tabela 11 e 12). Deve-se esclarecer que certamente havia em São José, Palhoça e Biguaçu, e como indicam as tabelas, também famílias com rendimento familiar médio mensal superior a 10 salários mínimos e mesmo acima de 20 salários mínimos, principalmente no centro histórico de São José e no Kobrasol. No entanto, o que se pretende indicar aqui, e a seqüência de mapas e tabelas confirmam, é a tendência a esta concentração espacial dos estratos de maior renda, formando bairros segregados em Florianópolis, na Ilha e no continente.

Nesta época a rodovia BR-101 estava concluída e era imensa a quantidade de loteamentos e de ruas que vinham sendo abertos ao longo da rodovia, principalmente em Barreiros e na área de Campinas, distritos de São José (Figura 7b). A Cohab havia construído em Barreiros, em 1972, em 1978 e em 1979, respectivamente, os conjuntos habitacionais Bela Vista I, Bela Vista II e Bela Vista III, com total de 1537 unidades habitacionais ⁽¹⁹⁾, mas cujas ruas ainda não estavam pavimentadas. Além destes, estavam sendo construídos outros 6 conjuntos habitacionais, também pela Cohab, com total de 2.164

¹⁸ - A Lei Federal N. 6.766/79, citada anteriormente, estabeleceu normas rigorosas para o parcelamento do solo urbano, que acarretou no aumento das favelas. Ver MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Hucitec, 1996: 47.

¹⁹ - MIRANDA, R., op.cit., 2001:60.

unidades habitacionais ⁽²⁰⁾. Estes conjuntos, localizados nos bairros Forquilha, Barreiros, Picada do Norte, Campinas, Praia Comprida e Roçado (este último executado pelo INOCOP), foram entregues entre 1980 e 1982 (Ver bairros Figura 2b).

Além da rodovia BR-101, também estavam pavimentados em São José o anel viário e as avenidas que conectavam a BR-101 com a Ponte Governador Colombo Sales. A maior parte das pavimentações de vias em São José havia sido executada pelos empreendedores imobiliários, como o caso das quadras já comercializadas do loteamento da empresa Kobrasol (lançado em 1977), em Campinas, e do loteamento Jardim dos Lordes situado próximo ao centro histórico, ambos dirigidos para a classe média.

O município de Palhoça, em 1980, também não apresentou alteração no quadro, mantendo o reduzido número de ruas pavimentadas. Além de algumas poucas ruas de loteamentos próximos à Praça Sete de Setembro, encontravam-se também pavimentadas as ruas Aniceto Zacchi, antiga via de ligação entre São José e Palhoça, e a rua Rio Grande, próxima ao mangue, ao longo do qual estavam sendo abertos diversos loteamentos clandestinos. Biguaçu, apesar de também vir recebendo grande número de novos moradores e dezenas de novos loteamentos, possuía pavimentada apenas a Praça Nereu Ramos e poucas ruas no seu entorno (Figura 7a). As ausências dos investimentos em infra-estrutura urbana nestes municípios, dentre os quais a pavimentação, saneamento e o sistema viário, espelhavam a situação de poucos recursos do município, o abandono do governo do estado e a pobreza dos habitantes de São José, Palhoça e Biguaçu, cuja parcela que recebia renda familiar de até 5 salários mínimos, em 1980, representava, respectivamente, 69,2%, 80,7% e 82,0% do total de famílias (Tabela 12 e Figuras 9a, 9b e 9c).

²⁰ - Idem.

Florianópolis, ao contrário dos municípios vizinhos, recebeu durante a década de 70 um grande número de obras viárias que, como foi visto, definiram os eixos de ocupação e de expansão das áreas residenciais das camadas de mais alta renda. Analisar o processo de expansão dos serviços de pavimentação em Florianópolis desde a década de 60 significa também percorrer o processo de crescimento e expansão das áreas residenciais das camadas de alta renda. Em 1970, praticamente todas as vias situadas na península central da cidade estavam pavimentadas, assim como a via principal de contorno norte e a de contorno sul do Morro da Cruz em direção ao campus da UFSC (Figura 7f). Havia um relativo equilíbrio na distribuição dos investimentos públicos através destes dois acessos ao campus da UFSC, ainda que o valor do metro quadrado dos terrenos no Saco dos Limões, em 1970, fosse superior ao valor apresentado no bairro da Trindade ou da Agrônômica, ao norte. Os valores dos terrenos nos bairros do Saco dos Limões, da Trindade e da Agrônômica eram de, respectivamente, US\$ 7,60, US\$ 4,34 e US\$ 4,34 o metro quadrado (Tabela 27). Certamente contribuía para isto não apenas a maior rapidez do trajeto para a UFSC e para o aeroporto pela orla sul, mas também o fato de que o Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis, que estava sendo concluído e debatido, propunha a construção da Via Expressa Sul como principal via do plano.

Nos bairros do continente de Florianópolis, no entanto, ao contrário do que acontecia na Ilha, havia poucas ruas pavimentadas. Em 1970, encontravam-se pavimentadas as ruas de alguns poucos loteamentos e as sete ruas principais do Estreito, de Coqueiros e de Capoeiras (Figuras 6 e 6f). As precárias condições das vias, no continente, começaram a alterar-se no final da década de 70 quando se iniciaram as obras do projeto piloto CURA Continente-1, financiado pelo extinto BNH (Banco Nacional da Habitação). Os empréstimos para as obras do Projeto CURA Continente-1, na década de 70, e do Projeto CURA Ilha-2, na década de 80, foram os maiores obtidos pelas diversas gestões da prefeitura de Florianópolis naquelas duas décadas.

Na parte continental de Florianópolis habitava mais que um terço de sua população e, na maior parte, das camadas populares (Figura 9 e 9f), mas que não foram prioritariamente atendidas pelo projeto de pavimentação. Assim, em 1980, a partir destes financiamentos, encontravam-se pavimentadas diversas vias, entretanto, eram as vias do Estreito, bairro da orla norte habitado pelas classes médias, e as vias dos bairros da orla sul, Coqueiros e Itaguaçu, empreendimentos dirigidos para as camadas de alta renda (Ver Figuras 7, 7f e 9f).

Na Ilha, até o início dos anos 70, houve um processo de crescimento de pavimentações equilibrado ao norte e ao sul do Morro da Cruz, contudo, em 1980, quando estava em conclusão a Via de Contorno Norte-Ilha começou a ficar evidente uma outra hierarquia e prioridade nas pavimentações. Tornou-se perceptível o maior número de ruas pavimentadas no contorno norte do Morro, através do bairro da Agrônômica, do que pelo bairro do Saco dos Limões, assim como a pavimentação das diversas conexões com aquela via expressa, entre elas a SC-401, a SC-404, a avenida Paulo Fontes no Aterro da Baía Sul, entre outras (Figura 7f).

As principais vias dos bairros no entorno do campus da UFSC foram pavimentadas antes mesmo da expansão da pavimentação na região, através do projeto CURA Ilha-1 e Ilha-2 ⁽²¹⁾. No ano de 1980, encontravam-se pavimentadas todas as vias que davam acesso aos bairros, loteamentos e condomínios das camadas de alta renda, como Santa Mônica, Córrego Grande, Carvoeira, e Trindade (Figuras 7f e 9f). Neste período, apenas as vias principais de acesso aos balneários haviam sido concluídas e pavimentadas: as rodovias que se dirigiam para os balneários ao norte (SC-401) e a leste (SC-404), consideradas prioritárias e, em conclusão, a rodovia SC-405, em direção ao

Pântano do Sul, ao sul da Ilha (Figuras 7, 7d, 7e e 7g). Com o aumento das atividades turísticas e o interesse das elites na apropriação e utilização destes balneários norte e leste, entretanto, estava em andamento as intervenções do Estado que garantiriam a acessibilidade a estes balneários e que foram concluídas nos anos posteriores.

3.5 Florianópolis, 1975: a melhor capital do Brasil?

Florianópolis desenvolveu-se, como foi visto, bastante vinculada com a área continental. Até as primeiras décadas do século XX dependia da área continental para a passagem das mercadorias, de passageiros, e de todo tipo de carga. A abertura da Ponte Hercílio Luz, em 1926, certamente fortaleceu este vínculo. A sua construção esteve relacionada aos interesses de setores imobiliários e fundiários pelas terras do atual bairro Balneário na área continental, pertencente a São José. Esta relação manteve-se através das trocas comerciais, do comércio atacadista que cresceu no continente e culminou com a anexação por parte de Florianópolis da área continental do distrito de São José denominado Estreito.

A partir da década de 60 a dependência de Florianópolis pelos municípios da área continental começa a ter outra característica. O intenso processo de migração rural-urbana que se iniciou em direção à Capital na década de 60, e que perdurou até início dos anos 80, determinou a necessidade de se acomodar espacialmente este grande contingente populacional que pertencia às camadas de mais baixa renda. Muitas famílias se fixaram nos morros das áreas centrais da Ilha, mas a maior parte destes migrantes se estabeleceu nos municípios da área continental, em especial em São José e Palhoça, ao longo da BR-101. Apesar da precária infra-estrutura local e da total ausência das ações do Estado, naquele momento havia o interesse e a possibilidade para as camadas

²¹ - As obras do Plano Plurianual CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada), favoreceram, na Ilha, os bairros da Agrônômica, Trindade, Saco Grande, Pantanal, Itacorubi,

populares de adquirirem um lote nas áreas periféricas. Deve-se considerar que no interior da Ilha e nos balneários, as longas distâncias, a falta de acessibilidade, de infra-estrutura e de transporte coletivo, tornavam inviável morar nessas áreas. Os balneários eram utilizados apenas durante a temporada turística, quando aumentava a oferta de transportes coletivos. Até o final da década de 70 este processo de periferização na área continental foi facilitado pela inexistência de legislações que regulamentassem os desmembramentos e loteamentos que, como se viu, só ocorreu em 1979.

Este processo de periferização e afastamento das camadas de mais baixa renda na área continental, favorecido pela total ausência de normas legais e, ainda, beneficiado pela parcial separação física com o território da Capital em função da Ilha, contribuiu para reduzir os impactos da migração e da pobreza e ajudou a concentrar os novos investimentos em Florianópolis, em especial na Ilha. Assim, apoiado no Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis, o governo estadual começou a implementar os grandes investimentos viários, e a direcionar os recursos para a Ilha. Evidentemente, por não ter que solucionar os graves problemas sociais e urbanos que se avolumavam nos demais municípios e por ainda conseguir operar este isolamento espacial da pobreza, permitiu favorecer as áreas centrais da Ilha.

Esta possibilidade de usar a mão-de-obra migrante, sem necessitar dispor de recursos públicos para melhorar sua condição de vida urbana e, ainda, poder isolar fisicamente e espacialmente estas camadas mais pobres, garantiu que, em 1974, no primeiro levantamento feito no país sobre as condições dos municípios brasileiros, Florianópolis fosse, surpreendentemente, classificada como a melhor capital do país. A partir de dados oficiais do IBGE referentes a

1973, a revista *Dirigente Municipal* efetuou a primeira avaliação dos municípios brasileiros, definindo os quinhentos municípios mais desenvolvidos do país ⁽²²⁾.

Foram utilizados dez índices que ofereciam um quadro do município, principalmente em relação aos seus equipamentos urbanos. Assim, foram analisados: receita municipal, ligação de água, esgoto e energia elétrica (em relação aos prédios existentes), iluminação pública, leitos hospitalares, veículos a motor, telefones, profissionais liberais e alunos matriculados em escolas de primeiro e segundo grau. A partir de uma listagem inicial de mil municípios a equipe da revista manipulou cerca de 150 mil dados, selecionando os primeiros quinhentos municípios e, a partir da atribuição de uma pontuação definiu uma classificação geral. Nesta listagem os municípios foram separados, ainda, segundo a sua condição de capital ou cidade do interior. Na classificação geral, para a surpresa dos próprios pesquisadores e da imprensa ⁽²³⁾, Florianópolis obteve a primeira colocação entre as capitais. A cidade de Campinas, em São Paulo, foi a primeira entre as cidades do interior.

As péssimas condições de vida das camadas populares que afluíam para os grandes centros urbanos em busca de emprego e os conseqüentes problemas sociais e urbanos refletiam-se, durante a década de 70, nas maiores cidades brasileiras. Tornava-se cada vez mais evidente nos espaços urbanos a crescente miséria da população em contrapartida à grande concentração de renda que se operava no país. Este panorama, latente em Florianópolis, pôde ser afastado espacialmente e ignorado pelo executivo municipal, pois as camadas populares mais pobres de Florianópolis concentravam-se fora da Ilha, na área continental, e a ocupação das encostas do Morro da Cruz ainda era esparsa (Fotos 02, 04, 09 e 10). Além disto, boa parte da mão-de-obra que trabalhava em Florianópolis habitava nos demais municípios da conurbação, o que eximia o poder local de lhes prover escolas, infra-estrutura, postos de

²² - Publicada na revista *Dirigente Municipal* de novembro/dezembro de 1974, apud MORAIS, F., "A melhor Capital do Brasil", revista *Visão*, 13 de janeiro de 1975: 22-27.

saúde, etc., assim como se eximia o executivo estadual, cujos esforços e investimentos se concentravam no sistema viário da Capital. Certamente o intenso trabalho ideológico que apoiava as intervenções viárias e toda política nacional e local de integração e de crescimento, assim como os demais investimentos que aqui se concentravam, contribuiu para a classificação, aparentemente inusitada, de Florianópolis como a melhor capital do Brasil.

²³ - Idem, 1975:23.

3.6 - Anos 80: A década perdida?

Na década de 80 esgotou-se o padrão de intervenção do Estado desenvolvimentista, consubstanciado no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que se baseava nos grandes investimentos estatais e nos financiamentos internacionais. No plano político a década foi marcada pelo fim do regime militar, pelo processo de democratização e pelo fortalecimento dos movimentos sindicais e populares, com indicadores de que se gestava uma nova relação sociedade-Estado ⁽¹⁾. O impacto da desaceleração econômica, somada à crise mundial no início dos anos 80, determinou uma imensa crise no país, revelada no crescente desemprego, na concentração de renda, na pobreza, na exclusão social e no colapso da intervenção do Estado nas áreas urbanas, entre outras conseqüências. Este período devastador, considerado de fragmentação social e institucional, levou a década de 80 a ser chamada de “*década perdida*”, sob o ponto de vista econômico e social. ⁽²⁾

Deve-se considerar, no entanto, como já havia observado anteriormente, que há um descompasso na periodização dos processos de desenvolvimento nacional e dos processos intraurbanos, o que pode ser exemplificado pelos diferentes tempos de maturação das políticas e programas de investimentos e seus reflexos no espaço urbano. A evidência destes diferentes ritmos levou Melo a afirmar que, em termos das metrópoles brasileiras, a década perdida foi a de 90 ⁽³⁾. Portanto, apesar da crise e da retração nos investimentos públicos urbanos durante a década de 80, foram observadas no espaço intraurbano de Florianópolis intensas repercussões espaciais decorrentes dos grandes investimentos viários executados na década de 70 e início de 80. Entre outras

¹ - OLIVEIRA, Francisco de, op.cit., 1998..

² - MELO, Marcus A.B.C. “**A década perdida: globalização, crise do Estado e metrópoles no Brasil**”. In GONÇALVES, M. Flora (org.), 1995: 246-260; LOPES, J.B. et al. “**Recessão, pobreza e família: a década pior do que perdida**”. São Paulo em Perspectiva, 1990, apud OLIVEIRA, F., op.cit.,1998.

³ - MELO, M., op.cit., 1995: 255.

conseqüências espaciais deve-se destacar a consolidação dos eixos das áreas residenciais das elites, o processo de periferização no interior da Ilha, a expansão do mercado imobiliário e da construção civil nas áreas centrais e nos balneários, as alterações na dinâmica imobiliária e os deslocamentos espaciais das instituições estatais.

3.7 As repercussões dos investimentos viários na distribuição sócio-espacial

A seqüência dos intensos investimentos viários durante a década de 70, muitos deles concluídos na década de 80, repercutiu na distribuição sócio-espacial, na dinâmica imobiliária e contribui para consolidar o eixo viário de interligação dos bairros residenciais das elites no contexto da área conurbada.

O eixo viário formado pela Via de Contorno Norte-Ilha, SC-401 e pela SC-404 interligou os principais bairros e os balneários ocupados pelas camadas de maior renda, e situados na metade norte Ilha. Este eixo aproximou os bairros situados ao longo da Via de Contorno Norte – Centro, Agrônômica, Trindade, Santa Mônica, Córrego Grande, Lagoa, Saco Grande -, os balneários situados ao norte – Jurerê, Daniela, Canasvieiras, Ingleses, Ponta das Canas -, e também, os balneários próximos à Lagoa. (Figuras 2f, 2g, 9f e 9g)

A Via de Contorno Norte garantiu esta conexão desses bairros com as áreas centrais, as pontes e com os acessos à Ilha. A conclusão da BR-282 (a via expressa), no final da década, fortaleceu esta acessibilidade entre a BR-101, o centro de Florianópolis e os balneários, através da Via de Contorno Norte. Beneficiou, também, juntamente com a nova ponte, a acessibilidade dos bairros ocupados por camadas de alta renda – Itaguaçu, Coqueiros e Bom Abrigo -, situados na orla sul da área continental de Florianópolis, garantindo a sua permanência naquele local.

Ao longo da área de influência da Via de Contorno Norte-Ilha desenvolveu-se durante a década de 80 uma intensa atividade imobiliária e, principalmente no trecho situado à beira-mar, uma expressiva verticalização (Fotos 02, 06 e 07). Na década de 80, dos loteamentos aprovados em Florianópolis, que indicam a localização dos interesses do setor imobiliários, 41,7% localizavam-se nos bairros ao longo da Via de Contorno Norte e 22,2% nos balneários ao norte da Ilha (Tabela 29). Dentre os condomínios aprovados entre 1978 (lei que regulamenta os condomínios) e o início dos anos 90, acima de 50% deles localizavam-se nos balneários no norte da Ilha. (Tabela 31). Além das atividades imobiliárias e da construção civil, foram efetivados diversos e consecutivos empreendimentos do setor privado nestes bairros, como áreas comerciais, sedes de clubes, escolas privadas, bares e restaurantes, supermercados, entre outros, que contribuíram para a expansão, a densificação e a valorização imobiliária verificada ao longo deste eixo viário (Tabela 27).

O processo de formação deste eixo de interligação dos bairros segregados não significa que, em toda sua extensão, todas as localidades e bairros estivessem urbanizados ou que todos os moradores pertencessem apenas às camadas de alta renda. Esse eixo significou uma aproximação entre áreas distantes e a maior acessibilidade entre elas, reduzindo o tempo de deslocamento. Mantinham-se ao longo da SC-401, e mesmo entre os vários núcleos e balneários, grandes vazios urbanos, fruto da estruturação nos séculos precedentes, da existência de grandes áreas de preservação ambiental e da especulação imobiliária (Foto 27). Deve-se ressaltar que estes bairros segregados indicavam a tendência à concentração das camadas de alta renda, como confirmados pelas Figuras 9 a 10g e Tabelas 12, 13, 27 e 28. Evidentemente, havia também moradores de baixa renda ou das classes médias nestes bairros ou mesmo moradores de alta renda também em outros bairros da área conurbada, mas o se procurou indicar é a tendência à concentração das camadas de alta renda formando os bairros segregados que, como foi visto, são

essenciais à localização desigual dos investimentos públicos e à manutenção do controle deste processo pela classe dominante.

Neste período iniciaram-se, no norte da Ilha, grandes empreendimentos imobiliários voltados para as camadas de alta renda, como o chamado Jurerê Internacional, o loteamento da praia Brava e os condomínios na av. das Gaivotas em Ingleses-norte, os quais ocuparam áreas de preservação, como as dunas, e contribuíram para o fortalecimento da dinâmica imobiliária, dos processos segregativos e de novos investimentos públicos, como a duplicação da SC-401. (Fotos 29, 30, 31, 32 e 48 e Tabela 28)

Além da consolidação do eixo viário privilegiado, iniciou-se, desde o final da década de 70, a ocupação pelas camadas populares de diversas áreas na Ilha. Manteve-se nas áreas continentais, sem dúvida, a maior concentração das camadas de menor renda, principalmente nos municípios de Palhoça e Biguaçu. Entretanto diversos motivos levaram ao aumento de sua ocupação na Ilha, entre eles: a redução dos loteamentos clandestinos nas áreas continentais devido ao maior rigor nas legislações; os sérios problemas de infra-estrutura naqueles municípios; o empobrecimento das camadas populares que intensificaram a ocupação e formação de novas favelas nos morros centrais de Florianópolis e ao longo da BR-282, via de acesso à Ilha; a melhor infra-estrutura e os diversos investimentos viários na Ilha, que favoreceram o acesso e a formação de bairros populares, como a Tapera da Base, em Ribeirão da Ilha e na parte sul de Ingleses, em Capivari. (Figura 2e, 2g, 9 e 10, Fotos 10, 19, 20 e 25 e Tabela 06)
(⁴)

⁴ - Deve-se fazer uma ressalva acerca das diferenças entre os dados do IBGE sobre rendimentos no Censo de 1980 e o de 1991: no primeiro os dados são dos Rendimentos Familiares mensais e, no segundo, dos Rendimentos mensais dos Chefes de Família. Esta mudança de procedimento do IBGE reduziu consideravelmente os valores médios apresentados e, também, os indicadores nos mapas da seqüência 10 em relação aos da seqüência 09, podendo causar interpretações errôneas. Mas os mapas mantêm-se como bons indicadores na análise da distribuição sócio-espacial no contexto da área conurbada em cada um períodos analisados.

Estes fatos determinaram o crescimento das camadas populares na Ilha, concomitante ao fortalecimento do eixo privilegiado das elites, também na Ilha. Em 1991, os indicadores revelavam este aumento das camadas populares em Florianópolis, mas, manteve-se no território continental, em especial, em Palhoça e Biguaçu, a expansão das camadas de menor renda. Por outro lado, começava a se evidenciar em São José o expressivo crescimento das classes médias, a expansão da oferta de imóveis e a crescente verticalização, principalmente no distrito de Campinas e em alguns bairros de Barreiros, todos próximos à divisa com Florianópolis (Tabelas 03, 12 e 13 e Fotos 36 e 37).

3.8 A reprodução do padrão de desigualdades sociais e espaciais

3.8.1 A localização dos estabelecimentos hospitalares

Existem outros investimentos efetivados pelo Estado, como os estabelecimentos hospitalares ⁽⁵⁾, cuja localização urbana também contribui para revelar os desequilíbrios na sua distribuição espacial e a desigualdade no acesso aos serviços hospitalares pelas camadas populares da área conurbada. A saúde pública, assim como a educação, o lazer e a cultura são parte do salário indireto. Além de conseguir manter ao longo do tempo uma maior estabilidade do que o salário direto, que está mais sujeito aos ciclos dos negócios, o salário indireto também diz respeito aos direitos de cidadania ⁽⁶⁾.

⁵ - Considerou-se na caracterização e levantamento dos hospitais, critério semelhante ao adotado pelo IBGE, ou seja: estabelecimentos com a finalidade de prestar **assistência médica completa**, que funcionavam com **atendimento médico permanente**, em regime de **24 horas** e que aceitavam **internações**. A partir de uma primeira seleção dentro destes critérios foram separadas as duas especialidades: a) os hospitais e as maternidades; b) os hospitais-clínicas e institutos para tratamento de transtornos mentais e de dependentes químicos. Dos hospitais da rede pública foram considerados aqueles pertencentes à União (forças armadas e universidade federal), ao estado e aos municípios. Foram também levantados os hospitais pertencentes à rede privada e fundações.

⁶ - OLIVEIRA, F., op.cit.,1998:75

Num país em que a saúde vem, há décadas, sendo pautada no privilégio à política médica hospitalar, em que os edifícios hospitalares são raros e apresentam enormes custos, certamente, a localização intraurbana adquire importante papel no acesso ao serviço de saúde, na valorização diferenciada do solo e na redução das desigualdades sociais. A partir da década de 80, e em especial nos anos 90, a localização dos hospitais públicos adquire ainda maior importância para as classes populares devido às políticas de incentivo à privatização da assistência médico-hospitalar e à redução dos investimentos em políticas sociais.

Os equipamentos hospitalares públicos constituem-se investimentos que costumam gerar próximo à sua localização, uma série de repercussões nem sempre consideradas positivas, como o intenso trânsito de carros, de ambulâncias, caminhões de cargas e de serviços. Necessitam também ter boa acessibilidade e proximidade dos transportes coletivos e de áreas de estacionamentos. As quadras mais próximas, por sua vez, vão sendo progressivamente ocupadas por uma série de comércios e serviços com ele imediatamente relacionados (como as farmácias, os laboratórios, as clínicas e os consultórios) ou sem relação direta (como as padarias, as lanchonetes, bancas de revista, as floriculturas, entre outros), os quais, por sua vez, geram outras repercussões espaciais. Entretanto, estas instituições vêm sendo localizadas, em sua maior parte, nas áreas ou próximo das áreas residenciais das camadas sociais de mais alta renda, apesar de gerarem repercussões espaciais e sociais teoricamente negativas, na lógica do mercado imobiliário que rege estas áreas residenciais.

Os interesses das elites em garantir a proximidade e a acessibilidade aos hospitais são, em geral, justificados por algumas especificidades do serviço: a complexidade dos edifícios hospitalares; os custos de implantação; a renovação e a adequação aos avanços tecnológicos; a manutenção dos equipamentos; a

capacitação, o treinamento e a reciclagem do corpo clínico, técnico-administrativo e de apoio; a abrangência regional; a existência de poucas unidades, poucos leitos e de grande demanda; a necessidade de consumo destes serviços tanto para a reprodução dos trabalhadores como dos não trabalhadores, entre outros aspectos. Entretanto, deve-se questionar se qualquer outra especialidade clínica geraria esta disputa, por exemplo, os hospitais, as clínicas ou "colônias" para tratamento mental, para tratamento de dependência química e de doenças transmissíveis. Como se constatou em Florianópolis algumas especialidades médicas são estigmatizadas, o que ocorreu, por exemplo, com o Hospital Colônia Santana, que trata de transtornos mentais, ou o Hospital Santa Tereza, que trata de hanseníase, ambos instalados na extremidade oeste de São José, ou ainda, o Manicômio Judicial que foi instalado no distrito de Canasvieiras, antes deste se transformar num local de interesse turístico, e desativado na década passada. (Figura 4b e 4g)

A investigação sobre a localização dos edifícios hospitalares na área conurbada, historicamente evidencia: o privilégio concedido a Florianópolis em relação aos demais municípios; à Ilha em relação à área do continente; e, em especial, à área ao longo e no entorno da atual Via de Contorno Norte. Em 1970 existiam 11 hospitais gerais na área conurbada de Florianópolis, sendo 7 pertencentes à rede pública. Dos hospitais públicos, todos se localizavam em Florianópolis, e na Ilha. Havia apenas 1 hospital privado no continente, no bairro do Estreito. Dos 10 hospitais localizados na península, 6 hospitais, ou seja, 60% do total, situavam-se no entorno da Av. Beira-Mar Norte e Agrônômica, na orla norte: o Hospital Celso Ramos (1966), Hospital Nereu Ramos (1943), Maternidade Carmela Dutra (1955), Hospital Naval, Hospital de Custódia e Casa de Saúde São Sebastião (1941), sendo os cinco primeiros estabelecimentos públicos. O Hospital de Caridade, a Maternidade Dr. Carlos Correa, o Hospital Militar e o Hospital da Guarnição, localizavam-se ao longo da av. Mauro Ramos. No continente, no bairro do Estreito havia o Hospital Sagrada Família (1969), da rede privada, hoje um estabelecimento público denominado Hospital Florianópolis. (Figura 4f)

Além de Florianópolis, apenas no município de São José havia estabelecimentos hospitalares. No entanto, os dois hospitais ali existentes eram hospitais psiquiátricos, usualmente distantes, pois historicamente estigmatizados: o Hospital Colônia Santana (⁷) (1941), situado na área rural de São José, o Hospital Santa Tereza, que trata de hanseníase e que hoje se situa em São Pedro de Alcântara e o Instituto São José (1968), hospital para transtornos mentais e dependência química, da rede privada, e localizado próximo à praça do centro histórico, no distrito Sede. (Figura 4b)

Até meados da década de 80, os habitantes dos municípios vizinhos necessitavam deslocar-se até Florianópolis para obter atendimento médico hospitalar na rede pública. A política de saúde no Brasil já estava sendo ajustada para a privatização da assistência médica e mantinha-se centrada na política de atendimento médico-hospitalar (⁸). Este fato, somado ao processo de concentração espacial e disparidade na distribuição dos hospitais públicos, revela a atenção médica diferenciada, o acesso desigual aos serviços hospitalares e, principalmente, o fortalecimento da segregação social e espacial.

Este desequilíbrio na distribuição dos hospitais, no entanto, em especial dos hospitais públicos, manteve-se nas últimas décadas. Foram implantados ainda neste eixo privilegiado da Ilha três novos hospitais, ampliando a concentração dos equipamentos hospitalares que, desde a década de 40, vinham se localizando na Ilha, na direção deste eixo de interligação dos bairros segregados das elites.

⁷ - Atual IPQ – Instituto de Psiquiatria do Estado de Santa Catarina, na localidade rural de Colônia Santana.

⁸ - ALMEIDA, Célia e PEGO, Raquel. “**Organização dos serviços de saúde**”. In Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas. *Saúde e trabalho no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1982, pp.61-79.

Dentre os hospitais construídos na área conurbada, desde a década de 70, foram localizados também neste mesmo eixo da Via de Contorno Norte-Ilha, os seguintes hospitais: o Hospital Infantil Joana de Gusmão (1979), o Hospital Universitário (1980), Hospital de Reabilitação, o Centro Hemoterápico e, encontra-se em obras o Hospital Vilson Kleinubing, no Itacorubi. Além dos hospitais citados, foi aberto o Cepom, para tratamento de câncer, próximo ao conjunto hospitalar no centro de Florianópolis, na Ilha (Figura 5f). A edificação construída para sediar a Fundação Hospitalar de Santa Catarina, em 1972, situada na Av. Othon Gama D'Eça (próximo à Via de Contorno Norte), foi transformada, em 1987, no Centro de Hematologia e Centro de Oncologia. No município de São José, entre o centro histórico e Campinas, foram construídos, em 1987, o Hospital Regional de São José e o Instituto de Cardiologia, ambos públicos. (Figura 5b)

Nos últimos trinta anos, portanto, a única alteração na distribuição espacial dos hospitais públicos na área conurbada foi a localização do Hospital Regional e do Instituto do Coração, em São José. Entretanto, foram tantas outras unidades concentradas no eixo privilegiado da Ilha que este fato não determinou a redução dos desequilíbrios. No ano 2000, havia 16 hospitais ⁽⁹⁾ na área conurbada, e destes, 13 pertencentes à rede pública, ou seja, 81,2% do total. Dos estabelecimentos públicos, 84,6% estão localizados em Florianópolis e 77% na Ilha. Os hospitais públicos que se concentram ao longo do eixo viário da Via de Contorno Norte, representam 61,5% dos hospitais de toda a área conurbada. Com a inauguração do Hospital Vilson Kleinubing o índice de concentração de hospitais no eixo privilegiado da Ilha será de 70% do total. (Figura 5b e 5f)

Diversas propostas vêm sendo feitas por profissionais da área da saúde, desde os anos 70, a respeito de mudanças nas políticas no setor da saúde, visando a sua maior democratização e o acesso aos serviços de saúde. Um dos aspectos que eram defendidos e que acabou prevalecendo até década de 90, mesmo que

⁹ - Neste total não estão considerados os hospitais da Colônia Santana, nem o Instituto São José.

com outra ótica, diz respeito à importância da descentralização do modelo de saúde, considerando que o nível municipal é o melhor âmbito para se promover um melhor atendimento e controle social do serviço. Na década de 90, juntamente com a implantação do SUS, o Governo Federal efetuou grande investida na universalização da atenção primária, por meio de Programas de Agentes Comunitários de Saúde e Saúde da Família, definindo autonomia aos estados e municípios na implementação de suas políticas de saúde.

Estes programas, no entanto, não determinaram uma efetiva mudança na reorganização do sistema por diversos motivos, entre eles ⁽¹⁰⁾: a) a descentralização (na verdade, desconcentração) não rompeu com a lógica e o controle pelo governo central na definição e repasse dos recursos da saúde, criando dificuldades e disputas entre municípios para a obtenção dos recursos que, em função do modelo econômico adotado, estão cada vez mais vinculados a fontes extra-orçamentárias; b) a manutenção da modalidade de repasses dos recursos, que trata os setores público e privado da mesma forma, ou seja, por meio de convênios baseados na quantidade e não na qualidade de serviços; c) a falta de retaguarda de apoio aos programas, devido ao poucos recursos investidos no setor de infra-estrutura hospitalar, o que é condizente com a política do governo federal de poucos investimentos sociais; d) além disto, este tipo de programa por captar um maior segmento da população acaba gerando uma maior concentração e demanda nos serviços de saúde.

Portanto, apesar destes programas poderem potencialmente gerar maior acesso da população aos serviços de saúde e também a institucionalização de um processo de maior controle social, manteve-se, ainda, a estrutura da política médica hospitalar tradicional. Permanece, portanto, a localização intraurbana dos hospitais constituindo-se num fator central na definição do acesso à assistência médica de maior densidade, cabendo à sua concentração espacial,

¹⁰ - A partir dos indicadores apontados na análise de Cohn, Amélia. "Por onde anda a reforma sanitária?". In revista *Teoria e Debate*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, n.48, jun/jul/ago 2001: 10-14.

portanto, o papel de sustentação destas desigualdades sociais. Tudo indica que deverá se manter estes desequilíbrios espaciais e sociais, em função das ações recentes no setor: o único hospital público que começou a ser construído na década de 90 na área conurbada, o Hospital Vilson Kleinubing, localiza-se também no eixo privilegiado da Ilha. (Figuras 2f e 5f).

O atual quadro de distribuição dos edifícios hospitalares pela área conurbada indicam que dos 12 hospitais públicos que foram construídos na área conurbada desde a década de 40, em torno de 70% deles localizam-se no eixo privilegiado da Via de Contorno Norte-ilha. Este quadro mantém, portanto, os mesmos índices de concentração espacial de hospitais na Ilha, como há 60 anos atrás. Este fato se constitui num irrefutável indicador do aumento nas desigualdades sociais no período, pois a acessibilidade ao serviço hospitalar para as camadas populares foi agravada em função do imenso crescimento populacional, da expansão das periferias, do aumento do trânsito, dos custos de transporte e das distâncias na conurbação metropolitana de Florianópolis.

3.8.2 A localização das instituições e dos edifícios públicos

As diversas instituições estatais - municipais, estaduais e federais -, estabelecidas em Florianópolis dada a sua condição de Capital mantinham-se no início dos anos 70, concentradas principalmente na área central da Ilha, centro comercial e administrativo. Naquela época, já era muito significativo o papel de Florianópolis como área administrativa, concentrando-se em Florianópolis cerca de um terço dos servidores públicos do estado. Apesar desta concentração espacial já era possível observar-se, no entanto, alguns destes edifícios localizados próximos da baía norte, na direção de onde se localizava a então av. Beira-Mar Norte (Figura 4f). Nos demais municípios, todos os poucos edifícios públicos, em geral, o edifício da prefeitura e alguns postos de serviço

previdenciário ou secretaria da educação, mantinham-se, também, em seu centro histórico, como São José, situado na orla sul. (Figura 4a, 4b, 4c e 4f)

As transformações urbanas decorrentes dos investimentos viários e das alterações na distribuição sócio-espacial definiram, nas décadas seguintes, e, principalmente, durante os anos 80, também deslocamentos destas instituições estatais. Algumas delas foram precursoras como a CASAN, a CELESC e TELESC que, concomitante às transformações que se operavam no espaço, também reorganizavam os aparelhos de Estado, com grandes investimentos na construção de suas novas instalações físicas. Estas ações repercutiram duplamente em Florianópolis, em função do fortalecimento das suas atividades administrativas de Capital e pelas diversas conseqüências espaciais determinadas pela localização destas instituições estatais.

A partir da década de 70 iniciou-se uma seqüência de construções de novas sedes de diversos edifícios públicos, em especial, do Governo do Estado e da União. Estes novos edifícios públicos foram localizados, em sua absoluta maioria, nos bairros situados na área de influência da Via de Contorno Norte, na Ilha, nos seguintes bairros: Agrônômica Trindade, Itacorubi, Pantanal, Santa Mônica e Saco Grande.

A localização do campus da UFSC na Trindade, na década de 60, como foi visto, constituiu-se na intervenção estatal pioneira na região. Incentivou, nas décadas seguintes, as novas e contínuas transferências de empresas estatais para aquela região nordeste - leste da área urbana, que já vinha sendo objeto de crescente interesse imobiliário desde a década de 50. Utilizando-se dos recursos do PREMESU-MEC, que se constituía num dos programas do Governo Federal, foram efetuados sucessivos e grandes investimentos no campus da UFSC durante as décadas de 70 e 80. A facilidade de recursos e empréstimos externos contribuiu, na década de 70, para a expansão dos aparelhos de Estado e de suas instalações, inclusive, dos campi universitários.

A transferência e a construção da sede da ELETROSUL (1978), numa grande área vizinha ao campus da UFSC, também repercutiu na organização urbana e na dinâmica imobiliária e a expansão das áreas residenciais de alta renda dos bairros vizinhos. Foram construídos nesta região da cidade, entre outros: o **Hospital Infantil Joana de Gusmão** (1979), instalado próximo à Casa do Governador, na Agrônômica; o **PROJETO RADAM**, vinculado a FATMA (Fundação de Amparo à Tecnologia e ao Meio Ambiente); a sede da **TELESC**, Telecomunicações de Santa Catarina (1974/76); a sede da **EMPASC**, Empresa Estatal de Pesquisa Agrícola (1977); o Centro de Treinamento do **BESC**, Banco do Estado de Santa Catarina (1979); a primeira etapa do **Centro de Ciências Agrárias** da UFSC (1977). Todas estas últimas instituições foram implantadas no bairro do Itacorubi, ao longo da rodovia SC-404, concluída em 1974. (Figura 5f e Foto 12) ⁽¹¹⁾.

Durante o processo de execução da Via de Contorno Norte, as administrações estadual e federal incrementaram a implantação de pelo menos mais 20 sedes de empresas estatais na região, que acabou concentrando, a partir da década de 80, uma grande quantidade destes órgãos públicos. Estas ações do Estado, somadas aos demais investimentos públicos ali efetivados, determinaram também a ampliação do tráfego, o comércio de imóveis e a demanda de toda ordem de comércio e de serviços na área. Este processo de transferência das instituições vêm de mantendo ao longo das últimas décadas, com a construções de órgãos municipais, como a Secretaria da Saúde e o recente edifício da Polícia Federal, ao lado da casa do governador.

A transferência das instituições e empresas estatais para a região situada nas adjacências da Trindade, facilitou a comercialização e a ocupação dos loteamentos que vinham sendo aprovados desde as décadas anteriores nesta região e também nos balneários situados ao norte e a leste da Ilha. O processo

¹¹ - Ver SUGAI, op.cit., 1994.

de ocupação e crescimento populacional gerou novas e constantes ações do Estado, que beneficiaram estes setores da cidade, seja pela ampliação da infraestrutura local, dos serviços urbanos ou mesmo através de planos e legislações urbanas que pretendiam normatizar a ocupação do solo e promover a preservação destas áreas que vinham sendo ocupadas pelos setores populacionais de mais alta renda.

Estes fatos demonstram que estas transferências dos aparelhos de Estado se desenvolviam na mesma direção da cidade onde se concentravam os bairros residenciais das camadas de maior renda, ou para onde pretendiam se expandir. Confirma, portanto, os estudos desenvolvidos por Villaça, nas principais metrópoles brasileiras ⁽¹²⁾, que evidencia que o Estado transfere e aproxima suas instalações na mesma direção de crescimento das áreas residenciais da classe dominante.

Deve-se considerar que esta transferência dos aparelhos de Estado, somado aos demais investimentos urbanos que privilegiavam estas áreas da ilha, determinaram um círculo de constantes e novos investimentos estatais nestas áreas situadas na direção ao norte e a leste do centro da cidade ⁽¹³⁾. Estes investimentos incentivaram a concentração populacional que, por sua vez, criaram novas necessidades e passaram a exigir novos investimentos sempre nestes mesmos setores da cidade, favorecendo o processo de segregação espacial e impedindo uma melhor distribuição dos recursos públicos na área

¹² - Constatação de pesquisas desenvolvidas por Villaça em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife e Salvador. Ver VILLAÇA, op.cit, 1979, 1998.

¹³ - Vetter e Massena, ao estudarem a apropriação dos benefícios líquidos gerados pelos investimentos do Estado, evidenciaram a sua importância na determinação da estrutura interna das cidades. Propõem, para a análise dos impactos distributivos dos investimentos do Estado, uma "teoria de causação circular", que comprova este círculo de constantes investimentos sempre nos mesmos locais privilegiados da cidade. VETTER, D. e MASSENA, R. "Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana? Uma teoria de causação circular". In SILVA, L.A.M. (org), 1981.

conurbada, em especial naquelas áreas ocupadas pelos setores populacionais de menor renda.

Além desta aproximação dos edifícios públicos de Florianópolis do eixo viário que interligava os bairros de alta renda, observou-se, na década de 90, ações da prefeitura de São José e do Poder judiciário que confirmam este processo. O poder executivo de São José, assim como o poder judiciário, construíram novas edificações para abrigar os diversos departamentos, secretarias e o Fórum da cidade. A situação inusitada foi a localização do novo edifício da prefeitura e o novo Fórum, construídos na BR-282, próximo à divisa entre São José e Florianópolis. Afastou-se, portanto, de seu centro histórico, e cada vez mais do interior do próprio município, aproximando-se dos bairros de São José onde se localizam as camadas de maior renda, como Kobrasol, em Campinas. (Ver Figura 5b e Fotos 36, 37, 39, 45 e 49)

4. SEGREGAÇÃO ESPACIAL e EXCLUSÃO

4.1 Uma mudança na relação Estado – sociedade

A profunda crise econômica e social que o país vinha atravessando desde o início dos anos 80 mostrava, na década de 90, a necessidade de urgentes mudanças sociais. No entanto, o processo de desmonte do Estado, que sofreu duro golpe com as reformas do governo do ex-presidente Collor de Melo no início dos anos 90, e que continuou durante o governo do presidente Fernando Henrique Cardoso através da política de privatizações, produziu sérios problemas nos serviços públicos do país agravando ainda mais a crise social. Retirou-se do Estado a sua capacidade de planejamento estratégico e de realizar políticas setoriais, além de afetar e reprimir os gastos na área social ⁽¹⁾.

Com a estabilização monetária em meados da década de 90, o imposto inflacionário deixou de funcionar e permitiu que as camadas populares pudessem consumir ⁽²⁾. Assim, foi possível que um terço dos brasileiros que estavam abaixo da linha da pobreza em 1993 pudessem suplantá-la em 1995, predominando até 1996 o seu “efeito redistribuidor positivo” ⁽³⁾. No entanto, a política econômica adotada – sobrevalorização cambial, alta taxa de juros, abertura comercial e financeira, aumento da dívida interna e externa - desestruturou o sistema produtivo o que “liquidou boa parte da burguesia nacional, industrial e financeira, e excluiu socialmente, via desemprego e terceirização, uma grande parcela da classe assalariada formal” gerando, no

¹ - O programa de privatização do governo, considerado o maior do mundo, atingiu até 1998, entre 15 a 20% do PIB brasileiro. OLIVEIRA, F., 2001: 6; BIONDI, Aloysio. *O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2000.

² - OLIVEIRA, F. *Os direitos do antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. Petrópolis: Vozes, 1998.

³ - SINGER, Paul. “A globalização e o Brasil no fim do segundo milênio”. In revista *Teoria e Debates*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, n.44, abr/mai/jun 2000, pp.14-18.

final da década de 90, “milhões de “novos pobres” que reconstituíram o exército industrial de reserva”(4).

Sob o ponto de vista político a década de 90 aponta duas novidades. A primeira foi a aglutinação dos grupos dominantes no país, sob a liderança do presidente Fernando Henrique Cardoso, para a formação de um grupo hegemônico, “o primeiro a se constituir desde a revolução de 30” (5). Essa expansão do poder de classe, definida pela ampla articulação política e ancorada na estabilidade monetária, permitiu ao grupo hegemônico graves e polêmicas ações para sustentação do modelo econômico, entre elas: reformas constitucionais, políticas de poucos gastos sociais e até a redução dos direitos trabalhistas.

A outra mudança política relevante foi a retomada, no final da década de 90, das mobilizações populares. No período final do regime militar houve o fortalecimento dos movimentos sindicais e também de setores de não-trabalhadores que cresceu durante toda a década de 80 e que culminou com a renúncia do ex-presidente Collor de Melo e a ampliação de diversos movimentos populares e de organização civil no início dos anos 90. A posterior retração das ações populares e sindicais certamente foi resultante das duras medidas da política econômica, do desemprego e da conjuntura política favorável ao grupo hegemônico. No entanto, no final da década de 90, houve o fortalecimento das organizações civis e das mobilizações sociais, o que começou a gerar uma nova correlação de forças em benefício dos setores populares. Este fato vem definindo enfrentamentos em nível de poder local com repercussões no plano intraurbano.

As conseqüências sociais do modelo econômico, a redução dos gastos sociais e a conjuntura política determinaram, direta ou indiretamente repercussões no plano intraurbano. A estabilidade monetária inicialmente permitiu a disseminação

⁴ - SINGER, op.cit, 2000: 18.

⁵ - OLIVEIRA, F. op.cit.,1998:159.

e o acesso a serviços urbanos, em especial nas redes de água, luz e de telefonia. No entanto, o desemprego, o aumento da concentração de renda e da pobreza e a ausência de políticas sociais compensatórias, entre outros aspectos, repercutiram no aumento da massa de excluídos, das favelas, da violência urbana e dos chamados problemas urbanos.

As atuais dificuldades dos municípios espelham um Estado exaurido, que vem gastando seus recursos no pagamento da dívida externa, que tem se mostrado incapaz de implementar políticas sociais nos níveis estaduais e municipais e de intervir eficazmente para reduzir a crise social e a extrema pobreza, que atinge pelo menos um terço dos brasileiros. O Censo de 2000 espelha esta situação de pobreza e desigualdade: 43,7% dos chefes de domicílios ganhavam até 2 salários mínimos, 9,1% não apresentavam nenhum rendimento e, no outro extremo, 3,4% dos responsáveis pelos domicílios recebiam rendimentos acima de 20 salários mínimos (Tabela 17). Além disto, deve-se acrescentar que o equilíbrio fiscal ⁽⁶⁾, contrapartida definida pelo Fundo Monetário Internacional, além de dificultar a administração dos estados e municípios, também sacrifica investimentos fundamentais em infra-estrutura urbana e define cortes sociais no orçamento, como no ensino e na assistência à saúde, o que agrava ainda mais a desigualdade social e a situação desta imensa massa de pauperizados.

Na área conurbada de Florianópolis, no entanto, esta conjuntura política favoreceu os acordos e os arranjos políticos entre o governo federal e os poderes executivos locais que fazem parte da base aliada, o que garantiu recursos, através de aprovação dos empréstimos externos e do orçamento da União, para novos investimentos. Tanto a prefeita de Florianópolis Ângela Amin (PPB), como o prefeito de São José, Dário Berger (PFL), ambos reeleitos e em seu segundo mandato, fazem parte da base aliada do governo federal, assim como o ex-governador Vilson Kleinubing (PFL), o ex-senador e atual governador

⁶ - A Lei de Responsabilidade Fiscal, entre outros aspectos, proíbe o gestor público de gastar mais do que arrecada.

Esperidião Amin (PPB) e o senador Jorge Bornhausen (PFL). Este conjunto de investimentos, principalmente os de caráter viário, determinaram repercussões na área intraurbana favoráveis à ampliação dos processos segregativos e à recente transferência de milhares de famílias de alta renda para Florianópolis. No entanto, e como contrapartida, o fortalecimento das organizações civis, das associações de moradores, das manifestações populares e as ações dos partidos de oposição determinaram, no final da década de 90, enfrentamentos importantes que contestam planos e obras do Estado e reivindicam participação nas decisões e na definição da localização dos investimentos públicos. Esta maior pressão social sobre o poder público local espelham as mudanças políticas mais amplas que ocorrem no país e que começam a revelar novas faces na relação Estado-sociedade.

4.2 A localização dos investimentos públicos nos anos 90

A estrutura intraurbana consolidada na área conurbada de Florianópolis na década de 80, apoiou-se num amplo sistema de vias e de rodovias na Ilha conectado ao principal eixo viário da área continental, a rodovia BR-101. Este complexo viário deu suporte para a formação do eixo estruturador e de interligação entre as áreas residências das elites e os bairros onde pretendiam expandir suas áreas residenciais e de veraneio. Estes bairros, todos situados na metade norte da Ilha, estruturaram-se através da Via de Contorno Norte-Ilha, da SC-401 e da SC-404. As repercussões destas obras viárias foram evidentes: expandiram o mercado imobiliário na área central, nos bairros no entorno do campus da UFSC e os empreendimentos turísticos nos balneários ao norte e leste da Ilha (Tabela 27 e 28 e Fotos 11, 12, 26 e 31). Esta apropriação definiu, como foi visto, uma seqüência de empreendimentos, de serviços e de comércio para as camadas de alta renda, além de constantes benfeitorias urbanas, tornando mais visível o processo segregativo e a concentração de riquezas.

A valorização imobiliária e o afluxo de capitais e os constantes investimentos públicos e privados nas áreas urbanas situadas no eixo privilegiado de Florianópolis espelham, sob o ponto de vista da classe dominante, o sucesso de seu projeto de segregação espacial e a eficiência daquelas ações do Estado. Os investimentos estatais, que predominantemente são considerados como os geradores desta concentração de riquezas e do desenvolvimento da cidade são: a) os intensos investimentos viários, em especial a avenida à beira-mar ao longo da orla, parte da Via de Contorno Norte-Ilha; b) a criação e localização do campus da UFSC e a concentração das empresas estatais e de economia mista, ambos na região da Trindade.

Estes dois tipos de investimentos passaram a se constituir como referência positiva tanto para o capital imobiliário como para as administrações municipais e a estadual da área conurbada que, desde a década de 70, perseguem o modelo de crescimento adotado pela Capital e estas ações públicas objetivando reproduzir o sucesso obtido por Florianópolis. Assim, na década de 90, surgem várias propostas semelhantes em toda área conurbada, entre eles: Aterro do Estreito e av. Beira-Mar Continental, em Florianópolis (em projeto); o Aterro de Campinas e av. Beira-Mar de São José (em obras); Aterro e av. Beira-Mar de Barreiros, em São José (projeto); e Aterro e av. Beira-Mar da Ponte de Maruim, em Palhoça (proposta), todas em continuidade da orla de Florianópolis.

Além disso, também foram construídos diversos campi localizados na área conurbada, todos próximos à BR-101 e, na maioria deles, obteve-se alguma contrapartida da prefeitura, através de incentivos fiscais ou a doação de terreno pelas prefeituras, entre elas: dois campus da Univale, em Biguaçu; dois campus da Unisul, em Palhoça; campus da Univale, em São José; campus da Universidade Estácio de Sá, em Barreiros (Figuras 5^a, 5b, 5c e 5f). Pretende-se, com a reprodução das avenidas à beira-mar, dos aterros das orlas marítimas e de incentivos públicos para a instalação de novos campi universitários, ver crescer nos demais municípios os empreendimentos imobiliários para as

camadas de alta renda e o aporte de recursos semelhante aos obtidos por Florianópolis desde as décadas precedentes.

Os obstáculos a esta pretensão, comparativamente às décadas anteriores são, entre outros, os recursos disponíveis sensivelmente menores em relação aos dos anos 70, a recente ampliação das contestações sociais, frente a algumas das ações e proposições dos poderes executivos e, finalmente, que a lógica da produção das localizações privilegiadas e da segregação espacial se relaciona ao conjunto intraurbano como um todo e não é possível ser reproduzida isoladamente em Palhoça ou São José desconsiderando o contexto conurbado.

4.2.1 Pavimentação de vias na área conurbada 1980-2000

As pesquisas sobre a pavimentação, como foi visto na análise da década de 70, permitiram avaliar a prioridade e os privilégios concedidos a determinadas áreas urbanas em detrimento de outras, a hierarquia no atendimento e o seu processo de disseminação ao longo do período. Certamente o fator carência, quando ocorre, torna a pavimentação um indicador representativo do grau de importância dos bairros e zonas da cidade o que faz com que, seja mais significativo enquanto indicador quanto mais raras forem as vias pavimentadas e, também, quando se conhece o processo de sua disseminação no espaço intraurbano analisado (7). Como se esclareceu anteriormente, foram pesquisadas todas as vias dentro dos quatro municípios, independente da classificação das vias, da sua esfera de administração, ou ainda, da responsabilidade pela sua execução.

⁷ - Os dados apresentados no 3º Seminário Nacional de Modernas Técnicas Rodoviárias e na 3ª Reunião Anual de Pavimentação, indicam que, no Brasil, há 1,7 milhões de quilômetros de estradas, sendo 4% de estradas federais, 12% de estradas estaduais e 84% de estradas municipais. Deste total, apenas 1% das estradas municipais são pavimentadas, 40% das estradas estaduais e 80% das estradas federais, o que equivale a um total de 160 mil quilômetros pavimentados. Cf "1% das estradas municipais são pavimentadas". ANCapital, 25-11-01.

Considerou-se, dentro dos objetivos propostos, apenas se as vias estavam ou não estavam pavimentadas, nos três momentos analisados: em 1970, em 1980 e em 2000 (Figuras 6 a 8g). As análises também não pretenderam avaliar a qualidade, a adequação e nem a manutenção da pavimentação. Deve-se, no entanto, relatar uma única exceção, de uma rodovia federal no sul da Ilha. Esta rodovia, sem denominação e com extensão aproximada de 5 Km, conecta a SC-405, no Campeche, com a rua José Olímpio da Silva, na Tapera da Base. Oficialmente é uma rodovia pavimentada, mas encontrava-se, no ano 2000, há muitos anos sem manutenção, e seu antigo asfaltamento estava tão destruído, com longos trechos de terra, que a parte central da rodovia foi considerada como não pavimentada (Ver Figuras 2e e 8e).

Através do Projeto CURA Ilha-1 e Ilha-2, no final da década de 70 e início da década de 80, foram pavimentadas quase todas as vias dos bairros situados no entorno do campus da UFSC, em especial, todas as vias de acesso aos bairros e condomínios das camadas de alta renda (Figura 07 e 7f). Os empréstimos para as obras do projeto CURA 1-Continente e do CURA 2-Ilha, como foi visto, foram obtidos nas décadas de 70 e 80, para obras de pavimentação de vias e saneamento. Estes foram os maiores financiamentos obtidos pelas diversas gestões da prefeitura de Florianópolis, naquelas duas décadas, e cuja dívida ainda não foi totalmente amortizada até hoje. O projeto CURA Ilha obteve financiamentos sucessivos em 1978, 1980, 1981, 1982 e 1983. Estas ações do município que priorizavam estas áreas do Distrito Sede, somadas a outras obras do estado, permitiram que, no início da década de 80, estivesse concluída a pavimentação de todas as vias - principais, coletoras e locais -, situadas ao longo do eixo de interligação dos bairros das camadas de alta renda.

Durante a década de 80, também foram executadas as pavimentações das ruas centrais dos principais balneários turísticos no norte da Ilha, como Canasvieiras, Jurerê, Cachoeira do Bom Jesus e Ingleses do Rio Vermelho. Parte considerável das pavimentações dos balneários da Ilha foram executados pelos

empreendimentos imobiliários, tanto os loteamentos situados dentro como os de fora deste eixo turístico principal, como o Loteamento dos Açores, no Pântano do Sul, os loteamentos da Ressacada e os do Rio Tavares (Figuras 2d, 2e, 8d e 8e).

Até meados dos anos 90, os investimentos em pavimentação mantiveram-se, principalmente, no distrito Sede de Florianópolis, tanto na Ilha como Continente. Dentre os demais municípios conurbados os serviços de pavimentação mais visíveis, neste período, foram feitos em São José, cujas obras concentraram-se mais nas vias principais e coletoras. Contudo, nos últimos anos, a administração municipal São José obteve recursos e desencadeou uma intensa atividade de pavimentação de vias. Este processo, iniciado em 1998, foi denominado pela prefeitura local de "Operação Tapete Preto", cujo objetivo era pavimentar todas as vias públicas de São José situadas dentro dos limites urbanos. Segundo a prefeitura, foram pavimentadas, entre 1998 a 2000, cerca de 540 ruas, num total de 250 km. O procedimento adotado foi retirar as lajotas e asfaltar as ruas principais, reaproveitando as lajotas em bairros mais distantes e de menor tráfego. Estas pavimentações de vias, que se desenvolveram paralelas a outros investimentos no sistema viário, definiram imensas mudanças na paisagem urbana de São José, na valorização imobiliária e até na maior identidade da população com a cidade. Na contabilidade dos ganhos sociais e políticos destes investimentos e de sua disseminação, certamente serão importantes diversas avaliações, entre elas, verificar se houve uma redução na renda diferencial da terra em São José ⁽⁸⁾ e, sob o ponto de vista físico, as conseqüências ambientais e climáticas deste processo. Os levantamentos indicam que, atualmente, dentro dos limites urbanos de São José, poucas ruas estão sem pavimentação, em geral aquelas localizadas no alto dos morros do Pedregal e Potecas, habitadas por camadas de baixa renda (Fotos 35 e 38 e Figuras 7b e 8b).

⁸ - VETTER, D. e MASSENA, R. "*Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana?*". In SILVA, L.A.M., 1982: 71.

Biguaçu, no entanto, apesar de ter tido um acréscimo populacional de 124,3%, entre 1980 e 2000, teve um número insignificante de ruas pavimentadas no período (Figura 7a e 8a). O município de Palhoça, que neste mesmo período teve acréscimo populacional ainda maior, de 170,1%, o processo não foi muito diferente. Das ruas centrais, apenas uma parte foi pavimentada. Praticamente quase todas as demais pavimentações executadas naquele período foram feitas pelos loteadores, pela população através de mutirão ou pelos governos estadual e federal nos casos das rodovias. Apenas duas ruas foram calçadas pela prefeitura entre os anos de 1983 e de 1999, segundo o secretário de obras local ⁽⁹⁾, o que reflete os escassos recursos e o abandono da região. (Figura 7c e 7d)

O ideário que valoriza as ações do executivo e os investimentos públicos em pavimentação e no sistema viário é muito forte. No caso de Palhoça, por exemplo, que concentra população extremamente pobre, e que por isso mesmo possui grande demanda dos serviços públicos e subsidiados, fato grave ocorrido nos últimos anos demonstra a prioridade que é dada aos investimentos viários. O então prefeito de Palhoça, em 1999, criou grande polêmica junto aos vereadores, pois desejava retirar os recursos orçamentários destinados a 22 creches municipais que atendiam 2.400 crianças de baixa renda, para aplicar em obras de pavimentação e conservação de vias. No projeto de lei que enviou à Câmara Municipal o texto do executivo afirmava que “*a pavimentação, sem dúvida, vem de encontro às aspirações do povo*” ⁽¹⁰⁾. A situação é grave, pois se sabe que só através de investimentos públicos em setores estratégicos, como a educação, é que será possível começar a reduzir as desigualdades sociais.

Florianópolis, em 2000, apresentava pavimentada a quase totalidade dos logradouros do Distrito Sede, tanto na Ilha como na parte do continente, com

⁹ - Na matéria “**Pouca estrutura irrita moradores**”, Jornal *AN Capital*, 13 de abril de 1999.

¹⁰ - Texto do Projeto de Lei 119/99, encaminhado pelo prefeito Paulino Schmidt, do PPB, à Câmara Municipal de Palhoça. In “**Executivo de Palhoça quer anular repasse de verbas**”, Jornal *AN Capital*, 23 de agosto de 1999.

exceção dos altos dos morros e de algumas áreas de favelas (Figura 8, 8b e 8f). Ao longo da Ilha, nos diversos núcleos urbanos, nos balneários e bairros, a situação é heterogênea. Os balneários e loteamentos utilizados pelas camadas de alta renda estão em sua maioria todos pavimentados, inclusive as vias de acesso, como Jurerê Internacional, Praia Brava e Ponta das Canas, no norte da Ilha (Figuras 2g e 8g e Fotos 31 e 32).

Entretanto, nesta mesma área ao norte da Ilha, existem balneários cuja situação é bastante crítica em termos de pavimentação. Em geral, são distritos como o de Ingleses do Rio Vermelho, que apresenta diferentes concentrações por faixa de renda: uma parte ocupada por alta renda (Ingleses Norte), pela classe média (Ingleses Centro) e outra parte ocupada pelas camadas populares (Capivari). Na área de Ingleses Norte, com diversos condomínios verticais e horizontais de veraneio, a maior parte das vias está pavimentada, situação semelhante ocorre em Ingleses Centro, entretanto, em Capivari, cuja parcela da população é de moradores permanentes e de menor renda, a quase totalidade das ruas não tem pavimentação (Figura 2g e 8g, Foto 48 e Tabela 15). O distrito de Ingleses, inclusive é um dos que apresenta maior carência de infra-estrutura e um intenso crescimento populacional, com taxa de crescimento anual de 12,19% ao ano (Tabela 06 e Figura 2g e 8g). Outro distrito que possui poucas ruas pavimentadas é o de São João do Rio Vermelho, basicamente ocupado por moradores permanentes e pobres, cuja taxa de crescimento anual passou de 3,92% ao ano, na década de 80, para 15,43% ao ano, na década de 90, a maior taxa de Florianópolis (Figuras 2g e 8g e Tabela 06).

Situação semelhante ocorre no sul da Ilha, nas localidades onde há concentração de camadas populares, como na Tapera da Base, onde apenas a rua central é pavimentada e mesmo no distrito de Campeche, onde apenas as vias coletoras são pavimentadas (Figura 8e e Fotos 24, 25 e 33). Por outro lado, o distrito de Pântano do Sul, no extremo sul da Ilha, que vem mantendo taxa de crescimento populacional estável nos últimos 20 anos, possui todas as ruas

pavimentadas. Porém, não é apenas o acelerado crescimento populacional que determina um desequilíbrio nos serviços de infra-estrutura. O caso de Ingleses, um dos distritos que mais cresceu na última década, atesta as diferentes prioridades no atendimento: no norte, onde se localizam os condomínios de alta renda para uso temporário possui pavimentação, enquanto outras partes do mesmo distrito ocupadas pelas camadas populares para uso permanente há completa ausência do serviço.

Nas três décadas analisadas, 1970-2000, o serviço de pavimentação mostrou-se um interessante indicador da localização das prioridades de investimento do poder público sugerindo a hierarquia e o grau de importância de uma determinada área, ou seja, as relações de poder de seus moradores ou das atividades ali desenvolvidas dentro do contexto urbano. O aprofundamento de sua análise, da mesma forma que a análise da implantação das redes de água e de energia elétrica, pode indicar também, as alterações nas relações políticas, sociais, econômicas e a correlação de forças em um determinado período histórico (¹¹).

A análise do processo de disseminação da pavimentação de vias na área conurbada, nos últimos 30 anos, demonstra que foram priorizados os bairros da Ilha, os centrais e os próximos à UFSC pelo contorno norte. Certamente se fosse levantada a situação em 1991 este processo seria ainda mais nítido, visto que a extensa pavimentação de São José ocorreu apenas nos últimos anos (Figuras 6b, 7b e 8b). Até o início da década de 70 a prioridade foi a área central da Ilha, o acesso à UFSC pelo contorno norte e o acesso ao aeroporto e, no continente, fundamentalmente as principais vias de ligação entre a BR-101 e a Ponte Hercílio Luz (Figura 6f).

¹¹ - Kleiman efetuou uma extensiva análise do processo de implantação da infra-estrutura urbana no Rio de Janeiro evidenciando estas relações. KLEIMAN, M. *De Getúlio a Lacerda: um "rio de obras" transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infra-estrutura urbana na construção do "novo Rio" no período 1938-1965*. Tese de doutorado. São Paulo: FAU-USP, 1994.

A situação em 1980 indicava, na Ilha, a disseminação da pavimentação em toda área central de Florianópolis, as vias principais ao redor do morro e as áreas residenciais das camadas de alta renda próximo à UFSC (Figura 7f). No território de Florianópolis, no continente, em função do Projeto CURA, foram pavimentados os bairros na orla norte, área residencial de classe média, e na orla sul, onde se localizavam loteamentos de camadas de alta renda. Nos demais municípios a pavimentação concentrava-se nos núcleos urbanos e, no caso de São José, também em alguns dos loteamentos da orla direcionados para as classes médias, como o Kobrasol, em Campinas (Figura 2b e 7b). Após vinte anos, portanto, disseminou-se o processo de pavimentação, em especial, no distrito Sede de Florianópolis e, nos últimos anos, nos bairros da área urbana de São José. No município de Palhoça e, em piores condições em Biguaçu, a pavimentação continua não extensiva ao conjunto da área urbana. (Figuras 8, 8a, 8b, 8c e 8f)

A pavimentação de ruas, assim como as redes de distribuição de água e de energia elétrica, também seguem a tendência de se disseminarem ao longo do tempo nas áreas urbanas das maiores cidades. Deve-se notar que há uma eficiência maior na análise da pavimentação como indicador por ser um processo mais visível e de disseminação mais lenta, talvez por não ser tão vital como a água e a energia elétrica para a reprodução da força de trabalho e, também, por não depender tanto da qualidade e da continuidade do serviço para existir enquanto tal. Apesar de haver a total disseminação da rede de abastecimento de água na área conurbada, em torno de 99,41% de ligações, sabe-se que o serviço não é contínuo. Existem áreas residenciais das classes médias situadas nos morros centrais de Florianópolis, por exemplo, que apesar de serem servidas por rede de água, são abastecidas apenas à noite, quando reduz a demanda e a pressão é maior, ou em dias alternados da semana ⁽¹²⁾.

¹² - Ver “**Bairros têm falta de água**”, ANCapital, 23-03-02; “**Falta de água deixa alunos sem aula - Estreito**”, ANCapital, 28-03-02.

A análise da pavimentação para o ano 2000 no caso de Florianópolis e de São José evidenciou, igualmente, que mais do que 90% de suas áreas urbanas encontravam-se pavimentadas, o que indica que o uso da pavimentação como referência de análise nestas duas áreas do espaço intraurbano, a partir do ano 2000, não terá a mesma eficiência. Ao se utilizar os investimentos em infraestrutura para avaliar a prioridade, a hierarquia, os privilégios, o processo de implantação e distribuição no espaço urbano, certamente o fator carência é relevante. Desta forma, assim como ocorre com as redes de água e energia elétrica, que apresentam alto índice de disseminação, a análise exige que nas áreas centrais de Florianópolis e de São José, a partir do ano 2000, o serviço de pavimentação seja avaliado sob o ponto de vista qualitativo e não apenas quantitativo ou distributivo.

4.2.2 Os principais investimentos viários - década de 90

A maior parte dos investimentos públicos que se efetivaram na área conurbada na década de 90 mantiveram-se no sistema viário. Parte considerável das obras vinculam-se a manutenção das vias e a pavimentação, o que ocorreu principalmente em São José. As obras viárias que determinaram maior aporte de recursos foram efetuadas no município de Florianópolis, sendo as mais significativas: (Ver Figuras 3 até 3g)

1. a **Ponte Governador Pedro Ivo Campos**, obra do governo estadual concluída em 1991, que se constitui numa duplicação da Ponte Governador Colombo Sales, de ligação Ilha-continente; (Figura 3f)
2. o trecho da **rodovia BR-282**, obra do governo estadual, em Florianópolis, que faz a conexão entre as duas pontes e a rodovia BR-101 situada em São José; (Figura 3f)
3. a **duplicação da SC-401**, obra do governo estadual, que efetua a conexão entre a Via de Contorno Norte-Ilha, na área central, e os balneários ao norte da Ilha; encontra-se concluída a duplicação do trecho entre o bairro do

Itacorubi e o balneário de Jurerê. Esta obra teve aberto edital em 1993, mas foi iniciada apenas em 1996. Na licitação foi criada a empresa concessionária Linha Azul, que se responsabilizaria pela realização dos investimentos e a exploração da rodovia através da cobrança de pedágio. Desde agosto de 1998 encontra-se paralisada a duplicação do último trecho em função de ação popular que aponta falhas no contrato. (Figuras 3f e 3g e Fotos 27 e 28)

4. os diversos **elevados, anéis e entroncamentos viários** necessários à conexão da **SC-401 duplicada** com os acessos aos bairros, aglomerados urbanos e rodovias, em: Saco Grande, João Paulo, Cacupé, Santo Antônio de Lisboa, SC-402 (Jurerê) e SC-403 (acesso para Ingleses). Pistas de acesso às **cabines de pedágio**. (Figuras 2f, 2g, 3f e 3g).
5. a via elevada e anel viário denominado **Elevado governador Vilson Kleinubing (2000)**, conhecido como Elevado do CIC (Centro Integrado de Cultura), que faz a conexão entre a Via de Contorno Norte-Ilha e a SC-401 e SC-404, através da avenida da Saudade; (Figura 3f)
6. a duplicação das **Pontes da avenida da Saudade**, continuidade da Via de Contorno Norte; (Figura 3f)
7. **diversas obras na Via de Contorno Norte**, entre elas: os bolsões de estacionamento, as vias de acesso local, as pistas de retorno, o nivelamento e drenagem das pistas, novos cruzamentos e semáforos, as vias marginais, as novas pistas de acesso à avenida, as pistas de desaceleração e as obras paralelas ao Terminal de Integração de transporte coletivo na Trindade; (Figura 3f)
8. o **Elevado Dias Velho (2001)**, no Aterro da Baía Sul. Constitui-se de dois viadutos de 256 metros de comprimento, com onze eixos de acesso, e que fazem a conexão entre as duas cabeceiras das Pontes com a avenida governador Gustavo Richard, as avenidas próximas ao centro histórico e o anel de ligação com a Via de Contorno Norte-Ilha; (Figura 3f)
9. diversos **prolongamentos viários** nos seguintes balneários e bairros: Cachoeira do Bom Jesus, praia do Santinho, praia dos Ingleses, praia de Jurerê, praia Brava, Santo Antônio de Lisboa, São João do Rio Vermelho,

Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, Campeche e Ressacada (acesso ao aeroporto); (Figura 2f, 2g, 3e, 3f e 3g)

10. no continente, foi executado um **trecho** da futura **avenida PC-3**; (Figura 3f)
11. obras viárias em andamento: a) o **Aterro do Saco dos Limões**, o túnel e a **Via Expressa Sul**, obras do governo estadual, iniciadas em 1995. O aterro possui área de 1,2 milhões de metros quadrados e a via expressa terá duas pistas com três faixas em cada sentido com 3,60 metros de largura. A Via Expressa Sul está prevista para efetuar a conexão entre o Centro (através do Túnel no Morro do Penhasco), a derivação para o campus da UFSC e Via de Contorno Norte e a derivação para o aeroporto Hercílio Luz e, futuramente, a derivação para o Campeche e sul da Ilha. O edital foi lançado em 1993, mas por falta de licença ambiental as obras iniciaram-se apenas em 1995. As obras foram paralisadas, em 1997, por falta de pagamento e retomadas apenas em 1999 (Figura 3f e Foto 21); b) o **Túnel professora Antonieta de Barros**, no Morro do Penhasco, com os acessos em conclusão; são dois túneis, com 730 metros cada um, que fazem a conexão entre a avenida Gustavo Richard e a Via Expressa Sul, no Saco dos Limões (Figura 3f); c) nove terminais urbanos nos vários distritos da Ilha e continente;

As principais obras viárias efetuadas nos demais municípios conurbados, na década de 90, foram as seguintes:

1. a **duplicação da rodovia BR-101**, obra do governo federal, que em Santa Catarina teve concluído, em 1999, o trecho desde a divisa com o Paraná até a área urbana de Palhoça. O custo previsto do trecho de 23,4 km dentro da área conurbada era de R\$ 102 milhões. As obras encontram-se paralisadas ao sul de Palhoça, por decisão judicial, pois o traçado previsto no projeto passava por terras habitadas por indígenas. (Figuras 3a, 3b e 3c e Foto 34)
2. estão previstos quatorze **viadutos e passagens inferiores da BR-101** duplicada com os municípios da Grande Florianópolis. Foram construídos **dez viadutos**, nos acessos de Biguaçu, Palhoça e São José.

3. a **continuidade da rodovia BR-282**, obra do governo federal, que prolonga a rodovia no trecho entre a BR-101, em Palhoça, e os municípios situados no planalto catarinense; (Figura 3c)
4. **Ponte do Maruim**, entre Palhoça e São José, obra executada pela prefeitura de São José, em 2001, possui 130 metros de extensão, com custo aproximado de R\$ 1 milhão; (Figura 2c e 3c e Foto 42)
5. **Avenida Transpotecas**, obra executada pela prefeitura de São José, entre os bairros de Potecas e Forquilha, em São José, faz parte do anel viário de conexão com a BR-101, e possui 3,2 km de extensão; (Figura 2b e 3b)
6. **trecho da avenida da Torres**, obra executada pela prefeitura de São José, e que possui apenas um trecho concluído. Esta avenida, que em sua maior extensão irá acompanhar o traçado da rodovia BR-101, a oeste, está prevista para ter 6 km e ligar os bairros na divisa de Biguaçu com o anel viário entre a BR-101 e BR-282 em direção a Florianópolis. Esta obra foi paralisada em 2001 por decisão judicial. (Figura 3b)
7. em obras: o amplo **Aterro da Praia Comprida e a futura avenida Beira-Mar de Campinas**, em São José, que estão sendo executadas pela prefeitura de São José. Fazem parte do chamado Projeto de Desenvolvimento Urbano da Angra de São José, cuja avenida à beira-mar com 3,5 km de extensão sobre o aterro hidráulico, ligaria os bairros de Campinas, o Centro Histórico e a Ponta de Baixo. A avenida beira-mar é proposta com seis pistas de rolamento, além de mais duas pistas da futura av. Litorânea, prevista para ser executada próxima aos limites das propriedades existentes na orla. O custo previsto no orçamento é de R\$ 17 milhões. O trecho entre a Praia Comprida e o Centro Histórico encontra-se embargado por ação popular. (Figura 3b)

Desde a década de 60, como vimos, o grande número de obras viárias vêm sendo executadas e financiadas, principalmente, por recursos ou empréstimos obtidos pelos governos federal e estadual. A novidade dos últimos anos, em Florianópolis e em São José foi, além da continuidade das obras estaduais e

federais, a execução de diversas obras viárias pelas duas administrações municipais, a partir de empréstimos ou de recursos próprios.

Há certamente diversos motivos que permitiram e geraram estas ações e, entre eles, estão os novos papéis e competências que, no contexto da globalização da economia, assumem atualmente os administradores locais. No processo de crescente competição entre cidades, tratadas agora como empresas, os prefeitos adotam a postura de agenciadores, e procuram criar ambientes favoráveis à promoção e à competitividade das empresas e empreendedores locais, assim: buscam recursos, investem em obras de maior impacto e que garantam a acessibilidade, criam e difundem imagens favoráveis do município, promovem a “mercadotecnia”⁽¹³⁾ da cidade, procuram atrair novos investimentos e inserir a cidade nos circuitos globais, fazem novas associações com o capital, entre outras ações. ⁽¹⁴⁾

As condições financeiras favoráveis e as alianças políticas tanto da administração de Florianópolis como a de São José, também beneficiaram e ampliaram as suas capacidades de obterem recursos e investimentos. A prefeita Ângela Amin teve, além disso, maior capacidade de endividamento, pois recebeu a prefeitura com as dívidas renegociadas e, portanto, livre da condição anterior de inadimplência ⁽¹⁵⁾, o que lhe dava capacidade técnica para buscar financiamentos. Possuíam, ainda, a maioria na bancada das respectivas

¹³ - Segundo Borja e Forn, “*A mercadotecnia da cidade, vender a cidade, converteu-se em uma das funções básicas dos governos locais e em um dos principais campos de negociação público-privada.*”. BORJA e FORN, op.cit., 1996:33.

¹⁴ - Estaria se promovendo, subordinado aos interesses econômicos hegemônicos, um ajuste urbano em sintonia com o ajuste econômico. Ver FERNANDES, AC., “**Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes globais e locais no capitalismo contemporâneo**”, In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.41, 2001: 26-45.

¹⁵ - Segundo declaração do Secretário das Finanças M. Zimmermann, na gestão Sérgio Grandó (PPS, 1993-96), quando assumiram a administração municipal, esta estava em situação de inadimplência, o que exigiu que passassem quatro anos realizando pagamentos e saneando as finanças municipais. Jornal *ANCcapital*, 15-02-1998.

Câmaras Municipais, o que lhes possibilitou obter autorização para elaborar planos, projetos de lei e, principalmente, a contrair empréstimos.

O acesso aos diversos escalões técnico-administrativos e ao legislativo, em Brasília, também criou facilidades. Tanto o prefeito Dário Berger, quanto a prefeita Ângela Amin e seu marido, o atual governador Esperidião Amin, que era senador até 1998 e o senador Jorge Bornhausen, entre outros, fazem parte dos partidos da base governista que compõem o grupo hegemônico. Este fato assegurou, por exemplo, em 1998, os recursos que Florianópolis obteve para infra-estrutura através do Orçamento Geral da União, por meio de emenda da bancada catarinense. Ainda em 1998, a prefeitura de Florianópolis contraiu com o BNDES o maior empréstimo de sua história, cerca de R\$ 18 milhões – deve-se lembrar que, historicamente, os grandes investimentos feitos na Capital foram financiados por iniciativa e empréstimos efetuados pelos governos do estado ou diretamente pela União.

4.3 Os investimentos significativos no sistema viário e a segregação espacial

As diversas obras viárias efetuadas durante mais de cinco décadas na área conurbada de Florianópolis são surpreendentes se considerarmos o tamanho da população desta área - 666.693 habitantes ⁽¹⁶⁾ –, a dimensão e abrangência das obras e, principalmente, onde estas obras se concentraram espacialmente durante o período.

Ao se observar as extensas listagens dos investimentos viários significativos ⁽¹⁷⁾ na área conurbada de Florianópolis, causa forte impressão a quantidade de

¹⁶ - Censo 2000, IBGE. Ver Tabela 14.

¹⁷ - Os critérios utilizados para selecionar as “vias mais significativas” no sistema viário intraurbano apoiaram-se nas formulações de HUTCHINSON, B.G.(1974), MAUSBACH,H.

obras viárias, dirigidas para o norte, o sul e o leste da Ilha, assim como na direção oeste, para o continente, e ao longo da orla continental. Mas esta primeira análise pode causar a falsa idéia de que estas obras pretenderam, essencialmente, garantir a acessibilidade e a integração rodoviária do território conurbado. Sem dúvida, esta integração rodoviária idealizada no Plano de Desenvolvimento Integrado, na década de 70, foi realizada com sucesso. Entretanto, ao se localizar espacialmente este conjunto de obras viárias, buscando também averiguar a sua reincidência espacial ao longo do tempo e, ainda, ao se confrontar estes resultados com a distribuição espacial das classes sociais, então, novos elementos de análise serão revelados. Estes procedimentos empíricos expõem evidências irrefutáveis deste processo de produção intraurbana, ou seja, do controle da classe dominante sobre essas contínuas ações do Estado.

Delimitou-se três períodos de investimentos viários: a) o primeiro, aglutina todos os investimentos viários significativos, em geral pontuais, e que foram executados na área conurbada até o ano de 1969, quando se concluiu o Plano de Desenvolvimento Integrado da Grande Florianópolis; b) o segundo período, entre 1970 e 1985, quando foram executados e concentrados os maiores investimentos viários financiados pelo governo militar, na sua maior parte através dos recursos do PROGRES; o complexo viário executado apoiava-se no ideário do Plano Integrado, mas não em todas as suas propostas, e é o responsável pela atual estruturação intraurbana da área conurbada; c) o terceiro período, entre 1986 a 2001, envolve diversos investimentos viários, propostos de

(1973) e GADRET, H. (1969). Foram selecionadas as **vias expressas (rodovias)** e, ainda, as **vias arteriais** (as **vias principais** e as **vias de trânsito rápido**), as quais possuem as seguintes características: estabelecem conexões importantes do centro para os bairros e comunicam os bairros entre si, gerando boa acessibilidade com a área central. Além das vias foram selecionados outros **investimentos viários significativos**: pontes, viadutos, anéis viários, alças, vias marginais às rodovias, pistas de acesso, entre outras obras relevantes na estrutura intraurbana. No município de Florianópolis foram preliminarmente selecionados 27 investimentos, no continente, e 80, na Ilha, com diferentes graus de hierarquia. No município de São José, 24 investimentos. Em Biguaçu, 10, e, em Palhoça, 18 investimentos. A seleção de vias envolveu não apenas as existentes, mas as que estavam em execução e, algumas delas em projeto, cuja condição foi devidamente indicada nos mapas.

forma pontual e aparentemente sem relação entre si, executados de forma intermitente por faltas de verbas ou por interrupções judiciais, e que vêm agregando mudanças espaciais significativas na área conurbada.

O exame da localização espacial (Figuras 3 até 3g) dos investimentos viários nos últimos 30 anos, indica que houve casos de reincidência de novos investimentos viários ⁽¹⁸⁾ nas mesmas localidades em diferentes momentos, mas as reincidências que ocorreram nos mesmos lugares e nos três períodos, se mantiveram apenas em três eixos:

- a) Na Ilha, eixo na direção norte-sul ao longo da baía norte, a conexão entre o acesso da ponte-centro até os balneários ao norte da ilha. Foram executados, desde a década de 50: av. Beira-Mar Norte, antiga SC-01, SC-401, duplicação da SC-401, SC-402, av. Osvaldo Cabral, av. Rubens de Arruda Ramos, av. Irineu Borhausen, av. Henrique Fontes, av. Saudade, o Elevado Vilson Kleinubing, av. Paulo Fontes, os diversos viadutos da SC-401, pontes da av. da Saudade, vias de acesso, vias marginais, além da seqüência de intervenções que vêm sendo feitas, desde 1981, depois de concluída a Via de Contorno Norte-Ilha (Ver obras citadas da década de 90, item 7).
- b) No continente, eixo na direção norte-sul, a BR-101, de integração entre Biguaçu, São José e Palhoça. Esta obra teve início na década de 40, foi concluída em 1970 e, a duplicação até a área urbana de Palhoça, em 1999.
- c) Entre Ilha-continente, eixo na direção leste-oeste, a ligação entre o centro de Florianópolis até a BR-101. Foram executados, desde a década de 20: a ponte Governador Hercílio Luz, av. Governador Ivo Silveira, a Ponte

¹⁸ - Consideram-se os **investimentos viários** na data de abertura da via para uso público e, a **reincidência dos investimentos viários** ou os **novos investimentos viários**, as execuções de: alargamento da via, prolongamentos de vias, duplicações da via, pistas de acesso, pistas marginais, novas pistas de retorno, alças viárias, anéis viários, viadutos, pontes e outras benfeitorias que agreguem aperfeiçoamentos e novas interligações na estrutura viária. Não se consideraram aqui os serviços de manutenção, recapeamento, pavimentação, etc.

Governador Colombo Salles, a Ponte Governador Pedro Ivo Campos, a av. Governador Gustavo Richard, o Elevado Dias Velho, a BR-282;

Estes sucessivos e constantes investimentos viários vêm sendo feitos, portanto, no eixo viário contínuo que aproxima e faz as interligações dos diversos bairros onde se concentram as camadas de mais alta renda, na Ilha: o eixo da Via de Contorno Norte-Ilha e da SC-401 (Figura 3f e 3g). O prolongamento deste eixo privilegiado na direção oeste, e que lhe amplia a acessibilidade à BR-101, é constituído: pelo Elevado Dias Velho, pelas pontes e pela BR-282 (via expressa) (Figuras 3b e 3f). O outro prolongamento deste eixo, na direção leste, a SC-404, recebeu a mesma quantidade de investimentos apenas em seu extremo na base do Morro, na Lagoa, próximo aos condomínios das camadas de alta renda. No entanto, no trecho de continuidade da SC-401, no Itacorubi e no morro da Lagoa, vem recebendo apenas constantes manutenções e sinalizações. (Figura 2g e 3g)

A BR-282 (via expressa) que faz a conexão da BR-101, em São José, até as pontes, além de ampliar a acessibilidade ao eixo privilegiado das elites, na Ilha, também garantiu a conexão deste eixo, com outros bairros onde as elites se auto-segregam, no continente. A chamada via expressa determinou a ruptura do tecido urbano do território continental de Florianópolis no sentido leste-oeste, dividindo o território em uma parte voltada para a orla norte, ocupada pelas classes médias e camadas populares e, a outra, para a orla sul, onde se concentram os seguintes bairros habitados pelas camadas de alta renda: Itaguaçu, Bom Abrigo e Coqueiros (Figuras 2f, 11b e 11f). Esta via de conexão permitiu, ainda, surgir uma novidade no processo segregativo: um condomínio de alta renda no extremo da via expressa, no município de São José. Esta aproximação de bairros segregados situados na extremidade da via expressa, acesso ao eixo privilegiado da Ilha, evidencia, como já havia apontado Villaça⁽¹⁹⁾, esta tendência de aproximação dos bairros segregados de alta renda, cujo

¹⁹ - VILLAÇA, op.cit., 1998.

processo, como este fato comprova, sobrepõe-se aos limites político-administrativos.

A dinâmica que mantém a reprodução dos investimentos viários em benefício do eixo privilegiado da Ilha pode ser confirmada, também, através da análise das obras viárias em andamento em Florianópolis e em São José. Desenvolvem-se, desde 1995, e de forma intermitente, as obras do que seria o maior investimento viário da década: o Aterro do Saco dos Limões, a Via Expressa Sul e o túnel de ligação com a área central. Originária do Plano de Desenvolvimento Integrado, no qual possuía papel viário central, a Via Expressa Sul objetivava integrar espacialmente e dirigir o desenvolvimento da cidade para a região do Campeche. Porém, após os embates entre as frações da classe dominante, na década de 70, e com a vitória do setor hegemônico local, todo processo de expansão urbana das elites dirigiu-se, fundamentalmente, para o norte e o leste da Ilha. Aparentemente, a atual retomada das obras da Via Expressa sul significaria uma alteração no re-direcionamento dos investimentos e, portanto, nos interesses de expansão das elites.

Entretanto uma análise mais detida deste processo não permite esta constatação. Neste exame, deve-se considerar que: não existem recursos disponíveis destinados a concluir as obras do Aterro do Saco dos Limões, da Via Expressa Sul até o acesso ao aeroporto, do Túnel e da derivação para a UFSC; os projetos de engenharia concentram seus estudos viários apenas em duas vias: no trecho entre o centro e o aeroporto, e na derivação da Via Expressa Sul para a Via de Contorno Norte (UFSC); as propostas de técnicos do IPUF para que esta derivação através da UFSC possa ser conectada diretamente à SC-404 e SC-401, desviando o fluxo da Via de Contorno Norte; existe uma premência de desafogar o grande fluxo viário vindo do continente em direção às pontes ⁽²⁰⁾, ao

²⁰ - Atualmente, cerca de 45 mil veículos trafegam diariamente pela Via Expressa, a BR-282, para chegar à Ilha. Os congestionamentos são diários. Neste trecho entre a BR-101 e a via expressa, segundo o DER, trafegam cerca de 87 mil veículos por dia. Existem situações extremas, como a relatada em outubro de 2000, quando houve congestionamento de 102 mil veículos e o

centro de Florianópolis, e às demais partes da Ilha; e, finalmente, mas o mais importante, o prognóstico de desvalorização imobiliária dos imóveis na Via de Contorno Norte-Ilha, onde se concentra a maior área residencial das elites locais, devido ao intenso trânsito, aos ruídos de automóveis, às vibrações e à poluição dos veículos de carga, aos acidentes e aos atropelamentos. (Ver Tabela 38)

A partir destes indicadores torna-se cada vez mais evidente que a execução da Via Expressa Sul objetiva, principalmente: a) reduzir o fluxo de veículos leves e impedir o fluxo de veículos pesados pelas avenidas centrais da Via de Contorno Norte; b) aliviar o trânsito de veículos que acessam a ponte e que se direcionam para a UFSC e demais bairros e balneários da Ilha; c) melhorar a acessibilidade ao aeroporto, a partir dos bairros centrais, do norte da Ilha e da área conurbada. Assim, a Via Expressa Sul, oficialmente destinada a valorizar a costa sudeste da Ilha, presumivelmente deverá, como a maior parte dos investimentos viários, favorecer a acessibilidade do eixo de interligação dos bairros segregados.

As maiores obras viárias que vêm sendo executadas pela prefeitura de São José – o Aterro, a av. Beira-Mar de Campinas e a av. das Torres -, aparentemente, também não manteriam relação com o eixo privilegiado da Ilha ⁽²¹⁾. Entretanto, chama a atenção a localização destas obras em relação a Florianópolis e ao próprio território de São José. Os maiores investimentos, viários ou não, que vêm sendo feitos nas últimas décadas no município de São José, privilegiam o terço do seu território situado na faixa litorânea.

fluxo para a ponte parou por várias horas. In “Congestionamentos são constantes no principal acesso rodoviário a Florianópolis”. *ANCcapital*, 08-03-2002.

²¹ - Ver descrição das obras no item 5.2.2 deste capítulo.

O Aterro e a av. Beira-Mar de Campinas mantêm esta política e foram localizados na orla sul, próximo à divisa com Florianópolis ⁽²²⁾. Nos bairros situados no entorno destas obras encontram-se as áreas residenciais onde se concentram os habitantes com maior renda do município de São José (Figuras 2b e 3b e Tabela 30). A administração de São José divulga que estas obras irão garantir "*através das áreas de lazer, o reencontro da cidade com o mar*"⁽²³⁾, e tudo indica que haverá a qualificação e a valorização imobiliária desta área, mas, o que se observa, também, é que todas as principais avenidas que estão sendo executadas (av. Beira-Mar Campinas e av. das Torres) em São José, ou projetadas (av. Beira-Mar de Barreiros), estão direcionadas para a via expressa de acesso a Florianópolis. O que sugere que esta acessibilidade ao eixo residencial privilegiado de Florianópolis constitui-se na garantia da valorização imobiliária pretendida.

Os contínuos investimentos viários, que vêm incidindo sempre nos mesmos eixos privilegiados, mantêm a vitalidade destas áreas urbanas, conservam a malha viária local, ampliam a acessibilidade, garantem a rapidez, oferecem conforto e segurança, valorizam os imóveis, favorecem o capital imobiliário e, principalmente, contribuem para a manutenção do processo segregativo. As investigações aqui expostas demonstram que os investimentos viários contribuíram para estruturar o eixo que aproxima os bairros segregados da classe dominante que, por sua vez, vem determinando a localização dos investimentos viários nos períodos subseqüentes ⁽²⁴⁾. Este processo de auto-segregação das elites e de aproximação dos bairros segregados é vital para garantir os investimentos públicos privilegiados, controlar o processo de produção dos espaços intraurbanos e manter esta relação de dominação através do espaço urbano. Nas análises dos investimentos em pavimentação, foi

²² - A continuidade das avenidas até a via expressa, certamente, ficará por conta da prefeitura de Florianópolis, que futuramente será pressionada devido ao imenso trânsito represado na divisa com São José.

²³ - In jornal especial "*São José – 251 anos*", Prefeitura Municipal de São José, março de 2001: 6.

²⁴ - VETTER, D. e MASSENA, R., op.cit, 1982: 57.

demonstrado porque, efetivamente, esta proximidade espacial dos bairros segregados é importante para garantir os investimentos privilegiados e a reprodução destas relações.

Neste processo de consecutivos investimentos viários é interessante notar que sob uma aparente desordem, motivada pelos investimentos pontuais e pela independência das ações entre as diferentes esferas do Estado, entre as sucessivas administrações locais e até entre as prefeituras de municípios diferentes, há, no entanto, uma regência única no espaço conurbado que, ao longo dos anos, direciona os investimentos públicos e ações na manutenção desta estrutura segregada.

4.4 Os eixos da riqueza e o crescimento da exclusão urbana

Os investimentos públicos efetuados na área conurbada na década de 90, e em especial, a manutenção de sua concentração na metade norte da Ilha, contribuíram para as transformações intraurbanas verificadas no final do período. Estes investimentos dos anos 90, somados às constantes ações das últimas décadas e, ainda, a fatores conjunturais e exógenos, produziram alterações no ambiente construído, na composição dos estratos de renda, na distribuição sócio-espacial e na ampliação das camadas dos extremos sociais pela atração de novos grupos de migrantes para a área conurbada.

A área conurbada de Florianópolis, na década de 90, foi marcada por duas novas levas de migrantes. Na primeira metade do período, ainda foi majoritariamente constituída pelas camadas de baixa renda e, na segunda metade, marcadamente pelas camadas de maior rendimento. No município de Florianópolis, para onde se dirigiu a maior parte dos migrantes de alta renda, as mudanças foram significativas e também representaram uma novidade no seu quadro demográfico.

Ao contrário dos demais municípios da área conurbada, Florianópolis vinha indicando, desde a década de 50, constantes reduções nas taxas de crescimento anual (Tabela 01). Entretanto, na década de 90, e pela primeira vez nos últimos quarenta anos, houve um aumento na taxa de crescimento anual da Capital, que indicou índice de 3,33% ao ano. Os demais municípios conurbados apresentaram, neste mesmo período, redução da taxa de crescimento, ainda que Palhoça e Biguaçu tenham obtido índices maiores do que Florianópolis, de 4,64% e de 3,92% ao ano, respectivamente. São José, que passou de 4,28% para a taxa de 2,47% ao ano manteve, na década de 90, o processo de redução do seu ritmo de crescimento populacional desde os anos 80. Nesta análise é importante considerar que, mesmo com o decréscimo indicado, os índices dos quatro municípios estão muito acima da média de crescimento demográfico do país na década de 90, cuja taxa de crescimento foi de 1,6% ao ano, e, ainda, que o ritmo demográfico do país vem caindo e vai continuar caindo na primeira metade deste século, segundo as projeções do IBGE (²⁵).

Portanto, pela primeira vez em quarenta anos, Florianópolis obteve aumento em sua taxa de crescimento e, São José, também pela primeira vez, apresentou taxa menor que a dos demais municípios, apesar de sua localização estratégica na área conurbada. Esta queda acentuada da taxa de crescimento de São José certamente não foi motivada apenas pelo desmembramento de seu território, em 1996, para constituir o município de São Pedro de Alcântara, visto que a população desta cidade representa apenas 2% da população de São José (Tabela 02 e 04). Este fato é confirmado, também, pela comparação do crescimento de São José no período 1991-96, de 8,4%, com o período 1996-2000, que foi de 14,92%, quando o município de São José já havia sido desmembrado.

Entre os principais motivos desta redução do crescimento populacional de São José em relação aos três municípios vizinhos estão o aumento do preço da terra

²⁵ - Ver "Censo, bom censo e contra-censo". Jornal *Estado de Minas*, 5 de outubro de 2000.

na faixa litorânea do município, nos bairros ao longo da BR-101, superiores aos preços praticados em Palhoça e em Biguaçu e, também, às piores condições de infra-estrutura e de acessibilidade para o interior de São José. Deve-se considerar que esta redução de 55,1% do território do município não definiu perdas para São José, pois, além de São Pedro de Alcântara se constituir, em sua maior parte, numa área rural sem produção agrícola expressiva e de seu núcleo urbano possuir pouca infra-estrutura, situa-se afastada do centro administrativo e comercial de São José (Figura 01). Certamente, com esta redução de território, a administração de São José pôde continuar concentrando os investimentos no terço de seu território na faixa litorânea, na divisa com Florianópolis, como já vinha fazendo, e reduzir consideravelmente os seus gastos com equipamentos e serviços urbanos ao desincumbir-se de atividades como coleta de lixo, conservação de estradas, iluminação pública, escolas, postos de saúde, entre outros serviços.

4.4.1 Aumento da riqueza em Florianópolis

O aumento na taxa de crescimento demográfico de Florianópolis, na década de 90, resultou de acréscimos populacionais ocorridos na segunda metade do período, como confirmam os dados das últimas contagens populacionais do IBGE, que indicam que, no período 1991-1996, houve crescimento de 8,4%, e, no período 1996-2000, a população do município cresceu 20,18%. Ainda que não tenham sido divulgados dados mais precisos do último Censo sobre as características dessas migrações sabe-se, através dos diversos indicadores de rendimento, do aumento do PIB per capita, da expansão dos empreendimentos imobiliários de alto padrão, da ampliação dos serviços e do comércio mais sofisticado, além das evidências espaciais e visuais, que este crescimento populacional significou a migração das camadas de mais alta renda para a área conurbada, particularmente para os espaços da Ilha.

Estes migrantes das classes médias e das camadas das elites que se dirigiram para Florianópolis são provenientes, conforme indicam os dados preliminares, principalmente das maiores cidades do sul e sudeste do país ⁽²⁶⁾. Nas camadas de maior poder aquisitivo observa-se não apenas a migração formal, mas também a migração pendular ⁽²⁷⁾, na qual a família transfere-se para Florianópolis, mas o chefe de família continua a manter vínculos de trabalho em cidades maiores, como São Paulo, Brasília, Rio de Janeiro, Porto Alegre, entre outras. Este fato vem sendo muito divulgado pela mídia com a transferência para Florianópolis de conhecidos membros das elites intelectual e dirigente do país ⁽²⁸⁾.

Dentre os membros das classes médias que migraram para a Capital parte considerável apresenta a característica de serem aposentados. Este é um fato bastante favorável e de interesse para a administração local, pois estes migrantes aposentados não demandam aumento dos gastos públicos com escolas, postos de saúde e geração de empregos, além de possuírem boas condições de consumo e de investimento. Deve-se observar que, no caso das elites que se transferiram para Florianópolis, não há demanda nem de leitos hospitalares, visto que estas continuam a utilizar os serviços médico-hospitalares mais sofisticados das maiores capitais.

Entre 1991 e 2000 houve um aumento do rendimento dos brasileiros, com variação positiva em torno de 49%. Na área conurbada esta variação foi superior à média brasileira e, em Florianópolis, a comparação dos valores indica que obteve o segundo melhor crescimento dentre as capitais, com variação de 62,2%, ficando abaixo apenas de Vitória, no Espírito Santo, que obteve variação positiva de 63,9% na década de 90. Evidentemente, esta variação positiva é apenas um indicador, e não permite estabelecer a situação atual da renda média

²⁶ - O que confirmaria as tendências já apontadas nos dados sobre a origem da população migrante, no Censo de 1991. Ver TABELA 09 e 10.

²⁷ - O Censo Geral de 2000 do IBGE coletou, pela primeira vez, dados sobre a migração pendular, mas os resultados preliminares ainda não foram divulgados pelo Instituto.

²⁸ - Ver “Cada vez mais gente quer ser catarinense”, *Diário Catarinense*, 19-05-2002; “Aqui se vive melhor”, revista *Veja*, 07-04-1999.

do município e nem sua situação no quadro comparativo com as demais cidades brasileiras. (Ver Tabela 19) ⁽²⁹⁾

Neste período também foi significativo o crescimento do rendimento médio da população dos municípios conurbados e, considerando a imensa pobreza dos habitantes de Biguaçu e de Palhoça, este fato apresenta maior importância. No entanto, apesar de Biguaçu e Palhoça terem apresentado uma variação de 86,6% e de 70,39%, respectivamente, no Rendimento Médio mensal, ainda assim a renda média destes dois municípios, em 2000, era inferior ao valor do Rendimento Médio mensal dos brasileiros (Tabela 19).

Em Florianópolis, esta variação positiva na década significou, também, um aumento do Rendimento Médio mensal da população em relação às demais cidades brasileiras. As recentes transferências das camadas de alta renda para Florianópolis contribuíram para o significativo aumento do Rendimento Médio e Mediano apresentado. Os dados do último Censo indicam que Florianópolis apresentou **Rendimento Médio** mensal dos responsáveis pelo domicílio de R\$1.618,11, que representava 10,7 salários mínimos por mês, e que foi o maior Rendimento Médio dentre as capitais brasileiras. Além disso, Florianópolis apresentou o **Rendimento Mediano** mensal de R\$ 850,00, equivalente a 5,6 salários mínimos, também o maior valor dentre as capitais. O Rendimento Médio mensal no país foi de R\$ 768, 83, que equivalia a 5 salários mínimos, e o Rendimento Mediano mensal equivalia a 2,3 salários mínimos. (Tabela 18)

Deve-se considerar a definição de Rendimento Médio e de Mediano e seu significado nas análises dos rendimentos ⁽³⁰⁾. O valor da Renda Mediana

²⁹ - Conforme indicado na Tabela 19, a relação entre, os valores dos rendimentos médios representados em salários mínimos, em 1991 e em 2000, tem apenas intenção de fornecer um dado comparativo para análise dos municípios da área conurbada, entre as diversas capitais e as regiões. Não representam a variação real do rendimento médio do período, pois o salário mínimo teve seu valor deteriorado entre 1991 e 2000. Ver Tabela 25 e 26.

³⁰ - **Rendimento Médio** constitui-se na média aritmética do conjunto de todos os rendimentos nominais registrados no setor ou setores censitários pesquisados. O **Rendimento Mediano**

constitui-se indicador extremamente revelador nos estudos de rendas, pois oferece indicações das distâncias entre os extremos dos rendimentos nominais pesquisados ou, ainda, o teto de rendimento onde se concentra a maior parte da população. Assim, no caso de Florianópolis, podemos estimar que, dentre os responsáveis pelos domicílios que possuíam algum rendimento, pelo menos 50% deles possuíam rendimento mensal superior a 5,6 salários mínimos, o valor do Rendimento Mediano local. (Tabela 18)

Os valores dos Rendimentos Mediano e Médio apresentados por Florianópolis são surpreendentes, pois, além de muito superiores aos valores do Rendimento Médio e Mediano brasileiro, foi maior, também, em relação ao das demais capitais, inclusive Brasília, Curitiba e Porto Alegre, cujas classes médias tradicionalmente possuem grande representatividade nos estratos de renda, e as suas elites apresentam rendas mais altas em relação à média das demais capitais do país (Tabela 18). Além disso, considerando no conjunto dos 5.507 municípios brasileiros, observa-se que apenas uma cidade apresentou Rendimento Mediano maior do que Florianópolis, o município de São Caetano do Sul, situado no Grande ABC de São Paulo, com Rendimento Médio mensal de 6,49 salários mínimos ⁽³¹⁾.

Os dados indicam, ainda, que além do aumento dos rendimentos médios em Florianópolis, ocorreu também um aumento no conjunto dos rendimentos nominais mensais dos chefes de família, proporcionalmente maior do que ocorreu no país, entre 1991 e 2000. Considerando os extremos de renda, no ano de 1991, Florianópolis apresentou 42,9% dos chefes de domicílio com Rendimento Nominal mensal de até 2 salários mínimos e, apenas 5,63% dos chefes recebiam Rendimento Nominal mensal superior a 20 salários mínimos.

representa, no universo dos rendimentos pesquisados no setor e organizados em ordem crescente, o valor do rendimento situado no ponto médio desta escala. Portanto, o valor da Renda Mediana constitui-se indicador extremamente revelador no estudo de rendas. No Censo Geral de 2000, pela primeira vez, o IBGE divulgou os valores dos rendimentos medianos.

³¹ - Levantamento preliminar que efetuei nos dados sobre rendimentos de todos os municípios brasileiros, no Censo 2000.

No Censo de 2000, houve uma expressiva redução das camadas de menor renda, cujos chefes que recebiam até 2 salários mínimos de Rendimento Nominal mensal passaram a corresponder a 16,4% do total e, por sua vez, os chefes com Rendimentos Nominais superiores a 20 salários mínimos passaram para 12,4% do total. Estes dados indicam, sem dúvida, a ampliação das classes médias, a redução das camadas populares e o aumento expressivo das camadas de maior renda. (Tabelas 13, 14 e 17)

A ampliação das camadas de maior rendimento em Florianópolis, segundo os dados, é expressiva. Houve, entre 1991 e 2000, um aumento de 120,2% na proporção de chefes de domicílio que recebiam acima de 20 salários mínimos no município, que passou de 5,63% para 12,4% do total. Florianópolis foi a capital que apresentou a maior proporção de chefes de família recebendo acima de 20 salários mínimos, maior que em Vitória, Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Rio de Janeiro e Belo Horizonte que apresentaram, respectivamente, 12,2%, 11,6%, 10,8%, 9,3%, 8,8% e 8,8% em relação à população (Tabela 17). Esse crescimento das camadas de maior rendimento torna-se mais significativo se observarmos como se distribuem e se concentram os rendimentos no país. No Brasil, apenas 3,4% dos chefes de domicílios recebiam acima de 20 salários mínimos no ano 2000. A quantidade de brasileiros que vive na extrema pobreza é tão grande que, segundo estudo da FGV, "*...quem tem renda per capita familiar de mais de R\$ 1.100,00 (6,1 salários mínimos) mensais já faz parte dos 10% mais ricos do Brasil*" (32).

A redução proporcional do número de chefes de família com Rendimentos Nominais mensais de até 2 salários mínimos no país, também foi acompanhada por uma redução nos municípios conurbados, que apresentaram, em 1991 e em 2000, as seguintes alterações na faixa de até 2 s.m: São José, de 33,4% para 19,4%; Palhoça, de 47,0% para 26,4%; e Biguaçu, de 47,8% para 29,0%, em

³² - Estudo do economista Marcelo Néri, do Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas. In "País tem 50 milhões de indigentes, diz FGV". Folha de São Paulo, 10-07-2001.

relação ao total de cada município. Ampliou-se, também, a proporção de chefes de domicílios recebendo acima de 20 salários mínimos nestes municípios, mas, evidentemente, com proporção muito inferior a Florianópolis. Em 2000, os chefes que recebiam rendimento nominal mensal acima de 20 s.m. em São José, Palhoça e Biguaçu representavam, respectivamente, 3,3%, 1,2% e 1,1%, do total dos chefes de cada município. (Tabelas 13, 14 e 17)

4.4.2 Redução da pobreza e aumento das desigualdades

As análises dos rendimentos médios dos responsáveis pelos domicílios – Rendimento Nominal, Mediano e Médio – apontaram aumentos proporcionais dos rendimentos na área conurbada de Florianópolis, significando, portanto, que houve uma redução da pobreza entre os habitantes da área conurbada (Tabelas 13, 14, 17 e 18). Este fato se confirma mesmo se considerarmos que também houve a redução do poder de compra do salário mínimo nos anos 90 (Tabelas 25 e 26).

Entretanto, se em Florianópolis houve redução da pobreza como indicado pela redução proporcional das camadas mais pobres, houve, por outro lado, também o aumento das camadas de maior renda, como expressam os índices. Ampliaram-se as classes médias, sem dúvida, mas isto não significou a redução das desigualdades de renda, o que pode ser confirmado pela análise dos extremos de renda. Entre os anos 1991 e 2000, em Florianópolis, houve redução de 95,9% no percentual dos chefes que recebiam até 1 s.m., mas aumentou em 120,0% o percentual dos chefes que recebiam acima de 20 s.m., ampliando as distâncias entre os extremos e as desigualdades. Na área conurbada os números também indicam aumento das distâncias: houve uma redução de 94,36% no percentual de chefes de domicílio que recebiam até 2 s.m. e, por outro lado, um aumento de 123,18% no percentual de chefes que recebiam acima de 20 salários mínimos. Além disso, estes indicadores do crescimento das

camadas mais ricas em Florianópolis são reforçados pela alta proporção dos chefes de domicílio que recebem acima de 30 s.m., que representava 6,96% do total, também o maior percentual apresentado dentre as capitais. (Tabela 17)

Os dados indicam, portanto, que houve uma redução da pobreza, mas não da desigualdade, a qual vem sendo reforçada pela localização e distribuição desigual dos investimentos públicos na área conurbada, ao longo das últimas décadas. O aumento da renda das camadas mais pobres, inclusive, não garante melhor acesso ao atendimento hospitalar, ou uma maior eficiência dos serviços urbanos básicos, ou uma melhor acessibilidade a todos os locais centrais da cidade, à escola básica de qualidade, uma maior proteção e direitos sociais, entre outros aspectos. Como afirma Veiga, *"...pobreza e desigualdade não caminham juntas. A diminuição da pobreza pode ocorrer sem que haja a redução da desigualdade (...) Não é raro que um crescimento econômico contínuo, que eleve o nível de renda de todas as camadas da população, mantenha ou aumente as disparidades entre pobres e ricos,..."* ⁽³³⁾.

Os motivos que determinaram o processo migratório das classes médias e das elites para Florianópolis, mereceriam estudo específico. As razões mais plausíveis e difundidas são, certamente, a violência urbana, a falta de segurança das grandes cidades, trânsito, poluição, entre outros motivos, todos relacionados à qualidade de vida. Mas se há incerteza sobre o que levou pessoas de diferentes regiões a deixarem suas cidades, tem-se menos dúvida dos motivos que as fazem procurar Florianópolis.

Houve, durante a década de 90, uma maior procura e um grande crescimento das cidades litorâneas em todo Brasil, as quais, conforme apontam os índices, tiveram expansão e taxa de crescimento populacional superior às das cidades

³³ - Artigo do economista José Eli da Veiga, FEA-USP, "Males Independentes", *O Estado de São Paulo*, 28-01-2002.

do interior ⁽³⁴⁾. Entre os motivos desta escolha estariam o desenvolvimento turístico das cidades litorâneas e a qualidade de vida. Florianópolis apresenta bons índices de qualidade de vida, confirmados também pelas boas classificações no IDH e IDS (Tabelas 23 e 24), e um patrimônio ambiental singular.

Entretanto, o patrimônio ambiental, as belezas naturais e a boa qualidade de vida já estavam presentes em 1975, quando Florianópolis foi classificada como a melhor capital do Brasil ⁽³⁵⁾, o que não gerou aumento da taxa de crescimento populacional, nas décadas seguintes, e nem o aumento imediato do turismo. O diferencial entre os 30 anos que separam os dois títulos de melhor capital do Brasil encontra-se nesta imensa soma de grandes investimentos públicos concentrados que, somado a um intenso trabalho ideológico e à prerrogativa de ser Ilha, ajudou a produzir um eixo privilegiado de interligação entre os bairros segregados. Da mesma forma que a desigualdade social só consegue ser reduzida através de uma “*ádua, ferrenha, incessante e paciente ofensiva social*” ⁽³⁶⁾, também a produção de uma estrutura segregada desta dimensão depende de décadas de grandes, contínuos e concentrados investimentos públicos e um intenso trabalho ideológico.

4.4.3 FORTALECIMENTO DOS EIXOS DA RIQUEZA E EXPANSÃO DA POBREZA

A distribuição sócio-espacial no território conurbado havia consolidado, durante a década de 80, a nítida separação e a concentração das camadas de mais alta renda em Florianópolis e, de forma mais específica, a concentração das elites na

³⁴ - Censo 2000, IBGE; Cf. Marco Antônio Alexandre, coordenador do IBGE, In *Jornal do Brasil*, 22-12-00 e *O Globo*, 22-12-00

³⁵ - Ver Capítulo 3, Item 3.5; Cf. MORAIS, F, op.cit., 1975.

³⁶ - VEIGA, J. Eli da, op.cit., 2002

Ilha, separada da parte continental. A execução do eixo viário que interligava os bairros segregados mantinha seu papel de integração.

Durante a década de 90, manteve-se praticamente inalterada estas concentrações e separações espaciais. Os dados do último Censo confirmam a concentração das camadas de alta renda em Florianópolis. Em 1991, dos chefes de domicílios da área conurbada, com Rendimento Nominal mensal superior a 20 salários mínimos, 86,75% habitava em Florianópolis e, em 2000, passaram para 85,74%. Entre os chefes de domicílio que recebiam acima de 30 salários mínimos mensais, 82,5% habitava a Ilha.

Por outro lado, ampliou-se a concentração das camadas mais pobres na área continental. Até 1991, dentre os chefes de família da área conurbada que recebiam até 2 salários mínimos, 55,44% morava em Florianópolis, reduzindo no ano 2000, para 45% do total. Ou seja, 67,8% daqueles chefes de domicílios que recebem até 2 salários mínimos moram no continente. Estes dados indicam que aumentou a desigualdade e, também, a separação Ilha e continente.

A concentração das camadas de alta renda, em Florianópolis, manteve-se em alguns bairros segregados como indicam a Tabela 20 e a Figura 11. O Rendimento Mediano mensal por bairros constitui boa referência da concentração das elites e do processo de segregação, apesar de poder apresentar distorções em função das possíveis divisões utilizadas pelo IBGE ou mesmo pela dimensão do bairro. O bairro Centro, por exemplo, abrange não apenas toda orla da av. de Contorno Norte-Ilha, onde se concentra a mais densa área residencial das elites, mas, também, todas as favelas da parte oeste do Morro da Cruz, impedindo, evidentemente, que se conheça a efetiva concentração de alta renda e de baixa renda. Entretanto, mesmo havendo esta soma de áreas heterogêneas, o Rendimento Mediano dos chefes de domicílio deste bairro foi muito alto, de 13,2 salários mínimos mensais.

Deve-se considerar que este valor como Rendimento Mediano é bastante expressivo, pois indica que pelo menos 50% dos chefes de domicílio do bairro recebiam mais que 13,2 salários mínimos, que equivalia, na época, a R\$2.000,00. Torna-se mais significativo, ainda, se for observada a pequena quantidade de bairros no Brasil que apresentam Rendimento Mediano Médio alto, utilizando as divisões do IBGE. Num levantamento preliminar nos dados do IBGE sobre os municípios brasileiros, pude constatar que apenas 39 municípios (16 capitais) possuíam bairros cujo Rendimento Mediano Mensal dos responsáveis pelo domicílio fosse superior a 16 salários mínimos, que era o equivalente a R\$ 2.416,00. Esta aproximação preliminar indicou, ainda, a existência de apenas 109 bairros nestes municípios que apresentavam valor de Rendimento Mediano mensal tão alto, dentro dos parâmetros de divisão de bairros do IBGE.

Na área conurbada de Florianópolis, seis bairros apresentavam Rendimento Mediano Mensal acima de 13,2 salários mínimos: Bom Abrigo, Itaguaçu, Jurerê Oeste (Jurerê Internacional), Centro e Santa Mônica, em Florianópolis, e o Bosque das Mansões, em São José (Tabelas 20, 21 e 22). A presença de um bairro de São José representa um fenômeno novo, apesar do Bosque das Mansões se constituir num condomínio fechado, não apresentando a relativa diversidade dos demais bairros segregados.

Os indicadores apresentados pelos dados do último Censo, somados às informações dos diversos mapas, localizam a atual distribuição dos bairros onde ocorrem as maiores concentrações de renda e, também, onde se concentram as camadas mais pobres da área conurbada (³⁷) (Figuras 11 até 11g e Tabelas 14, 20, 21 e 22).

³⁷ - Foram utilizados: os dados de renda do IBGE, somados às informações obtidas em entrevistas com profissionais do mercado imobiliário, tanto de imobiliárias como do Secovi, além dos resultados das pesquisas sobre a localização das favelas na área conurbada efetuadas pelo engenheiro Rogério Miranda, da Prefeitura Municipal de Florianópolis.

Confirmam que a aproximação entre os bairros com alta concentração das camadas de maior renda foi efetivada e mantém-se ao longo do eixo viário privilegiado que faz a conexão entre o acesso rodoviário à Ilha, a área central de Florianópolis e os bairros situados a norte e a leste da Ilha. O eixo viário interligou os bairros onde se concentram as elites, situados ao sul da Via Expressa BR-282 (Itaguaçu, Coqueiros e Bom Abrigo), ao longo da Via de Contorno Norte Ilha (Centro, Agrônômica, Santa Mônica, Córrego Grande), da SC-401 (Itacorubi, João Paulo, Cacupé, Canasvieiras, Praia Brava, Ingleses Norte), da SC-402 (Jurerê Internacional) e da SC-404 (Lagoa da Conceição). Na ponta de acesso a este eixo viário, no entroncamento entre a BR-101 com a BR-282, em São José, foi localizado na década de 90, um condomínio de alta renda, o Bosque das Mansões. Demonstra que este processo de aproximação entre os bairros nos quais as elites se auto-segregam é uma tendência que ocorre no contexto dos municípios conurbados, e que se sobrepõem aos limites político-administrativos. Outros condomínios dirigidos para alta renda, com características de edge-cities, começam a ser lançados próximos a este, inclusive em Palhoça. A maioria ainda não está habitada e os empreendedores pressionam para a expansão do eixo das elites de Florianópolis. Os recentes investimentos viários em São José pretendem contribuir para que se efetive a integração com o eixo privilegiado. Uma característica destas áreas residenciais privadas na área continental é o seu isolamento e supressão de contato exterior, prescindindo, inclusive, dos serviços das prefeituras locais. Semelhante aos condomínios das maiores cidades, os novos condomínios nos municípios mais pobres afastam-se dos espaços públicos, o que permite que também “*retirem-se da vida democrática da cidade*”⁽³⁸⁾.

A maioria dos condomínios de alta renda, no entanto, situa-se no eixo privilegiado da Ilha, muitos deles na Lagoa da Conceição. Nos eixos privilegiados da Ilha ainda não se nota esta necessidade de isolamento, semelhante aos condomínios situados na área continental, apesar de se

³⁸ - In ROLNIK, R. *A cidade e a Lei*. São Paulo: Studio Nobel, 1997: 189.

tornar cada vez mais visível a concentração de riqueza. Ampliaram-se não apenas os bairros e condomínios de alta renda, mas também todo o comércio e serviços que a classe dominante demanda, permitindo a visualização das desigualdades e das diferenças.

As condições das desigualdades sociais tomam-se cada vez mais visíveis, certamente, em função das necessidades cada vez maiores de produção e reprodução de imagens. Conforme observa Harvey, os "... *símbolos de riqueza, de posição, de fama e de poder, assim como de classe, sempre tiveram importância na sociedade burguesa, mas é provável que nunca tanta quanto hoje*" (39). É possível, inclusive, segundo Harvey, que pelo menos parte da acumulação capitalista hoje se processe com base na pura produção e venda das imagens. No entanto, nas grandes cidades brasileiras estes símbolos estão sendo obrigatoriamente reduzidos nos espaços públicos em função da violência urbana e dos crescentes "seqüestros relâmpagos", cujas vítimas geralmente são escolhidas a partir das imagens e dos símbolos de riqueza ostentados. Em Florianópolis, principalmente no circuito privilegiado da metade norte da Ilha, é possível realizar e viver este desejo de ostentação, de pertencimento e de consumo das elites. Este talvez seja este mais um dos motivos que tenha atraído as elites aos espaços segregados da área conurbada de Florianópolis.

Concomitante ao aumento das camadas de maior renda, ao fortalecimento do processo de segregação, à maior evidência das disparidades entre ricos e pobres e das desigualdades sociais, constatou-se, no final da década de 90, o aumento das áreas de pobreza. Durante a década ampliou-se o número de favelas na área conurbada, que passou para 83 favelas na área conurbada, sendo 55 delas localizadas em Florianópolis (40). Pesquisa de Miranda indica

³⁹ - HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993: 261.

⁴⁰ - Conforme pesquisa elaborada por Miranda, da Secretaria de Habitação da PMF, relativa às áreas de favela na área conurbada, para o ano 2001. Foram utilizados critérios do IBAM, mais amplos que os do IBGE. As favelas foram identificadas em função das seguintes características: renda familiar predominante de até 3 salários mínimos; habitações precárias; infra-estrutura

que, atualmente, cerca de 14,7% da população da Capital e 9,6% da área conurbada vive em favelas. Teria havido, entre 1992 e 2001, um aumento de 56% no total de pessoas habitando favelas. O adensamento mais significativo teria ocorrido na área continental de Florianópolis que, no período 1992-1997, ampliou em mais de 58% a sua densidade (Figuras 2f e 11f e Fotos 18, 19 e 20). Por outro lado, ainda conforme Miranda, a densidade média é baixa, em torno de 224 hab/km², o que facilita o seu processo de reurbanização (⁴¹), o que vem ocorrendo, paralelo à remoção de parte destas favelas e a transferência de seus habitantes para conjuntos habitacionais nos bairros do Saco Grande e do nordeste da Ilha.

Ainda que o maior número de favelas tenha sido detectado em Florianópolis, os índices do IBGE indicam que permanece morando nas áreas continentais a maior parte dos chefes de domicílio que recebem até 2 salários mínimos, cerca de 67,8% do total da área conurbada (Tabelas 15 e 16). Em Palhoça as áreas habitadas pelas camadas mais pobres situam-se ao longo da BR-101, na área próxima à Ponte do Maruim e nas áreas próximas do manguezal ao sul do centro histórico, mas, em especial, no Brejaú (Figura 11c e 11d e Foto 42). Em Biguaçu as favelas situam-se em alguns morros, como o Morro da Cruz, do Anápolis, do Ivo e do Tibúrcio, mas sua maior concentração ocorre próximo ao Rio Caveiras (Figura 11a). Em São José, estas áreas concentram-se a oeste, no alto dos morros ao longo da BR-101, entre elas, no Pedregal, Metropolitano, Morro do Avaí e Procasa (Figura 2b e 11b e Fotos 35 e 38).

As camadas populares estão concentradas nas periferias da área conurbada, inclusive na Ilha, como na Tapera da Base ou Areias do Campeche (Fotos 24, 25 e 33). No entanto, os extremos mais baixos de renda, em sua maioria, procuram as favelas mais próximas das áreas centrais, nas encostas do Morro da Cruz (Figuras 2f e 11f e Fotos, 09, 10, 13, 14, 15 e 16). Esta proximidade,

urbana insuficiente ou ausente, e que comprometem a qualidade de vida da população; áreas de invasão; características irregulares do desenho urbano. MIRANDA, R., op.cit., 2001: 70.

⁴¹ - Idem, 2001:77.

além de evidenciar cada vez mais as diferenças, transforma os limites geográficos da pobreza: se antes permaneciam mais no continente e em pontos esparsos do Morro da Cruz, agora “os limites podem ser transgredidos, indiscriminadamente e perigosamente” (42). Como também evidencia Lefebvre, “*aqui ainda, como há um século, ela (a classe operária) nega e contesta, unicamente com sua presença, a estratégia de classe dirigida contra ela*” (43).

As ações para impedir a expansão das camadas mais pobres vêm sendo feitas, em Florianópolis, principalmente através de legislações mais rigorosas ou até pela ausência delas. Em meados de 2001, para coibir a expansão das construções clandestinas e as invasões, inclusive de áreas públicas e de preservação, a prefeitura elaborou decreto proibindo a ligação de água e luz nas construções irregulares, o que, certamente irá gerar um ampliação da rede de corrupção (44), além de sérios problemas de saúde pública. Além disto, o Plano Diretor aprovado em 1997, não prevê zonas de interesse social, limitando a indicar como APR-0 apenas aquelas onde já existem favelas (45), ou seja, limitando-se a incorporar o já estabelecido. Isto vem limitando a locação de novos conjuntos habitacionais ou re-assentamentos das camadas mais pobres na Ilha, dirigindo esta ação para os demais municípios.

As contradições deste desenvolvimento capitalista profundamente desigual refletem-se, em cidades turísticas como Florianópolis e Palhoça, de forma insólita e dramática. Apesar da disseminação de favelas e da falta de habitações, como indicam os estudos técnicos (46), é impressionante a quantidade de domicílios não ocupados, principalmente naqueles dois municípios. Segundo o último Censo, 26,39% dos domicílios de Florianópolis, e 24,45% dos de Palhoça, encontravam-se desocupados (Tabelas 34 e 35).

42 - Walkowitz, apud SENNET, 1997:273.

43 - LEFEBVRE, op.cit, 1969: 108

44 - MARICATO, E., op.cit, 1996.

45 - LEI %055/97, de 03-02-1997, alterada para a LEI Complementar 001/97.

46 - MIRANDA, op.cit.

5. CONCLUSÕES

As localizações privilegiadas da área conurbada de Florianópolis e, em especial da Ilha de Santa Catarina, não se constituem apenas dádivas da natureza, mas foram produzidas, ininterruptamente, durante décadas. Neste processo o Estado, em suas três esferas, teve um papel fundamental, ao executar: avenidas, rodovias, vias expressas, aterros, pontes, viadutos, hospitais, edifícios públicos, saneamento básico, redes de abastecimento de água e de energia elétrica, teatros, parques, praças, museus, bibliotecas, universidades, entre tantos outros investimentos. A análise da localização de alguns destes investimentos públicos em Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu durante o último século, mas, principalmente, nos últimos 30 anos, demonstrou que a sua distribuição espacial não ocorre de forma geograficamente equilibrada, uniforme, homogênea, calcada apenas em decisões técnicas e nem tampouco de forma aleatória.

Os resultados desta pesquisa, em primeiro lugar, e confirmando estudos anteriores, comprovaram que a lógica que determina a localização dos investimentos públicos na conurbação metropolitana está vinculada à distribuição das classes sociais no espaço intraurbano. Evidenciaram, também, que a classe dominante dirigiu o processo de distribuição espacial das classes na área conurbada de Florianópolis através da apropriação dos territórios aonde pretendia concentrar e expandir suas áreas residenciais e de lazer. Ocorreram, algumas vezes, disputas entre as frações do capital como, por exemplo, na decisão de priorizar a construção da Via de Contorno Norte-Ilha em detrimento da Via Expressa Sul, na década de 70, e na polêmica sobre a localização do campus da UFSC, na década de 60, entretanto, ambas disputas foram ganhas pelo grupo hegemônico. Começaram a surgir nos últimos anos, reações das classes médias e das camadas populares, o que vêm criando obstáculos à realização de alguns dos investimentos públicos e de empreendimentos

imobiliários destinados às elites dirigentes. No entanto, como foi visto, durante os últimos cinquenta anos a classe dominante pôde, sob pouca contestação, concretizar todas as ações centrais de seu projeto de cidade.

A partir da seqüência de investimentos públicos nos últimos 30 anos, principalmente no sistema viário da Ilha, estruturou-se um eixo privilegiado de interligação entre as áreas residenciais das camadas de alta renda, os bairros previstos para sua expansão e os balneários turísticos e de veraneio destinados às elites. Este processo demonstrou o alto poder segregativo da classe dominante e o grau de controle que tem sobre as ações do Estado. A pesquisa confirmou, ainda, na área conurbada de Florianópolis, a ocorrência do duplo processo segregativo observado por Villaça em diversas metrópoles brasileiras, e que destaca, além do conhecido fenômeno de auto-segregação das elites e de formação de bairros residenciais segregados, também uma tendência de aproximação destes bairros segregados para ocupar e formar uma única região dentro do espaço intraurbano ⁽¹⁾.

Na área conurbada de Florianópolis esta aproximação entre os bairros com alta concentração das camadas de maior renda ocorreu ao longo do eixo viário - formado por vias expressas e vias de trânsito rápido -, que faz a conexão entre o acesso à Ilha, a área central e os balneários a norte e a leste da Ilha. O eixo viário interligou as áreas ocupadas pelas elites nos bairros situados ao sul da Via Expressa BR-282, ao longo da Via de Contorno Norte-Ilha, da SC-401, da SC-402 e da SC-404. Portanto, os bairros e os balneários onde se concentram e se auto-segregam as camadas de maior renda situados, em sua maior parte, na metade norte da Ilha ⁽²⁾. Além disto na última década surgiu um fenômeno novo, expresso por um condomínio de alta renda em São José, o Bosque das Mansões, localizado no entroncamento da BR-101 com a BR-282, justamente no acesso a este mesmo eixo privilegiado de Florianópolis. Este fato vem confirmar

¹ - Villaça analisou este fenômeno no processo de estruturação intraurbana de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Belo Horizonte e Recife. Ver VILLAÇA, F., 1998, 1986, 1979.

² - Ver Tabela 21, Figuras 11 a 11g e Fotos 06, 07, 12, 17, 26, 31, 32 e 48.

que a tendência à aproximação de bairros de auto-segregação das elites ocorre no contexto da área conurbada e sobrepõe-se, portanto, aos limites político-administrativos.

As análises dos investimentos públicos, além de evidenciarem a lógica de sua distribuição, que cria e reproduz as desigualdades sociais, indicam, também, as diferenças entre a característica e o papel que estes investimentos assumem no processo de produção e nas disputas no espaço intraurbano. Alguns deles, como a pavimentação das vias, demonstraram ser importantes indicadores da produção de desigualdades e da segregação espacial. Investigar a localização de vias pavimentadas ao longo do tempo permitiu avaliar a prioridade e os privilégios de determinadas áreas urbanas em detrimento de outras, o processo de disseminação do serviço ao longo do tempo e, também, ajudou a reconstituir o processo histórico de ocupação espacial das elites e a presença, ou a ausência, do Estado no espaço conurbado. Ofereceu ainda indicações sobre alterações nas políticas locais e na correlação de forças em um determinado momento histórico.

A análise do processo de pavimentação ao longo dos últimos 30 anos comprovou, mais uma vez, a relação direta entre a prioridade na execução dos melhoramentos públicos e a localização das áreas residenciais ou de expansão residencial das camadas de alta renda. Revelou, desta forma, um dos motivos que determina a necessidade de concentração espacial das elites e o seu processo segregativo, visto que seria politicamente inviável prover seletivamente de serviços públicos, por exemplo, dezenas de pequenos grupos de ruas ou bairros, distantes entre si e espalhados pelo espaço conurbado. Se as elites não estivessem concentradas espacialmente, ou seja, segregadas, dificilmente conseguiriam ter este controle do Estado e do mercado imobiliário. Ao longo do tempo, entretanto, assim como as redes de água e de energia elétrica, as vias pavimentadas também se disseminam no tecido urbano, o que se constatou no ano 2000 na área urbana de Florianópolis e de São José (Figuras 8b e 8f). Este

fato, além de ter apresentado novos elementos de análise, também aponta que, a partir do ano 2000, altera-se o papel da pavimentação como indicador no interior destas áreas, que deverá ser avaliada também sob o ponto de vista qualitativo e não só quantitativo ou distributivo.

A localização dos hospitais também se constituiu num indicador relevante para confirmar esta relação entre as ações do Estado e a distribuição espacial das classes sociais. Como foi visto, o fato das políticas de saúde do país historicamente virem sendo pautadas pela política médica hospitalar, e ainda, os imensos custos que envolvem as construções, manutenções e modernizações da estrutura física e técnico-administrativa dos edifícios hospitalares, confirmaram a fundamental importância de sua localização espacial e da acessibilidade a estes serviços. Assim, os levantamentos espaciais ao longo do tempo comprovaram que a localização das edificações hospitalares públicas vem sendo efetivada prioritariamente em Florianópolis, na Ilha e, além disto, concentrada ao longo do eixo viário privilegiado que interliga os bairros da classe dominante.

Atualmente do conjunto dos hospitais públicos da área conurbada, 84,6% situam-se em Florianópolis e, 77% destes estabelecimentos, na Ilha. Além disto, considerando o conjunto de hospitais públicos da área conurbada, 61,5% do estão localizados no eixo viário privilegiado, ao longo da Via de Contorno Norte-Ilha. As justificativas oficiais a esta localização recorrem aos motivos de ordem técnica, como a eficiente acessibilidade dos corredores viários ao longo da Via de Contorno Norte, tentando ignorar o fato de que esta acessibilidade foi produzida e é mantida através dos contínuos investimentos públicos. A localização da estrutura hospitalar pública evidencia, mais uma vez, a utilização das justificativas técnicas para ocultar as decisões políticas.

A pesquisa ainda apresentou espacialmente que, da mesma forma que existem investimentos públicos disputados como os hospitais, também as praças, os

teatros e as bibliotecas são pleiteados e localizam-se sempre acessíveis às áreas residenciais das elites. O descompasso entre a concentração espacial destes investimentos privilegiados na Ilha em detrimento do conjunto da área conurbada é evidente. Há, por outro lado, aqueles serviços cuja locação é feita sempre distante destas áreas e mais próximas das áreas residenciais das camadas populares. Exemplos destes tipos de serviços públicos que são estigmatizados e considerados fator de depreciação imobiliária são os cemitérios, os aterros sanitários, os presídios, os manicômios judiciais, os hospitais psiquiátricos públicos, as estações de tratamento de resíduos sólidos, entre os mais difundidos.

Sempre que há a proximidade de algum destes serviços e instituições próximos aos bairros das camadas de alta renda constata-se após análise mais detida, como no caso de Florianópolis, que houve um re-direcionamento no interesse de apropriação de um determinado território por parte das elites. E o mais breve possível trata o poder público de transferir para outro bairro a atividade indesejada. No caso de Florianópolis ocorreu a transferência do aterro sanitário do Itacorubi, da Fucabem, na Agronômica, com as cavalariças e o estande de tiros da PM, na Trindade, e com o manicômio judicial em Canasvieiras, entre outros, que foram transferidos para áreas no continente, inclusive o lixo de Florianópolis, que passou a ser depositado no aterro sanitário em Biguaçu.

As instituições públicas de caráter técnico-administrativas, de terceiro grau, as fundações, autarquias e empresas públicas, procuram também desenvolver os mesmos deslocamentos espaciais que os da classe dominante. O Estado, como ficou evidenciado, transfere e aproxima suas edificações na mesma direção de crescimento das áreas residenciais das camadas de alta renda. Reproduz-se na conurbação metropolitana de Florianópolis o mesmo processo evidenciado em outras metrópoles brasileiras ⁽³⁾. Mantiveram-se estas edificações da esfera municipal, estadual e federal, durante o último século, predominantemente,

³ - VILLAÇA, op.cit.

concentradas na península central da Ilha. Com a expansão das áreas residenciais das elites na direção leste-nordeste da Ilha, na década de 70, houve um processo intenso de transferência para novas edificações nestes mesmos bairros até meados da década de 80.

Neste processo de transferência dos edifícios públicos para o eixo de interligação das áreas segregadas, evidenciou-se novamente em São José um fenômeno que confirma esta tendência de buscar a aproximação espacial dos edifícios públicos com as áreas segregadas da classe dominante. O novo edifício que concentra quase todos os órgãos da prefeitura de São José, assim como o Fórum, foram construídos na divisa com Florianópolis, exatamente na via expressa que dá acesso ao eixo privilegiado da classe dominante de Florianópolis (Foto 49). Comprovou-se, portanto, que a lógica da conurbação metropolitana, da auto-segregação da classe dominante, e da tendência de aproximação destas áreas, superam e desconsideram os limites político-administrativos e, além disto, que as próprias administrações locais ao localizar os edifícios públicos procuram seguir esta tendência.

As análises dos investimentos viários, além de confirmarem o seu poder estruturador, demonstraram que as decisões que envolvem a sua localização estão subordinadas à distribuição espacial das áreas residenciais das elites. Os investimentos viários constituem-se, portanto, importante vetor no processo de estruturação intraurbana e gerador da acessibilidade, da valorização imobiliária, e, principalmente, da "localização" que, ao contrário da pavimentação, dos hospitais, das praças, do saneamento e dos edifícios públicos, não pode ser reproduzida espacialmente.

Na área conurbada de Florianópolis, demonstrou-se que este eixo viário de integração das áreas de auto-segregação da classe dominante garantiu a manutenção de seu controle e da reprodução das ações do Estado. Verificou-se que, nos últimos 30 anos, todos os grandes investimentos viários concentraram-

se ao longo deste eixo privilegiado que tem seus extremos no acesso à Ilha e nos balneários ao norte e leste da Ilha. Todas as obras viárias mais significativas - executadas, em execução, em projeto ou apenas manutenção -, seja na Ilha ou na área conurbada, beneficiaram, direta ou indiretamente, os bairros situados ao longo deste eixo viário da Ilha. Estes fatos demonstram que o processo segregativo, além de privilegiar e controlar a distribuição dos investimentos públicos, mantém os investimentos nestes mesmos lugares (⁴), o que amplia e reproduz as desigualdades sociais.

Deve-se dizer que, sob o ponto de vista da classe dominante, esta produziu uma estrutura segregada bem-sucedida, pois, além de ter se apropriado de espaços privilegiados, ter consolidado os bairros segregados, ter produzido a acessibilidade e aproximação entre esses bairros, ter mantido parcela significativa das camadas populares no território continental e, ainda, de ter garantido os constantes e intensivos investimentos públicos no eixo privilegiado da Ilha, conseguiu tornar o seu projeto de cidade hegemônico, obtendo, neste processo, o apoio de parte das classes médias e camadas populares. Durante a formação desta estrutura segregada desempenharam importante papel o fator geográfico e o uso da ideologia. Somente nos últimos anos começaram a surgir ações dos movimentos populares, organizações e associações de moradores, que vêm obtendo resultados positivos nas disputas. Deve-se ressaltar, inclusive, a importância da participação da população nas decisões sobre a alocação dos recursos e investimentos, como garantia de um espaço intraurbano mais justo e equilibrado, pois como a análise deste processo evidenciou, mais do que decisões técnicas, a localização e distribuição dos investimentos públicos envolvem decisões políticas.

Nesta longa e constante seqüência de obras, principalmente viárias, feitas aparentemente para disseminar a infra-estrutura, os serviços, a integração e garantir a acessibilidade entre os espaços da Ilha e do continente, efetivamente

⁴ - Cf. VETTER e MASSENA, op.cit.

o que se verificou é que, silenciosamente, e com ajuda da ideologia, localizaram-se estrategicamente os investimentos públicos, que teceu a estrutura urbana necessária ao atual processo segregativo da classe dominante. O controle da classe dominante sobre este projeto de ocupação e seu processo de produção permitiu a manutenção de um círculo de ações e investimentos públicos que vêm privilegiando sempre esta mesma parte da Ilha no contexto da área conurbada. Esta estrutura segregada, desenvolvida através de contínuos investimentos públicos ali concentrados durante os últimos 30 anos, é o que vem possibilitando e garantindo esta transferência de setores das elites de outras capitais para Florianópolis, neste eixo privilegiado da Ilha.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFFONSO, Nazareno Stanislau. "Entrevista". In GRIMBERG, E. (org). *O futuro das cidades*. São Paulo: Polis, 1994.
- ALMEIDA, Célia Maria e PEGO, Raquel. "Organização dos serviços de saúde". In Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas. *Saúde e trabalho no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1982, pp.61-79.
- ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos Ideológicos de Estado* (1983). Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.
- ANDRADE, Djanira M. Martins (1976). *A Influência da Ponte Hercílio Luz no Desenvolvimento da ilha de Santa Catarina*. (Dissertação de Mestrado). Florianópolis: Depto. de História, UFSC, 1976.
- ANDRADE, Regis.S.C.. "Brasil: A economia do capitalismo selvagem". In Krischke, Paulo (org.). *Brasil: do "milagre" à abertura*. São Paulo: Cortez Ed., 1982.
- ARANTES, Antônio (org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papyrus Ed., 2000.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BÓGUS, Lúcia M. (1987). *(Re) Urbanização: por quem e para quem?* (Tese de Doutorado). São Paulo: FAU-USP, 1987.
- _____. "Condições de vida e acesso a serviços no contexto das metrópoles paulistas." Brasília: *Anais do IV Encontro da ANPUR*, 1995, pp. 691-706.
- BONDUKI, Nabil. "Habitação popular: contribuição para o estudo da evolução urbana de São Paulo". In VALADARES, Lícia (org.). *Repensando a Habitação no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1983.
- BORJA, Jordi. "Entrevista". In GRIMBERG, E. (org). *O futuro das cidades*. São Paulo: Polis, 1994.
- _____. "Nefasto, privatizar la ciudad" (entrevista). In *La Jornada*, México, 8/8/2000.
- BORJA, Jordi e Forn, Manuel. "Políticas da Europa e dos Estados para as cidades." In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n. 39, 1996, p.32-47.
- BOSCHI, Renato Raul (org.). *Violência e cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.
- BUSTUS, Dalmiro Manuel. "En el grito de triunfo hay un silencio feroz" ou "Ecos do silencio". Buenos Aires: jornal "*Página 12*", fevereiro/2002.

CABRAL, Oswaldo R. *Nossa Senhora do Desterro: Casas, Sobrados e Chácaras*. Florianópolis: I.P. Livraria Simão Lopes, s.d..

_____. *História de Sta. Catarina*. Florianópolis: ed.

_____. *Nossa Senhora do Desterro. Notícias (v.1). Memória (v2)*. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1979, 2 volumes.

CAMARGO, A; LAMPARELLI, C. & GEORGE, P. "Nota Introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: O Urbano". In VVAA. *A Questão Urbana e os serviços Públicos*. São Paulo: Estudos Fundap nº.1, pp 4-27, 1983.

CAMARGO, Cândido et al. *São Paulo, 1975. Crescimento e pobreza*. São Paulo: Ed. Loyola, 1975.

CAMPOS, Nazareno José. *Terras comunais e a pequena produção açoriana na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: FCC Ed./ UFSC, 1991.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Cidades brasileiras: seu controle ou o caos - o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil*. São Paulo: Ed. Nobel, 1989.

_____. *Bases para análise de Políticas Públicas Urbanas - os interesses sociais em jogo*. São Paulo: FAUUSP, mimeo, 1984.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A (Re) Produção do Espaço Urbano*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Campinas, SP: Papyrus, 1990.

CASTELLS, Manuel (1972). *La Cuestión urbana*. Madrid: Siglo Veintiuno de España, 1974.

_____. Posfácio à questão urbana. In *Revista Espaço & Debates*. São Paulo: Cortez, 1981, n.1, pp.9-45.

CECCA – Centro de Estudos Cultura e Cidadania. *Unidades de Conservação e áreas protegidas da Ilha de Santa Catarina: caracterização e legislação*. Florianópolis: Editora Insular, 1997.

CECCA - Centro de Estudos da Cidadania. *Uma Cidade numa ilha: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Insular, 1996.

CHAUÍ, Marilena. "Crítica e Ideologia", In CHAUÍ, M. *Cultura e Democracia*. S.Paulo: Editora Moderna, 1981.

CHAUÍ, Marilena. *Brasil: mito fundador e sociedade autoritária*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

- COING, Henri. "Serviços urbanos: velho ou novo tema?". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.23, 1988.
- CORRÊA, C.H.. *Os governantes de Santa Catarina de 1739 a 1982*. Fpolis: Ed. da UFSC, 1983.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço geográfico: algumas considerações*. Comunicação apresentada na 30ª. Reunião da SBPC, julho/1978.
- _____. Processos espaciais e a cidade. Rio de Janeiro: IBGE, *Revista Brasileira de Geografia*, ano 41, n.3, jul/set 1979, pp.100-110.
- _____. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática,
- COSTA, Nilson do Rosário. "A questão sanitária e a cidade". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.22, 1987, pp.5-25.
- _____. "Infra-estrutura urbana, saneamento e qualidade de vida". In *Saúde em Debate*, junho/1990, pp.2952-6.
- COSTA, Wanderley Messias da e Moraes, A. C. Robert. *Geografia crítica: A valorização do espaço*. São Paulo: Ed. Hucitec, 4 ed., 1999.
- COUTO, José Geraldo e CORDEIRO, Leny (org.). *Quatro autores em busca do Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.
- CRUZ, Olga. *A Ilha de Santa Catarina e o continente próximo*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1998.
- DANIEL, Celso. "As administrações democráticas e populares em questão." In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.30, 1990, pp.11-27.
- _____. "Perspectivas que o desenvolvimento local e a distribuição de renda abrem à construção do socialismo". In revista *Teoria & Debates*, n.50, 2002.
- _____ et alii. FELDMAN, S. e LEME, M.C. (edição). "Debate: Desenvolvimento econômico local: aliança e competição entre cidades. Pedro P. Martone Branco, Celso Daniel e Afonso Fleury." In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.41, 2001, pp.75-95.
- DIAS, Wilmar. "Florianópolis, Ensaio de Geografia Urbana". In *Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia - SC*, Florianópolis: n^{OS}.1, 2 e 3, 1947-1948.
- FANTIN, Márcia. *Cidade dividida*. Florianópolis: Cidade Futura, 2000.
- FARIAS, Vilson Francisco. *São José: 250 anos. Natureza, história e cultura*. São José: Ed. do autor, 1999.

- FARRET, Ricardo L. (org). *O espaço da cidade - contribuição à análise urbana*. São Paulo: Projeto, 1985.
- FARRET, R., CAMPOS, N. e CASTILHO, P. "Dinâmica Imobiliária e Estruturação Intraurbana: Afinal, para que serviu a propriedade pública do solo em Brasília? ". In Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR. Brasília, abril-1995, p.451-457.
- FELDMAN, S. e LEME, M.C. (edição). "Debate: Desenvolvimento econômico local: aliança e competição entre cidades". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.41, 2001, pp.75-95.
- FERRAZ, A. Clóvis Coca Pinto. *Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo*. Ribeirão Preto: São Francisco; EESC-USP, 1998.
- FIBGE. *Estatísticas Históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. Rio de Janeiro: IBGE, Séries Estatísticas Retrospectivas, 1990.
- FORTI, Reginaldo (org.). *Marxismo e urbanismo capitalista: textos críticos*. São Paulo: Ed. Ciências Humanas, 1979.
- GADRET, Hilton. *Trânsito: superfunção urbana*. Rio de Janeiro: FGV, 1.ed., 1969.
- GENRO, Tarso e SOUZA, Ubiratan de. *Orçamento Participativo. A experiência de Porto Alegre*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1997.
- GIDDENS, Anthony. *A estrutura de classes nas sociedades avançadas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- GONÇALVES, Maria Flora (org). *O novo Brasil urbano. Impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1993.
- GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. *A Ponte Colombo Salles*. Publicação comemorativa da inauguração, 1975.
- HARO, Martim de (org.). *Ilha de Santa Catarina. Relatos de Viajantes Estrangeiros nos séculos XVIII e XIX*. Florianópolis: Ed. Lunardelli, 1990.
- HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. S.Paulo: Hucitec, 1980.
- _____. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: Cortez, n.6, jun/set 1982, pp.6-35.
- _____. (1989). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.
- HARVEY, David. (1989). "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n. 39, 1996, p.48-64.

- HUBENER, Laura. O comércio na cidade de Desterro no século XIX. Florianópolis: Editora UFSC, 1981.
- IBGE – DEGC - (Coord. Carlos A. Figueiredo Monteiro). *Atlas Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis: Diretório Regional de Santa Catarina, 1958.
- HUTCHINSON, B.G. *Princípios de planejamento dos sistemas de transporte urbano*. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara Dois, 1974.
- IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. *Município de Florianópolis. Áreas de uso público – praças e parques*. Florianópolis: mimeo, nov/1998.
- KLEIMAN, Mauro (1994). *De Getúlio a Lacerda: um "rio de obras" transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infra-estrutura urbana na construção do "novo Rio" no período 1938-1965*. (Tese de Doutorado). São Paulo: FAU-USP, 1994.
- KOSMINSKY, Ethel e ANDRADE, Margarida. "O Estado e as classes sociais". In MARTINS, José de Souza (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- KOWARICK, Lucio (org.). *As lutas sociais e a cidade. São Paulo: passado e presente*. São Paulo: Paz e Terra - Cedec, 1988.
- LAGO, Luciana Corrêa do (2000). *Desigualdades e Segregação na Metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise*. Rio de Janeiro: Revan: IPPUR/UFRJ-Fase, 2000.
- LANGENBÜCH, J.R. *A estruturação da grande São Paulo - estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, DDGC, 1971.
- LEVY, E. *Planejamento Urbano: do populismo ao Estado autoritário*. (Dissertação de Mestrado). EAESP, FGV, 1984.
- LEFEBVRE, Henri (1968). *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Documentos Ltda, 1969.
- _____. *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial, 1972.
- _____. *Espacio y política*. Barcelona: Ediciones Península, 1976.
- _____. (1987). Conversa com Henri Lefebvre. In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, ano X, n.30, 1990, pp.61-70.
- LE GOFF, Jacques (1998). *Por amor às cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.
- LEME, Maria Cristina Silva e PACHECO, Regina S. "A questão fundiária, imobiliária e os serviços urbanos: conceitos e referências teóricas em teses e dissertações recentes". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.28, 1989, pp.101-117.

- LIMA, João David Ferreira Lima (1980). *UFSC: Sonho e Realidade*. Florianópolis: UFSC, 1980.
- LOBO d'Eça, Luiz Felipe da Gama (2000). *São José: um pedaço do universo*. Florianópolis: Fundação Vidal Ramos; INCEPI, 2000.
- LOGAN, J., ALBA, R. e McNulty, T. (1997). "As minorias nas cidades globais: Nova York e Los Angeles". In *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, ano X, n.2, ago-dez. 1996, p.39-56.
- LOJKINE, Jean (1981). *O Estado capitalista e a questão urbana*. S.Paulo: Martins Fontes, 1977.
- MACÉ, Eric (1999). "As formas da violência urbana: uma comparação entre França e Brasil". In *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP*. São Paulo: USP-FFLCH, maio/1999, pp.177-188.
- MAMIGONIAN, Armen. "Florianópolis". In *Atlas Geográfico de Santa Catarina*. Florianópolis: Conselho Nacional de Geografia, DEGC, 1958.
- MARTINS, José de Souza (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MARCON, Maria T. de Resenes. *A metropolização de Florianópolis. O papel do Estado*. (Dissertação de Mestrado) Florianópolis: UFSC, Departamento de Geociências, 2000.
- MARICATO, Erminia T. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.
- _____ (1993). "Urbanismo na periferia do capitalismo: desenvolvimento da desigualdade e contravenção sistemática". In GONÇALVES, Maria Flora (org). *O novo Brasil urbano. Impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- _____ (org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Ed. Alfa-Omega, 1979.
- MARQUES, Eduardo César (1998). "Infra-estrutura urbana e produção do espaço metropolitano no Rio de Janeiro". In *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, ano XII, n.2, ago/dez. 1998, p.129-155.
- MELO, Marcus André B. "A década perdida: globalização, crise do Estado e metrópoles no Brasil". In GONÇALVES, Maria Flora (org). *O novo Brasil urbano. Impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- MIRANDA, Rogério. *Habitação popular & favelas: Biguaçu, Florianópolis, Palhoça e São José*. Florianópolis: mimeo, 111 p., 2001.
- MORAIS Fernando. "A melhor Capital do Brasil". In *Revista Visão*, 13 de janeiro de 1975.

- OLIVEIRA, Fabrício Leal de. "A metáfora cidade-empresa no planejamento estratégico de cidades". In *Cadernos IPPUR/UFRJ*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, Vol. XIII, n.1, jan/jul -1999, p.141-161.
- OLIVEIRA, Francisco de. "A Economia Brasileira: crítica à razão dualista", In *Estudos CEBRAP*. São Paulo: Edições Cebrap/Ed.Brasileira de Ciências Ltda., n.2, outubro de 1972, pp. 3-82.
- _____. "O Estado e o Urbano no Brasil". In *Revista Espaço & Debates*, n.6, jun/set 1982.
- _____. (1978). "Acumulação monopolista, Estado e urbanização: A nova qualidade do conflito de classes". In *Contradições urbanas e movimentos sociais*. São Paulo: ed. Paz e Terra/ Cedec, 3 ed.,1985.
- _____. (1998). *Os direitos do antivalor. A economia política da hegemonia imperfeita*. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- _____. (2000). "Passagem na neblina". In *Classes sociais em mudança e a luta pelo socialismo*. Oliveira, Francisco et al. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2000.
- _____. (2001). "O apodrecimento da beleza". In *Revista Teoria & Debates*. São Paulo: Ed. Perseu Abramo, n.48, jun/jul/ago 2001, pp. 4 - 7.
- OLIVEIRA, F. et alii. *Classes sociais em mudança e a luta pelo socialismo*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.
- OLIVEIRA, Lúcia et alii. (org.). *Indicadores sociais para áreas urbanas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1977.
- OLIVEIRA, Marcelo Nahuz de. "Avenida Paulista: a produção de uma paisagem de poder". In ARANTES, Antônio (org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus Ed., pp. 209-255, 2000.
- OSEKI, Jorge Hajime. "O único e o homogêneo na produção do espaço". In MARTINS, José de Souza (org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília, moradia e exclusão*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1996.
- PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.
- PELUSO Jr., Victor A. "A evolução urbana de Santa Catarina no período de 1940-1970". In *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*, n.1, 1979.

- PELUSO Jr., Victor A. "O Crescimento populacional de Florianópolis e suas repercussões no plano e na estrutura da cidade". In *Revista Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*, Florianópolis, 1981, n.3, pp. 7-54.
- _____. *Estudos de Geografia urbana de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC - Secretaria da Cultura, 1991.
- PEREIRA, Nereu do Valle. *A Modernização de Florianópolis*. (Tese de Livre-Docência). Florianópolis: Depto. de Sociologia, UFSC, 1974.
- PIERSON, Donald (org). *Estudos de ecologia humana*. São Paulo: Martins Ed., 1970.
- PRADILLA COBOS, Emilio. *Contribución a la crítica de la "Teoría Urbana" - del "espacio" a la "Crise urbana"*. Xochimilco: Universidad Autónoma Metropolitana, Colección Ensayos, 1983.
- POULANTZAS, Nicos. "As transformações atuais do Estado, a crise política e a crise do Estado". In POULANTZAS, Nicos. *O Estado em crise*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.
- _____. (1968). *Poder político e classes sociais*. Porto: Portucalense Editora, 2 volumes, 1971.
- _____. "Crise Econômica, política de austeridade e questão urbana na América Latina". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.23, 1988, pp.31-49.
- Prefeitura Municipal de Florianópolis. *Perfil das áreas de interesse social do município*. Florianópolis: PMF, Secretaria Municipal de Habitação, Trabalho e Desenvolvimento Social, mimeo, abril/2001.
- Prefeitura Municipal de Florianópolis. *O desafio de implantar novos conjuntos habitacionais. Áreas residências para famílias de baixa renda - ARP-0*. Florianópolis: PMF, Secretaria Municipal de Habitação, Trabalho e Desenvolvimento Social, mimeo, maio/2000.
- PRETECEILLE, Edmond (1977). "Equipamentos coletivos e consumo social". In *A questão urbana e os serviços públicos*. São Paulo: Estudos Fundap, 1983, no.1, pp.41-53.
- _____. (1985). "Collective consumption, urban segregation and social classes". In *Society and Space*, vol 4, 1986, p.145-154.
- _____. (1997). "Segregação, classes e política na grande cidade." In *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, ano X, n.2, ago-dez. 1996, p.15-37.
- _____. (2000). "Divisão social e desigualdades: transformações recentes da metrópole parisiense". In RIBEIRO, L. C. de Q.(org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

- PRETECEILLE, E., PINÇON-CHARLOT, M., RENDU, P. *Ségrégation Urbaine: classes sociales et équipements collectifs en region parisienne*. Paris: Editions Anthropos, 1986.
- PRETECEILLE, Edmond & VALLADARES, Ligia (org.). *Reestruturação urbana. Tendências e desafios*. Rio de Janeiro: Nobel-IUPERJ, 1990.
- RAMOS, Átila. *Memória do Saneamento Desterrense*. Florianópolis: ed. CASAN, 1986.
- REIS Filho, Nestor G. *Quadro da arquitetura no Brasil*. São Paulo: ed. Perspectiva, 1970.
- REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. "Espaço urbano, mercado de terras e produção da habitação". In SILVA, L.(org.). *Solo Urbano - Tópicos sobre o uso da terra*". Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1981.
- _____. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.
- _____. (org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- _____. "Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro." In *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- RIBEIRO, L. C. Q. e PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- RIBEIRO, L.C. e LAGO, L.C. "O espaço social das grandes metrópoles brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte". In *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Recife: ANPUR, ano 2, n.3, nov/2000, pp. 111-129.
- RIBEIRO, Renato Janine (1999). In COUTO, J. G. et al (org.). *Quatro autores em busca do Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.
- RIZZO, Paulo Borges (2002a). *A natimorta Tecnópolis do Campeche em Florianópolis – delírio de tecnocratas, pesadelo dos moradores*. Florianópolis: Mimeo, 2002.
- _____. (2002b). *Ascensão e queda da 'Capital Turística do Mercosul'*. Florianópolis: jornal Cidadania, n.4, março de 2002.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 1997.

- ROLNIK, Raquel. "Celso Daniel. Por que o impediram de continuar a nos apontar o futuro?". In revista *Teoria e Debate*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, n.50, fev/março/abril 2002, p.34-35.
- ROLNIK, Raquel e NAKANO, Kazuo. "Velhas questões, novos desafios". In *Cadernos Le Monde Diplomatique: 'Um outro mundo urbano é possível'*, n.2, fevereiro/2001.
- SAFDIE, Moshe e KOHN, Wendy (1997). *The city after the automobile*. New York: A New Republic Books: HarperCollins Publishers, 1997.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói: UFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.
- SANTOS, Milton. *Manual de geografia urbana*. S.Paulo: Hucitec, 1981.
- _____(org.). *Novos rumos da geografia brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1982.
- _____. *Metrópole Corporativa Fragmentada: O Caso de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel/ Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- SANTOS, Milton e SILVEIRA, Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SENNETT, Richard. *Carne e pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 1997.
- _____(1997). "O novo capitalismo". In *Cadernos IPPUR*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, ano XII, n.2, ago-dez. 1998, p.15-30.
- _____. *O Declínio do Homem Público. As Tirantias da Intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SCHMIDT, Benício. *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: L & PM, 1983.
- SILVA, Antônio Nelson Rodrigues da. *Eficiência e Qualidade do Transporte Público x Ocupação e Uso do Solo - O caso da cidade de São Carlos*. São Carlos, SP: Departamento de Transportes - EESC-USP, 1990, mimeo.
- SILVA, L.A. Machado da (org.) . *Solo Urbano - Tópicos sobre o uso da Terra*. Rio de Janeiro: Zahar, Col. Debates Urbanos, 1982.
- SILVA, Ricardo Toledo. "A conectividade das redes de infra-estrutura e o espaço urbano de São Paulo". In RIBEIRO, L. C. de Q.(org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000, p. 405-432.
- SILVEIRA, Claudir. *Município de Palhoça*. Florianópolis: ed. do autor, 1999; e SILVEIRA, C. *Palhoça*. Florianópolis: ed. do autor, 1980.

- SINGER, Paul. "O uso do solo urbano na economia capitalista". In MARICATO, Erminia (org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Ed. Alfa - Omega, 1979, 1a.ed., pp 21-36.
- SMOLKA, Martim. "Para uma reflexão sobre o processo de estruturação interna das cidades brasileiras: o caso do Rio de Janeiro". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.21, 1987.
- _____ (1993). "Mobilidade intra-urbana no Rio de Janeiro: da estratificação social à segregação residencial no espaço". In *Revista Brasileira de Estudos da População*. Campinas: ABEP, 9(2), 1992, p.97-114.
- SOARES, Iapohan. *Estreito - Vida e Memória*. Florianópolis: ed. Fundação Franklin Cascaes, 1990.
- SOARES, Iapohan. *História do município de Biguaçu*. Florianópolis: AAA - SC, 1988.
- SOJA, Edward. *Geografias pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espaacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- SOUZA, Maria Adélia de et alii. (org.) (1999). *Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora CEDESP, 1999.
- SOUZA, Sara Regina Silveira. *A Presença Portuguesa na Ilha de Sta. Catarina - sec. XVIII e XIX*. Florianópolis: ed. Fundação Catarinense de Cultura, 1981.
- SUGAI, Maria Inês (1994). *As intervenções viárias e as transformações dos espaços urbanos. A Via de Contorno Norte-Ilha*. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: FAU-USP, 1994.
- _____. *As primeiras ações modernizadoras e o processo de urbanização em Florianópolis*. FAUUSP, mimeo, 1997.
- _____. *Os limites e as implicações do conceito de 'meios de consumo coletivo'*. Mimeo, 1988.
- Suplemento Especial. Jornal "*Diário Catarinense*". Florianópolis: 10/6/1986.
- Suplemento Especial. Jornal "*Diário Catarinense*". São José: 19/03/2000.
- Suplemento Especial. Jornal "*O Estado*". Florianópolis: 23/3/1989, 6/3/1982.
- TASCHNER, Suzana Pasternak e BÓGUS, Lúcia M. "A cidade dos anéis: São Paulo". In RIBEIRO, L. C. de Q.(org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- TAVARES, Maria da Conceição et alii. *Globalização e socialismo*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.

- TEIXEIRA, João Gabriel e SOUZA, José M. "Organização metropolitana e estrutura social: o caso de Belo Horizonte". In RIBEIRO, L. C. de Q.(org.). *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000, p. 285-318.
- TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge (org.) (1999). *O futuro da cidade: a discussão pública do Plano Diretor*. Florianópolis: Instituto Cidade Futura, 1999.
- THERET, Bruno. "Implicaciones Teóricas de una Concepción del Estado Capitalista como Relación Social (Notas de Investigación)". In *Críticas de la Economía*. Mexico: Ediciones El Caballito, Ed. Latinoamericana, 1979, n.12-13.
- TOPALOV, Christian. "Fazer a história da pesquisa urbana: a experiência francesa desde 1965". In revista *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, n.23, 1988.
- TRIGO, Luiz. *Turismo e qualidade: tendências contemporâneas*. Campinas: Papirus, 1993.
- VALADARES, Lícia (org.). *Repensando a Habitação no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1983.
- VALLADARES, L., PRETECEILLE, E. (coord.). *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: Nobel; IUPERJ, 1990.
- VETTER, D.& MASSENA, R. (1982). "Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana?". In SILVA, L. (org.). *Solo Urbano - Tópicos sobre o uso da terra*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1982.
- VETTER, David Michael et alii. "A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas: seus determinantes e análise através da ecologia fatorial". In *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 43, n.4, out/dez. 1981, pp.455-638.
- VETTER, David, MASSENA, R., RODRIGUES, E. "Espaço, valor da terra e equidade dos investimentos em infra-estrutura do município do Rio de Janeiro". In *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, , n.41 (1-2), jan/jun, 1979, pp. 32-71.
- VETTER, David. "La distribución Del ingreso monetário y real em el sistema metropolitano Del Gran Rio". In EURE – *Revista Latinoamericana de estudios urbano regionales*. Santiago: CIDU –IPU, Universidad Católica de Chile, vol.IV, n.12, diciembre 1975.
- VILLAÇA, Flávio (1978). *A Estrutura territorial da Metrópole Sul Brasileira: áreas residenciais e comerciais*. (Tese de Doutorado). São Paulo: Departamento de Geografia, FFLCH - USP, 2 vol., 1978.
- _____ (1986). *O que todo cidadão precisa saber sobre Habitação*. São Paulo: Global, 1986.

VILLAÇA, Flávio (1989). *Sistematização Crítica da Obra Escrita sobre Espaço Urbano*. (Tese de Livre-Docência). FAU-USP, Depto. de Projeto, 1989.

_____ (1997). *Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira*. (In Recife: Anais do VIII Encontro Nacional da ANPUR, 1997). In SOUZA, Maria Adélia de et al. (org.). *Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora CEDESP, 1999.

_____ (1998). *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

VILLELA, Ricardo e BAPTISTA, Cristiana. "Floripa, a campeã". In revista *Veja*, 7 de março de 2001, pp.78-83.

VELHO Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1973 (2a. ed.)

VENTURA, Zuenir (1994). *Cidade partida*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

LEGISLAÇÕES E PLANOS:

BIGUAÇU. Prefeitura Municipal de. Plano Diretor. Lei n.1.032/95 - dispõe sobre o uso do solo do perímetro urbano de Biguaçu e dá outras providências. In *Jornal Folha Catarinense* (Encarte Especial - Lei e Anexos), 18 de março de 1996, 31p.

ESPLAN - Escritório Catarinense de Planejamento Integrado. *Plano de Desenvolvimento Integrado da Micro-Região de Florianópolis*. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 3 volumes e 7 volumes de anexos, 1969-1970.

ESPLAN - Escritório Catarinense de Planejamento Integrado. *Módulo Indutor - Setor Oceânico Turístico da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: ESPLAN/ BESC Empreendimentos Turísticos, 2 volumes, 1974.

DER-SC - Departamento de Estradas e Rodagens-Santa Catarina. *Projeto Final de Engenharia. Relatório Especial de Estudo de Tráfego*. Florianópolis: Secretaria de Transportes e Obras - COPAVEL - DER-SC, janeiro a setembro de 1976.

FLORIANÓPOLIS. Prefeitura Municipal. Plano Diretor do Distrito Sede do Município de Florianópolis. Florianópolis: PMF, IPUF, 1998.

IPUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. *Plano de Estruturação do Aglomerado Urbano de Florianópolis*. Florianópolis: IPUF, março-1977.

_____. *Plano Plurianual CURA*. Florianópolis: IPUF, 1978.

_____. *Plano Diretor de Ocupação e Uso do Solo dos Balneários da Costa Norte da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: IPUF, 1978.

IPUF - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. *Planos Diretores de Uso do Solo – São José, Palhoça e Biguaçu – Diagnóstico e Programação*. Florianópolis: IPUF/CNDU/Convênio São José, Palhoça e Biguaçu, 1980.

_____. *Plano de Desenvolvimento Turístico de Florianópolis*. Florianópolis: IPUF- CNDU/BIRD, vol 1 e 2 (Propostas), vol 1 (Diagnósticos), 1981.

_____. *Revisão do Plano Diretor do Distrito Sede de Florianópolis. Diagnóstico*. Florianópolis: IPUF, 1986.

_____. *Plano Diretor de Florianópolis. Distrito Sede*. Florianópolis: IPUF, 1988.

PAIVA, Edvaldo; RIBEIRO, Demétrio & GRAEFF, Edgard. *Florianópolis-Plano Diretor*. Porto Alegre: Imprensa Oficial do Estado, 1952.

PALHOÇA. Prefeitura Municipal de. Lei n. 16/1993. Lei de zoneamento de uso e ocupação do solo, 1993.

SÃO JOSÉ. Prefeitura Municipal de. Lei n. 1.605/85. Lei de zoneamento de uso e ocupação do solo, 1985.

SÃO JOSÉ. Prefeitura Municipal de. Plano Diretor. Lei n. 1.604/85. Fixa as diretrizes e as estratégias do Plano Diretor, 1985.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 246/55. Diário Oficial. 15/11/1955.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.246/72. Diário Oficial. 29/08/1972.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.215/74. Diário Oficial. 28/05/1974.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1440/76. Diário Oficial. 31/05/1976.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.458. Diário Oficial. 2/09/1976.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.515/78. Diário Oficial. 17/06/1977.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.516/77. Diário Oficial. 29/06/1977.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.566/78. Diário Oficial. 29/05/1978.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 1.851/82. Diário Oficial. 30/06/1982.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 2.193/85. Diário Oficial. 3/01/1985.

Florianópolis, Câmara Municipal. Lei N^o. 3.158/88. Diário Oficial. 30/11/1988.

Florianópolis, Governo do Estado. Lei Complementar Nº. 162/98, de 06/01/1998.

São José, Câmara Municipal. Lei Nº.1.606/85. Diário Oficial. 17/04/1985.

São José, Câmara Municipal. Lei Nº.1.812/87. Diário Oficial. 13/10/1987.

São José, Câmara Municipal. Lei Nº.3.514/00. Diário Oficial. 05/06/2000.

São José, Câmara Municipal. Lei Nº.3.750/01. Diário Oficial. 27/11/2001.

7. LISTA DE SIGLAS E ABREVIÇÕES

AN Capital – jornal A Notícia Capital
APRASC – Associação de Praças da Polícia Militar de Santa Catarina
CASAN – Companhia de Águas e Saneamento
CELESC – Centrais Elétricas de Santa Catarina
COMCAP – Companhia de Melhoramentos da Capital – Florianópolis
COPOM – Comando de Policiamento da Capital - PM
DETER - Departamento Estadual de Transportes e Terminais - SC
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos
DIGEL – Departamento de Geociências do IBGE
DURB / SDM-SC – Diretoria de Desenvolvimento Urbano da SDM/SC
ELETROSUL – Centrais Elétricas do Sul do Brasil
ESPLAN – Escritório Técnico de Planejamento
FATMA – Fundação de Amparo à Tecnologia e ao Meio Ambiente
FJP – Fundação João Pinheiro
GRANPOLIS – Associação dos Municípios da Grande Florianópolis
IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e de Estatísticas
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IDS – Índice de Desenvolvimento Social
INCEPI – Instituto Catarinense de Estudos e Pesquisas
INOCOP/SC – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais do Estado de Santa Catarina
IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
IPTU – Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
ITBI – Imposto sobre Transações de Bens Imóveis
MERCOSUL – Mercado Comum dos Países do Cone Sul
ONU – Organização das Nações Unidas
PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PMB – Prefeitura Municipal de Biguaçu
PMF – Prefeitura Municipal de Florianópolis
PMP – Prefeitura Municipal de Palhoça
PMSJ – Prefeitura Municipal de São José
PNDU – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
sm – salário mínimo
SDM/SC – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Urbano e Meio Ambiente
Secretaria de Habitação – Secretaria Municipal de Habitação, Trabalho e Desenvolvimento Social da PMF

Secretaria do MERCOSUL – Secretaria de Estado do Desenvolvimento
Econômico e Integração ao MERCOSUL
SEDU – Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento Urbano da PMSJ
SETUR – Secretaria Municipal de Turismo de Florianópolis
SINDUSCON – Sindicato das Indústrias de Construção Civil
SINGEO – Serviço de Informática e Geo-processamento da PMSJ
SMTO/PMF - Secretaria de Transportes e Obras da PMF
STO – PMSJ – Secretaria de Transportes e Obras da Prefeitura Municipal de
São José
SUSP – Secretaria de Urbanismo e Serviços Urbanos
TELESC – Empresa de Telecomunicações de Santa Catarina
UDESC – Universidade para o Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
ÚNICA – Centro de Educação Superior
UNISUL – Universidade do Sul de Santa Catarina
UNIVALI – Fundação Universidade do Vale de Itajaí

8. TABELAS

Tabela 1

POPULAÇÃO DA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS 1949 - 2000

MUNICÍPIO	1949	1959	1970	1980	1991	2000	Taxa de Crescimento Anual (%)				
							1949 - 59	1959 - 70	1970 - 80	1980 - 91	1991 - 00
FLORIANÓPOLIS	67.630	98.520	138.337	187.871	254.941	342.315	3,83	3,13	3,11	2,81	3,33
SÃO JOSÉ	14.562	21.537	42.535	87.817	139.318	173.559	3,99	6,38	7,52	4,28	2,47
BIGUAÇU	12.265	13.751	15.337	21.434	34.027	48.077	1,15	1,00	3,40	4,29	3,92
PALHOÇA	11.716	14.266	20.652	38.031	68.298	102.742	1,99	3,42	6,30	5,47	4,64

FONTE DE DADOS BRUTOS: IBGE - Censos Demográficos de 1950, 1960, 1991, 2000
 FIBGE - Censos Demográficos de 1970 e 1980

Tabela 2

POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS CONURBADOS COM ÁREA E DENSIDADE 1991 - 2000

MUNICÍPIO	1991			2000							
	População	Área total (Km ²)	Densidade (Hab/Km ²)	População Absoluta		População Relativa		Área total (Km ²)	Densidade (Hab/Km ²)		
				Total	urbana	Sede	Total (%)			urbana	Sede (%)
FLORIANÓPOLIS (a)	254.941	436,5	584,1	342.315	332.185	228.869	100	97,0	66,8	436,5	784,2
ilha- D. Sede	109.906	62,4	1760,2	139.463						62,4	2233,6
Contínente- D. Sede	81.758	12,1	6756,9	89.406						12,1	7388,9
ilha- Demais D.	63.277	361,9	174,8	113.446						361,9	313,4
SÃO JOSÉ (b) (*)	139.318	255,5 (*)	545,2 (*)	173.559	171.230	60.332	100	98,7	34,8	114,7	1513,2
BIGUAÇU (c)	34.027	302,4	112,5	48.077	42.907	38.985	100	89,2	81,0	302,4	159,0
PALHOÇA (d)	68.298	322,2	212,0	102.742	97.914	85.652	100	95,3	83,4	322,2	318,9
TOTAL DA ÁREA CONURBADA (a+b+c+d)	496.584	1.316,6	377,1	666.693	644.236	413.710	100	96,63	62	1.175,80	566,5
S. PEDRO DE ALCÂNTARA				3.584	2.098	2.096	100	58,48	58,48	140,8	25,45

(*) - Até 1996 a área de São José era de 255,5 km², passando então para 114,7 km² com o desmembramento de São Pedro de Alcântara.

Fonte de dados brutos: IBGE/Censo 2000 - PMF/IPUF

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 3

DENSIDADE DEMOGRÁFICA DA ÁREA CONURBADA 1960 - 2000

Com Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça

MUNICÍPIOS	Densidade Demográfica (Hab./Km ²)										Variação 1960 - 2000 (%)
	1960	Variação Anual 1960-70 (%)	1970	Variação Anual 1970-80 (%)	1980	Variação Anual 1980-91 (%)	1991	Variação Anual 1991-00 (%)	2000		
FLORIANÓPOLIS	230,18	2,91	306,73	3,11	416,57	3,12	584,05	3,33	784,22	240,70	
SÃO JOSÉ	27,29	18,99	155,24	7,52	320,50	4,95	545,20	12,01	1513,15	5444,71	
BIGUAÇU	35,64	2,82	47,05	3,40	65,75	5,01	112,52	3,92	158,98	346,07	
PALHOÇA	20,63	10,74	57,21	6,30	105,35	6,56	211,97	4,64	318,87	1445,66	
Sta. CATARINA	22,32	3,13	30,39	2,26	38,00	2,06	47,57	1,87	56,20	151,79	

(*) Até 1996 a área de São José era de 255,5 Km², passando então para 114,7 Km² com o desmembramento para o Município de São Pedro de Alcântara.

Fonte de Dados Brutos: IBGE - Censo Demográfico/SC, 1960-2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 4

MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS ⁽¹⁾

Área no período 1958-1997, População, Distância da Capital e Altitude

MUNICÍPIOS - 1997		ÁREA (km ²)		População 2000	Distância FPOLIS (km) 1997	ALTITUDE (m)
		1958	1997			
1	Florianópolis (*)	442	434,7	342 315	Zero	25
2	São José (*)	1.176	115,7	173 559	10	8
3	Biguaçu (*)	625	324	48 077	18	2
4	Palhoça (*)	1.409	325,5	102 742	15	3
5	Águas Mornas (*)	-	362,4	5 390	39	70
6	Alfredo Wagner	-	731,8	8 857	111	480
7	Angelina	-	519,4	5 776	64	450
8	Anitápolis	-	576,6	3 234	108	430
9	Antônio Carlos (*)	-	228,4	6 434	108	30
10	Canelinha	-	152,3	9 004	67	17
11	Garopaba	-	114	13 164	96	18
12	Gov. Celso Ramos (*)	-	96,4	11 598	50	40
13	Leoberto Leal	-	293,3	3 739	137	550
14	Major Gercino	-	286,8	3 143	101	80
15	Nova Trento	575	405,4	9 852	86	30
16	Paulo Lopes	-	450,6	5 924	58	2
17	Rancho Queimado	-	268,3	2 637	70	810
18	Sto. Amaro Imperatriz (*)	1.129	310,3	15 708	34	18
19	São Bonifácio	-	461,6	3 218	83	410
20	São João Batista	486	222,7	14 861	76	30
21	São Pedro de Alcântara (*)	-	140,6	3 584	31	230
22	Tijucas	405	280,1	23 499	50	2
TOTAL		6.247	7100,9	810 925	-	-

(1) – Instituída pela Lei Complementar no.162, de 6 de janeiro de 1998.

(*) – Municípios que compõem a Microrregião da Grande Florianópolis.

Fonte de Dados Brutos: Atlas Geográfico de Santa Catarina – DEGC/IBGE, 1958; Censo Geral IBGE 2000; Secr. Est. Des. Econ. Integr. Mercosul, 1997.

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 6

POPULAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS POR DISTRITO COM CRESCIMENTO ANUAL 1960 - 2000

DISTRITO	1960		1970		1980		1991		2000		Crescimento Anual (%)			
	População	%	População	%	População	%	População	%	População	%	60 - 70	70 - 80	80 - 91	91 - 00
1 DISTRITO SEDE	78.852	80,6	115.547	83,5	153.652	81,8	191.664	75,2	228.869	66,9	3,89	2,89	2,03	1,99
2 CACHOEIRA DO BOM JESUS	2.169	2,2	2.116	1,5	3.070	1,6	4.473	1,8	12.808	3,7	-0,25	3,79	3,48	12,40
3 CANASVIEIRAS	1.723	1,8	1.996	1,4	2.431	1,3	4.096	1,6	10.129	3,0	1,48	1,99	4,86	10,58
4 INGLESES DO RIO VERMELHO	2.994	3,1	2.016	1,5	2.695	1,4	5.865	2,3	16.514	4,8	-3,88	2,95	7,32	12,19
5 LAGOA DA CONCEIÇÃO	3.613	3,7	4.985	3,6	7.821	4,2	14.784	5,8	9.849	2,9	3,27	4,61	5,96	-4,41
6 BARRA DA LAGOA									4.331	1,3				
7 CAMPECHE									18.570	5,4				
8 PÂNTANO DO SUL			2.102	1,5	2.379	1,3	3.974	1,6	5.824	1,7		1,25	4,77	4,34
9 RATONES	862	0,9	795	0,6	902	0,5	1.080	0,4	2.871	0,8	-0,81	1,27	1,65	11,48
10 RIBEIRÃO DA ILHA	5.261	5,4	4.229	3,1	6.404	3,4	14.229	5,6	20.392	6,0	-2,16	4,24	7,53	4,08
11 SANTO ANTÔNIO DE LISBOA	2.453	2,5	3.570	2,6	7.294	3,9	12.909	5,1	5.367	1,6	3,82	7,41	5,33	-9,29
12 S. JOÃO DO RIO VERMELHO			981	0,7	1.223	0,7	1.867	0,7	6.791	2,0		2,23	3,92	15,43
TOTAL	97.927	100	138.337	100	187.871	100	254.941	100	342.315	100	3,52	3,11	2,81	3,33

Colunas (%): Porcentagem da População do Distrito em relação ao Município

Colunas (Cresc. Anual): Taxa de Crescimento Anual

Fonte de Dados Brutos: IBGE/Censo 2000 - PMF/IPUF

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 7

POPULAÇÃO DE FLORIANÓPOLIS POR BAIRRO - 2000

Definição de Bairros e Distrito sede: Lei nº 5504- 21/07/1999

MUNICÍPIO - DISTRITO - BAIRRO	Total	Urbana	Rural	Relação ao Total (%)	
FLORIANÓPOLIS	342315	332185	10130	100,0	
FLORIANÓPOLIS (DISTRITO SEDE)	228 869	228 869	0		
SEDE ILHA	139 463	139 463	0		
Agrônômica	14 591	14 591	0	40,7	
Centro	44 074	44 074	0		
Córrego Grande	4 833	4 833	0		
Costeira do pirajubaé	9 301	9 301	0		
Itacorubi	10 307	10 307	0		
João Paulo	3 057	3 057	0		
José Mendes	3 514	3 514	0		
Monte Verde	6 198	6 198	0		
Pantanal	4 703	4 703	0		
Saco dos Limões	13 771	13 771	0		
SEDE CONTINENTE	89.406	89.406	0	66,9	
Abraão	5 210	5 210	0		
Balneário	6 110	6 110	0		
Bom Abrigo	1 262	1 262	0		
Canto	5 560	5 560	0		
Capoeiras	19 323	19 323	0		
Coloninha	4 432	4 432	0		
Coqueiros	13 592	13 592	0		
Estreito	7 007	7 007	0		
Itaguaçu	2 229	2 229	0		
Jardim Atlântico	12 047	12 047	0	26,1	
Monte Cristo	12 634	12 634	0		
BARRA DA LAGOA	4331	3812	519		1,27
Barra da lagoa	3812	3812	0		
CACHOEIRA DO BOM JESUS	12808	10855	1953		3,74
Cachoeira do Bom Jesus	1199	1199	0		
Cachoeira do Bom Jesus Leste	2241	2241	0		
Lagoinha do Norte	651	651	0		
Ponta das Canas	2473	2473	0		
Praia Brava	130	130	0		
Vargem do bom Jesus	2286	2286	0		
Vargem Grande	1875	1875	0		
INGLESES DO RIO VERMELHO	16514	15 875	639	4,82	
Capivari	8 686	8 686	0		
Inglezes Centro	3 142	3 142	0		
Inglezes Norte	203	203	0		
Inglezes Sul	1 323	1 323	0		
Santinho	2 521	2 521	0		
RATONES	2871	1 441	1430	0,83	
Ratones	1 023	1 023	0		
Vargem Pequena	418	418	0		

(Continuação) - Tabela 7

MUNICÍPIO - DISTRITO - BAIRRO	Total	Urbana	Rural	Relação ao Total (%)
CAMPECHE	18570	17100	1470	
Autódromo	299	299	0	5,42
Campeche Central	1815	1815	0	
Campeche Leste	2974	2974	0	
Campeche Norte	2009	2009	0	
Campeche Sul	2802	2802	0	
Lagoa Pequena	857	857	0	
Moenda	533	533	0	
Morro das Pedras	1527	1527	0	
Pedrita	589	589	0	
Rio Tavares Central	2613	2613	0	
Rio Tavares Norte	1082	1082	0	
CANASVIEIRAS	10129	9 459	670	
Canasvieiras	4822	4822	0	2,96
Canto do Lamim	348	348	0	
Daniela	426	426	0	
Forte	266	266	0	
Jurere	0	0	0	
Jurere Leste	2031	2 031	0	
Jurere Oeste	1221	1 221	0	
Vargem de fora	345	345	0	
LAGOA DA CONCEIÇÃO	9849	9 051	798	
Canto da Lagoa	980	980	0	2,87
Canto dos Araças	408	408	0	
Dunas da Lagoa	331	331	0	
Lagoa	5 081	5 081	0	
Porto da Lagoa	1 200	1 200	0	
Praia Mole	108	108	0	
Retiro	943	943	0	
PÂNTANO DO SUL	5824	5 089	735	
Açores	552	552	0	1,70
Armação	2 247	2 247	0	
Pântano do Sul	2 234	2 234	0	
Rio das Pacas	56	56	0	
RIBEIRÃO DA ILHA	20392	20 340	52	
Alto Ribeirão	1 487	1 487	0	5,95
Alto Ribeirão Leste	1 493	1 493	0	
Base Aérea	605	605	0	
Caiaçanga	769	769	0	
Caieira	170	170	0	
Campus	5	5	0	
Carianos	3 656	3 656	0	
Costeira do Ribeirão	540	540	0	
Morro do Peralta	4	4	0	
Pedregal	1 034	1 034	0	
Ribeirão da Ilha	1 376	1 376	0	
Ressacada	1 690	1 690	0	
Tapera	430	430	0	
Tapera da Base	7 081	7 081	0	
SANTO ANTÔNIO DE LISBOA	5367	4723	644	
Barra do Sambaqui	781	781	0	1,56
Cacupé	863	863	0	
Recanto dos Açore	382	382	0	
Sambaqui	1 345	1 345	0	
Santo Antônio	1 352	1 352	0	
SÃO JOÃO DO RIO VERMELHO	6791	5 571	1220	
Rio Vermelho	5 571	5 571	0	1,99
Sem Especificação	10130	0	10130	2,96

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 8

POPULAÇÃO DE SÃO JOSÉ POR BAIRROS - 2000

Censo ano 2000

DISTRITO		BAIRROS PMSJ	BAIRROS IBGE	População Bairros	População Distritos	%
Distrito Sede	Urbano	Bosque das Mansões	Bosque das Mansões	595	60.357	34,7
		Centro Histórico (SEDE)	Centro Histórico (SEDE)	4.187		
		Distrito Industrial (Faz. do Max)	Distrito Industrial (Faz. do Max)	164		
		Fazenda Sto Antônio	Fazenda Sto Antônio	5.708		
		Flor de Nápoles	Flor de Nápoles	3.214		
		Forquilha	Forquilha	11.791		
		Picadas do Norte				
		Picadas do Sul	Picadas do Sul	3.679		
		Ponta de Baixo	Ponta de Baixo	2.265		
		Potecas	Potecas	3.124		
		Praia Comprida	Praia Comprida	4.653		
		Roçado	Roçado	5.118		
		Santos Saraiva				
	São Luiz (Morro do Avaí)	São Luiz (Morro do Avaí)	1.623			
	Rural	Alto Forquilha				
Colônia Santana	Colônia Santana	3.402				
Forquilha	Forquilha	7.756				
Sertão Imaruim	Sertão Imaruim	3.078				
Distrito Campinas		Campinas	Campinas	9.593	21.785	12,5
		Kobrasol	Kobrasol	12.192		
Distrito de Barreiros	Areias	Areias	8.798	89.088	51,3	
	Barreiros	Barreiros	18.342			
	Bela Vista	Bela Vista	9.185			
	Ipiranga	Ipiranga	17.546			
	Jardim Santiago	Jardim Santiago	566			
	Jd Cidade Fpolis	Jd Cidade Fpolis	6.856			
	N. Sra. Rosário	N. Sra. Rosário	7.061			
	Pedregal	Pedregal	1.236			
	Real Parque					
Serraria	Serraria	19.498				
Rural (IBGE)		Sem especificação		2.329	2.329	1,4
TOTAL		30	26	173.559	173.559	100

O Censo 2000 do IBGE não indica população rural em nenhum dos bairros listados
 Áreas rurais conforme Mapa Político da PMSJ, maio/2001

Fonte de dados Brutos: P.M.S.J./STO/SIMGEO - IBGE Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 9

ORIGEM DA POPULAÇÃO POR REGIÃO - 1991

População total, por origem, nos municípios conurbados de Florianópolis

MUNICÍPIO	Região Geográfica										População Total (*)	
	Sul	%	Sudeste	%	Centro-Oeste	%	Nordeste	%	Norte	%	Total	%
FLORIANÓPOLIS	238.332	93,49	11.380	4,46	735	0,29	2.096	0,82	544	0,21	254.941	100,0
SÃO JOSÉ	133.863	96,08	3.674	2,64	313	0,22	1.078	0,77	165	0,12	139.318	100,0
BIGUAÇU	33.343	97,99	477	1,40	43	0,13	159	0,47	0	0,00	34.027	100,0
PALHOÇA	67.232	98,44	749	1,10	21	0,03	234	0,34	24	0,04	68.298	100,0
TOTAL ÁREA CONURBADA	472.770	95,20	16.280	3,28	1.112	0,22	3.567	0,72	733	0,15	496.584	100,0
SC	4.454.638	98,34	55.380	1,22	5.234	0,12	11.901	0,26	2.551	0,06	4.529.704	100,0

(*) - Em População Total também estão incluídas pessoas de origem estrangeira.

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 1991

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 10

ORIGEM DA POPULAÇÃO POR ESTADOS - 1991

População total, por origem, nos municípios conurbados de Florianópolis

MUNICÍPIO	Estado										População Total			
	SC	%	RS	%	PR	%	SP	%	RJ	%	Demais Estados e Países	%	Total	%
FLORIANÓPOLIS	213.721	83,83	16.820	6,60	7.791	3,06	5.784	2,27	4.077	1,60	6.748	2,65	254.941	100,0
SÃO JOSÉ	124.945	89,68	5.544	3,98	3.374	2,42	1.825	1,31	1.439	1,03	2.191	1,57	139.318	100,0
BIGUAÇU	32.091	94,31	661	1,94	591	1,74	284	0,83	142	0,42	258	0,76	34.027	100,0
PALHOÇA	64.695	94,72	1.277	1,87	1.260	1,84	519	0,76	169	0,25	378	0,55	68.298	100,0
TOTAL ÁREA CONURBADA	435.452	87,69	24.302	4,89	13.016	2,62	8.412	1,69	5.827	1,17	9.575	1,93	496.584	100,0
SC	3.989.674	88,08	292.754	6,46	172.210	3,80	34.037	0,75	12.621	0,28	28.408	0,63	4.529.704	100,0

Fonte: IBGE, Censo 1991

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 11

RENDIMENTO NOMINAL MENSAL DA POPULAÇÃO - 1970

Salário mínimo: NCr\$187,20 (cruzeiros novos)

MUNICÍPIO	Rendimento Mensal da População Economicamente Ativa (PEA)				
	Total da PEA	População até Cr\$400,00 (±2 sm)	Relação ao Total da População (%)	População acima de Cr\$2.000,00 (mais de 10 sm)	Relação ao Total da População (%)
Florianópolis	39.066	30.493	78,1	952	2,4
Biguaçu	3.597	3.359	93,4	8	0,2
Palhoça	4.837	4.570	94,5	3	0,1
São José	9.641	8.647	89,7	20	0,2
Sto. Amaro	2.121	1.983	93,5	-	-
Agglomerados Urbanos (*)					
Florianópolis	39.066	30.493	78,1	952	2,4
Vitória	41.744	31.728	76,0	1.279	3,1
Brasília	168.920	121.507	71,9	4.662	2,8
Campinas	131.842	92.216	69,9	3.750	2,8
Goiânia	115.861	93.174	80,4	2.418	2,1
João Pessoa	60.700	52.114	85,9	807	1,3
São Luis	69.364	60.054	86,6	609	0,9
Natal	69.080	57.959	83,9	928	1,3
Regiões Metropolitanas (*)					
São Paulo	2.219.083	1.378.984	62,1	87.520	3,9
Rio de Janeiro	1.464.256	927.454	63,3	58.864	4,0
Belo Horizonte	400.702	308.717	77,0	10.289	2,6
Curitiba	205.282	144.903	70,6	5.640	2,7
Porto Alegre	311.775	211.453	67,8	10.031	3,2
Recife	288.115	232.533	80,7	6.757	2,3
Salvador	300.238	237.459	79,1	7.051	2,3
Belém	157.737	128.788	81,6	2.302	1,5
Fortaleza	232.441	199.606	85,9	2.721	1,2

(*) - Conforme critérios definidos pelo IBGE, 1970

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 1970

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 12

RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO FAMILIAR MENSAL - 1980

ESTADO E MUNICÍPIO	Famílias por Classe de Renda (Salário Mínimo)												Sem rendimento	%
	Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	Mais de 2 a 5 sm	%	Mais de 5 a 10 sm	%	Mais de 10 sm	%	Mais de 20 sm	%		
FLORIANÓPOLIS	3.018	6,6	9.823	21,7	13.767	30,4	9.199	20,3	11.045	24,4	4.214	9,3	633	1,4
SÃO JOSÉ	1.461	7,1	5.210	25,4	8.999	43,8	4.106	20	1.823	8,9	297	1,4	224	1,1
BIGUAÇU	824	16,7	2.242	45,4	1.809	36,67	544	11	186	3,77	38	0,77	44	0,9
PALHOÇA	950	11,2	3.036	35,8	3.801	44,9	1.143	13,5	295	3,5	53	0,6	99	1,17
ÁREA CONURBADA	6.253	7,9	20.311	25,6	28.376	35,8	14.992	18,9	13.349	16,8	4.602	5,8	1.000	1,26
SANTA CATARINA	99.614	12,4	286.924	35,7	309.950	38,57	126.172	15,7	64.944	8	18.461	2,3	9.891	1,2

Fonte de dados Brutos: IBGE, Censo 1980

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 13

RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO MENSAL DOS CHEFES - 1991

Salário Mínimo utilizado: Cr\$ 36.161,60

MUNICÍPIOS	Chefes de Domicílios Particulares Permanentes, por Classe de Rendimento Nominal Médio Mensal								
	TOTAL	Até ½ Salário mínimo	%	Até 2 Salários mínimos	%	Mais de 20 Salários mínimos	%	Sem Rendimento	%
BIGUAÇU	8.368	793	9,5	4.002	47,8	34	0,4	798	9,5
FLORIANÓPOLIS	68.425	2.426	3,5	29.401	43,0	3.859	5,6	2.041	3,0
PALHOÇA	16.473	1.158	7,0	7.742	47,0	82	0,5	374	2,3
SÃO JOSÉ	35.574	1.401	3,9	11.887	33,4	473	1,3	787	2,2
ÁREA CONURBADA	128.840	5.778	4,5	53.032	41,2	4.448	3,5	4.000	3,1
SC	1.121.521	97.312	8,7	555.495	49,5	17.732	1,6	32.600	2,9

MUNICÍPIOS	Renda Nominal Média Mensal dos Chefes do Domicílio (em Cr\$), por Situação do Domicílio					
	Total	S.M.	Urbana	S.M.	Rural	S.M.
BIGUAÇU	87.297,06	2,5	94.796,04	2,6	50.995,93	1,4
FLORIANÓPOLIS	234.477,90	6,5	241.008,42	6,6	124.926,90	3,5
PALHOÇA	100.418,61	2,8	102.072,23	2,8	57.790,59	1,6
SÃO JOSÉ	149.201,70	4,1	155.490,16	4,3	70.882,01	1,9

Fonte: IBGE, Censo Demográfico/SC, 1991

Tabela 14

RENDIMENTO NOMINAL MENSAL NA ÁREA CONURBADA - 2000

Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça - Salário Mínimo R\$151,00

MUNICÍPIO	Total de Domicílios	%	Domicílios particulares permanentes													
			Classes de rendimento mensal da pessoa responsável pelo domicílio						Domicílios particulares permanentes							
			Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	Mais de 2 a 10 sm	%	Mais de 10 sm	%	Mais de 20 sm	%	Mais de 30 sm	%	Sem renda	%
Brasil	44.795.101	100	10.919.473	24,4	19.599.882	43,8	16.876.853	37,7	4.219.355	9,4	1.554.968	3,5	903.889	2,0	4.099.011	9,2
Sta Catarina	1.490.742	100	213.683	14,3	512.501	34,4	766.675	51,4	149.727	10,0	49.228	3,3	27.665	1,9	61839	4,1
Florianópolis	103.820	100	6.131	5,9	17.016	16,4	51.932	50,0	30.248	29,1	12.929	12,5	7.226	7,0	4.624	4,5
Biguaçu	13.179	100	1.509	11,5	3.828	29,0	7.878	59,8	747	5,7	154	1,2	86	0,7	726	5,5
Palhoça	27.667	100	2.793	10,1	7.307	26,4	16.997	61,4	1.656	6,0	339	1,2	169	0,6	1.707	6,2
São José	49.972	100	3.404	6,8	9.689	19,4	30.744	61,5	6.999	14,0	1.656	3,3	778	1,6	2.540	5,1
Área Conurbada	194.638	100	13.837	7,1	37.840	19,4	107.551	55,3	39.650	20,4	15.078	7,7	8.259	4,2	9.597	4,9

Fonte de dados brutos: IBGE, Censo 2000.

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 15

RENDIMENTO NOMINAL POR BAIRROS EM FLORIANÓPOLIS - 2000

Salário Mínimo R\$151,00

Municípios, Distritos, e Bairros	Domicílios particulares permanentes													
	Classes de rendimento nominal mensal da pessoa responsável pelo domicílio													
	Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	2 a 10 sm	%	Mais de 10 sm	%	Mais de 20 sm	%	Mais de 30 sm	%	Sem Renda (3)	%
Florianópolis	6131	5,91	17 016	16,39	51 932	50,02	30 248	29,14	12 929	12,45	7 226	6,96	4 624	4,45
Barra da Lagoa	142	10,58	332	24,74	757	56,41	167	12,44	43	3,20	18	1,34	86	6,41
Barra da Lagoa	127	10,83	284	24,21	660	56,27	153	13,04	42	3,58	18	1,53	76	6,48
Cachoeira do Bom Jesus	304	8,47	838	23,34	2 136	59,50	345	9,61	116	3,23	52	1,45	271	7,55
Cachoeira do Bom Jesus	20	6,08	53	16,11	192	58,36	67	20,36	26	7,90	13	3,95	17	5,17
Cachoeira do Bom Jesus LE	50	8,17	145	23,69	373	60,95	36	5,88	11	1,80	3	0,49	58	9,48
Lagoinha do Norte	30	16,85	53	29,78	94	52,81	10	5,62	4	2,25	1	0,56	21	11,80
Ponta das Canas	56	7,76	151	20,91	397	54,99	110	15,24	37	5,12	17	2,35	64	8,86
Praia Brava	-	-	5	9,62	25	48,08	22	42,31	11	21,15	8	15,38	-	0,00
Vargem do Bom Jesus	59	9,69	183	30,05	344	56,49	26	4,27	6	0,99	2	0,33	56	9,20
Vargem Grande	42	7,43	113	20,00	384	67,96	50	8,85	12	2,12	4	0,71	18	3,19
Campeche	297	5,21	916	16,07	3 370	59,13	1 164	20,42	307	5,39	125	2,19	249	4,37
Autódromo	-	-	8	8,16	72	73,47	17	17,35	1	1,02	1	1,02	1	1,02
Campeche Central	28	5,32	75	14,26	328	62,36	119	22,62	32	6,08	13	2,47	4	0,76
Campeche Leste	28	3,13	100	11,16	509	56,81	264	29,46	68	7,59	28	3,13	23	2,57
Campeche Norte	23	3,66	88	13,99	347	55,17	158	25,12	51	8,11	21	3,34	36	5,72
Campeche Sul	47	5,33	151	17,12	534	60,54	162	18,37	47	5,33	19	2,15	35	3,97
Lagoa Pequena	10	3,79	30	11,36	141	53,41	63	23,86	25	9,47	12	4,55	30	11,36
Moenda	11	6,96	31	19,62	101	63,92	19	12,03	1	0,63	1	0,63	7	4,43
Morro das Pedras	37	7,89	87	18,55	267	56,93	92	19,62	29	6,18	11	2,35	23	4,90
Pedrita	14	8,75	33	20,63	102	63,75	13	8,13	3	1,88	-	0,00	12	7,50
Rio Tavares Central	59	7,40	157	19,70	470	58,97	132	16,56	20	2,51	8	1,00	38	4,77
Rio Tavares do Norte	8	2,02	41	10,33	239	60,20	88	22,17	24	6,05	10	2,52	29	7,30
Canasvieiras	141	4,44	527	16,60	1 625	51,20	838	26,40	405	12,76	242	7,62	184	5,80
Canasvieiras	63	4,11	288	18,81	838	54,74	282	18,42	108	7,05	58	3,79	123	8,03
Canto do Lamim	16	15,53	42	40,78	49	47,57	7	6,80	2	1,94	2	1,94	5	4,85
Daniela	2	1,54	12	9,23	52	40,00	62	47,69	29	22,31	16	12,31	4	3,08
Forte	11	14,86	28	37,84	39	52,70	4	5,41	1	1,35	-	0,00	3	4,05
Jurere	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jurere Leste	37	5,64	84	12,80	375	57,16	175	26,68	69	10,52	38	5,79	23	3,51
Jurere Oeste	-	-	10	2,57	91	23,39	278	71,47	185	47,56	122	31,36	10	2,57
Vargem de Fora	2	2,17	18	19,57	55	59,78	9	9,78	7	7,61	4	4,35	10	10,87
Florianópolis (Distrito Sede)	3 787	5,44	10 310	14,80	32 060	46,03	24 478	35,14	10 997	15,79	6 228	8,94	2 807	4,03
Sede Ilha														
Agronômica	233	5,74	694	17,09	1 764	43,43	1 445	35,57	844	20,78	533	13,12	159	3,91
Centro	503	3,34	1 292	8,57	5 244	34,80	8 105	53,79	4 475	29,70	2 829	18,77	427	2,83
Córrego Grande	41	2,74	118	7,87	659	43,96	694	46,30	288	19,21	131	8,74	28	1,87
Costeira do Pirajubaé	267	10,46	654	25,63	1 586	62,15	161	6,31	29	1,14	11	0,43	151	5,92
Itacorubi	127	3,72	380	11,13	1 632	47,82	1 239	36,30	505	14,80	243	7,12	162	4,75
João Paulo	51	6,17	140	16,93	369	44,62	274	33,13	134	16,20	79	9,55	44	5,32
José Mendes	78	8,03	229	23,58	609	62,72	109	11,23	29	2,99	10	1,03	24	2,47
Monte Verde	69	4,06	256	15,08	1 156	68,08	177	10,42	28	1,65	11	0,65	109	6,42
Pantanal	69	4,70	223	15,18	692	47,11	508	34,58	208	14,16	91	6,19	46	3,13
Saco dos Limões	274	6,87	771	19,32	2 020	50,63	1 031	25,84	400	10,03	199	4,99	168	4,21
Saco Grande	146	11,32	357	27,67	716	55,50	99	7,67	31	2,40	12	0,93	118	9,15
Santa Mônica	8	0,61	26	1,98	259	19,71	1 000	76,10	606	46,12	348	26,48	29	2,21
Trindade	167	3,37	562	11,34	2 412	48,69	1 830	36,94	714	14,41	354	7,15	150	3,03

(Continuação) - Tabela 15

Municípios, Distritos e Bairros	Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	2 a 10 sm	%	Mais de 10 sm	%	Mais de 20 sm	%	Mais de 30 sm	%	Sem Renda (3)	%
Sede Continente														
Abraão	74	4,57	196	12,11	774	47,84	552	34,12	194	11,99	91	5,62	94	5,81
Balneário	72	3,86	162	8,70	836	44,87	819	43,96	286	15,35	138	7,41	46	2,47
Bom Abrigo	-	-	6	1,51	115	28,97	270	68,01	144	36,27	87	21,91	6	1,51
Canto	61	3,46	140	7,94	836	47,42	748	42,43	224	12,71	113	6,41	39	2,21
Capoeiras	377	6,42	998	16,99	3 242	55,20	1 387	23,62	338	5,76	142	2,42	246	4,19
Coloninha	71	5,83	221	18,14	642	52,71	308	25,29	87	7,14	40	3,28	47	3,86
Coqueiros	276	6,61	729	17,46	1 571	37,63	1 673	40,07	711	17,03	376	9,01	202	4,84
Estreito	113	4,98	284	12,53	1 205	53,15	716	31,58	227	10,01	118	5,21	62	2,73
Itaguaçu	12	1,87	27	4,20	185	28,77	403	62,67	228	35,46	140	21,77	28	4,35
Jardim Atlântico	240	6,87	612	17,52	1 869	53,51	840	24,05	249	7,13	121	3,46	172	4,92
Monte Cristo	458	14,14	1 231	38,02	1 667	51,48	90	2,78	18	0,56	11	0,34	250	7,72
Inglês do Rio Vermelho	355	7,09	1 043	20,82	3 034	60,56	620	12,38	168	3,35	94	1,88	313	6,25
Capivari	178	6,82	546	20,91	1 656	63,42	245	9,38	56	2,14	35	1,34	164	6,28
Inglês Centro	56	5,69	157	15,96	587	59,65	188	19,11	56	5,69	33	3,35	52	5,28
Inglês Norte	3	4,11	5	6,85	38	52,05	28	38,36	13	17,81	6	8,22	2	2,74
Inglês Sul	34	8,35	97	23,83	217	53,32	74	18,18	27	6,63	13	3,19	19	4,67
Santinho	66	8,47	181	23,23	463	59,44	85	10,91	16	2,05	7	0,90	50	6,42
Lagoa da Conceição	185	5,55	512	15,35	1 637	49,09	1 043	31,27	460	13,79	272	8,16	143	4,29
Canto da Lagoa	14	4,24	43	13,03	186	56,36	95	28,79	47	14,24	30	9,09	6	1,82
Canto dos Araçás	10	6,58	27	17,76	57	37,50	58	38,16	28	18,42	17	11,18	10	6,58
Dunas da Lagoa	2	1,75	12	10,53	61	53,51	40	35,09	13	11,40	7	6,14	1	0,88
Lagoa	63	3,79	212	12,75	771	46,36	597	35,90	283	17,02	169	10,16	83	4,99
Porto da Lagoa	18	4,10	39	8,88	249	56,72	136	30,98	41	9,34	26	5,92	15	3,42
Praia Mole	2	5,00	9	22,50	16	40,00	13	32,50	4	10,00	2	5,00	2	5,00
Retiro	29	8,33	66	18,97	186	53,45	79	22,70	27	7,76	11	3,16	17	4,89
Pântano do Sul	173	9,43	440	23,98	1 116	60,82	214	11,66	61	3,32	24	1,31	65	3,54
Açores	20	10,47	55	28,80	88	46,07	39	20,42	15	7,85	3	1,57	9	4,71
Armação	55	7,79	140	19,83	438	62,04	104	14,73	29	4,11	15	2,12	24	3,40
Pântano do Sul	72	10,40	173	25,00	454	65,61	49	7,08	11	1,59	5	0,72	16	2,31
Rio das Pacas	6	28,57	10	47,62	7	33,33	3	14,29	-	0,00	-	0,00	1	4,76
Ratones	102	13,01	239	30,48	436	55,61	54	6,89	17	2,17	9	1,15	55	7,02
Ratones	31	11,36	84	30,77	163	59,71	10	3,66	1	0,37	1	0,37	16	5,86
Vargem Pequena	10	7,94	24	19,05	86	68,25	14	11,11	4	3,17	2	1,59	2	1,59
Ribeirão da Ilha	385	6,75	1 149	20,13	3 607	63,20	699	12,25	124	2,17	50	0,88	252	4,42
Alto Ribeirão	31	7,38	85	20,24	285	67,86	43	10,24	10	2,38	6	1,43	7	1,67
Alto Ribeirão Leste	23	5,64	74	18,14	302	74,02	25	6,13	3	0,74	1	0,25	7	1,72
Base Aérea	2	1,22	3	1,83	70	42,68	91	55,49	8	4,88	1	0,61	-	0,00
Caiaçanga	24	9,84	56	22,95	151	61,89	30	12,30	10	4,10	6	2,46	7	2,87
Caieira	5	9,26	16	29,63	28	51,85	6	11,11	-	0,00	-	0,00	4	7,41
Campus	-	-	-	0,00	1	100,00	-	0,00	-	0,00	-	0,00	-	0,00
Carianos	41	4,00	109	10,62	587	57,21	310	30,21	65	6,34	23	2,24	20	1,95
Costeira do Ribeirão	9	5,92	29	19,08	97	63,82	22	14,47	4	2,63	3	1,97	4	2,63
Morro do Peralta	-	-	-	0,00	-	0,00	-	0,00	-	0,00	-	0,00	1	100,00
Pedregal	32	11,59	96	34,78	164	59,42	7	2,54	1	0,36	-	0,00	9	3,26
Ressacada	20	4,11	57	11,70	334	68,58	76	15,61	9	1,85	2	0,41	20	4,11
Ribeirão da Ilha	28	6,75	75	18,07	293	70,60	35	8,43	6	1,45	4	0,96	12	2,89
Tapera	14	10,85	37	28,68	80	62,02	5	3,88	2	1,55	-	0,00	7	5,43
Tapera da Base	153	8,02	506	26,53	1 205	63,19	48	2,52	6	0,31	4	0,21	148	7,76
Santo Antônio de Lisboa	99	6,14	262	16,25	820	50,87	468	29,03	188	11,66	93	5,77	62	3,85
Barra do Sambaqui	19	8,88	54	25,23	137	64,02	13	6,07	3	1,40	1	0,47	10	4,67
Cacupé	9	3,37	31	11,61	102	38,20	122	45,69	61	22,85	35	13,11	12	4,49
Recanto dos Açores	6	5,83	13	12,62	71	68,93	19	18,45	3	2,91	2	1,94	-	0,00
Sambaqui	24	5,70	54	12,83	208	49,41	132	31,35	50	11,88	18	4,28	27	6,41
Santo Antônio	25	6,19	60	14,85	202	50,00	138	34,16	50	12,38	28	6,93	4	0,99
São João do Rio Vermelho	161	7,75	448	21,57	1 334	64,23	158	7,61	43	2,07	19	0,91	137	6,60
Rio Vermelho	132	7,87	368	21,94	1 076	64,16	122	7,27	33	1,97	14	0,83	111	6,62
Sem especificação	298	10,08	833	28,19	1 678	56,79	252	8,53	87	2,94	38	1,29	192	6,50

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 16

RENDIMENTO NOMINAL EM SÃO JOSÉ, PALHOÇA E BIGUAÇU - 2000

Mensal por Bairros - Salário Mínimo R\$151,00

Municípios, Distritos, e Bairros	Domicílios particulares permanentes													
	Classes de rendimento nominal mensal da pessoa responsável pelo domicílio													
	Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	2 a 10 sm	%	10 a 20 sm	%	Mais de 20 sm	%	Mais de 30 sm	%	Sem Renda (3)	%
São José	3 404	6,81	9 689	19,39	30 744	61,52	5 343	10,69	1 656	3,31	778	1,56	2 540	5,08
São José (Distrito Sede)	1 259	7,22	3 591	20,58	11 153	63,93	1 341	7,69	420	2,41	236	1,35	941	5,39
Bosque das Mansões	-	0,00	2	1,39	30	20,83	46	31,94	61	42,36	43	29,86	5	3,47
Centro	76	6,34	199	16,60	663	55,30	205	17,10	86	7,17	54	4,50	46	3,84
Colônia Santana	72	8,21	216	24,63	608	69,33	8	0,91	3	0,34	2	0,23	42	4,79
Distrito Industrial	3	6,52	14	30,43	25	54,35	4	8,70	1	2,17	-	0,00	2	4,35
Fazenda Santo Antônio	117	7,51	349	22,41	1 034	66,41	98	6,29	22	1,41	13	0,83	54	3,47
Flor de Nápolis	60	6,73	203	22,76	562	63,00	58	6,50	17	1,91	8	0,90	52	5,83
Forquilhas	145	6,86	479	22,65	1 419	67,09	65	3,07	18	0,85	10	0,47	134	6,34
Forquilha	215	6,69	608	18,93	2 178	67,81	222	6,91	34	1,06	12	0,37	170	5,29
Morro do Avai	31	7,38	111	26,43	271	64,52	17	4,05	-	0,00	-	0,00	21	5,00
Picadas do Sul	68	6,76	186	18,49	672	66,80	86	8,55	17	1,69	6	0,60	45	4,47
Ponta de Baixo	37	5,67	82	12,56	368	56,36	132	20,21	57	8,73	36	5,51	14	2,14
Potecas	67	7,80	217	25,26	496	57,74	10	1,16	2	0,23	-	0,00	134	15,60
Praia Comprida	79	5,33	187	12,63	993	67,05	207	13,98	50	3,38	28	1,89	44	2,97
Roçado	118	7,90	300	20,09	935	62,63	139	9,31	38	2,55	15	1,00	81	5,43
Sertão do Marum	81	9,70	207	24,79	548	65,63	36	4,31	9	1,08	7	0,84	35	4,19
Campinas	200	2,62	572	7,49	4 518	59,17	1 726	22,60	630	8,25	287	3,76	190	2,49
Campinas	92	2,87	262	8,16	1 842	57,40	759	23,65	266	8,29	127	3,96	80	2,49
Kobrasol	108	2,44	310	7,00	2 676	60,45	967	21,84	364	8,22	160	3,61	110	2,48
Barreiros	1 945	7,81	5 526	22,20	15 073	60,56	2 276	9,14	606	2,43	255	1,02	1 409	5,66
Areias	214	8,62	580	23,35	1 543	62,12	194	7,81	48	1,93	22	0,89	119	4,79
Barreiros	363	6,85	942	17,78	3 098	58,46	730	13,78	227	4,28	89	1,68	302	5,70
Bela Vista	171	6,54	485	18,56	1 695	64,87	239	9,15	49	1,88	20	0,77	145	5,55
Cd. Jardim de Florianópolis	178	9,48	509	27,12	1 070	57,01	138	7,35	49	2,61	18	0,96	111	5,91
Ipiranga	370	7,58	1 106	22,65	2 991	61,27	411	8,42	117	2,40	54	1,11	257	5,26
Jardim Santiago	15	8,88	36	21,30	106	62,72	12	7,10	4	2,37	3	1,78	11	6,51
Nossa Senhora do Rosário	102	4,84	249	11,81	1 338	63,47	362	17,17	79	3,75	36	1,71	80	3,80
Pedregal	47	16,21	130	44,83	108	37,24	-	0,00	-	0,00	-	0,00	52	17,93
Serraria	485	9,38	1 489	28,81	3 124	60,45	190	3,68	33	0,64	13	0,25	332	6,42
Sem especificação	90	13,70	231	35,16	351	53,42	10	1,52	3	0,46	2	0,30	62	9,44
Biguaçu	1 509	11,45	3 828	29,05	7 878	59,78	593	4,50	154	1,17	86	0,65	726	5,51
Biguaçu (Distrito Sede)	1 241	10,47	3 265	27,54	7 241	61,07	561	4,73	138	1,16	77	0,65	651	5,49
Guaporanga	208	19,08	419	38,44	562	51,56	28	2,57	14	1,28	9	0,83	67	6,15
Sorocaba do Sul	60	25,75	144	61,80	75	32,19	4	1,72	2	0,86	-	0,00	8	3,43
Palhoça	2 793	10,10	7 307	26,41	16 997	61,43	1 317	4,76	339	1,23	169	0,61	1 707	6,17
Palhoça (Distrito Sede)	2 251	9,40	6 046	25,25	15 091	63,02	1 184	4,94	288	1,20	144	0,60	1 338	5,59
Enseada de Brito	542	14,57	1 261	33,90	1 906	51,24	133	3,58	51	1,37	25	0,67	369	9,92
Ponte do Imarum	296	8,33	771	21,69	2 364	66,50	239	6,72	44	1,24	25	0,70	137	3,85
Sem especificação	2 497	10,36	6 536	27,11	14 633	60,69	1 078	4,47	295	1,22	144	0,60	1 570	6,51

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 17

RENDIMENTO NOMINAL MENSAL NAS CAPITAIS - 2000

Municípios e Capitais	Domicílios particulares permanentes													
	Classes de rendimento nominal mensal da pessoa responsável pelo domicílio (S.M. R\$151,00)													
	Até 1 sm	%	Até 2 sm	%	Mais de 2 a 10 sm	%	Mais de 10 sm	%	Mais de 20 sm	%	Mais de 30 sm	%	Sem renda	%
Brasil	10.919.473	24	19.599.882	44	16.876.853	38	4.219.355	9,4	1.554.968	3,4	903.889	2	4.099.011	9,1
Sta Catarina	213.683	14	512.501	34	766.675	51	149.727	10	49.228	3,3	27.665	1,8	69.839	4,6
SUL														
Florianópolis	6.131	5,9	17.016	16	51.932	50	30.248	29	12.929	12	7.226	7	4.624	4,4
Porto Alegre	35.479	8	94.770	22	210.235	48	111.730	25	47.615	11	27.749	6,3	23.822	5,4
Curitiba (PR)	30.836	6,5	91.070	19	244.845	52	107.386	23	44.042	9,3	25.984	5,5	27.862	5,9
SUDESTE														
São Paulo (SP)	191.484	6,4	533.843	18	1.511.764	51	629.052	21	191.484	6,4	178.445	6	311.318	10
Rio de Janeiro	166.464	9,2	419.503	23	856.832	48	382.491	21	158.823	8,8	91.800	5	143.521	7,9
Vitória (ES)	8.502	9,9	20.941	24	35.219	41	24.335	28	10.481	12	5.961	7	5.063	5,9
Belo Horizonte	71.900	11	174.173	28	280.441	45	130.182	21	55.796	8,8	32.790	5,2	43.651	6,9
CENTRO-OESTE														
Brasília -DF	54.077	9,8	145.894	27	228.386	42	135.380	25	63.680	12	36.904	6,7	37.996	6,9
Goiânia (GO)	39.121	12	99.996	32	143.212	46	51.236	16	20.741	6,6	12.450	3,9	19.264	6,1
Campo Grande	25.373	14	64.608	35	82.152	44	24.114	13	9.026	4,8	5.274	2,8	14.701	7,9
Cuiabá (MT)	15.672	12	39.982	31	56.490	44	19.503	15	7.899	6,2	4.888	3,8		
NORDESTE														
Recife (PE)	85.409	23	158.376	42	119.561	32	57.869	15	24.813	6,6	14.286	3,8		
Salvador (BA)	124.466	19	251.305	39	234.447	36	77.839	12	29.882	4,5	16.390	2,5	87.702	13
Fortaleza (CE)	119.818	23	240.181	46	172.767	33	60.288	11	23.707	4,5	13.617	2,5	52.843	10
Maceió (AL)	46.749	23	87.453	44	65.441	33	20.247	10	7.915	3,9	4.556	2,2	26.593	13
Aracaju (SE)	25.240	22	46.423	40	40.286	35	16.815	14	6.106	5,2	3.242	2,7	13.165	11
João Pessoa	31.605	21	63.430	42	56.740	37	20.102	13	7.702	5	4.023	2,6	11.593	7,6
Natal (RN)	36.192	20	74.091	42	64.211	36	24.256	14	9.453	5,3	5.152	2,9	15.225	8,5
São Luís (MA)	53.337	26	100.863	50	64.889	32	18.517	9,1	6.640	3,2	3.849	1,9	17.962	8,8
Teresina (PI)	54.480	32	93.049	55	53.831	32	14.563	8,5	5.926	3,5	3.490	2	8.328	4,9
NORTE														
Belém (PA)	59.007	20	121.690	41	109.814	37	33.567	11	12.539	4,2	7.073	2,3	31.281	11
Manaus (AM)	53.639	16	123.486	38	124.183	38	29.157	8,9	10.779	3,3	6.522	2	50.026	15
Palmas (TO)	4.796	14	12.410	35	14.887	42	4.015	11	1.404	4	812	2,3	3.735	11
Rio Branco	14.243	22	30.895	48	22.763	36	5.033	7,8	1.634	2,5	903	1,4	5.387	8,4
Macapá (AP)	10.836	18	23.238	38	23.912	40	6.335	10	1.771	2,9	951	1,5	6.915	11
Porto Velho	11.662	14	30.287	36	33.315	40	9.012	11	3.072	3,7	1.697	2,0	9.156	11
Boa Vista (RR)	7.204	15	18.284	38	22.323	46	4.855	9,9	1.453	2,9	790	1,6	3.291	6,8

Fonte de dados brutos: IBGE, Censo 2000.

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 18

RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO NAS CAPITALS - 2000

Renda Relativa ao chefe do Domicílio e Salário Mínimo R\$151,00

REGIÃO GEOGRÁFICA E MUNICÍPIO	Rendimento Médio Mensal		Rendimento Mediano Mensal		Variação Rend. Médio e Mediano (%)
	Valor (R\$)	S.M.	Valor (R\$)	S.M.	
Brasil	768,83	5	350	2,3	119,7
SUL	796,26	5,2	400	2,6	99,1
Santa Catarina	814,25	5,4	450	3,0	80,9
Florianópolis - SC	1.618,11	10,7	850	5,6	90,4
Biguaçu - SC	676,64	4,4	480	3,2	41,0
Palhoça - SC	713,72	4,7	500	3,3	42,7
São José - SC	965,94	6,4	600	4,0	61,0
Curitiba - PR	1.430,96	9,4	700	4,6	104,4
Porto Alegre - RS	1.499,61	9,9	750	5,0	99,9
SUDESTE	944,72	6,2	460	3,0	105,4
São Paulo - SP	1.479,69	9,8	700	4,6	111,4
Rio de Janeiro - RJ	1.354,31	8,9	650	4,3	108,4
Belo Horizonte - MG	1315,86	8,7	600	4,0	119,3
Vitória - ES	1.588,51	10,5	800	5,3	98,6
CENTRO - OESTE	855	5,6	350	2,3	144,3
Brasília - DF	1.498,71	9,9	630	4,2	137,9
Campo Grande - MS	970,62	6,4	450	3,0	115,7
Cuiabá - MT	1.100,05	7,2	500	3,3	120,0
Goiânia - GO	1.125,71	7,4	500	3,3	125,1
Palmas - TO	891,49	5,9	400	2,6	122,9
NORTE	576,84	3,8	270	1,8	113,6
Belém - PA	859,89	5,7	360	2,4	138,9
Boa Vista - RO	792,66	5,2	400	2,6	98,2
Macapá - AP	791,7	5,2	400	2,6	97,9
Manaus - AM	806,97	5,3	380	2,5	112,4
Porto Velho - RO	862,95	5,7	400	2,6	115,7
Rio Branco - AC	679,79	4,5	302	2,0	125,1
NORDESTE	448,45	2,9	151	1,0	197,0
Aracajú - SE	946,8	6,2	400	2,6	136,7
Fortaleza - CE	846,68	5,6	302	2,0	180,4
João Pessoa - PB	890,25	5,9	380	2,5	134,3
Maceió - AL	820	5,4	302	2,0	171,5
Natal - RN	919,1	6	380	2,5	141,9
Recife - PE	1.024,96	6,7	350	2,3	192,8
Salvador - BA	893,89	5,9	380	2,5	135,2
São Luís - MA	726,1	4,8	300	2,0	142,0
Teresina - PI	672,39	4,4	295	2,0	127,9

Fonte de Dados Brutos: IBGE - Censo Demográfico 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 19

RENDIMENTO MÉDIO DO CHEFE DE DOMICÍLIO 1991 e 2000

Salário Mínimo em 1991: Cr\$ 36.161,00 e em 2000: R\$ 151,00

MUNICÍPIO	1991		2000		Variação 1991-2000 (em %) (*)
	Valor (CR\$)	em S.M.	Valor (R\$)	em S.M.	
Brasil	123.504,14	3,40	768,83	5,09	49,7
SUL	122.397,34	3,38	796,26	5,27	55,9
Santa Catarina	121.270,09	3,35	814,25	5,39	60,9
Florianópolis - SC	234.477,90	6,48	1.618,11	10,71	65,3
Biguaçu - SC	87.297,06	2,4	676,64	4,48	86,7
Palhoça - SC	100.418,61	2,77	713,72	4,72	70,4
São José - SC	149.201,70	4,12	965,94	6,39	55,1
Curitiba - PR	220.559,13	6,09	1.430,96	9,47	55,5
Porto Alegre - RS	231.602,66	6,4	1.499,61	9,93	55,2
SUDESTE	157.347,83	4,35	944,72	6,25	43,7
São Paulo - SP	258.946,10	7,16	1.479,69	9,79	36,7
Rio de Janeiro - RJ	211.141,99	5,83	1.354,31	8,96	53,7
Belo Horizonte - MG	210.802,16	5,82	1.315,86	8,71	49,7
Vitória - ES	231.944,90	6,41	1.588,51	10,51	64,0
CENTRO-OESTE	134.462,75	3,71	855	5,66	52,6
Brasília - DF	244.883,93	6,77	1.498,71	9,92	46,5
Campo Grande - MS	169.243,15	4,68	970,62	6,42	37,2
Cuiabá - MT	169.048,24	4,67	1.100,05	7,28	55,9
Goiânia - GO	178.904,44	4,94	1.125,71	7,45	50,8
NORTE	95.332,09	2,63	576,84	3,82	45,2
Belém - PA	151.082,87	4,17	859,89	5,69	36,5
Boa Vista - RO	147.284,92	4,07	792,66	5,24	28,7
Macapá - AP	139.808,87	3,86	791,7	5,24	35,8
Manaus - AM	158.691,90	4,38	806,97	5,34	21,9
Palmas			891,49	5,90	
Porto Velho - RO	127.953,23	3,53	862,95	5,71	61,8
Rio Branco - AC	127.953,23	3,53	679,79	4,50	27,5
NORDESTE	68.473,55	1,89	448,45	2,96	56,6
Aracaju - SE	148.807,95	4,11	946,8	6,27	52,6
Fortaleza - CE	131.239,96	3,62	846,68	5,6	54,7
João Pessoa - PB	141.613,67	3,91	890,25	5,89	50,6
Maceió - AL	130.647,34	3,61	820	5,43	50,4
Natal - RN	144.756,04	4,00	919,1	6,08	52,0
Recife - PE	168.270,00	4,65	1.024,96	6,78	45,8
Salvador - BA	158.242,19	4,37	893,89	5,91	35,2
São Luis - MA	116.975,34	3,23	726,1	4,80	48,6
Teresina - PI	107.638,11	2,97	672,39	4,45	49,8

(*) - Relação entre os valores representados em Salários Mínimos em 1991 e em 2000, apenas para efeito comparativo entre municípios e regiões. Não representa a variação real do rendimento médio em função da deterioração do S.M. entre 1991-2000. Ver tabelas 25 e 26

Fonte de Dados Brutos: IBGE - Censo Demográfico 1991, 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 20

RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO MENSAL - FLORIANÓPOLIS 2000

De Pessoas com Renda Responsáveis por Domicílios Particulares Permanentes - Renda em R\$

Município, Distritos e Bairros	Responsáveis por Domicílios	Total dos Rendimentos	Rendimento nominal médio mensal		Rendimento nominal mediano mensal	
			Valor (R\$)	S.M.	Valor (R\$)	S.M.
Sta. Catarina	1 428 902	1 163 482 150	814,25	5,4	450,00	3,0
Florianópolis	99 196	160 510 286	1 618,11	10,7	850,00	5,6
Florianópolis (Distrito Sede)	66 848	124 495 851	1 862,37	12,3	1 000,00	6,6
Sede Ilha						
Agronômica	3 903	8 504 231	2 178,90	14,4	950,00	6,3
Centro	14 641	42 441 844	2 898,84	19,2	2 000,00	13,2
Córrego Grande	1 471	3 042 914	2 068,60	13,7	1 500,00	9,9
Costeira do Pirajubáé	2 401	1 646 867	685,91	4,5	500,00	3,3
Itacorubi	3 251	5 812 615	1 787,95	11,8	1 200,00	7,9
João Paulo	783	1 382 592	1 765,76	11,7	900,00	6,0
José Mendes	947	808 128	853,36	5,7	600,00	4,0
Monte Verde	1 589	1 372 486	863,74	5,7	670,00	4,4
Pantanal	1 423	2 344 463	1 647,55	10,9	1 000,00	6,6
Saco dos Limões	3 822	5 274 683	1 380,08	9,1	780,00	5,2
Saco Grande	1 172	863 717	736,96	4,9	500,00	3,3
Santa Mônica	1 285	4 723 870	3 676,16	24,3	3 000,00	19,9
Trindade	4 804	8 485 527	1 766,35	11,7	1 150,00	7,6
Sede Continente						
Abraão	1 524	2 616 623	1 716,94	11,4	1 071,00	7,1
Balneário	1 817	3 489 169	1 920,29	12,7	1 500,00	9,9
Bom Abrigo	391	1 240 619	3 172,94	21,0	2 500,00	16,6
Canto	1 724	3 156 236	1 830,76	12,1	1 442,00	9,5
Capoeiras	5 627	6 887 466	1 224,00	8,1	800,00	5,3
Colônia	1 171	1 537 774	1 313,21	8,7	800,00	5,3
Coqueiros	3 973	7 695 332	1 936,91	12,8	1 250,00	8,3
Estreito	2 205	3 425 981	1 553,73	10,3	1 000,00	6,6
Itaguaçu	615	1 923 608	3 127,82	20,7	2 500,00	16,6
Jardim Atlântico	3 321	4 271 109	1 286,09	8,5	800,00	5,3
Monte Cristo	2 988	1 547 997	518,07	3,4	380,00	2,5
Barra da Lagoa	1 256	1 118 269	890,34	5,9	600,00	4,0
Barra da Lagoa	1 097	1 010 912	921,52	6,1	600,00	4,0
Cachoeira do Bom Jesus	3 319	2 760 039	831,59	5,5	500,00	3,3
Cachoeira do Bom Jesus	312	385 744	1 236,36	8,2	700,00	4,6
Cachoeira do Bom Jesus Leste	554	387 283	699,07	4,6	500,00	3,3
Lagoinha do Norte	157	102 340	651,85	4,3	450,00	3,0
Ponta das Canas	658	647 189	983,57	6,5	600,00	4,0
Praia Brava	52	125 079	2 405,37	15,9	1 100,00	7,3
Vargem do Bom Jesus	553	330 273	597,24	4,0	405,00	2,7
Vargem Grande	547	439 798	804,02	5,3	600,00	4,0
Campeche	5 450	6 313 231	1 158,39	7,7	800,00	5,3
Autódromo	97	99 935	1 030,26	6,8	800,00	5,3
Campeche Central	522	656 996	1 258,61	8,3	800,00	5,3
Campeche Leste	873	1 232 068	1 411,30	9,3	1 000,00	6,6
Campeche Norte	593	800 459	1 349,85	8,9	900,00	6,0
Campeche Sul	847	938 259	1 107,74	7,3	800,00	5,3
Lagoa Pequena	234	325 847	1 392,51	9,2	960,00	6,4
Moenda	151	124 887	827,07	5,5	600,00	4,0
Morro das Pedras	446	507 327	1 137,50	7,5	700,00	4,6
Pedrita	148	106 767	721,40	4,8	560,00	3,7
Rio Tavares Central	759	739 578	974,41	6,5	700,00	4,6
Rio Tavares do Norte	368	478 873	1 301,29	8,6	837,50	5,5

(Continuação) - Tabela 20

Município, Distritos e Bairros	Responsáveis por Domicílios	Total dos Rendimentos	Rendimento nominal médio mensal		Rendimento nominal mediano mensal	
			Valor (R\$)	S.M.	Valor (R\$)	S.M.
Canasvieiras	2 990	5 088 578	1 701,87	11,3	800,00	5,3
Canasvieiras	1 408	1 694 463	1 203,45	8,0	600,00	4,0
Canto do Lamim	98	69 996	714,24	4,7	385,00	2,5
Daniela	126	320 251	2 541,67	16,8	1 500,00	9,9
Forte	71	40 680	572,96	3,8	400,00	2,6
Jurere	-	-	-	-	-	-
Jurere Leste	633	921 177	1 455,26	9,6	800,00	5,3
Jurere Oeste	379	1 498 091	3 952,75	26,2	3 000,00	19,9
Vargem de Fora	82	78 705	959,82	6,4	500,00	3,3
Inglezes do Rio Vermelho	4 697	4 355 450	927,28	6,1	600,00	4,0
Capivari	2 447	2 022 813	826,65	5,5	550,00	3,6
Inglezes Centro	932	1 057 604	1 134,77	7,5	680,00	4,5
Inglezes Norte	71	146 231	2 059,59	13,6	1 000,00	6,6
Inglezes Sul	388	457 676	1 179,58	7,8	689,50	4,6
Santinho	729	618 751	848,77	5,6	600,00	4,0
Lagoa da Conceição	3 192	5 642 053	1 767,56	11,7	900,00	6,0
Canto da Lagoa	324	573 684	1 770,63	11,7	900,00	6,0
Canto dos Araçás	142	303 682	2 138,61	14,2	1 050,00	7,0
Dunas da Lagoa	113	181 347	1 604,84	10,6	1 000,00	6,6
Lagoa	1 580	3 185 009	2 015,83	13,3	1 000,00	6,6
Porto da Lagoa	424	730 744	1 723,45	11,4	1 000,00	6,6
Praia Mole	38	52 738	1 387,84	9,2	1 000,00	6,6
Retiro	331	421 531	1 273,51	8,4	700,00	4,6
Pântano do Sul	1 770	1 567 784	885,75	5,9	600,00	4,0
Açores	182	194 910	1 070,93	7,1	600,00	4,0
Armação	682	682 643	1 000,94	6,6	650,00	4,3
Pântano do Sul	676	516 335	763,81	5,1	535,00	3,5
Rio das Pacas	20	13 721	686,05	4,5	400,00	2,6
Ratones	729	530 364	727,52	4,8	450,00	3,0
Ratones	257	166 537	648,00	4,3	400,00	2,6
Vargem Pequena	124	106 271	857,02	5,7	600,00	4,0
Ribeirão da Ilha	5 455	4 783 784	876,95	5,8	600,00	4,0
Alto Ribeirão	413	348 910	844,82	5,6	600,00	4,0
Alto Ribeirão Leste	401	293 025	730,74	4,8	600,00	4,0
Base Aérea	164	290 101	1 768,91	11,7	1 600,00	10,6
Caiaçanga	237	216 073	911,70	6,0	600,00	4,0
Caieira	50	36 254	725,08	4,8	465,00	3,1
Campus	1	750	750,00	5,0	750,00	5,0
Carianos	1 006	1 397 147	1 388,81	9,2	1 000,00	6,6
Costeira do Ribeirão	148	150 080	1 014,05	6,7	749,50	5,0
Morro do Peraita	-	-	-	-	-	-
Pedregal	267	146 209	547,60	3,6	430,00	2,8
Ribeirão da Ilha	403	335 765	833,16	5,5	600,00	4,0
Ressacada	467	467 728	1 001,56	6,6	800,00	5,3
Tapera	122	78 967	647,27	4,3	485,00	3,2
Tapera da Base	1 759	1 011 009	574,76	3,8	450,00	3,0
Santo Antônio de Lisboa	1 550	2 369 196	1 528,51	10,1	800,00	5,3
Barra do Sambaqui	204	138 066	676,79	4,5	500,00	3,3
Cacupé	255	589 989	2 313,68	15,3	1 500,00	9,9
Recanto dos Açores	103	113 907	1 105,89	7,3	800,00	5,3
Sambaqui	394	615 622	1 562,49	10,3	1 000,00	6,6
Santo Antônio	400	651 130	1 627,83	10,8	900,00	6,0
São João do Rio Vermelho	1 940	1 485 687	765,82	5,1	500,00	3,3
Rio Vermelho	1 566	1 176 045	750,99	5,0	500,00	3,3
Sem especificação	2 763	2 462 454	891,22	5,9	500,00	3,3

Salário Mínimo: R\$151,00

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 21

RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO MENSAL - SÃO JOSÉ 2000

De Pessoas com Renda Responsáveis por Domicílios Particulares Permanentes - Renda em R\$

Município, Distritos e Bairros	Responsáveis por Domicílios	Total dos Rendimentos	Rendimento nominal médio mensal		Rendimento nominal mediano mensal	
			Valor (R\$)	S.M.	Valor (R\$)	S.M.
Sta. CATARINA	1 428 902	1 163 482 150	814,25	5,4	450,00	3,0
SÃO JOSÉ	47 432	45 816 675	965,94	6,4	600,00	4,0
SÃO JOSÉ (Distrito Sede)	16 505	14 208 045	860,83	5,7	600,00	4,0
Urbano						
Bosque das Mansões	139	531 947	3 826,96	25,3	3 000,00	19,9
Centro	1 153	1 568 212	1 360,11	9,0	800,00	5,3
Distrito Industrial	44	31 446	714,68	4,7	435,00	2,9
Fazenda Santo Antônio	1 503	1 167 046	776,48	5,1	500,00	3,3
Flor de Nápolis	840	660 784	786,65	5,2	510,00	3,4
Forquilha	3 042	2 413 929	793,53	5,3	600,00	4,0
Picadas do Sul	961	835 114	869,01	5,8	600,00	4,0
Ponta de Baixo	639	965 996	1 511,73	10,0	1 000,00	6,6
Potecas	725	393 720	543,06	3,6	450,00	3,0
Praia Comprida	1 437	1 562 617	1 087,42	7,2	800,00	5,3
Roçado	1 412	1 273 934	902,22	6,0	600,00	4,0
Morro do Avai	399	235 473	590,16	3,9	453,00	3,0
Rural						
Colônia Santana	835	478 489	573,04	3,8	500,00	3,3
Forquilha	1 981	1 250 212	631,10	4,2	500,00	3,3
Sertão do Maruim	800	541 936	677,42	4,5	500,00	3,3
CAMPINAS						
Campinas	7 446	11 172 794	1 500,51	9,9	1 000,00	6,6
Campinas	3 129	4 771 079	1 524,79	10,1	1 100,00	7,3
Kobrasol	4 317	6 401 715	1 482,91	9,8	1 000,00	6,6
BARREIROS						
Areias	23 481	20 435 836	870,31	5,8	600,00	4,0
Areias	2 365	1 934 910	818,14	5,4	600,00	4,0
Barreiros	4 997	5 477 233	1 096,10	7,3	750,00	5,0
Bela Vista	2 468	2 188 846	886,89	5,9	650,00	4,3
Cidade Jd. de Florianópolis	1 766	1 392 115	788,29	5,2	500,00	3,3
Ipiranga	4 625	3 881 414	839,22	5,6	600,00	4,0
Jardim Santiago	158	133 679	846,07	5,6	550,00	3,6
Nossa Senhora do Rosário	2 028	2 380 632	1 173,88	7,8	850,00	5,6
Pedregal	238	84 041	353,11	2,3	300,00	2,0
Serraria	4 836	2 962 966	612,69	4,1	450,00	3,0
SEM ESPECIFICAÇÃO	595	297 190	499,48	3,3	400,00	2,6

Salário Mínimo: R\$151,00

| Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

| Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 22

RENDIMENTO MÉDIO E MEDIANO MENSAL - BIGUAÇU E PALHOÇA 2000

De Pessoas com Renda Responsáveis por Domicílios Particulares Permanentes - Renda em R\$

MUNICÍPIOS, DISTRITOS E BAIROS	Número de Domicílios	Totais dos Rendimentos	Rendimento nominal médio mensal		Rendimento nominal mediano mensal	
			Valor (R\$)	S.M.	Valor (R\$)	S.M.
Sta. CATARINA	1 428 902	1 163 482 150	814,25	5,4	450,00	3,0
BIGUAÇU						
Biguaçu (Distrito Sede)	12 453	8 426 194	676,64	4,5	480,00	3,2
Guaporanga	11 205	7 737 105	690,50	4,6	500,00	3,3
Sorocaba do Sul	1 023	600 695	587,19	3,9	400,00	2,6
	225	88 394	392,86	2,6	300,00	2,0
PALHOÇA						
Enseada de Brito	25 960	18 528 297	713,72	4,7	500,00	3,3
Palhoça (Distrito Sede)	3 351	2 081 068	621,03	4,1	400,00	2,6
Ponte do Imaruim	22 609	16 447 229	727,46	4,8	500,00	3,3
SEM ESPECIFICAÇÃO	3 418	2 718 192	795,26	5,3	570,00	3,8
	22 542	15 810 105	701,36	4,6	500,00	3,3

Salário Mínimo: R\$151,00

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 23

PIB GLOBAL, POPULAÇÃO E PIB PER CAPITA - 2000

Posição em SC	MUNICÍPIOS	Associação dos Municípios	Região Hidrográfica	PIB Global		População		PIB Per Capita		Condição de Eficiência	
				Reais		Habitantes		Reais/Hab.		ÍNDICE	NÍVEL
1º	BLUMENAU (*)	ammvi	vale itajaí	3.561.545.250		261.505		13.619		1,00	ALTO
6º	FLORIANOPOLIS	granfpolis	lit centro	4.201.436.979		341.781		12.293		1,00	ALTO
89º	SAO JOSE	granfpolis	lit centro	1.119.017.875		173.239		6.459		0,85	MÉDIO
177º	BIGUAÇU	granfpolis	lit centro	246.045.824		48.010		5.125		0,63	BAIXO
273º	PALHOÇA	granfpolis	lit centro	365.705.625		102.671		3.562		0,38	BAIXO
293º	BELA VISTA DO TOLDO (*)	amurc	canoinhas	12.039.944		5.708		2.109		0,15	BAIXO
-	SANTA CATARINA	-	-	39.657.081.981		5.349.580		7.381		-	-

(*) Municípios com o maior e o menor PIB per Capita do Estado de Santa Catarina

OBS: 1 - A ESTIMATIVA DO PIB GLOBAL ESTADUAL, FOI CALCULADO A PARTIR DA PARTICIPAÇÃO RELATIVA : ESTADO SC / PIB BRASIL DE 2000. (IBGE)
 2 - A ESTIMATIVA DO PIB GLOBAL MUNICIPAL, POR NÃO DISPOR DOS DADOS CONVENCIONAIS, FOI CALCULADO A PARTIR DE INDICADORES INDIRETOS, TAIS COMO : PIB GLOBAL DE 1996(IPEA), CONSUMO RESIDENCIAL DE ENERGIA ELÉTRICA E CONSUMO COMERCIAL DE ENERGIA ELÉTRICA-2000(CELESC E ERUSC) E MOVIMENTO ECONÓMICO(SEF).

Fonte: IPEA (PIB Municipal), Celesc (Energia Residencial e Comercial) e Secretária da Fazenda (Movimento Econômico)

Elaboração: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico,Urbano e Meio Ambiente/ SC

Tabela 24

INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL NOS MUNICÍPIOS - 2001

P O S I Ç Ã O E M S C	M U N I C I P I O S	Índice de Desenvolvimento Social - 2001																	I N D I C E	N I V E L E F F I C I Ê N C I A							
		A S S O C I A Ç Ã O M U N I C I P I O S	R E G I Ã O H I D R O G R A F I C A	M O R T A L I D A D E I N F A N T I L	C O N S U L T A S P R É - N A T A L	C O B E R T U R A V A C I N A L D P T	V A C I N A P O L I O M E L I T E	V A C I N A S A R A M P O	A T E N D E D U C A Ç Ã O I N F A N T I L	A T E N D E N S I N O F U N D A M E N T A L	P E R M A N Ê N C I A E N S I N O F U N D	A P R O V A Ç Ã O E N S I N O F U N D	R E P E T Ê N C I A E N S I N O F U N D	D I S T O R Ç Ã O E N S I N O F U N D	A T T E N D E N S I N O M É D I O	D I S T O R Ç Ã O E N S I N O M É D I O	A N A L F A B E T I S M O E L E I T O R	P I B M U N I C I P A L P E R C A P I T A			E N E R G I A R E S I D E N C I A L	E N E R G I A C O M E R C I A L					
1º	JARAGUÁ DO SUL (*)	amvali	baix norte	0,98	0,97	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,96	0,99	0,95	0,97	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,99	1,00	1,00	1,00	0,989	ALTO
5º	FLORIANOPOLIS	granpolis	lit centro	1,00	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,96	0,88	0,88	0,94	1,00	1,00	1,00	1,00	0,99	1,00	1,00	1,00	0,973	ALTO
24º	SÃO JOSE	granpolis	lit centro	0,96	0,89	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,96	0,89	0,89	0,96	0,56	0,99	0,98	0,85	0,98	1,00	1,00	1,00	0,937	M. ALTO
181º	PALHOCA	granpolis	lit centro	0,96	0,84	1,00	0,95	0,95	0,70	1,00	0,95	0,87	0,89	0,87	0,86	0,86	0,89	0,52	0,92	0,98	0,38	0,92	0,98	0,92	0,65	0,843	MÉDIO
220º	BIGUACU	granpolis	lit centro	0,96	0,86	0,73	0,73	0,76	0,50	0,97	0,93	0,84	0,84	0,86	0,84	0,84	0,62	0,69	0,97	0,63	1,00	0,90	0,97	1,00	0,90	0,813	MÉDIO
293º	TIMBÓ GRANDE (*)	amarp	canoinhas	0,82	0,89	0,52	0,50	0,69	0,33	0,65	0,89	0,88	0,72	0,23	0,68	0,90	0,46	0,41	0,26	0,629	0,46	0,90	0,90	0,41	0,26	0,629	BAIXO
-	SANTA CATARINA	-	-	0,95	0,90	1,00	0,99	1,00	0,83	0,98	0,97	0,91	-	0,79	-	-	-	-	-	-	-	0,97	-	-	-	0,933	-

(*) Municípios com o maior e o menor IDS - 2000 em SC

Fonte: DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO - DURB e SECRETARIA DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO URBANO E MEIO AMBIENTE - SDM/SC

Tabela 25

EVOLUÇÃO DO SALÁRIO MÍNIMO E PIB PER CAPITA

Salário Mínimo Real e PIB per capita 1940 - 1998

Anos	PIB per Capita	Salário Mínimo	Anos	PIB per Capita	Salário Mínimo
1940	100	98,02	1969	250,4	67,73
1941	102,57	89,35	1970	264,83	68,93
1942	97,53	80,22	1971	287,79	65,96
1943	103,3	78,78	1972	314,29	64,78
1944	108,66	83,19	1973	349,62	59,36
1945	109,38	67,03	1974	368,91	54,48
1946	119,28	58,82	1975	378,56	56,91
1947	119,38	44,94	1976	407,37	56,54
1948	124,99	41,51	1977	417,15	58,92
1949	130,47	42,18	1978	427,21	60,7
1950	135,69	39,84	1979	445,01	61,29
1951	139,6	36,8	1980	476,12	61,78
1952	147,3	98,77	1981	445,96	63,34
1953	146,65	81,35	1982	439,98	66,02
1954	156,7	98,88	1983	417,97	56,1
1955	162,56	111,04	1984	431,28	52,04
1956	162,95	112,81	1985	455,61	53,24
1957	170,92	122,65	1986	480,06	50,36
1958	178,75	106,7	1987	487,54	36,31
1959	183,18	119,45	1988	478,3	38,22
1960	195,19	100,3	1989	484,82	40,7
1961	209,27	111,52	1990	455,61	29,09
1962	214,1	101,82	1991	449,35	30,38
1963	211,23	89,51	1992	439,03	26,07
1964	211,36	92,49	1993	450,44	29,37
1965	210,97	89,19	1994	469,06	24,79
1966	212,76	76,03	1995	482,08	24,53
1967	216,89	71,92	1996	486,91	24,92
1968	234,36	70,39	1997(*)	498,49	25,32
			1998 (*)	498,49	26,55

Fonte: DIEESE; IBGE

Elaboração: DIEESE

Tabela 26

PESQUISA NACIONAL DA CESTA BÁSICA

Comprometimento do Salário Mínimo com a compra da Cesta Básica

Ano	cesta básica X salário mínimo (%)	Jornada de trabalho necessária
1959	27,12	65h 05 min
1969	45,97	110h 20 min
1979	63,78	153h 04 min
1989	77,88	171h 20 min
1990	92,42	203h 19 min
1991	74,79	164h 32 min
1992	85,56	188h 14 min
1993	78,07	171h 46 min
1994	102,35	225h 10 min
1995	99,69	219h 18 min
1996	88,08	193h 46 min
1997	81,32	178h 56 min
1998	81,98	180h 22 min
1999	79,86	175h 42 min
2000	78,47	172h 38 min
2001	73,51	161h 42 min

Salário Mínimo nominal: salário mínimo vigente.

Município de São Paulo – 1959/2001

Fonte: DIEESE

Elaboração: DIEESE

Tabela 27

VALORIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA DO DISTRITO SEDE EM FLORIANÓPOLIS 1970-1993

LOCAL	1970	1976	1982	1993	1970 - 76		1970 - 82		1982 - 93		1970 - 93	
					Variação Período (%)	Cresc. Anual (%)	Variação Período (%)	Cresc. Anual (%)	Variação Período (%)	Cresc. Anual (%)	Variação Período (%)	Cresc. Anual (%)
ILHA												
Av. Paulo Fontes	16,26	37,00		700,00	227,6	14,7					4.305,0	17,8
Ponte	7,60	28,18		460,00	370,8	24,4					6.052,6	19,5
Alm. Lamego	21,73	28,18	167,00	350,00	129,7	4,4	768,5	18,5	209,6	7,0	1.610,7	12,8
Frei Caneca	16,26	20,09	183,00	460,00	123,6	3,6	1.125,5	22,4	251,4	8,7	2.829,0	15,6
Agromômica	3,25	17,36	43,50	250,00	534,2	32,2	1.338,5	24,1	574,7	17,2	7.692,3	20,8
Penitenciária	4,34	19,63		150,00	452,3	28,6					3.456,2	16,7
Sta. Mônica + UFSC	4,34	19,36	36,87	90,00	446,1	28,3	849,5	19,5	244,1	8,5	2.073,7	14,1
Trindade	4,34	20,09	39,40	150,00	462,9	29,1	907,8	20,2	380,7	12,9	3.456,2	16,7
Carvoeira	3,25	25,00	33,75	35,00	769,2	40,5	1.038,5	21,5	103,7	0,3	1.076,9	10,9
Pantanal	2,17		37,46	55,00			1.726,3	26,8	146,8	3,6	2.534,6	15,1
Jardim Anchieta	1,73		30,21	49,00			1.746,2	26,9	162,2	4,5	2.832,4	15,6
Saco dos Limões	7,60		21,50	30,00			282,9	9,1	139,5	3,1	394,7	6,2
Itacorubi	1,52	8,69		21,00	571,7	33,7					1.381,6	12,1
Centro	43,47			268,00							616,5	8,2
CONTINENTE												
Aracy V. Calado	21,73		71,21	90,00			327,7	10,4	126,4	2,2	414,2	6,4
Coqueiros	10,80		39,11	46,00			362,1	11,3	117,6	1,5	425,9	6,5
Capoeiras	4,34		31,59	33,00			727,9	18,0	104,5	0,4	760,4	9,2

Fonte de Dados Brutos:

Imobiliária SOTERRAS Ltda (1981, 1982, 1993), ESPLAN (1970), Dalton Andrade Imóveis (1993), Jornal Diário Catarinense (1993), Jornal O Estado (1976), Projeto de Desapropriação - DER/COPAVEL S.A. (1976), Imobiliária Bravimol (Praia Brava - 1984/93), Secretária de Finanças - PMF (1993)

Fonte: SUGAI, M.J., 1994

Tabela 28

VALORIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA DOS BALNEÁRIOS EM FLORIANÓPOLIS 1981-1993

LOCAL	1981	1984	1993	1981 - 93		1984 - 93	
				Variação Período (%)	Crescimento Anual (%)	Variação Período (%)	Crescimento Anual (%)
LAGOA	33,60		45,00	133,9	2,5		
CANASVIEIRAS	55,78		190,00	340,6	10,8		
CACHOEIRA DO BOM JESUS	28,21		80,00	283,6	9,1		
JURERÉ	20,18		70,00	346,9	10,9		
DANIELA	35,78		55,00	153,7	3,6		
INGLESES	26,89		142,00	528,1	14,9		
PRAIA BRAVA		25,00	100,00			400,0	16,7
CAMPECHE	5,95		20,00	336,1	10,6		

Valores em US\$ / m²

[Fonte de Dados Brutos:

Imobiliária SOTERRAS Ltda (1981, 1982, 1993), ESPLAN (1970), Dalton Andrade Imóveis (1993),
 Jornal Diário Catarinense (1993), Jornal O Estado (1976), Projeto de Desapropriação - DER/COPAVEL S.A. (1976),
 Imobiliária Bravimol (Praia Brava - 1984/93), Secretária de Finanças - PMF (1993)

[Fonte: SUGAI, M.L., 1994

Tabela 29

LOTEAMENTOS APROVADOS - PMF 1940 / 1992

LOCAL	1940 - 49	Relação ao Total (%)	1950 - 59	Relação ao Total (%)	1960 - 69	Relação ao Total (%)	1970 - 79	Relação ao Total (%)	1980 - 92	Relação ao Total (%)	Total por Local	Relação ao Total (%)
CONTINENTE I	11	29,7	44	41,1	13	23,2	8	15,4	5	13,9	81	28,1
CONTINENTE II	6	16,2	13	12,1	9	16,1	12	23,1	3	8,3	43	14,9
ILHA / CENTRO	15	40,5	17	15,9	9	16,1	2	3,8			43	14,9
DISTR. SEDE LESTE-NORD.	4	10,8	16	15,0	15	26,8	15	28,8	15	41,7	65	22,6
DISTR. SEDE SUL	1	2,7	11	10,3	2	3,6	2	3,8	2	5,6	18	6,3
BALNEÁRIOS NORTE			4	3,7	6	10,7	7	13,5	8	22,2	25	8,7
BALNEÁRIOS LESTE I			1	0,9	2	3,6	5	9,6	2	5,6	10	3,5
BALNEÁRIOS LESTE II									1	2,8	1	0,3
BALNEÁRIOS SUL			1	0,9			1	1,9			2	0,7
TOTAL	37	100,0	107	100,0	56	100,0	52	100,0	36	100,0	288	100,0

Fonte de Dados Brutos: Secretária de Urbanismo e Serviços Públicos / PMF

Fonte: SUGAI, M.I., 1994

Tabela 30

DESMEMBRAMENTOS APROVADOS - PMF 1959 / 1991

LOCAL	1959 - 64	Relação ao Total (%)	1965 - 70	Relação ao Total (%)	1971 - 76	Relação ao Total (%)	1977 - 81	Relação ao Total (%)	1982 - 86	Relação ao Total (%)	1987 - 91	Relação ao Total (%)	Total por Local	Relação ao Total (%)
CONTINENTE I	6	33,3	1	100,0	4	36,4	27	8,0	51	14,0	28	13,5	117	12,5
CONTINENTE II	3	16,7			2	18,2	24	7,1	25	6,9	8	3,8	62	6,6
ILHA / CENTRO	6	33,3			2	18,2	5	1,5	31	8,5	17	8,2	61	6,5
DISTR. SEDE LESTE-NORD.	3	16,7			2	18,2	119	35,3	89	24,5	62	29,8	275	29,3
DISTR. SEDE SUL							27	8,0	18	4,9	8	3,8	53	5,6
BALNEÁRIOS NORTE					1	9,1	89	26,4	94	25,8	61	29,3	245	26,1
BALNEÁRIOS LESTE I							26	7,7	28	7,7	16	7,7	70	7,5
BALNEÁRIOS LESTE II							4	1,2	13	3,6	5	2,4	22	2,3
BALNEÁRIOS SUL							16	4,7	15	4,1	3	1,4	34	3,6
TOTAL	18	100,0	1	100,0	11	100,0	337	100,0	364	100,0	208	100,0	939	100,0

Fonte de Dados Brutos: SUSP / PMF

Fonte: SUGAI, M.I., 1994

Tabela 31

CONDOMÍNIOS APROVADOS PELA PMF - 1978 / 1992

LOCAL	1978 - 81	Relação ao Total (%)	1982 - 85	Relação ao Total (%)	1986 - 89	Relação ao Total (%)	1990 - 92	Relação ao Total (%)	Total por Local	Relação ao Total (%)
CONTINENTE I e II			1	2,9			1	11,1	2	2,3
ILHA / CENTRO										
DISTR. SEDE LESTE-NORDESTE	2	12,5	4	11,8	6	20,7	1	11,1	13	14,8
DISTR. SEDE SUL	2	12,5	1	2,9					3	3,4
BALNEÁRIOS NORTE	8	50,0	17	50,0	15	51,7	6	66,7	46	52,3
BALNEÁRIOS LESTE I e II	2	12,5	11	32,4	8	27,6	1	11,1	22	25,0
BALNEÁRIOS SUL	2	12,5							2	2,3
TOTAL	16	100,0	34	100,0	29	100,0	9	100,0	88	100,0

Fonte de Dados Brutos: SUSP / PMF

Fonte: SUGAI, M.I., 1994

Tabela 32

ÁREA DOS ALVARÁS DE LICENÇA PARA CONSTRUÇÃO POR BAIRROS 1990 - 2001

Local	Ano de Expedição do Alvará											Total	Relação ao Total (%)	
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000			2001
	Área dos alvarás por ano (m ²)													
Florianópolis - Sede Ilha														
AGRONOMICA	20.169,56	5.752,37	10.840,29	3.847,20	29.442,49	7.959,07	12.683,25	40.951,24	18.611,32	12.753,03	1.731,67	15733,26	180.474,74	2,86
CARVOEIRA	2.512,35	1.466,95	80,00	5.990,03	401,04	1.531,29	1.145,67	1.195,60	3.146,82	1.513,50	1.191,40	3415,45	23.590,09	0,37
CENTRO	118.604,53	107.007,66	113.339,34	55.539,66	60.903,06	121.120,78	117.093,51	214.090,22	224.942,43	44.119,14	71.290,37	159167,2	1.407.217,88	22,29
CORREGO GRANDE	1.573,00	1.581,01	11.865,37	12.591,62	14.780,64	20.738,23	2.176,81	10.507,93	23.391,39	20.336,01	19.850,07	27050,865	166.442,94	2,64
COSTEIRA DO PIRAJUBAE	403,45	70,00	493,84	487,08	629,03	871,36	1.401,14	218,75	511,78	260,55	405,47	19334,569	25.087,02	0,40
ITACORUBI	8.989,57	2.748,07	18.602,92	2.919,25	26.956,04	9.587,16	39.412,52	8.233,58	21.460,45	30.012,00	22.703,33	17194,57	208.829,44	3,31
JARDIM ANCHIETA	1.457,57	2.684,04	4.486,07	2.906,92	9.071,43	3.795,01	3.414,88	4.731,67	2.084,74	2.470,94	2.611,64	1151,45	40.866,35	0,65
JOAO PAULO	72,25	122,21	2.181,69	2.908,69	686,02	956,07	304,71	1.102,10	252,36	1.523,45	6.584,31	29773,11	46.466,97	0,74
JOSE MENDES	796,69	408,29	191,16	77,20	175,49		555,78	314,46	500,96	1.601,59		359,53	4.981,15	0,08
MONTE VERDE		140,37	1.743,79	48,71			49,59	650,17	360,49		137,39		3.168,76	0,05
PANTANAL	6.157,24	10.367,83	3.333,09	2.498,46	3.580,03	7.764,15	3.071,05	15.023,37	709,55	985,06	3.069,60	2533,39	59.102,81	0,94
PARQUE SÃO JORGE	1.323,68	362,10	461,76	137,27	1.331,79	1.469,77		1.328,17	1.517,86		536,18		8.468,58	0,13
SACO DOS LIMÕES	2.503,94	1.430,88	1.568,74	1.237,26	2.509,41	1.089,19	1.785,04	794,58	8.793,90	457,73	1.106,34	15940,68	39.217,69	0,62
SACO GRANDE	3.906,73	1.034,09	4.371,66	236,52	1.297,50	8.523,39	697,88	23.284,82	46.845,87	12.748,90	80.560,21	15333,83	198.841,40	3,15
SACO GRANDE I	326,18	1.904,09	1.197,67	5.209,57	3.658,67	6.196,39	7.090,51	19.990,69	3.144,15		382,26		49.100,16	0,78
SACO GRANDE II	1.145,44								218,86	288,66			1.652,96	0,03
SANTA MONICA	4.728,59	4.241,16	6.852,94	3.429,73	5.159,05	3.001,70	4.520,09	4.352,07	4.625,34	3.642,20	2.327,79	4251,99	51.132,63	0,81
TRINDADE	15.948,80	28.131,08	15.836,06	38.830,14	26.935,41	7.565,12	44.571,27	54.406,66	27.721,99	11.225,51	34.387,09	17296,09	322.854,81	5,11
Florianópolis - Sede Continente														
ABRAÃO	2.636,47	16.304,61	14.780,87	1.646,09	8.111,85	5.680,39	8.073,04	15.954,43	7.525,12	14.158,26	7.027,47	58,91	101.957,50	1,61
BALNEARIO	4.416,27	4.368,32	3.793,63	2.497,76	2.292,42	2.031,78	7.223,82	32.165,67	5.957,75	1.300,68	5.460,78	789,32	72.298,19	1,15
BOM ABRIGO	1.021,83	249,33	5.864,67	939,20	508,39	6.472,46	956,41	25.882,93	1.529,88	1.560,26	11.348,61	297,28	56.631,23	0,90
CANTO	2.569,84	14.553,77	1.418,82	3.830,82	537,00	362,66	713,38	4.256,28	6.714,29	374,90	975,22	17900,96	54.207,93	0,86
CAPOEIRAS	20.425,36	31.676,62	91.228,50	40.005,31	28.184,63	15.398,65	18.433,85	38.263,85	49.933,93	24.893,49	26.685,80	15677,7	400.812,49	6,35
COLONINHA	7.326,02	9.287,62	737,02	1.438,81	166,30	3.959,97	6.068,16	6.068,16	878,95	1.063,92	3.036,82	16238,04	50.707,18	0,80
COQUEIROS	19.830,61	8.003,93	13.352,14	22.147,43	15.289,62	7.333,12	15.060,53	41.809,70	12.404,36	4.455,15	8.051,15	4766,84	172.504,57	2,73
ESTREITO	3.251,74	16.237,92	18.589,22	7.578,30	41.287,48	13.153,64	19.935,31	35.591,98	25.038,58	2.450,74	23.647,50	5487,9	210.250,30	3,33
ITAGUAÇU	3.238,83	2.650,32	3.183,58	1.895,60	2.097,50	654,91	2.201,99	1.144,02	1.689,75	908,87	16.091,44	2069,92	37.826,72	0,60
JARDIM ATLANTICO	4.014,98	6.028,50	3.110,99	10.361,89	7.748,05	3.526,45	1.026,63	18.443,84	1.276,43	1.180,12	3.193,39	1897,78	61.809,04	0,98

(Continuação) - Tabela 32

Local	Relação ao Total (%)													
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total	Relação ao Total (%)
Baía da Lagoa	2.907,20	1.717,51	1.322,73	1.693,72	7.223,66	530,62	7.020,27	1.191,15	1.566,12	10.519,12	3.381,37	2538	41.611,47	0,66
Cachoeira do Bom Jesus														
CACHOEIRA DO BOM JESUS	1.199,89	10.469,04	8.043,61	15.762,44	34.004,51	2.677,83	2.463,42	1.159,54	1.541,38	3.783,62	14.187,99	11943,155	107.236,42	1,70
PONTA DAS CANVAS	1.344,21	409,91	7.234,75	24.931,53	6.079,53	3.747,77	15.384,45	15.384,45	3.946,91	2.191,90	1.525,54	1793,33	68.589,82	1,09
PRAIA BRAVA	16.794,69	3.174,60	4.666,00	6.899,50	8.218,20	15.536,89	7.522,88	708,33	481,77	24.706,55	6.573,75	21704,44	116.987,60	1,85
VARGEM GRANDE			951,40	142,33						11.482,11			12.575,84	0,20
Campeche														
CAMPECHE	2.053,09	425,00	922,43	342,26	882,43	787,20	1.789,04	1.849,98	4.082,66	4.361,67	5.546,82	5393,11	28.435,68	0,45
MORRO DAS PEDRAS		2.006,87	441,39	287,00	981,92	1.059,86	180,15	378,03	799,69	963,12	1.273,08	2577,78	10.948,89	0,17
RIO TAVARES		126,22	154,98	189,45	328,38	811,09	5.914,52	1.368,40	3.261,53	1.483,78	3.267,82	4296,94	21.203,11	0,34
Canasvieiras														
CANASVIEIRAS	19.103,97	18.427,21	76.427,38	60.286,00	83.983,37	29.131,17	13.741,54	12.160,28	8.874,51	13.990,47	50.122,45	20045,5355	406.293,88	6,44
DANIELA	1.263,78	1.261,04	2.782,60	1.723,17	3.800,65	459,27	1.255,08	3.006,71	2.979,55	1.982,93	1.512,29	3317,38	25.344,43	0,40
JURERE	3.958,83	8.300,09	24.069,13	5.698,92	17.253,71	19.923,87	8.676,41	43.002,69	30.695,59	17.960,90	28.719,24	38271,57	246.530,93	3,90
JURERE INTERNACIONAL	6.448,60	5.370,72	7.380,63	15.643,11	41.828,96	11.764,77	10.905,83	14.694,95	21.555,06	23.818,16	25.939,92	28883,32	214.234,04	3,39
Inglêses														
INGLESES	27.878,38	42.157,86	46.901,30	83.119,80	56.744,65	29.602,89	79.702,95	2.121,28	8.785,36	26.272,28	24.475,34	41606,06	469.368,14	7,43
SANTINHO	17.878,35		98,00	359,05		24.838,50	2.858,35		20.097,48				66.129,73	1,05
Lagoa da Conceição														
LAGOA DA CONCEIÇÃO	18.051,42	4.616,08	10.596,28	4.975,67	37.287,35	16.900,79	11.068,65	20.928,95	21.279,64	18.508,97	32.979,41	29453,204	226.646,40	3,59
PRAIA MOLE				2.582,71	888,78				4.785,75				8.257,24	0,13
Pantano do Sul														
ARMAÇÃO	276,40	110,55	820,66	95,17	1.416,88	423,75	861,00	598,70	646,96		162,01	716,29	6.128,36	0,10
PANTANO DO SUL	49,58	701,05	2.595,49	1.001,74	1.377,49	1.796,81	3.193,41	1.724,62	4.253,38	4.186,31	5.320,70	5425,066	31.625,64	0,50
Ratones														
RATONES			289,78			117,76			312,66				740,65	0,01
VARGEM PEQUENA				65,00				65,92		278,59			409,51	0,01
Ribeirão da Ilha														
CARIANOS	2.428,20	1.159,26	1.158,19	2.718,07	5.013,12	7.272,68	7.398,82	3.448,92	3.771,51	3.228,45	4.113,00	3917,83	45.628,04	0,72
RIBEIRÃO DA ILHA	80,00	64,00	96,85	639,53	743,98	5.238,17	903,66	1.402,02	953,54	650,47	1.818,17	2416,35	15.006,74	0,24
TAPERA	170,80		175,16			323,25	220,80	61,95	281,68	544,68			1.778,32	0,03
Santo Antônio de Lisboa														
CACUPE	138,20	1.168,96	1.482,34	2.278,77	1.385,98	1.096,40	2.061,23	7.043,05	2.868,91	5.724,98	4.763,76	4527,55	34.540,13	0,55
SAMBAQUI	664,40	426,93	554,87	750,71	955,94	665,29	1.071,12	336,32	920,77	1.141,69	546,41	746,81	8.781,26	0,14
SANTO ANTONIO DE LISBOA	421,55	1.954,89	867,74	9.661,87	337,06	316,48	9.201,39	1.883,12	3.638,09	1.054,10	2.411,24	3126,75	34.874,28	0,55
Rio Vermelho	195,35	220,00	1.865,36	176,13	128,00	70,37	1.454,67	538,63	731,41	1.016,77	822,85	7219,54	7.219,54	0,11
TOTAL	382.668,41	383.080,93	555.384,88	473.280,17	604.614,89	435.765,82	489.190,32	756.730,97	655.708,03	375.850,52	574.050,38	627.322,65	6.313.627,62	100

Fonte: Susp/Sinduscom

Tabela 33

ALVARÁS DE LICENÇA POR TIPO DE USO A CADA ANO - FLORIANÓPOLIS 1990-2001

TIPO	Ano de Expedição do Alvará											Total	Relação ao Total (%)	
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000			2001
COMERCIAL	38.015,67	30.692,42	154.350,00	28.636,62	17.615,55	11.674,80	48.285,44	97.788,75	42.049,67	28.948,45	122.498,69	65.394,17	685.950,24	10,9
CULTO	347,97	578,68		575,57	423,27	463,37	5.086,66	1.380,28	5.839,67		1.158,62	655,59	16.509,68	0,3
CULTURAL		860,18	2.085,43										2.945,61	0,05
EDUCACIONAL			429,48	1.593,12	305,53			12.580,88	1.983,25				22.947,04	0,4
HOTEL	31.813,22	33.755,38	37.565,15	39.771,89	48.985,00	30.329,97	39.096,91	35.954,39	5.733,26	5.111,13	29.079,48	16.530,12	353.725,89	5,6
INDUSTRIAL	516,01		386,78			1.018,90		585,46	421,70	3.859,54			6.788,39	0,1
INSTITUCIONAL	1.762,24	259,89	6.045,34	4.923,30		9.001,19	1.799,08	5.556,40	48.869,57	4.439,50		260,73	84.312,26	1,3
LAZER RECREAÇÃO E ESPORTE		1.088,67	1.463,89	1.681,79	375,90	2.619,71	847,67	709,85	16.735,89			269,68	25.793,05	0,4
MOTEL							4.193,20	4.547,62	1.571,84				10.312,66	0,2
OUTROS		0,00			260,00		171,18			759,63	259,74	13.736,16	15.186,71	0,2
RESIDENCIAL E COMERCIAL	25.336,39	19.083,63	16.921,47	13.856,82	55.307,18	18.592,29	24.465,40	11.726,73	26.863,23	4.081,12	19.842,16	33.520,69	269.597,10	4,3
RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	217.416,21	230.492,72	244.330,37	296.209,42	380.376,43	281.166,99	287.303,69	486.957,39	390.643,15	207.291,58	268.141,59	353.284,35	3.645.613,90	57,7
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	67.460,65	66.269,31	91.475,73	84.873,70	100.965,96	79.631,86	77.224,65	96.937,17	114.996,77	121.359,57	130.956,83	129.900,46	1.162.052,66	18,4
SAÚDE			331,21	1.137,92								89,79	1.558,92	0,02
SERVIÇO						1.266,70	716,42	6,02				8.344,38	10.333,52	0,2
TOTAL	382.668,36	383.080,88	555.384,85	473.260,15	604.614,82	435.765,78	489.190,30	756.730,94	655.708,00	375.850,52	574.050,36	627.322,66	6.313.627,63	100

Fonte: Susp - Fpolis

Tabela 34

DOMICÍLIOS OCUPADOS E NÃO OCUPADOS NA ÁREA CONURBADA - 2000

São Considerados não Ocupados os Domicílios Fechados, Vagos e de Uso Ocasional

MUNICÍPIO	Domicílios				
	TOTAL	OCUPADOS	Relação ao Total (%)	NÃO OCUPADOS	Relação ao Total (%)
FLORIANÓPOLIS	141040	103820	73,61	37220	26,39
SÃO JOSÉ	55987	49972	89,26	6015	10,74
BIGUAÇU	14944	13179	88,19	1765	11,81
PALHOÇA	36623	27667	75,55	8956	24,45
TOTAL ÁREA CONURBADA	248594	194638	78,30	53956	21,70

Fonte: IBGE, Censo 2000

Elaboração: Maria Inês Sugai

DOMICÍLIOS NÃO OCUPADOS EM FLORIANÓPOLIS 1980 - 2000

São considerados não ocupados os Domicílios Fechados, Vagos e de uso Ocasional

DISTRITO	Domicílios não Ocupados		
	1980	Relação ao Total de Domicílios (%)	2000
DISTRITO SEDE - FLORIANÓPOLIS	4846	9,07	12715
BARRA DA LAGOA			816
CACHOEIRA DO BOM JESUS	532	1,00	3449
CAMPECHE (**)			1498
CANASVIEIRAS	1291	2,42	7090
INGLESES DO RIO VERMELHO	296	0,55	6018
LAGOA DA CONCEIÇÃO (*)	683	1,28	1246
PÂNTANO DO SUL	357	0,67	1506
RATONES	56	0,10	288
RIBEIRÃO DA ILHA	522	0,98	1411
SANTO ANTÔNIO DE LISBOA	468	0,88	471
SÃO JOÃO DO RIO VERMELHO	60	0,11	712
TOTAL DE DOMICÍLIOS NÃO OCUPADOS	9111	17,05	37220
TOTAL DE DOMICÍLIOS	53433	100,00	141040

(*) Parte do Distrito da Lagoa foi desmembrada para criar o Distrito da Barra da Lagoa (Lei no 4805/95) e o Distrito do Campeche (Lei no 4806/95), e parte foi transferida para o Distrito de S. João do Rio Vermelho.

(**) Se formou a partir de parte do Distrito da Lagoa e parte do Distrito do Ribeirão da Ilha

Fonte de Dados Brutos: IBGE, Censo 2000, Censo Geral 1980

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 36

OCORRÊNCIAS NA ÁREA CONURBADA DE FLORIANÓPOLIS 1993 - 2001

Florianópolis, São José, Biguaçu e Palhoça

TIPO DE OCORRÊNCIA	Ano de ocorrência dos Crimes/ Contravenções										Variação 1993-2000 (%)
	1993	1995	1996	1997	1999	2000	2001 (Jan/Set)				
HOMICÍDIO	10	23	24	39	29	29	49 (*)				190,00
ASSALTO A BANCO			24	23	23	9	26 (*)				
FURTO DE VEÍCULOS	950	1103	1066	1062	1325	1170	933 (*)				23,16
POSSE / USO DE ENTORPECENTES	639	676	829	782	1539	1582	1090 (*)				147,57
TOTAL DE OCORRÊNCIAS	24461	23752	25320	26075	41557	40195	27417 (*)				64,32

(*) No ano de 2001, só estão compreendidos os crimes/ocorrências dos meses de Janeiro a Setembro

(**) Até o ano de 1996 os crimes de assalto a banco não eram discriminados entre os demais crimes

Fonte: Polícia Militar, COPOM - Comando de policiamento da Capital

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 37

OCORRÊNCIAS EM FLORIANÓPOLIS E DEMAIS MUNICÍPIOS CONURBADOS - 2000

MUNICÍPIOS	Tipo de Crime / Contravenção									
	HOMICÍDIO	Proporção (%)	ASSALTO A BANCO	Proporção (%)	FURTO DE VEÍCULO	Proporção (%)	POSSE / USO DE ENTORPECENTE	Proporção (%)	TOTAL DE OCORRÊNCIAS	Proporção (%)
FLORIANÓPOLIS	16	55,17	3	33,33	625	53,42	1050	66,37	24595	61,19
SÃO JOSÉ, BIGUAÇU E PALHOÇA	13	44,83	6	66,67	545	46,58	532	33,63	15600	38,81
TOTAL ÁREA CONURBADA	29	100,00	9	100,00	1170	100,00	1582	100,00	40195	100,00

Fonte: Polícia Militar, COPOM - Comando de Policiamento da Capital

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 38

ACIDENTES DE TRANSITO E ATROPELAMENTOS POR LOGRADOURO - FLORIANÓPOLIS 2001

LOGRADOURO	BAIRRO	Ocorrência		
		Acidente de Transito	Relação ao Total (%)	Atropelamento
Av. Paulo Fontes	Centro	331	8,05	16
Av. Mauro Ramos	Centro	284	6,90	27
Ponte Colombo Salles	Centro	255	6,20	
Av. Gov. Jorge Lacerda	Costeira	213	5,18	19
Av. Herólio Luz	Centro	205	4,98	
R. Lauro Linhares	Trindade	157	3,82	
R. Silva Jardim	José Mendes	151	3,67	
Av. Rio Branco	Centro	125	3,04	2
Av. Gustavo Richard	Centro	115	2,80	
R. Dep. Antônio Edu Vieira	Pantanal	105	2,55	
Ponte Pedro Ivo	Centro	40	0,97	
Av. Das Rendeiras	Lagoa da Conceição			15
Av. Madre Maria Villac	Canasvieiras			7
SC 401	Saco Grande			54
VIA DE	Av. Rubens de Arruda Ramos	670	16,29	24
CONTORNO	Av. Gov. Irineu Bornhausen	270	6,56	19
NORTE	R. Prof. Henrique da Silva Fontes	132	3,21	16
	Av. Osvaldo R. Cabral	110	2,67	3
SEDE	Av. Gov. Ivo Silveira	359	8,73	17
CONTINENTE	R. Marinheiro Max Schramm	156	3,79	6
	R. Santos Saraiva	133	3,23	7
	R. Eng. Max de Souza	112	2,72	3
	R. Flávio Aducci	83	2,02	
	R. Gaspar Dutra	81	1,97	
	R. Cel. Pedro Demoro	27	0,66	
	BR 282			
	Av. Egídio Ferreira			44
VIA DE CONTORNO NORTE	Capoeiras			1
	Capoeiras	1182	28,73	62
TOTAL	Centro	4114	100,00	280
				100,00

Fonte: Polícia Militar, COPOM - Comando de Policiamento da Capital

Elaboração: Maria Inês Sugai

Tabela 39

CRESCIMENTO DE CRIMES - FLORIANÓPOLIS 2000 / 2001

OCORRÊNCIA	ANO		Taxa Crescimento (%)
	2000	2001	
HOMICÍDIOS	16	44	175,00
ASSALTO A BANCO	3	22	633,33
FURTO DE VEÍCULOS	625	727	16,32
TAXA DE HOMICÍDIOS / 100.000 HAB.	4,67	12,85	175,00

Fonte: Polícia Militar, COPOM - Comando de Policiamento da Capital; IBGE, Censo 2000