

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC  
Centro Sócio Econômico  
Departamento de Ciências Econômicas

JOÃO HENRIQUE LISBOA VIEIRA

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CATARINENSE DIANTE DA  
INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA DAS DEZ MAIS POPULOSAS  
CIDADES DE SANTA CATARINA

Florianópolis, 2011

**JOÃO HENRIQUE LISBOA VIEIRA**

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CATARINENSE DIANTE DA  
INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA DAS DEZ MAIS POPULOSAS  
CIDADES DE SANTA CATARINA

Monografia submetida ao curso de Ciências  
Econômicas da Universidade Federal de  
Santa Catarina, como requisito obrigatório  
para a obtenção do grau de Bacharelado.

**Orientador:** Ronivaldo Steingraber

**Florianópolis, 2011**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 6,5 ao aluno João Henrique Lisboa Vieira na disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

-----  
Prof. Ronivaldo Steingraber

-----  
Prof. Marcelo Arend

-----  
Profa. Patrícia Fonseca Ferreira Arienti

## **RESUMO**

Santa Catarina, representada por suas dez cidades mais populosas, possui características geográficas, populacionais e econômicas que a difere de outros estados. A dispersão das principais cidades pode ser explicada por aspectos históricos e naturais e também econômicos como os estudos do geógrafo Christaller. A formação de pólos econômicos e a organização industrial do estado podem ser caracterizadas como conglomerados ou distritos industriais que geram grande vantagem para a indústria catarinense.

O projeto aponta a influência relevante da infraestrutura social e urbana no desenvolvimento econômico de uma região e dentro disso o descontentamento da população catarinense principalmente com os fatores saúde, educação, segurança e mobilidade urbana. Ao mesmo tempo, Santa Catarina ocupa uma posição muito favorável nos índices de desenvolvimento humano. Em específico no IFDM, houve uma evolução nos quesitos saúde e educação enquanto ocorreu uma diminuição no indicador de emprego e renda.

Com relação à infraestrutura econômica, a FIESC levantou os principais gargalos para o desenvolvimento econômico e industrial do estado. As principais barreiras apontados estão relacionados à capacitação de recursos humanos, fraca estrutura logística e sistema tributário confuso e oneroso. Diante dessas barreiras é apresentada uma pauta mínima com ações em dez áreas necessárias para o desenvolvimento.

Palavras-chave: Gargalos. Desenvolvimento econômico. Infraestrutura econômica. Infraestrutura social e urbana. Santa Catarina.

## **ABSTRACT**

Santa Catarina, represented by its ten most populous cities, presents geographical, population and economic features that differs from other states. The dispersion of the main cities can be explained by natural and historical aspects as well as economics, as it is shown in studies of the geographer Christaller. The formation of industrial organization and economic centers of the state can be characterized as clusters or industrial districts that generate great benefit to the industry of the state.

The project points the important influence of social and urban infrastructure in the economic development in a region. Concerning that, the discontent of the population of Santa Catarina factors mainly about the issues of health, education, safety and urban mobility. At the same time, Santa Catarina is in a very positive in human development indices. Specifically in IFDM, there was an evolution in health and education issues as there was a decrease in the indicator of employment and income.

With regard to economic infrastructure, FIESC pointed out the main bottlenecks to economic and industrial development of the state. The main barriers mentioned are related to the quality of human resources, logistics and the expensive and confuse tax system. Given these barriers is presented a minimal plan of actions in ten areas needed for development.

Keywords: Bottlenecks. Economic development. Economic infrastructure. Social and urban infrastructure. Santa Catarina.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1- POPULAÇÃO .....	13
Tabela 2 - PIB .....	14
Tabela 3 - PIB PER CAPITA .....	17
Tabela 4 - ÍNDICE DE GINI.....	18
Tabela 5 - ÍNDICE DE GINI ESTADOS.....	18
Tabela 6 - ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO - IDH .....	19
Tabela 7 - ÍNDICE FIRJAN DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL - IFDM .....	20
Tabela 8 – PRINCIPAIS PROBLEMAS PERCEBIDOS NAS CIDADES.....	25
Tabela 9 – PRINCIPAIS PROBLEMAS NA ÁREA DA SAÚDE.....	26
Tabela 10 - PRINCIPAIS PROBLEMAS NA ÁREA DA EDUCAÇÃO.....	27
Tabela 11 - NÍVEIS PROBLAMÁTICOS NA ÁREA DA EDUCAÇÃO .....	27
Tabela 12 - AVALIAÇÃO DA INFRAESTRURA PELA POPULAÇÃO .....	29
Tabela 13 - COMPARATIVO EDUCAÇÃO .....	32
Tabela 14 - COMPARATIVO SAÚDE .....	32
Tabela 15 - COMPARATIVO EMPREGO E RENDA .....	33

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO PIB - SC.....	10
Figura 2 - REGIÕES CATARINENSES .....	10
Figura 3 - DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA POPULAÇÃO (2009) .....	12
Figura 4 - MESOREGIÕES E PRINCIPAIS CIDADES .....	12
Figura 5 - POLOS ECONÔMICOS .....	14
Figura 6 - EVOLUTIVO GINI.....	18
Figura 7- EVOLUÇÃO IDH .....	20
Figura 8 - DISTRIBUIÇÃO DOS ESTADOS BRASILEIROS POR INTERVALOS DE DESENVOLVIMENTO.....	21
Figura 9 - SITUAÇÃO RELATIVA DO ESTADO.....	22
Figura 10 - IFDM E ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO .....	22
Figura 11 - EVOLUÇÃO DO IFDM.....	23
Figura 12 - AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA.....	28
Figura 13- MARCOS POSITIVOS DA INDÚSTRIA.....	34
Figura 14 - OPORTUNIDADES DA INDÚSTRIA .....	35
Figura 15 - PONTOS FRACOS DA INDÚSTRIA.....	35
Figura 16 - FATORES INIBIDORES DO CRESCIMENTO ECONÔMICO.....	36
Figura 17 - AMEAÇAS À INDÚSTRIA .....	36
Figura 18 - PRINCIPAIS DESAFIOS À INDÚSTRIA .....	37

## SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	1
1.2	Objetivos.....	1
1.2.1	Objetivo Geral.....	1
1.2.2	Objetivos Específicos .....	1
1.3	Justificativa.....	2
2.	METODOLOGIA.....	3
3.	REFERENCIAL TEÓRICO.....	4
3.2	Indicadores.....	8
4.	BREVE VISÃO DEMOGRÁFICA E ECONÔMICA DE SANTA CATARINA .....	10
5.	DESENVOLVIMENTO HUMANO E ECONÔMICO MEDIANTE INDICADORES ESTATÍSTICOS.....	17
6.	A SITUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA PARA O DESENVOLVIMENTO NA ÓTICA DA POPULAÇÃO.....	24
7.	ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE VISÃO DA POPULAÇÃO E INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO .....	32
8.	DESAFIOS E GARGALOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA CATARINENSE .....	34
9.	AÇÕES ESTRATÉGICAS BÁSICAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE SANTA CATARINA.....	39
10.	CONCLUSÕES .....	41
11.	REFERÊNCIAS .....	42



## **1. INTRODUÇÃO**

Joinville, Florianópolis, Blumenau, São José, Criciúma, Itajaí, Chapecó, Lages, Jaraguá do Sul e Palhoça, por ordem, são as dez mais populosas cidades catarinenses e abrangem 39% do total de habitantes do estado. Juntas representam 48% do PIB (Produto Interno Bruto) catarinense e 47% do Índice de Potencial de Consumo (IPC).

A heterogeneidade destas cidades faz despertar uma análise da infra-estrutura, do seu desenvolvimento social e urbano, com reflexos na história do crescimento econômico nos últimos anos de cada município, repercutindo para todo o estado.

O impacto do crescimento populacional nestas cidades (21%), em geral acima da média nacional (11%), segundo o IBGE. Por consequência, aflora gargalos nas áreas da saúde, educação, segurança e, mais recentemente, de mobilidade urbana. Essa última afeta diretamente, qualidade de vida, emprego/renda, negócios e ainda, desenvolvimento sustentável.

Ao apontar os holofotes às dez maiores cidades catarinenses, objetiva-se destacar os principais desafios ao desenvolvimento social e econômico de Santa Catarina.

### **1.2 Objetivos**

#### **1.2.1 Objetivo Geral**

Avaliar o desenvolvimento socioeconômico de Santa Catarina, mediante levantamento da infra-estrutura econômica, social e urbana das dez cidades de maior contingente populacional do estado.

#### **1.2.2 Objetivos Específicos**

- Levantar cenário sócio-demográfico e econômico de Santa Catarina;
- Identificar a situação da infraestrutura social e urbana para o desenvolvimento catarinense;
- Apontar indicadores do desenvolvimento humano e econômico catarinense;
- Indicar desafios e gargalos para o desenvolvimento industrial e comercial;
- Avaliar perspectivas de desenvolvimento social e econômico catarinense;

### **1.3 Justificativa**

Naturalmente dados nacionais ou dos grandes centros brasileiros cada vez mais se tornam disponíveis aos meios acadêmicos e sociedade em geral. As políticas de descentralização e municipalização induzem a busca de informações e análises em níveis pertinentes, aos quais se vê carência e escassez.

O diferencial do projeto é a realização de um estudo plural, que entre outros atributos apresenta percepções da população sobre infra-estrutura social e urbana, além de dados secundários da economia catarinense. Neste aspecto, o seguinte estudo é diferenciado pelo fato de o aluno ter o acesso privilegiado ao Instituto Mapa, empresa catarinense com vinte anos de atuação na área de pesquisa de opinião e de mercado.

Desta forma, a partir de demonstrativa da heterogeneidade dos municípios catarinenses o objetivo é apresentar dados representativos, alguns exclusivos, geradores de conhecimento aos gestores públicos e privados, para ações estratégicas também diferenciadas, com o foco municipal e repercussão no desenvolvimento socioeconômico estadual.

## 2. METODOLOGIA

A classificação das pesquisas com base em seus objetivos gerais, apresenta três grupos: as exploratórias, as descritivas e as explicativas. A metodologia de pesquisa a ser abordada no presente trabalho é a pesquisa exploratória.

Segundo Gil (2002, p.41)

Estas pesquisas têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses. Pode-se dizer que estas pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de idéias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é, portanto, bastante flexível, de modo que permite a consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado. Na maioria dos casos, essas pesquisas envolvem: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos.

O projeto tem como fonte de pesquisa a utilização de dados secundários que são informações já disponíveis, oriunda de pesquisas prévias. Segundo os professores do Departamento de Mercadologia da FGV-EAESP e Convidados (2003 p. 366)

Uma importante fonte de dados secundários externos é o governo. O Banco Central do Brasil, O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), os ministérios, as secretarias e instituições do governo estaduais e municipais – como a Secretaria do Planejamento e Secretaria de Indústria e Comércio, que dispõe de ricos bancos de dados sobre duas regiões – e muitos outros órgão públicos fornecem informações preciosas para monitorar o ambiente de marketing. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por exemplo, dispõe de uma extensa gama de informações econômico-demográficas, além de interessantes estudos sobre os hábitos e padrões de consumo, com amostras de consumidores brasileiros, como a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) e a Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios (PNAD).

Como fontes para o projeto serão utilizadas informações disponíveis em órgãos públicos e federações como exemplificado acima. Outra fonte serão as pesquisas já realizadas pelo Instituto MAPA no estado de Santa Catarina.

O projeto partirá de uma breve caracterização e contextualização dos dez municípios catarinenses mais populosos ressaltando sua heterogeneidade, mas ao mesmo tempo, sua capacidade de representar o estado de Santa Catarina. Em seguida, com base nos padrões já utilizados pelo Instituto MAPA e órgãos de análise e planejamento econômico, serão levantados dados sobre a infraestrutura econômica, social e urbana dos municípios selecionados. O projeto também abordará a percepção tanto de empresários como população economicamente ativa sobre os principais gargalos e desafios para o desenvolvimento econômico do estado. A partir disso será possível visualizar de maneira plural e sintetizada a situação da infraestrutura catarinense e seus gargalos e perspectivas futuras.

### 3. REFERENCIAL TEÓRICO

A realização deste projeto, referente à análise do desenvolvimento econômico, social e urbano das dez mais populosas cidades catarinenses, demanda o conhecimento de alguns tópicos relacionados ao tema. Deste modo, este capítulo tem por objetivo informar acerca dos conceitos de desenvolvimento, crescimento, indicadores sociais e econômicos, infraestrutura econômica, social e urbana, e planejamento econômico.

Para compreender o tema de estudo é, portanto fundamental entender o conceito de desenvolvimento que, para Fonseca (2006), consiste no processo de enriquecimento dos países e dos seus habitantes, ou seja, da acumulação de recursos econômicos, sejam eles ativos individuais ou de infra-estrutura social, e também em um crescimento da produção nacional e das remunerações obtidas por aqueles que participam da atividade econômica. Embora, o desenvolvimento econômico não se limite ao campo da Economia, os elementos econômicos estão no centro desse processo.

Nesse contexto é importante deixar clara a diferença entre crescimento e desenvolvimento econômico. Sadroni (1998) entende como crescimento o aumento da capacidade produtiva da economia e, portanto da produção de bens e serviços de determinado país ou área econômica. O crescimento econômico é representado basicamente pelo aumento do Produto Interno Bruto (PIB). Já o desenvolvimento econômico caracteriza-se pelo crescimento econômico acompanhado pela melhoria do padrão de vida da população. Indicadores como PIB per capita e índice de Gini são utilizados para a medição do desenvolvimento econômico de uma região. Nesse sentido, para Blanchard (2007, p.188) “A evolução do padrão de vida de um país é dada pelo crescimento de seu produto per capita, e não pela evolução de seu produto total.”

Dado o desenvolvimento econômico como fator determinante para a elevação do padrão de vida da sociedade é importante entender as causas de um efetivo desenvolvimento. Para Fonseca (2006), o ponto de partida para o desenvolvimento econômico está na acumulação, em suas mais diversas formas, dos meios de produção ou, como também denominados, capitais. São fatores que resultam ou contribuem para a acumulação: infraestrutura de saneamento, comunicações, transportes e energia; fábricas, equipamentos e estruturas de produção agropecuária; escolas, bibliotecas e hospitais; conhecimento técnico e científico aplicado à produção; mão-de-obra com formação e treinamentos adequados, empresa competitivas e mentalidade empresarial nos negócios; administração pública

eficiente e voltada para o bem-estar da população; e relações sociais marcadas por harmonia e justiça.

No âmbito econômico, um dos domínios que trata do desenvolvimento econômico é o fundamental e polêmico planejamento econômico. É polêmico principalmente pela contradição entre planejamento e os princípios do liberalismo econômico. Sendo este último caracterizado pela ideia de que o mercado deixado à sua sorte é melhor mecanismo para o desenvolvimento econômico. O planejamento econômico é definido por Fonseca (2006, p. 26) como: “O planejamento econômico consiste na aplicação à economia, de modo coordenado e coerente, de determinados princípios e métodos apoiados no conhecimento científico para a obtenção de resultados previamente selecionados.” Já par Bromley (1982), o planejamento econômico consiste em definir e alcançar interesses para o futuro. E que dessa forma, o futuro de certas sociedades ou nações não seja determinado por circunstâncias fortuitas ou externas, mas seja resultado de decisões e propósitos gerados por alguns ou todos os seus habitantes.

Ainda sobre planejamento econômico, Bromley analisa que grande parte dos planejamentos econômicos falha principalmente pelo fato da sua elaboração dar-se de forma bitolada, sem consulta às diversas áreas interessadas. O autor então propõe como alternativa ao “planejamento bitolado” o “planejamento amplo”:

O planejamento amplo pode ser considerado como um processo integral de mudança social. É efetuado através de análise de informações significativas que incluem consultas a todos os grupos de interesse relevante, preparação de prognósticos, seleção de objetivos, montagem e liberação de planos de ação, implementação e acompanhamento, avaliação e modificação progressiva de planos, das estratégias de implementação e dos resultados obtidos. O planejamento amplo é necessariamente um processo contínuo, integrado, atingindo e envolvendo uma parte substancial da sociedade, particularmente aqueles que detêm o poder político econômico. (BROMLEY 1982, p. 126)

Como a citação de Bromley acima coloca, o planejamento econômico parte da “análise de informações significativas que incluem consultas a todos os grupos de interesse relevante”, o que é o ponto chave deste projeto que visa abordar principalmente os fatores estruturais fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico.

Dessa forma, é de suma importância o estudo daquilo que é base para o desenvolvimento econômico de qualquer sociedade, sua infraestrutura tanto econômica como social e urbana. Os conceitos de infraestrutura econômica, originários de várias organizações,

são apresentados pelo IPEA (2010a): De acordo com o Banco Mundial a infraestrutura econômica relaciona vários setores que subsidiam os domicílios e a produção como: energia, transportes, telecomunicações, fornecimento de água e saneamento em algumas vezes, setores de habitação e hidrocarbonetos. Já para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ela engloba os setores de energia elétrica, telecomunicações, saneamento e logística. Para a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), este termo envolve também a prestação de serviços públicos de abastecimento de água, energia elétrica, gás natural, coleta de resíduos, tecnologias de informação e comunicação (TICs), rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, drenagem e irrigação. Finalmente para o IPEA, esse conceito foi dividido em duas linhas de estudo: infraestrutura social e urbana, cujo foco principal é o suporte aos cidadãos e seus domicílios, aí constituído por habitação, saneamento e transporte urbano; e a infraestrutura econômica, cujo objetivo primordial é dar apoio às atividades do setor produtivo, englobando os setores de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia elétrica, petróleo e gás natural, biocombustíveis e telecomunicações.

Não há dúvida de que a oferta de serviços públicos de infraestrutura é um dos aspectos mais relevantes nas políticas de desenvolvimento econômico e social. A eficiente prestação de tais serviços condiciona de forma significativa a produtividade e a competitividade do sistema econômico, ao mesmo tempo em que melhora o bem-estar social. (IPEA 2010a). O documento “Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025” (2010a, p.16) reforça esse argumento:

Portanto, uma adequada disponibilidade de infraestrutura e de seus serviços correlatos é condição indispensável para que o país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva. Os investimentos em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia, melhorando as condições de transportes, de comunicação e de fornecimento de energia. Além disso, tais inversões promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo a outros investimentos.

Embora a infraestrutura tenha sido conceituada por diversos estudiosos do tema, aquela que melhor reflete a presente abordagem é a sugerida pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), segundo o qual se pode definir infraestrutura como “o conjunto de estruturas de engenharia e instalações – geralmente de longa vida útil – que constituem a base sobre a qual são prestados os serviços considerados necessários para o desenvolvimento produtivo, político, social e pessoal.” (BID, 2000 apud CEPAL, 2009). Com base nesta definição, é possível distinguir dois conceitos complementares: i) serviços de infraestrutura – que visam satisfazer às necessidades de um indivíduo ou de uma sociedade e são considerados serviços de interesse público; e ii) infraestrutura – que é a base física sobre a qual se dá a prestação destes serviços.

É importante também destacar outra classificação que trata da natureza da infraestrutura dividindo-a em infraestrutura pesada (hard infrastructure) que está relacionada aos equipamentos físicos necessários para o bom funcionamento de uma sociedade como, por

exemplo, as rodovias, as redes de água e esgoto, os aeroportos e os equipamentos de telecomunicações dentre outros. E a infraestrutura leve (soft infrastructure) que é de natureza mais intangível e abrange as instituições e outros insumos necessários para manter os padrões econômicos, sociais e culturais de um país, como, por exemplo, sistemas de educação, saúde, financiamento e governança.

Como abordado acima, o IPEA divide a infraestrutura em econômica, social e urbana. Entende-se como conveniente aqui dar um foco maior para a conceituação daquilo que se refere à infraestrutura social e à infraestrutura urbana, visto que estas são mais perceptíveis aos olhos da população em geral. “Para Hanvey (2004 apud IPEA, 2010b) a infraestrutura social abarca o mix interdependente de lugares e espaços, programas e redes em todos os níveis”. Segundo Swanson (1996, apud IPEA, 2010b) “infraestrutura social refere-se à capacidade dos indivíduos e comunidades para tirar proveito das oportunidades que melhoram o seu bem-estar econômico e social”. Já o departamento de Infraestrutura e Planejamento de Queensland (2007 apud IPEA, 2010b) a define como:

A infraestrutura social refere-se aos equipamentos comunitários, serviços e redes que ajudam os indivíduos, famílias, grupos e comunidades a satisfazer as suas necessidades sociais básicas, maximizar o seu potencial para o desenvolvimento e aumentam o bem-estar das comunidades.

Dessa forma, o IPEA (2010b, p. 29), sintetizando os conceitos apresentados entende que:

Infraestrutura social incluiria: i) equipamentos e serviços universais como educação, formação, saúde, serviços sociais, recreação e esportes, serviços de segurança e emergência, equipamentos culturais, instituições civis e democráticas, entre outros; ii) equipamentos e serviços relacionados ao ciclo de vida com aqueles destinados a crianças, adolescentes, idosos, tais como creches e instituições de longa permanência para idosos; iii) equipamentos e serviços para pessoas com necessidades especiais, como grupos com etnias e culturas específicas, populações tradicionais etc.

Mawby 2006 (apud IPEA 2010b) reforça a importância afirmando que a infraestrutura social é responsável pela transformação das cidades, viabiliza a existência de municípios e determina o nível de igualdade entre seus habitantes estando intimamente ligada a provisão de moradia o que impacta simultaneamente na saúde, segurança e bem-estar da população.

No livro de Infraestrutura Social e Urbana no Brasil (IPEA, 2010b) também são apresentados conceitos sobre infraestrutura urbana. A OECD (1991, p. 19 apud IPEA 2010b, p.30) qualifica-a como:

Um amplo conjunto de suportes essenciais no dia a dia das cidades modernas, incluindo equipamentos de água e esgoto, drenagem de águas superficiais, rodovias, equipamentos de transporte, rede de distribuição de energia, telecomunicações e

outros serviços em rede, além da provisão de diversos tipos de equipamentos e serviços sociais essenciais à manutenção de um padrão de vida adequado, incluindo educação, saúde, lazer e espaços públicos além da infraestrutura associada com a manutenção da saúde e do bem-estar, da lei e da ordem e da administração pública.

Já para Choguill (1996 apud IPEA 2010b, p. 30),

A infraestrutura urbana, especialmente no que se refere à oferta de água, esgotamento sanitário, drenagem e gestão dos resíduos sólidos é essencial para o alcance da sustentabilidade nas cidades e o atendimento das necessidades humanas básicas.

Por fim, o IPEA concatena os conceitos citados definindo que:

A infraestrutura social e urbana envolvem um amplo conjunto de bens e serviços sociais, equipamentos comunitários e redes de suporte à vida cotidiana das pessoas, das famílias, das comunidades e das cidades, com forte impacto sobre o desenvolvimento econômico, a promoção do bem-estar social e a garantia dos direitos humanos. (IPEA 2010b, p. 31)

## 3.2 Indicadores

Para que sejam elaboradas políticas econômicas que objetivem desenvolver a infraestrutura de uma região é necessária uma análise prévia da situação do local. Uma das maneiras mais comuns de realizar análises e comparações entre economias é mediante indicadores econômicos. Para Fonseca (1998), indicadores econômicos são um conjunto de dados estatísticos, passíveis de mudança e variação, capazes de representar ou dar uma ideia do estado de uma economia em determinado período.

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano: a utilização deste índice tem como objetivo contrapor e ao mesmo tempo extrapolar outro indicador extremamente utilizado, o PIB per capita. Sua criação visa oferecer um indicador que não seja simplesmente baseado na esfera econômica, mas que procure refletir o desenvolvimento humano de maneira geral. O IDH é uma média composta por três fatores: a renda, mediante o PIB per capita corrigido pelo poder de compra da moeda de cada país; de longevidade, medido através de números da expectativa de vida ao nascer; e educação, avaliado pelo analfabetismo e pela taxa de matrícula em todos os níveis de ensino. As três esferas possuem o mesmo peso e variam de zero a um assim como o IDH. (PNUD)

A escolha desse indicador justificasse pelo seu uso e conhecimento difundido representando uma base segura para análise.

IFDM – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal: é resultado de um estudo anual realizado pelo Sistema FIRJAN onde é acompanhado o desenvolvimento de todos os municípios brasileiros. Sua composição é realizada exclusivamente com base em estatísticas



públicas oficiais disponibilizadas pelos ministérios do Trabalho, Educação e Saúde. Desta forma, o indicador pretende apresentar o desenvolvimento dos municípios sob a ótica do Emprego & Renda, Educação e Saúde. O índice varia de zero a um, sendo o quanto mais próximo de um, maior o desenvolvimento. (Sistema FIRJAN)

Este indicador tem como principal vantagem, e por isso foi escolhido, a sua atualização constante, a precisão em níveis municipais e a segurança da utilização de estatísticas públicas.

PIB per capita: é a relação entre o Produto Interno Bruto de uma economia e sua população. Procura apresentar o padrão de vida médio de uma localidade, pois elimina as diferenças comparativas entre regiões de tamanhos distintos.

Índice de Gini: segundo PNUD:

Mede o grau de desigualdade existente na distribuição de indivíduos segundo a renda domiciliar per capita. Seu valor varia de 0, quando não há desigualdade (a renda de todos os indivíduos tem o mesmo valor), a 1, quando a desigualdade é máxima (apenas um indivíduo detém toda a renda da sociedade e a renda de todos os outros indivíduos é nula)

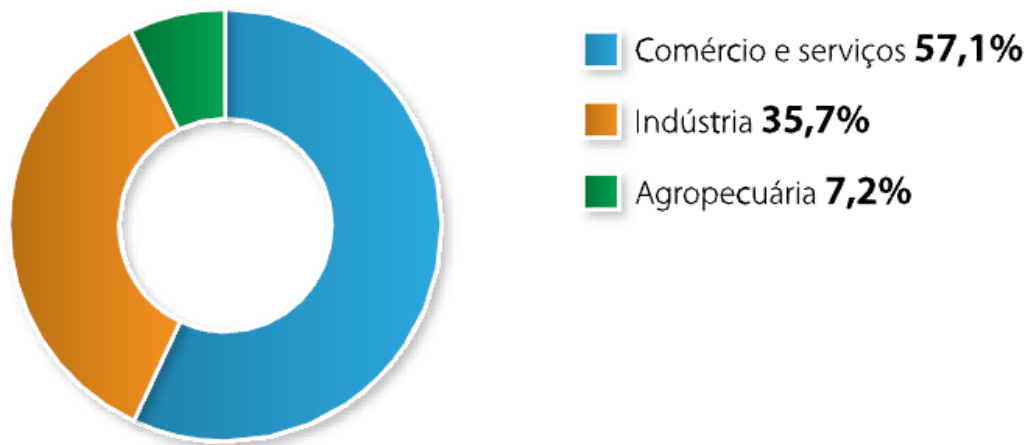
É o indicador de desigualdade mais difundido e um dos que melhor representa o nível de distribuição de renda. Tem papel fundamental na análise do nível de desenvolvimento de uma localidade.

Diante do acima exposto, entende-se como objeto de estudo da economia, a análise econômica de uma determinada região, pautando-se também em indicadores econômicos, e procurando examinar sua infraestrutura econômica, social e urbana. Frente a situação encontrada procura-se identificar os gargalos econômicos, ou seja, as barreiras para o desenvolvimento econômico de uma sociedade que podem estar dispersos em diversos setores.

## 4. BREVE VISÃO DEMOGRÁFICA E ECONÔMICA DE SANTA CATARINA

Santa Catarina, estado localizado na região sul do Brasil, abrangendo uma área de 95 mil quilômetros quadrados é o sétimo menor estado da Federação. Sua população corresponde a 3,3% da brasileira (IBGEa) e seu PIB a 4% do PIB nacional (IGBEb). No que tange a produção e sua distribuição setorial é possível observar a importância do setor de comércio e serviços na economia catarinense como aponta o gráfico abaixo.

**Figura 1 - DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO PIB - SC**



Fonte: IBGE 2006 apud FIESC

Dentre as divisões político-geográficas do estado apresenta-se primeiramente a utilizada pelo governo do estado para caracterizar as regiões como apresentado na figura abaixo:

**Figura 2 - REGIÕES CATARINENSES**



Fonte: Governo do estado de Santa Catarina

**Litoral:** região caracterizada pela colonização açoriana e pelas bacias e praias que são grandes atrativos a turistas. As principais cidades são: Florianópolis, São José, Laguna, Imbituba, Itajaí, Balneário Camboriú e São Francisco do Sul.

**Nordeste:** com forte tradição germânica, esta região tem como principal destaque as indústrias do ramo eletro-metal-mecânico. Suas principais cidades são Joinville e Jaraguá do Sul.

**Vale do Itajaí:** região marcada pela forte herança da cultura alemã tendo como principal legado a indústria têxtil. Os principais municípios são Blumenau, Gaspar, Pomerode, Indaial, Brusque e Rio do Sul.

**Planalto Norte:** região rica em florestas nativas e de reflorestamento onde concentra o pólo florestal catarinense. Abrange indústrias madeireiras, moveleiras, de papel e papelão. Os principais municípios são Rio Negrinho, São Bento do Sul, Canoinhas, Corupá, Mafra, Três Barras e Porto União.

**Planalto Serrano:** o frio e o turismo rural são os principais atrativos da região que tem como atividades econômicas a pecuária e a indústria florestal. Suas principais cidades são Lages, São Joaquim, Urubici e Bom Jardim da Serra.

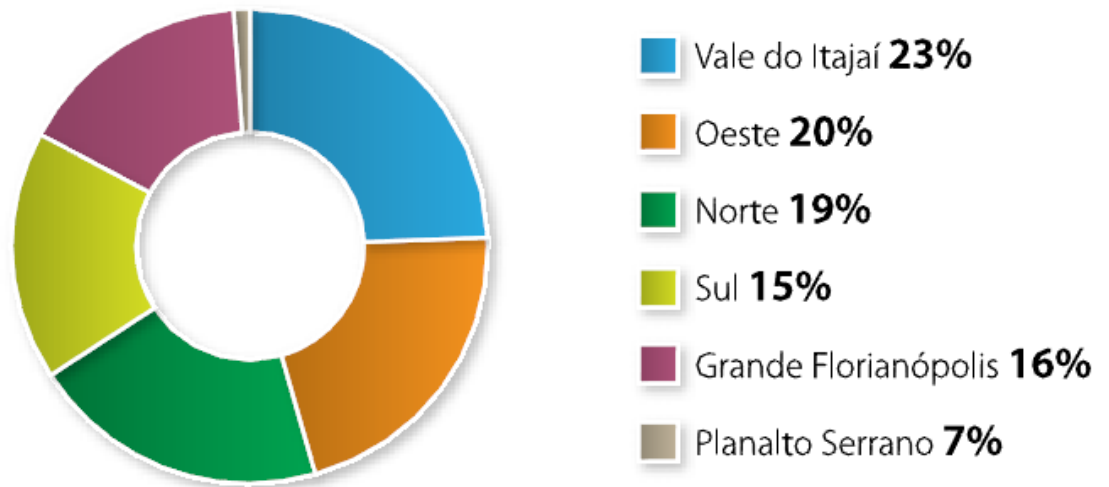
**Sul:** de descendência predominante italiana tem como principal setor econômico o extrativismo mineral e indústria cerâmica. As principais cidades são Criciúma, Tubarão, Gravatal, Araranguá e Urussanga.

**Meio-Oeste:** região caracterizada por comunidades de pequeno e médio porte colonizadas por imigrantes italianos, alemães, austríacos e japoneses. Sua atividade econômica está baseada na agroindústria, criação de bovinos e produção de maçã. Além disso há indústrias expressivas no pólo metal-mecânico. Suas principais cidades são Joaçaba, Videira, Caçador, Treze Tílias, Curitibanos, Fraiburgo e Campos Novos.

**Oeste:** é o celeiro do estado, de onde provêm boa parte da produção brasileira de grão, aves e suínos. Industrias alimentícias e frigoríficos de grande porte caracterizam a região. Suas principais cidades são Chapecó, Xanxerê, Concórdia e São Miguel do Oeste. (Governo do Estado de Santa Catarina)

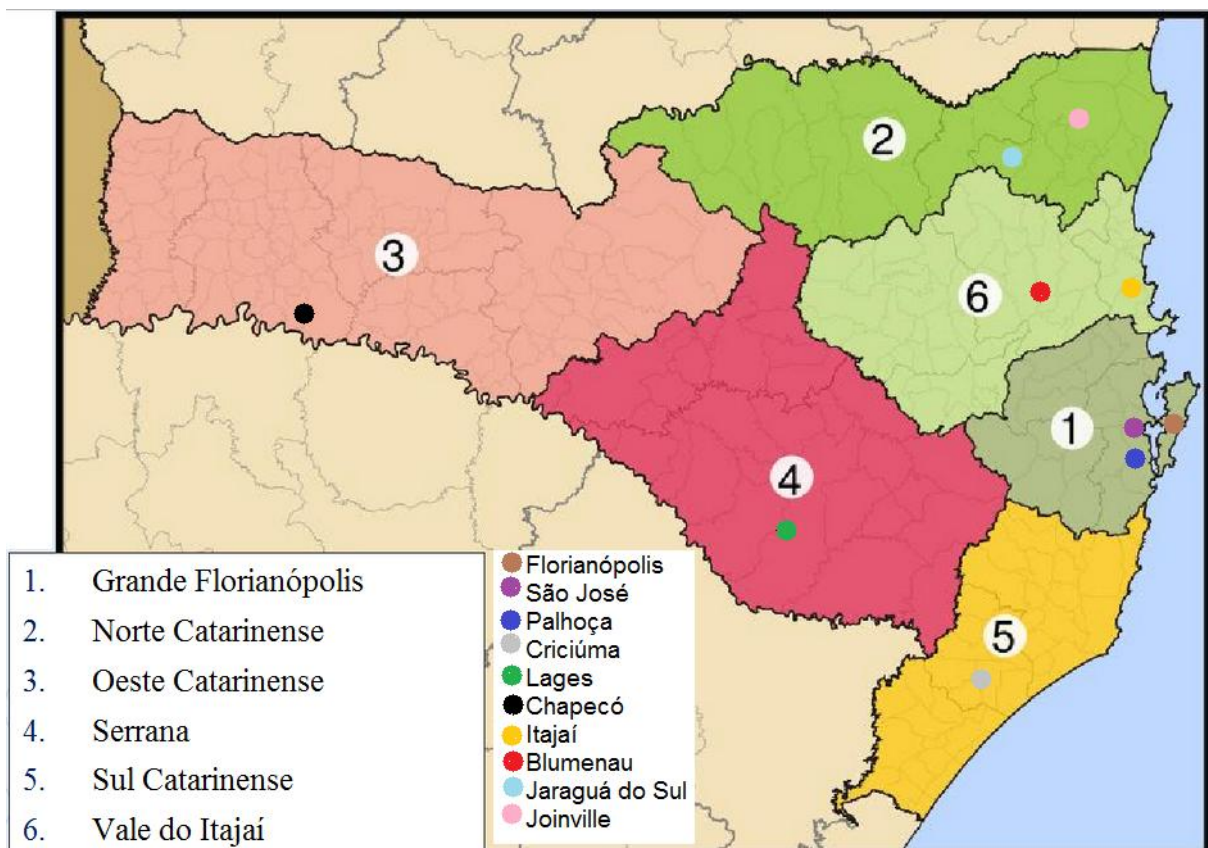
Agora utilizando, a divisão das mesorregiões utilizada pela FIESC e pelo Instituto MAPA é possível sintetizar as características regionais, suas principais cidades e vocações. As figuras abaixo mostram a distribuição populacional destas regiões e sua disposição no mapa.

**Figura 3 - DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA POPULAÇÃO (2009)**



Fonte: IBGE apud FIESC

**Figura 4 - MESOREGIÕES E PRINCIPAIS CIDADES**



Fonte: Própria a partir de [http://pt.wikipedia.org/wiki/Santa\\_Catarina](http://pt.wikipedia.org/wiki/Santa_Catarina)

Diferente da maioria dos estados brasileiros, Santa Catarina tem mesorregiões com distintas características geográficas e econômicas, onde a capital não constitui a maior concentração populacional. Como apontam os dados do IBGE na tabela abaixo, entre as mais populosas cidades catarinenses, nenhuma alcança um milhão de habitantes como na maioria das capitais brasileiras, o que diferencia o perfil populacional catarinense. É diferencial

também outra proporcionalidade: do total de 293 municípios, os dez maiores correspondem a aproximadamente 40% do total da população residente (urbana e rural). Os dois maiores, Joinville e Florianópolis concentram 15% da população catarinense. Do décimo primeiro ao trigésimo correspondem a 20,6% e o restante a 40,16%.

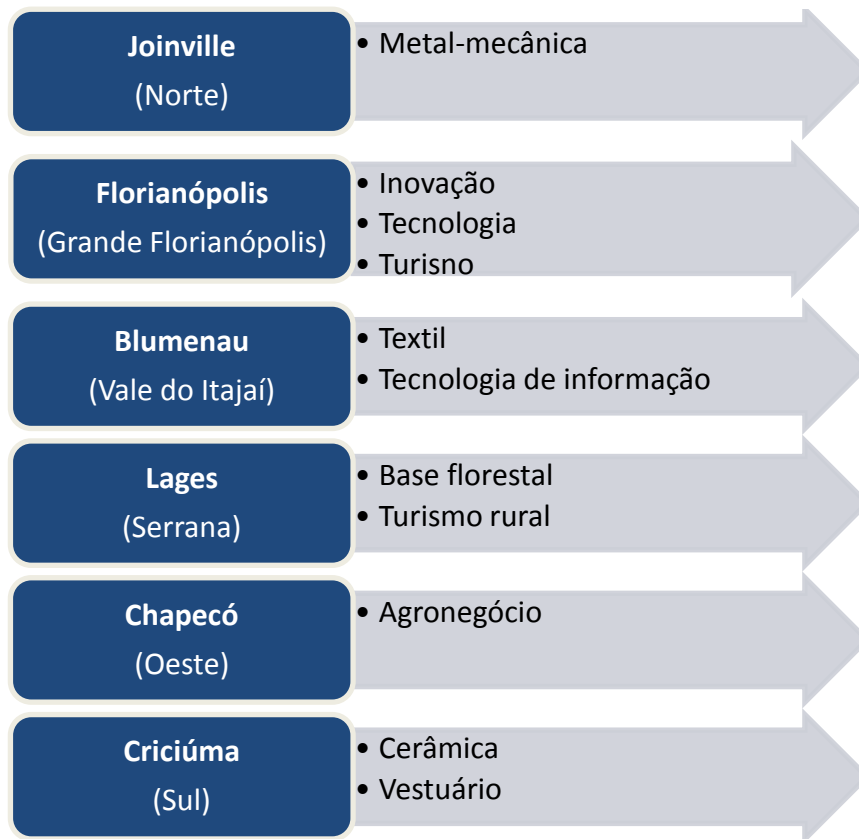
**Tabela 1- POPULAÇÃO**

Município	População (2010)	Proporção SC	Proporção entre as 10 maiores	Taxa de crescimento (2000-2010) %
Joinville	515,288	8.25%	21.02%	19.9%
Florianópolis	421,240	6.74%	17.18%	23.1%
Blumenau	309,011	4.95%	12.60%	18.0%
São José	209,804	3.36%	8.56%	20.9%
Criciúma	192,308	3.08%	7.84%	12.8%
Chapecó	183,530	2.94%	7.49%	24.9%
Itajaí	183,373	2.93%	7.48%	24.3%
Lages	156,727	2.51%	6.39%	-0.6%
Jaraguá do Sul	143,123	2.29%	5.84%	31.9%
Palhoça	137,334	2.20%	5.60%	33.7%
TOTAL 10 cidades	2,451,738	39.24%	100.00%	-
<b>SC</b>	<b>6,248,436</b>	<b>100.00%</b>		<b>16.7%</b>

Fonte: IBGEa

No que tange a diversificação de clima, de geografia, étnica e cultural, é possível observar seus reflexos nas várias vocações e pólos econômicos de algumas das principais cidades de cada mesorregião.

**Figura 5 - POLOS ECONÔMICOS**



Fonte: Própria a partir de dados da FIESC – Desenvolvimento SC: uma visão da indústria

Valendo-se da mesma contextualização, segundo o IBGE, as dez principais cidades catarinenses acumulam 47,64% do PIB estadual, calculado em R\$ 58.729.965,00 com a seguinte representabilidade.

**Tabela 2 - PIB**

Município	PIB - R\$ (2008)	PIB (2008) %
Joinville	13,220,313.00	10.72%
Florianópolis	8,120,986.00	6.59%
Blumenau	7,391,534.00	6.00%
São José	4,095,802.00	3.32%
Criciúma	2,791,692.00	2.26%
Chapecó	4,295,173.00	3.48%
Itajaí	10,183,448.00	8.26%
Lages	2,361,980.00	1.92%
Jaraguá do Sul	4,800,617.00	3.89%
Palhoça	1,468,420.00	1.19%
<b>TOTAL 10 cidades</b>	<b>58,729,965.00</b>	<b>47.64%</b>
<b>SC</b>	<b>123,282,982.00</b>	<b>100.00%</b>

Fonte: IBGEb

As características apresentadas tem uma relação bastante relevante com o estudo realizado pelo geógrafo alemão Walter Christaller destacado no artigo de Calvalcante (2007). Tal estudo procura explicar as leis que determinam o número, tamanho e distribuição das cidades, entendidas como lugares centrais que distribuem bens e serviços para as localidades em seu entorno. Sua argumentação parte do conceito de “limiar”, que seria o nível mínimo de demanda que garantiria a produção de um determinado bem ou serviço dentro de ganhos crescentes de escala. Este limiar delimitaria uma área geográfica onde a população teria disposição para ir adquirir estes bens e serviços e por consequência disso as localidades ao entorno não ofereceriam estes mesmos produtos oferecido na cidade central.

“Em resumo, Christaller admite que a produção de bens e serviços nas cidades resultaria de uma escala de produção que alcança um ótimo representado por uma demanda dividida em um espaço homogêneo” (CRUZ 2000, apud CAVALCANTE 2007, p. 18). “A idéia descritiva predominante nesta teoria é a de que as cidades centrais constituem nódulos de uma grande rede de cidades e uma ‘mão invisível’ fará com que centros mais importantes sejam hierarquicamente superiores” (Cavalcante 2007 apud Cruz 2000, p. 56). Portanto, o estudo de Christaller pode de certa forma explicar a distribuição geográfica, econômica e populacional catarinense que possui cidades de maior porte as quais representam a região onde estão inseridas e ao mesmo tempo são referências no estado por uma vocação econômica específica.

Santa Catarina possui pólos econômicos bem delineados e representativos os quais podem ter sua origem explicada pelas vantagens nesse tipo de organização industrial como coloca Marshall (1980 apud Cavalcante 2007, p. 18).

Muitas das economias na utilização de mão-de-obra e maquinaria especializada não dependem do tamanho das fábricas individuais. Algumas dependem do mesmo gênero de fábricas na vizinhança; enquanto outras, especialmente relacionadas com o adiantamento da ciência e o progresso das artes, dependem principalmente do volume global de produção em todo o mundo civilizado.

Na mesma linha de pensamento Krugman (1998 apud CAVALCANTE 2007) aponta três fatores que podem exercer influência na produtividade de uma empresa localizada em um conglomerado: a possibilidade de ganhos de escala com fornecedores por conta de um grande mercado formado pelas empresas; vantagens decorrentes de oferta abundante de mão de obra; fluxo de conhecimento e informações entre empresas do mesmo setor.

Essa organização industrial também pode ser denominada de Distritos industriais que segundo Amaral Filho (Apud Cavalcante 2007, p. 24) “podem ser definidos como sistemas produtivos locais caracterizados por um grande número de firmas que são envolvidas em vários estágios e em várias vias na produção de um bem homogêneo.” Ainda segundo o mesmo autor, a explicação da sinergia entre as firmas componentes desse distrito pode ser explicada por aspectos históricos e sociais. Tais conceitos se aplicam bem a estrutura formada em Santa Catarina muito relacionada a aspectos históricos e também naturais. A estrutura de conglomerados ou distritos industriais, diante das vantagens apresentadas permite que o estado seja competitivo em alguns setores internacionalmente mesmo sem possuir empresas de grande porte.



## 5. DESENVOLVIMENTO HUMANO E ECONÔMICO MEDIANTE INDICADORES ESTATÍSTICOS

Foi abordado anteriormente o PIB das dez mais populosas cidades de Santa Catarina, agora, com o objetivo de analisar o efetivo nível de renda da população, se faz necessário apresentar o PIB per capita, que elimina distorções relativas ao tamanho da população de cada cidade. A tabela abaixo apresenta uma visão diferente da pura apresentação do PIB. Revela, por exemplo, que a média da renda da população de Itajaí (dados 2008) é a maior do estado e, Florianópolis que ocupa a posição de terceiro maior PIB do estado, com relação ao PIB per capita ocupa a sétima posição.

**Tabela 3 - PIB PER CAPITA**

Município	PIB/Per capita - R\$ (2008)
Itajaí	59,928.37
Jaraguá do Sul	35,225.61
Joinville	26,865.04
Chapecó	25,002.61
Blumenau	24,958.67
São José	20,553.00
Florianópolis	20,184.09
Criciúma	14,927.40
Lages	14,145.03
Palhoça	11,439.86
Média 10 cidades	25,322.97
<b>SC</b>	<b>20 368,64</b>

**Fonte: IBGE**

Apresentado o PIB per capita das cidades selecionadas e de Santa Catarina, é importante verificar como esta renda é realmente dividida entre a população. Para tanto utilizamos o índice de Gini que é uma medida de distribuição de renda variando de zero a um, sendo um a desigualdade máxima. Segundo dados do IBGE, Florianópolis é a nona capital com melhor (mais baixo) índice de Gini. Ao mesmo tempo, de acordo com dados do IPEA, o estado catarinense é, entre os brasileiros, o com menor índice. A partir da visualização do gráfico abaixo também é possível comparar Santa Catarina com as outras regiões brasileiras e perceber a estabilidade deste índice desde 2005 a 2009 mesmo com o representativo crescimento populacional nesses últimos anos.

Tabela 4 - ÍNDICE DE GINI

Município	Índice de Gini (2003)
Blumenau	0.39
Chapecó	0.38
Criciúma	0.39
Florianópolis	0.4
Itajaí	0.4
Jaraguá do Sul	0.38
Joinville	0.39
Lages	0.36
Palhoça	0.37
São José	0.38
<b>Santa Catarina</b>	<b>0.39</b>

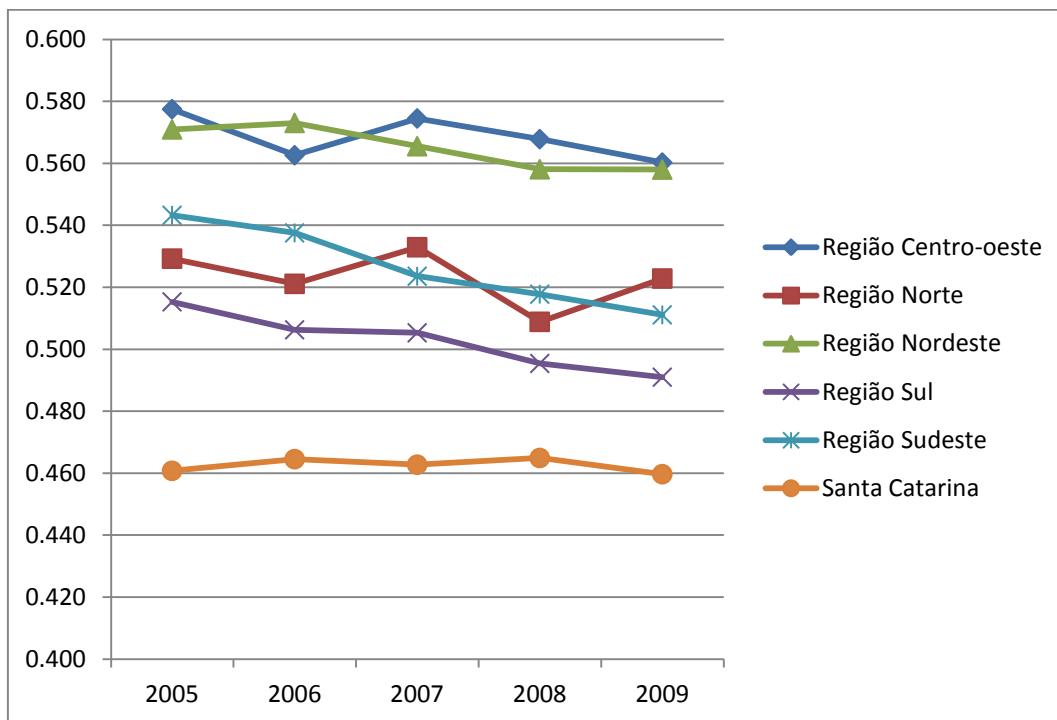
Fonte: IBGEb

Tabela 5 - ÍNDICE DE GINI ESTADOS

Estados	2005	2006	2007	2008	2009
Santa Catarina	0.461	0.465	0.463	0.465	0.460
São Paulo	0.532	0.525	0.507	0.502	0.489
Paraná	0.539	0.519	0.528	0.503	0.497
Rio Grande do Sul	0.520	0.515	0.506	0.505	0.500
Mato Grosso	0.523	0.530	0.517	0.544	0.504
<b>Brasil</b>	<b>0.569</b>	<b>0.563</b>	<b>0.556</b>	<b>0.548</b>	<b>0.543</b>

Fonte: Ipeadata

Figura 6 - EVOLUTIVO GINI



Fonte: Ipeadata

No Brasil, o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano – calculado pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) é um dos mais difundidos referenciais sobre as condições básicas de vida em cada cidade, e que subentende também indicativo de ambiente para desenvolvimento econômico. Baseado nos itens fundamentais: educação, longevidade e renda, o IDH situa-se numa escala de zero a um.

**Tabela 6 - ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO - IDH**

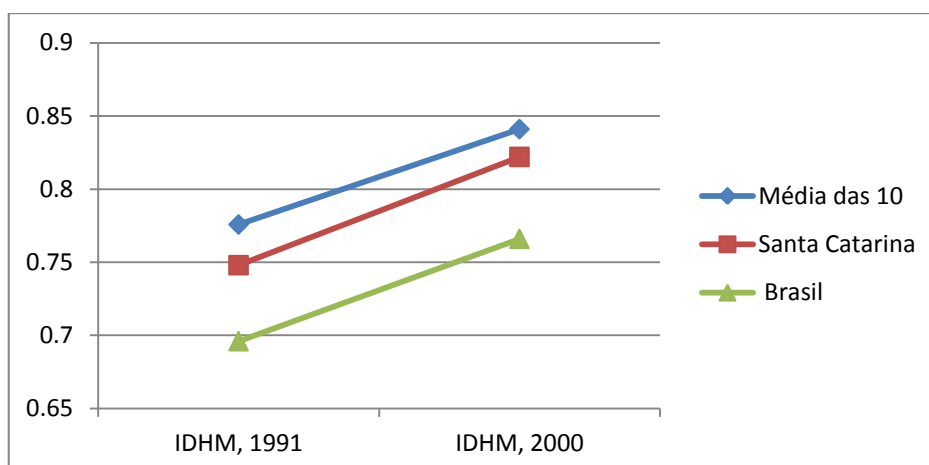
Município	IDH (2000)			
	IDHM	Educação	Longevidade	Renda
Florianópolis	0.875	0.96	0.797	0.867
Joinville	0.857	0.936	0.859	0.776
Blumenau	0.855	0.945	0.824	0.797
Jaraguá do Sul	0.85	0.952	0.819	0.779
São José	0.849	0.925	0.839	0.784
Chapecó	0.848	0.943	0.855	0.747
Itajaí	0.825	0.906	0.803	0.767
Criciúma	0.822	0.921	0.769	0.776
Palhoça	0.816	0.894	0.83	0.725
Lages	0.813	0.914	0.782	0.744
Média 10 cidades	0.8372	0.9262	0.8200	0.7661
<b>SC</b>	<b>0.822</b>	<b>0.906</b>	<b>0.811</b>	<b>0.75</b>
<b>Brasil</b>	<b>0.766</b>	<b>0.849</b>	<b>0.727</b>	<b>0.723</b>

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - PNUD

De acordo com os dados do PNUD de 2000, Florianópolis lidera o ranking do IDH entre as dez cidades mais populosas. Entre os componentes que o integra, a capital do estado também apresenta os maiores níveis de educação e renda. Já no quesito longevidade Joinville apresenta maior índice. Percebe-se que a média das dez cidades não difere muito dos índices catarinenses, o que representa certa homogeneidade no nível de desenvolvimento humano da população catarinense. Realizando um comparativo entre Santa Catarina e Brasil já podemos perceber diferenças significativas nos índices de IDH que colocam este estado em condições mais favoráveis que o resto do país. Evidência que é comprovada pelo fato de o estado Catarinense ocupar segundo lugar no ranking do IDH brasileiro, estando apenas atrás do Distrito Federal (0,844).

Se verificarmos a variação dos dados do IDH do PNUD de 1991 em comparação com os de 2000 é possível verificar um significativo aumento deste índice, sendo que as dez cidades selecionadas tiveram uma taxa de crescimento relativamente menor que o Brasil e Santa Catarina, fato que pode ser explicado por já apresentarem valores mais elevados em relação ao resto das cidades do estado e do próprio país.

Figura 7- EVOLUÇÃO IDH



Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - PNUD

Analisando agora outro índice de desenvolvimento humano, com dados mais recentes, o IFDM (Índice Firman de Desenvolvimento Municipal), Santa Catarina ocupa o quarto lugar (0.7953) entre os estados brasileiros, perdendo – pela ordem – para São Paulo (0,8796), Paraná (0,8226) e Rio de Janeiro (0,8062). Segundo a mesma fonte, entre as capitais, Florianópolis (0,8679) é a quarta colocada, superada por São Paulo (0,8930), Vitória (08938) e Curitiba (0,8731).

Voltando aos parâmetros comparativos entre as dez mais populosas cidades catarinenses, que tem Blumenau (0,8700) na primeira colocação de IFDM e Palhoça (0,7727) a última, veja o quadro com a posição e respectivo índice da dez cidades.

Tabela 7 - ÍNDICE FIRJAN DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL - IFDM

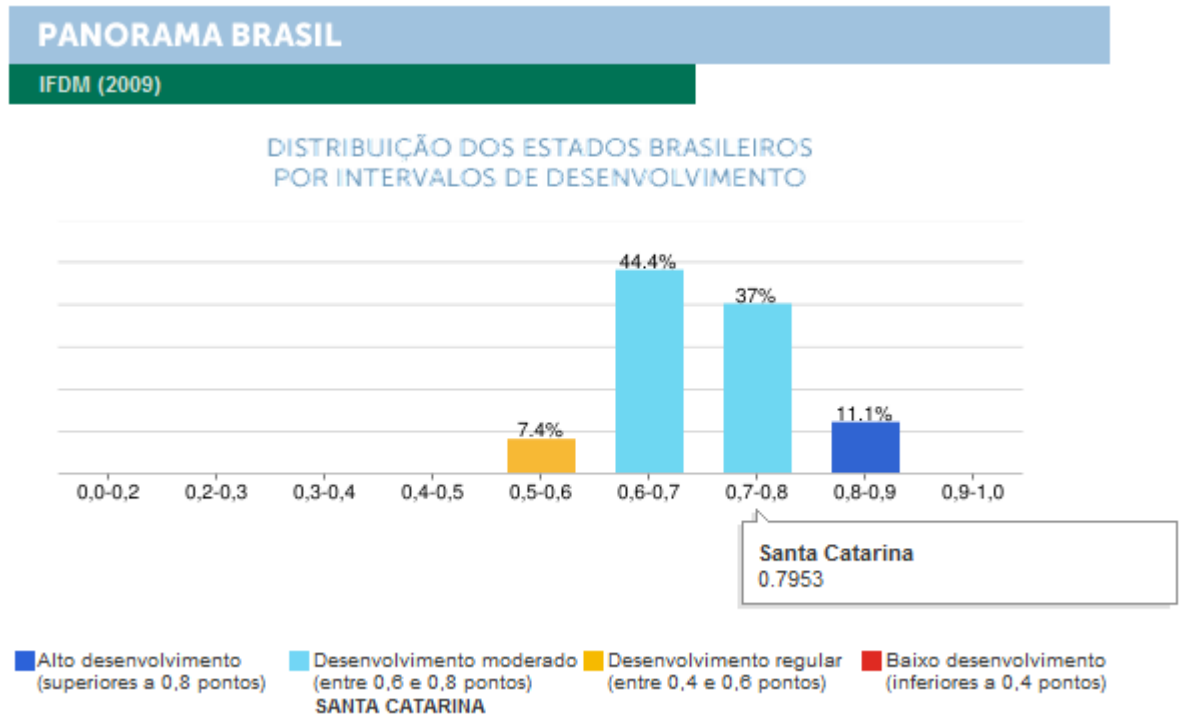
Ranking IFDM		Ranking Ordem Alfabética SANTA CATARINA - Ano 2009	IFDM	Emprego & Renda	Educação	Saúde
Nacional	Estadual					
39°	1°	Blumenau	<b>0.8700</b>	0.8462	0.8832	0.8805
42°	2°	Florianópolis	<b>0.8679</b>	0.8959	0.8284	0.8793
87°	5°	Joinville	<b>0.8406</b>	0.8204	0.8391	0.8624
92°	6°	Chapecó	<b>0.8393</b>	0.7391	0.8679	0.9108
145°	12°	Jaraguá do Sul	<b>0.8261</b>	0.7266	0.8814	0.8701
149°	14°	São José	<b>0.8252</b>	0.8440	0.7581	0.8735
251°	18°	Itajaí	<b>0.7981</b>	0.6252	0.8515	0.9175
391°	28°	Criciúma	<b>0.7760</b>	0.7221	0.8249	0.7811
415°	30°	Palhoça	<b>0.7727</b>	0.7664	0.7300	0.8219
1945°	195°	Lages	<b>0.6796</b>	0.4575	0.7768	0.8045
4°	-	<b>SANTA CATARINA</b>	<b>0.7953</b>	0.7149	0.8216	0.8494

Fonte: FIRJAN

Os gráficos abaixo situam Santa Catarina no contexto nacional destacando a quarta posição entre os estados brasileiros e ao mesmo tempo ocupando uma classificação de

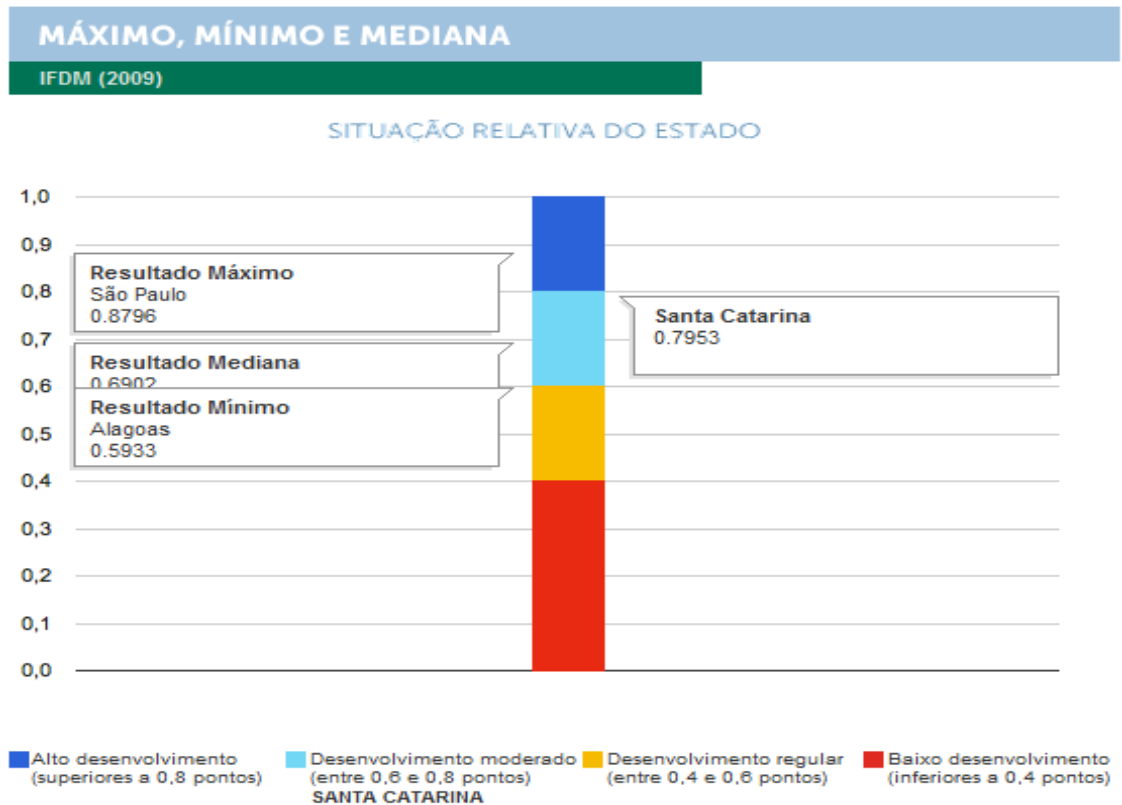
“Desenvolvimento moderado” juntamente com 37% dos estados brasileiros. Como pode ser observado nos gráficos seguintes, o índice catarinense de 0,7953 coloca-o muito próximo da classificação de “Alto desenvolvimento” que o estado possuía no ano anterior.

**Figura 8 - DISTRIBUIÇÃO DOS ESTADOS BRASILEIROS POR INTERVALOS DE DESENVOLVIMENTO**



Fonte: FIRJAN

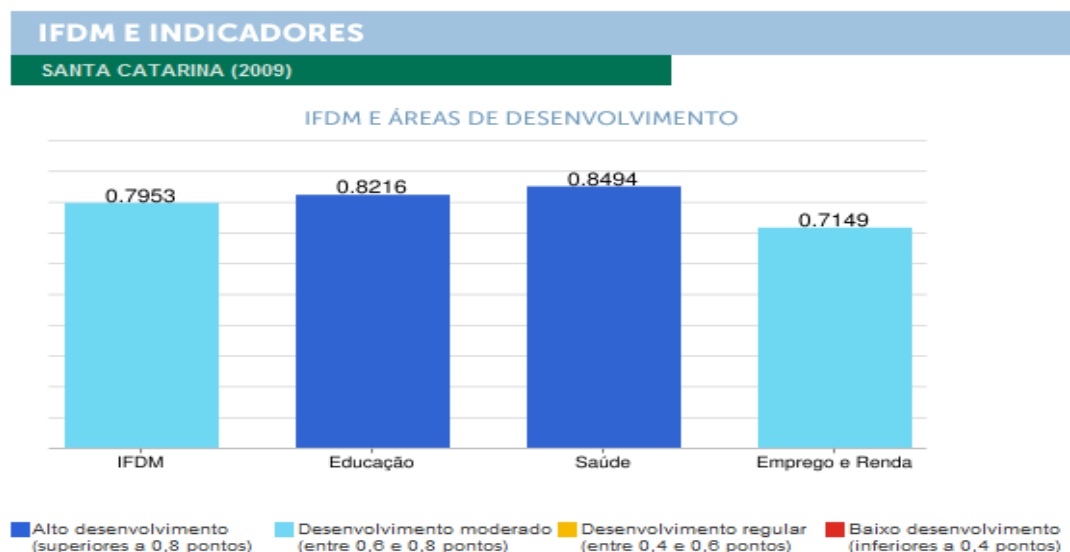
**Figura 9 - SITUAÇÃO RELATIVA DO ESTADO**



Fonte: FIRJAN

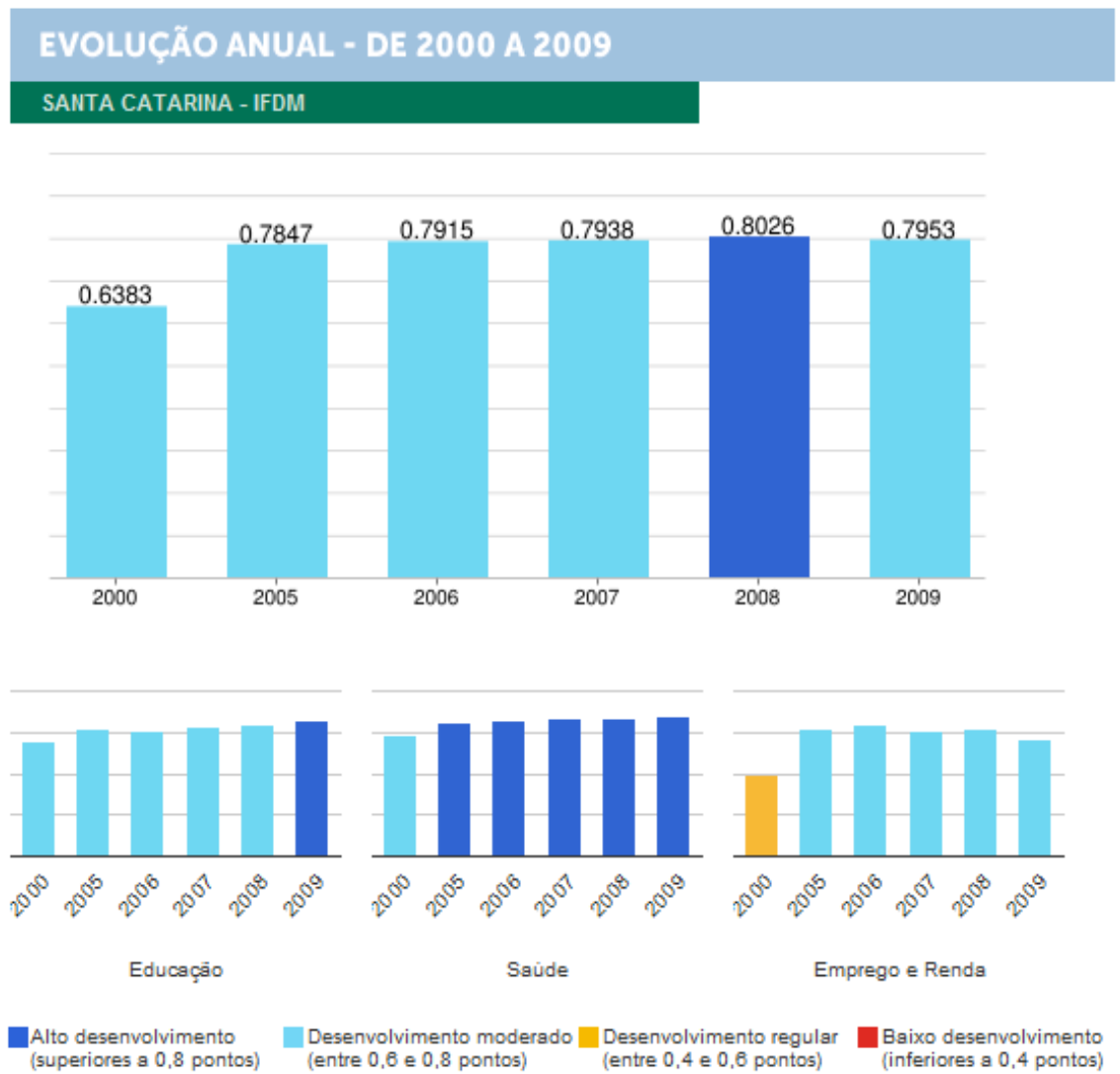
Analisando agora o IFDM e seus componentes é possível perceber níveis menores no quesito emprego e renda, que foi justamente o fator que não apresentou crescimento (pelo contrário, decaiu) de 2008 para 2009 e, pode-se dizer o responsável pelo rebaixamento da classificação de desenvolvimento do nível alto para moderado.

**Figura 10 - IFDM E ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO**



Fonte: FIRJAN

**Figura 11 - EVOLUÇÃO DO IFDM**



**Fonte: FIRJAN**

## **6. A SITUAÇÃO DA INFRAESTRUTURA SOCIAL E URBANA PARA O DESENVOLVIMENTO NA ÓTICA DA POPULAÇÃO**

A significância econômica dos dez maiores municípios catarinenses tem correlação direta entre seu desenvolvimento e a situação de sua infraestrutura social e urbana. A tabela 8 na página seguinte mostra quais áreas são mais críticas ou problemáticas aos olhos da população.

O desenvolvimento econômico está associado às condições assistenciais de saúde e educação, e estas ocupam destaque como as mais problemáticas na grande maioria das cidades, seguidas pela crescente insegurança pública. Todas impactam no trabalho, renda e negócios, ou seja, nas condições indispensáveis favoráveis a produção de riquezas e vantagem competitiva. É possível verificar a opinião da população nos aspectos que tangem saúde e educação nas tabelas 9, 10 E 11.

Acrescenta-se ao cenário recente das conjunturas inibidoras de condições favoráveis a trabalho, renda, negócios e desenvolvimento econômico sustentável e qualidade de vida a mobilidade urbana como é apresentado na figura 12. Mais uma vez se constata a “dívida” dos administradores municipais ao planejar e executar ações que criem uma infraestrutura positiva no que tange a mobilidade urbana. Como conseqüências são impactados negativamente aspectos de custos financeiros e não-financeiros de transporte tanto de bens como de trabalhadores o que afeta o emprego e a renda. A nota média geral 4,8 espelha esta dificuldade estrutural.

Por fim fazendo um comparativo com as principais demandas da população e sua avaliação da atual infraestrutura percebe-se a insatisfação quanto ao provimento desta infraestrutura. Nesse sentido, poucas das médias das notas atribuídas pela população ultrapassam o valor 6 o que deixa claro a problemática apresentada diante da ótica da população.



**Tabela 8 – PRINCIPAIS PROBLEMAS PERCEBIDOS NAS CIDADES**

Tabela em percentual (%)	Cidades										
	Total	Joinville	Florianópolis	Blumenau	São José	Criciúma	Itajaí	Chapecó	Lages	Jaraguá do Sul	Palhoça
Saúde	<b>64.4</b>	79.8	53.5	59.5	73.0	59.0	62.5	55.2	67.5	57.2	69.0
Segurança pública/ violência	<b>46.3</b>	39.2	45.2	42.2	54.8	49.8	65.0	72.0	38.5	25.0	42.2
Transporte público/ trânsito	<b>22.6</b>	18.8	45.0	29.0	13.5	17.0	11.2	14.0	5.2	28.8	10.2
Educação	<b>21.4</b>	22.0	22.5	21.8	26.8	17.0	30.8	16.0	15.8	15.2	22.2
Calçamento de ruas	<b>20.6</b>	21.8	8.8	21.0	21.5	29.5	14.0	21.0	18.0	37.2	35.8
Desemprego	<b>8.3</b>	6.0	4.5	2.5	5.2	10.0	11.5	10.8	37.0	2.5	8.5
Saneamento básico	<b>2.6</b>	1.2	5.5	4.8	1.0	2.0	1.0	*	2.0	1.0	3.5
Outros problemas	<b>4.5</b>	3.5	7.8	6.0	3.0	7.0	1.5	2.2	3.0	3.0	2.5
Não sabem dizer	<b>5.6</b>	5.8	-	9.5	0.8	5.5	1.2	1.2	9.8	22.8	3.2
Base (amostra):	<b>4000</b>	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400

Pergunta: Na sua opinião, entre estes, quais o(a) sr(a) considera os dois maiores problemas desta cidade?

\* Menos de 0,5%

Respostas múltiplas, totais superiores a 100%.

**Fonte: MAPA**

Tabela 9 – PRINCIPAIS PROBLEMAS NA ÁREA DA SAÚDE

Tabela em percentual (%)	Cidades										
	Total	Joinville	Florianópolis	Blumenau	São José	Criciúma	Itajaí	Chapecó	Lages	Jaraguá do Sul	Palhoça
Demora para realizar consultas ou exames	<b>67.0</b>	69.6	64.5	42.0	65.8	72.9	76.0	83.7	77.8	68.6	64.1
Falta de médicos	<b>60.5</b>	78.4	43.9	60.1	65.4	39.4	55.2	57.0	47.4	56.8	74.6
Falta de vagas em hospitais	<b>26.9</b>	38.2	21.0	16.4	20.6	22.5	39.2	24.0	22.6	21.0	28.3
Faltam postos de saúde	<b>24.4</b>	32.3	12.2	34.9	12.3	8.5	36.8	30.3	20.0	25.8	21.7
Falta de medicamentos	<b>22.5</b>	31.4	18.2	13.0	22.3	14.0	32.4	18.1	23.0	14.0	25.4
Outros problemas	<b>5.2</b>	2.2	10.8	*	4.4	14.8	4.0	1.8	5.9	2.6	8.7
Não sabem dizer	*	-	-	0.8	1.4	0.8	*	-	-	-	2.2
Base (respondentes que citaram Saúde como uma das áreas problemáticas):	<b>1246.6</b>	319.0	214.0	238.0	292.0	236.0	250.0	221.0	270.0	229.0	276.0

\* Menos de 0,5%

Respostas múltiplas, totais superiores a 100%.

Fonte: MAPA 2010

**Tabela 10 - PRINCIPAIS PROBLEMAS NA ÁREA DA EDUCAÇÃO**

Tabela em percentual (%)	Cidades										
	Total	Joinville	Florianópolis	Blumenau	São José	Criciúma	Itajaí	Chapecó	Lages	Jaraguá do Sul	Palhoça
Qualidade do ensino / capacitação professores	<b>58.9</b>	54.6	57.8	56.3	71.0	63.2	71.5	56.2	47.6	49.2	53.9
Faltam escolas / creches / vagas	<b>40.5</b>	36.4	41.1	44.8	39.2	41.2	27.6	51.6	47.6	49.2	47.2
Remuneração dos professores	<b>25.1</b>	38.6	28.9	9.2	27.1	25.0	17.9	20.3	9.5	18.0	31.5
Instalações / materiais	<b>15.0</b>	13.6	11.1	16.1	17.8	5.9	17.1	15.6	15.9	8.2	38.2
Falta transporte escolar	<b>4.9</b>	4.6	1.1	4.6	9.4	2.9	8.1	3.1	6.4	3.3	10.1
Outros problemas	<b>3.4</b>	3.4	6.7	-	1.9	2.9	3.2	1.6	3.2	3.3	6.7
Não sabem dizer	<b>1.1</b>	-	-	2.3	4.7	-	-	-	4.8	-	1.1
Base (respondentes que citaram Educação como uma das áreas problemáticas):	<b>414.7</b>	88.0	90.0	87.0	107.0	68.0	123.0	64.0	63.0	61.0	89.0

Respostas múltiplas, totais superiores a 100%.

Fonte: MAPA 2010

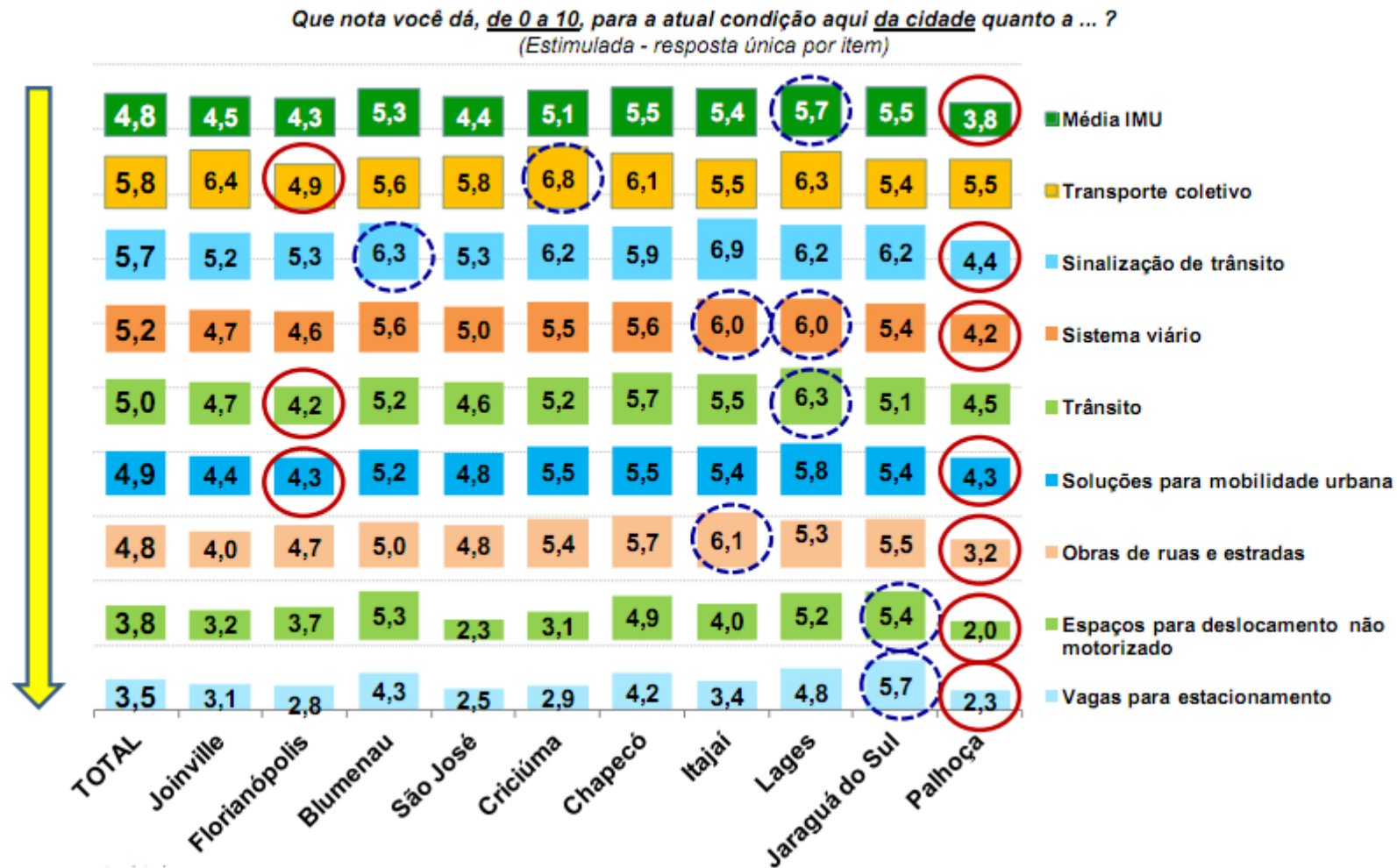
**Tabela 11 - NÍVEIS PROBLAMÁTICOS NA ÁREA DA EDUCAÇÃO**

Tabela em percentual (%)	Cidades										
	Total	Joinville	Florianópolis	Blumenau	São José	Criciúma	Itajaí	Chapecó	Lages	Jaraguá do Sul	Palhoça
Fundamental	<b>59.5</b>	69.3	53.3	65.5	42.1	50.0	55.3	73.4	68.2	54.1	61.8
Infantil	<b>56.9</b>	61.4	60.0	37.9	52.3	66.2	53.7	76.6	52.4	63.9	57.3
Médio	<b>49.4</b>	63.6	42.2	49.4	30.8	38.2	65.8	48.4	44.4	45.9	42.7
Superior	<b>16.5</b>	26.1	7.8	11.5	6.5	2.9	34.2	28.1	28.6	9.8	3.4
Profissionalizante	<b>12.0</b>	9.1	2.2	5.8	13.1	7.4	35.8	20.3	25.4	8.2	12.4
Não sabem dizer	<b>6.2</b>	1.1	11.1	8.0	13.1	10.3	0.8	-	4.8	-	10.1
Base (respondentes que citaram Educação como uma das áreas problemáticas):	<b>415</b>	88	90	87	107	68	123	64	63	61	89

Respostas múltiplas, totais superiores a 100%.

Fonte: MAPA 2010

Figura 12 - AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA



IMU: Índice de Mobilidade Urbana

Fonte: MAPA 2011

Tabela 12 - AVALIAÇÃO DA INFRAESTRURA PELA POPULAÇÃO

ASPECTO	CIDADES										MÉDIA
	Joinville	Florianópolis	Blumenau	São José	Criciúma	Itajaí	Chapecó	Lages	Jaraguá do Sul	Palhoça	
<b>Saúde</b>	4.11	4.68	4.60	4.15	5.76	4.90	6.07	4.54	5.35	4.76	<b>4.89</b>
<b>Educação</b>	5.83	5.36	5.38	5.22	6.69	5.34	6.84	5.40	6.58	5.79	<b>5.84</b>
<b>Segurança Pública</b>	4.86	4.19	4.66	4.08	4.76	4.13	4.95	4.53	5.79	4.62	<b>4.66</b>
Repressão às Drogas	4.08	3.82	4.70	3.63	4.49	3.69	5.15	4.62	5.92	3.73	<b>4.38</b>
<b>Transporte coletivo</b>	5.26	4.17	4.93	5.39	6.33	5.11	6.31	5.66	5.75	5.64	<b>5.45</b>
Trânsito	4.56	3.47	5.01	4.44	4.57	4.98	6.21	5.54	6.20	4.99	<b>4.99</b>
<b>Obras de ruas e estradas</b>	4.46	4.22	5.03	4.51	5.04	5.32	6.12	5.27	5.83	4.15	<b>4.99</b>
Saneamento básico	5.14	4.24	5.11	5.14	5.94	5.58	6.59	5.49	6.80	4.08	<b>5.41</b>
Limpeza pública	6.56	6.22	5.72	6.35	6.42	6.05	6.93	5.88	7.16	5.18	<b>6.25</b>
Preservação ambiental	6.16	5.28	5.76	5.50	6.20	5.83	6.74	5.83	6.90	5.53	<b>5.97</b>
Habitação	5.30	4.84	5.44	5.33	6.05	5.40	6.81	5.75	7.19	5.57	<b>5.77</b>
Geração de empregos	6.78	5.59	6.24	5.78	6.70	5.73	7.25	4.55	8.14	6.10	<b>6.29</b>
Assistência social	5.53	5.28	5.72	5.22	6.45	5.51	6.62	5.81	6.88	5.48	<b>5.85</b>
Turismo	5.44	5.68	5.85	5.28	5.41	5.46	6.23	5.85	6.67	5.27	<b>5.72</b>
Apoio à cultura, esporte e lazer	5.92	5.47	5.90	5.82	6.15	5.44	6.83	5.84	6.51	5.32	<b>5.92</b>
Desenvolvimento econômico	5.38	5.59	5.66	5.81	6.71	5.27	7.18	5.84	6.83	6.50	<b>6.08</b>
Aplicação do dinheiro público	3.83	3.78	5.35	4.14	5.99	5.00	6.44	5.50	6.27	4.70	<b>5.10</b>
Administração dos func. públ. munic.	3.98	4.30	5.39	4.54	6.23	5.11	6.45	5.80	6.55	5.17	<b>5.35</b>
Modernização administrativa	4.40	4.74	5.30	4.96	6.46	5.12	6.60	5.80	6.70	5.81	<b>5.59</b>
Planejamento do futuro município	4.44	4.50	5.28	4.82	6.84	5.12	6.91	5.81	6.62	5.87	<b>5.62</b>

Pergunta: Que nota de 0 a 10 o Sr.(a) daria para a atual situação da cidade quanto a área de:

Resposta única por item; estimulada

Fonte: MAPA 2010

A provisão de infraestrutura social e urbana é um aspecto extremamente relevante para desenvolvimento socioeconômico catarinense. Esta não influencia somente na qualidade de vida população, mas também tem reflexos na economia como coloca o IPEA (2010b). A infraestrutura social e urbana também pode ser considerada como infraestrutura econômica na medida em que, por exemplo, serviços de saúde e educação tem tido decisão locacional de empresas que desejam que seus funcionários e suas famílias (assim como os trabalhadores irão procurar empresas localizadas em ambientes favoráveis) disponham de uma infraestrutura social e urbana adequada.

“Nesse sentido, a disponibilidade de infraestrutura social e urbana tem-se configurado, cada vez mais, em importante fator da competitividade econômica das cidades e regiões, e um elemento determinante na atração de indivíduos e firmas.” (IPEA, 2010b. pag. 22)

Para Kessides (1990 apud IPEA, 2010b), a infraestrutura contribui também para o aumento da produtividade dos fatores de produção e melhora da qualidade de vida da população, apresentando estreita correlação com desenvolvimento econômico. Para a autora, aspectos como saúde e redução do tempo de deslocamento ao trabalho são relevantes para determinar níveis de produtividade. Além disso, a falta de acesso a infraestrutura adequada a preços compatíveis com o nível de renda da população é um dos aspectos determinantes para os elevados níveis de pobreza estrutural.

Os fatores relevantes, educação, saúde e mobilidade urbana, relacionados a infraestrutura social e urbana, foram apresentados como questões de descontentamento da população catarinense. No quesito educação, os principais problemas apontados estão relacionados à qualidade do ensino / capacitação de professores, e falta de escolas / creches / vagas. São problemas mais aparentes nos níveis fundamental, infantil e médio. Já no quesito saúde, são indicados como principais problemas, a demora para realizar consultas e exames e a falta de médicos, sendo que o primeiro pode ser consequência do segundo. Por fim, a mobilidade urbana se apresenta como um problema emergente para as dez maiores cidades do estado, mas contendo deficiências com magnitudes diferentes em cada cidade. Portanto, existe uma demanda da sociedade catarinense pela provisão de uma infraestrutura social e urbana mais adequada que melhore a qualidade de vida da população e também influencie em aspectos econômicos como produtividade do trabalho.

.Com foco na qualidade de vida da população Vijayamohan (2008 apud IPEA 2010b, p. 30)

Destaca o papel determinante dos impactos positivos derivados da provisão da infraestrutura social para a melhoria da qualidade de vida e a promoção

do desenvolvimento humano, atuando diretamente sobre os componentes do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) relativos à esperança de vida ao nascer e à escolaridade e indiretamente sobre o componente de renda.

A infraestrutura social e urbana, na medida em que provê condições de educação, saúde refletindo em longevidade, e juntamente com a infraestrutura econômica, gera condições para aumento da renda, e é condicionante para a determinação do nível de IDH. Ou seja, a infraestrutura de uma localidade determina o nível de desenvolvimento humano de seus habitantes. Os indicadores de IDH e IFDM demonstram que Santa Catarina ocupa uma posição muito favorável em comparação a outros estados no que tange o desenvolvimento humano. Decompondo o IFDM catarinense, é possível observar que houve crescimento nos níveis de educação e saúde enquanto o nível de emprego e renda diminuiu e foi responsável pelo “rebaixamento” de Santa Catarina para o nível de desenvolvimento moderado. Portanto, dando maior ênfase ao fator declinante, emprego e renda, procura-se buscar uma relação entre esse indicador e a situação econômica e industrial catarinense.

## 7. ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE VISÃO DA POPULAÇÃO E INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO

Este capítulo é reservado para uma análise e comparação da percepção da população sobre as condições da infraestrutura econômica, social e urbana no que tange saúde, emprego & renda e educação com dados estatísticos reais representados por indicadores de desenvolvimento. Os índices de desenvolvimento IDH e IFDM usam analogamente os mesmos subitens para definir o nível de desenvolvimento de uma região. (Educação, Emprego&Renda/Renda, Saúde/longevidade). Utilizaremos o índice Firjan de Desenvolvimento por ser mais recente e trabalhar diretamente com o item saúde permitindo a comparação direta com a opinião da população.

**Tabela 13 - COMPARATIVO EDUCAÇÃO**

Município	IFDM 2009 Tabela 8	Avaliação pop. Tab 12	
		Nota	Posição
Blumenau	0.8832	5.38	7
Jaraguá do Sul	0.8814	6.58	3
Chapecó	0.8679	6.84	1
Itajaí	0.8515	5.34	9
Joinville	0.8391	5.83	4
Florianópolis	0.8284	5.36	8
Criciúma	0.8249	6.69	2
Lages	0.7768	5.40	6
São José	0.7581	5.22	10
Palhoça	0.73	5.79	5

Fonte: Própria

**Tabela 14 - COMPARATIVO SAÚDE**

Município	IFDM 2009 Tabela 8	Avaliação pop. Tab 12	
		Nota	Posição
Itajaí	0.9175	4.90	4
Chapecó	0.9108	6.07	1
Blumenau	0.8805	4.60	7
Florianópolis	0.8793	4.68	6
São José	0.8735	4.15	9
Jaraguá do Sul	0.8701	5.35	3
Joinville	0.8624	4.11	10



Palhoça	0.8219	4.76	5
Lages	0.8045	4.54	8
Criciúma	0.7811	5.76	2

Fonte: Própria

**Tabela 15 - COMPARATIVO EMPREGO E RENDA**

Município	IFDM 2009 Tabela 8	Avaliação pop. Tab 12	
		Nota	Posição
Florianópolis	0.8959	5.59	9
Blumenau	0.8462	6.24	5
São José	0.844	5.78	7
Joinville	0.8204	6.78	3
Palhoça	0.7664	6.10	6
Chapecó	0.7391	7.25	2
Jaraguá do Sul	0.7266	8.14	1
Criciúma	0.7221	6.70	4
Itajaí	0.6252	5.73	8
Lages	0.4575	4.55	10

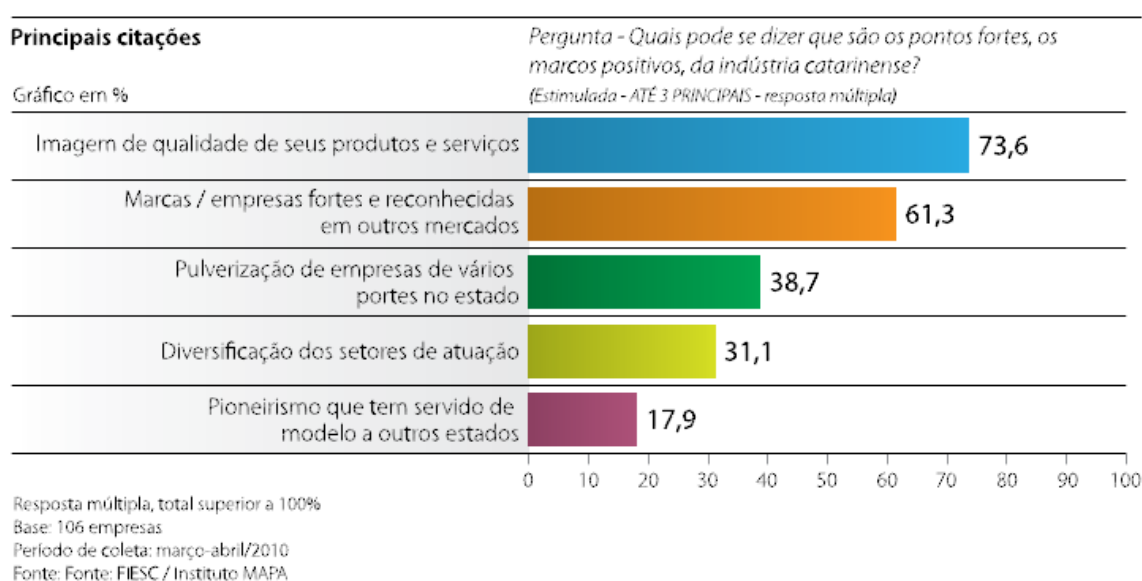
Fonte: Própria

A partir da comparação entre a visão da população e índices de desenvolvimento não é possível estabelecer uma relação direta e assim afirmar que a população tem uma consciência da situação tida como real apresentada pelos indicadores. Tal fato pode expressar os níveis críticos diferentes da população de cada município que pode ser afetado até mesmo pelos assuntos em pauta na mídia e sua relevância dada a cada aspecto. Por outro lado, uma possibilidade extrema, é possível apontar a ineficácia dos métodos de medição dos índices de desenvolvimento que falham ao não captar aspectos subjetivos sobre o sentimento da população em relação a sua situação de desenvolvimento.

## 8. DESAFIOS E GARGALOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA CATARINENSE

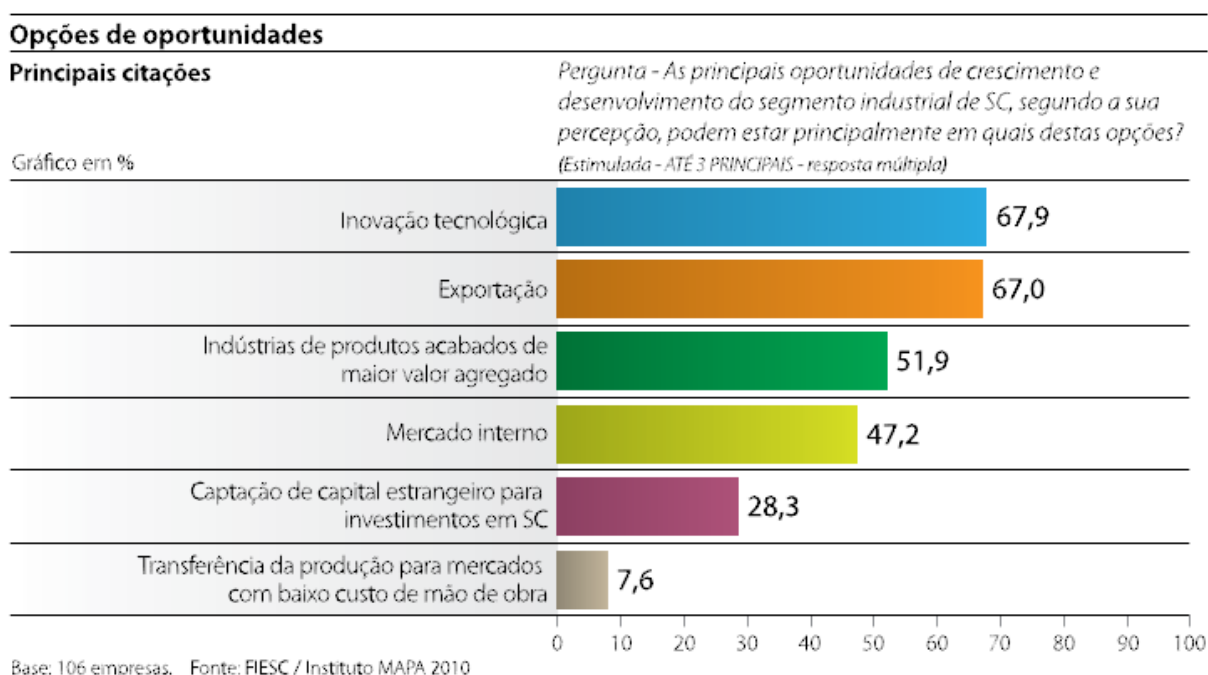
Segundo pesquisas do Instituto MAPA junto a empresários catarinenses, os principais marcos positivos de sua indústria são: imagem de qualidade de seus produtos e serviços, marcas/empresas fortes e reconhecidas em outros, e pulverização de empresas de vários portes e a diversificação dos setores de atuação.

**Figura 13- MARCOS POSITIVOS DA INDÚSTRIA**



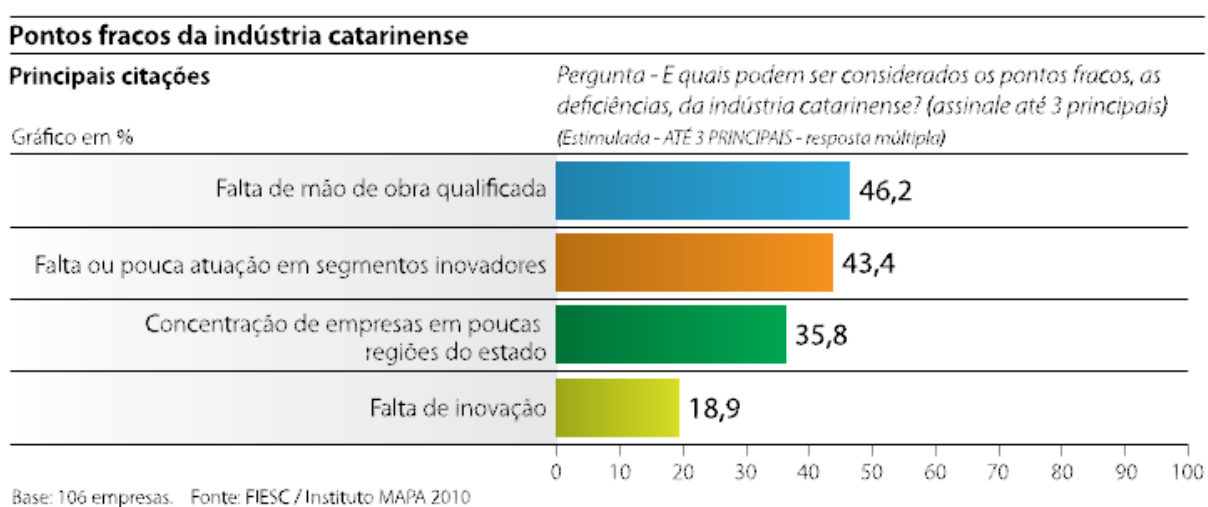
**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

Na visão dos mesmos executivos, entre as principais oportunidades para o crescimento estão: as opções de inovação tecnológica, exportação, industrialização de produtos acabados de maior valor agregado e expansão no próprio mercado interno.

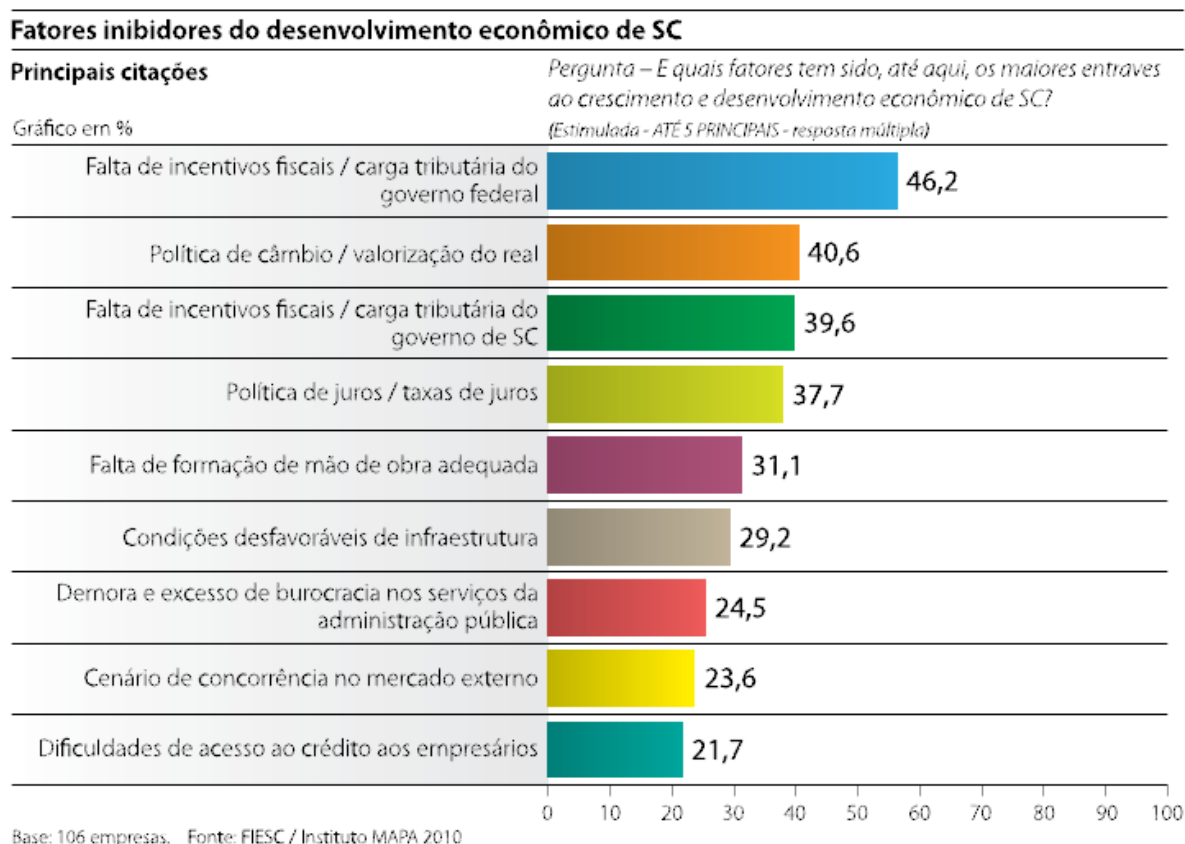
**Figura 14 - OPORTUNIDADES DA INDÚSTRIA**

**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

Por outro lado, quanto às deficiências, são considerados pontos fracos mais relevantes: a falta de mão de obra qualificada, pouca atuação em segmentos inovadores e concentração de empresas grandes em poucas regiões do estado. Ainda inserido nos fatores inibidores os maiores entraves ao crescimento econômico de Santa Catarina são falta de incentivos fiscais, associado à carga tributária do governo federal e estadual, política de câmbio/valorização do real, política de juros/taxa de juros.

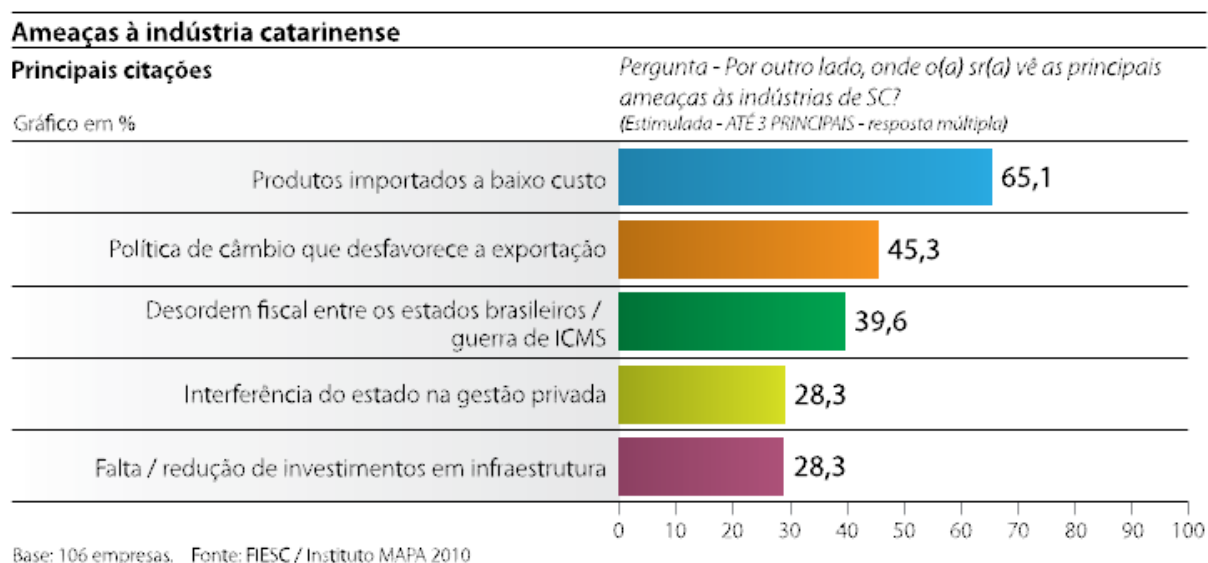
**Figura 15 - PONTOS FRACOS DA INDÚSTRIA**

**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

**Figura 16 - FATORES INIBIDORES DO CRESCIMENTO ECONÔMICO**

**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

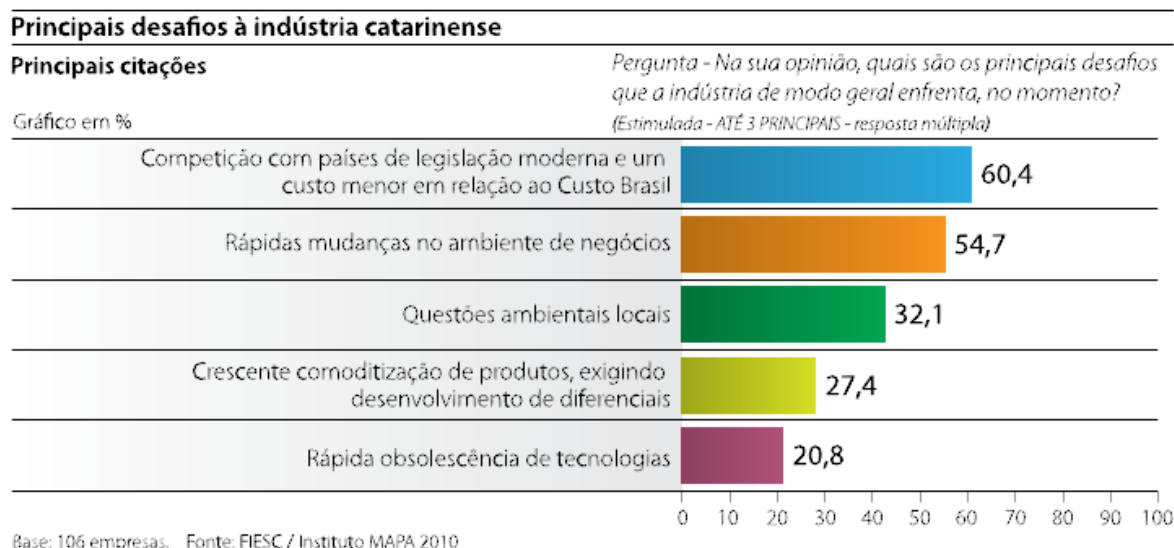
Ressalta-se também na visão dos empresários catarinenses que as ameaças ao crescimento dizem respeito principalmente à penetração de produtos importados a baixo custo, à política de câmbio que desfavorece a exportação, a interferência do estado na gestão privada e a falta/redução de investimentos e infra-estrutura.

**Figura 17 - AMEAÇAS À INDÚSTRIA**

**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

Nesse cenário, são apontados como mais expressivos desafios a serem enfrentados: a competição com país de legislação moderna e custo menor em relação ao Brasil, as rápidas mudanças no ambiente de negócios, questões ambientais locais e a crescente comoditização de produtos exigindo desenvolvimento de diferenciais.

**Figura 18 - PRINCIPAIS DESAFIOS À INDÚSTRIA**



**Fonte: FIESC/ Instituto MAPA**

A Federação das Indústrias de Santa Catarina – FIESC, através do documento Desenvolvimento SC: uma visão da indústria, apresenta um diagnóstico da situação e perspectivas da indústria catarinense que representa bem a infraestrutura econômica do estado:

Em suma, a indústria catarinense atingiu um padrão de categoria mundial, o que lhe permitiu integrar-se fortemente às novas cadeias produtivas globais que se organizaram. A competitividade obtida no interior das fábricas, entretanto, não é suficiente para garantir que novos desafios serão superados. O ambiente em que a indústria está inserida, considerando-se os planos nacional e estadual, não é adequado ao desenvolvimento industrial. Fatores estruturais como a precária infraestrutura logística, o pesado e confuso sistema tributário, legislação trabalhista inflexível, baixos níveis educacionais e a ausência de uma política industrial minam continuamente a competitividade da indústria. São componentes do famigerado Custo Brasil e, não é inadequado dizer, do Custo Santa Catarina. Eles são fatores não gerenciáveis pela indústria e dependem do governo para que sejam equacionados.

Quando a economia segue a todo vapor, as fragilidades estruturais, que redundam em altos custos, são encobertas pela opulência aparente. Em momentos de crises conjunturais, como em 2008/2009, os obstáculos à competitividade aparecem de maneira incisiva. E lembram que a retomada do desenvolvimento depende de investimentos em itens como infraestrutura e educação, sem o que o crescimento não tem como se sustentar. É inegável que hoje o estado vive um verdadeiro “apagão” nesses dois itens, senão em outros. O que sinaliza para a necessidade de um novo pacto entre as forças da sociedade com vistas a garantir prosperidade no futuro.

(FIESC 2010, p. 21)

## **9. AÇÕES ESTRATÉGICAS BÁSICAS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE SANTA CATARINA**

A FIESC, a partir de uma pesquisa, realizada junto aos empresários catarinenses apresentada no documento “Desenvolvimento SC: uma visão da indústria”, definiu uma pauta mínima, dividida em dez áreas, necessária para o desenvolvimento econômico e industrial do estado. Segue uma síntese das ações propostas para as dez áreas.

**Infraestrutura:** a infraestrutura logística é o principal fator mencionado, a FIESC acredita que uma melhora nas condições dessa infraestrutura é fundamental para a competitividade internacional. As prioridades são: desatar os nós do transporte ferroviário com a pavimentação, duplicação e conservação de estradas e a diversificação dos modais de transporte. Além disso, é apontada a oferta confiável de energia de qualidade, a custos compatíveis com a competitividade internacional, um fator determinante para o desenvolvimento industrial.

**Racionalização tributária:** nesse quesito retorna a crítica recorrente ao sistema tributário brasileiro que determina um alto custo Brasil. As demandas apresentadas abordam a redução da carga tributária, simplificação do sistema tributário, mecanismos de harmonização tributários entre os estados, e desoneração tributária para investimentos e exportação.

**Educação:** existe uma demanda não atendida por recursos humanos qualificados, o diagnóstico realizado mostra que os problemas estão no baixo nível do ensino básico e não no profissionalizante. Diante disso são apontadas as necessidades de investimento no ensino básico estipulando metas e remunerando professores com base nos resultados alcançados. Além disso, criar e incentivar o ensino técnico e profissionalizante voltado para as demandas atuais e futuras do mercado.

**Inovação e modernização:** a inovação e modernização são vistas como aspectos cada vez mais relevantes para a competitividade internacional e dentro disso a capacidade de agregação de valor os produtos. Nesse sentido as demandas estão ligadas a incentivos e destinação de verbas para ações que visem à modernização e inovação.

**Representação política:** nesse aspecto, as críticas estão voltadas para o não cumprimento dos orçamentos federais para obras de infraestrutura no estado. As demandas por parte da indústria ao governo são de maior pressão e representatividade frente ao poder federal.

**Políticas de desenvolvimento:** é apontado o papel do Estado como propulsor do desenvolvimento econômico e através de diversas ações específicas e gerais as quais devem incentivar setores emergentes e tradicionais.

**Exportações:** a necessidade de apoio as importação é expreso através de demandas de infraestrutura de armazenagem e portuária, de desoneração fiscal para produtos exportados, ações de marketing internacional e pressão política para a desvalorização do real.

**Meio ambiente:** a sustentabilidade aparece como um valor cultivado pela indústria catarinense, dessa forma, não pode ser um entrave, mas deve estar integrado ao desenvolvimento. Problemas apontados como excesso de regulamentação e insegurança jurídica são atacados com propostas de maior participação da indústria na construção das regulamentações e também maior transparência destas. Ao mesmo tempo são solicitados incentivos a ações ambientalmente responsáveis e maior equilíbrio entre a proteção ambiental e a realidade do estado.

**Relações de trabalho:** os principais problemas apontados estão relacionados com a legislação ultrapassada, rígida e excessivamente burocrática, tornando alto demais o custo do trabalho, provocando situações de conflitos e, portanto, insegurança jurídica. As demandas são de maior liberdade de negociação e resolução de conflitos e modernização da legislação trabalhista.

**Governança para o desenvolvimento:** este quesito está ligado diretamente à atuação do governo. As demandas são de maior transparência, diminuição da burocracia desnecessária e da corrupção.



## 10. CONCLUSÕES

Santa Catarina apresenta uma distribuição populacional, geográfica e econômica diferenciada em relação aos outros estados. Estas características distributivas podem ser explicadas pelos conceitos de limiar e conglomerados industriais que estão ligados a aspectos culturais, históricos e naturais. Tal organização produtiva se traduz em competitividade internacional e ganhos significativos com a sinergia gerada. Diante das dez cidades apresentadas representando suas mesorregiões e vocações produtivas relacionadas é possível caracterizar sua heterogeneidade, mas ao mesmo tempo sua capacidade de representar o Estado como um todo.

A análise da infraestrutura na ótica da população demonstra sua insatisfação quanto ao provimento daquilo que, como apresentado, é base para o desenvolvimento econômico de qualquer região. Percebe-se também que os problemas relatados ocorrem em níveis diferentes em cada município e, portanto ações distintas são necessárias. Contrapondo a visão da população com estatísticas públicas não é possível perceber uma coerência direta entre os pontos de maior insatisfação e aqueles com piores índices.

Quando trabalhamos com dados reais oriundos de índices de desenvolvimento e distribuição de renda podemos situar Santa Catarina em uma condição muito favorável em comparação com os outros estados brasileiros. Nesse sentido é possível observar uma linha evolutiva constante nos itens educação e saúde. Já no item renda & emprego, houve uma ascendente até 2009 quando o nível regrediu. Tal fator rebaixou Santa Catarina para o nível de desenvolvimento moderado.

Na análise realizada pela FIESC que atinge diretamente o fator renda acima comentado são feitas considerações sobre o papel do Estado no processo de desenvolvimento. O relatório FIESC argumenta que quando a conjuntura econômica é positiva os resultados da economia catarinense se aproveitam dessa situação e geram resultados bastante favoráveis. Já quando a conjuntura é restritiva, o que foi o caso após a crise de 2008 refletido no IFDM, a economia catarinense enfrenta sérias dificuldades pois o Estado não exerce o papel propulsor que deveria em tempos de crise. Dentro da análise realizada a FIESC ações para o desenvolvimento que são uma base para uma política de planejamento econômico.

Por fim, é importante ressaltar a necessidade da integração da população no processo de diagnóstico e planejamento econômico no sentido de alinhar informações e criar um pacto social. Dentro disso, atentar para o encadeamento e relação entre a infraestrutura social e urbana e a infraestrutura econômica, sendo ambas base para o desenvolvimento econômico.

## 11. REFERÊNCIAS

BOULDING, Kenneth E. **Princípios de política econômica**. São Paulo: Mestre Jou, 1967.

CAVALCANTE, L. R. M. T. **Produção teórica em economia regional: uma proposta de sistematização**. Associação brasileira de estudos regionais e urbanos, 2007.

CNM/COORDENAÇÃO DE MONOGRAFIA. **Roteiro para elaboração de Projeto de Monografia, Florianópolis**: Departamento de Ciências Econômicas/Coordenação de Monografia, 2007. Disponível em: <http://www.cse.ufsc.br/~gecon/> Acessado em: 12/09/2007.

FEIJÓ, R. **Desenvolvimento econômico: modelos, evidências, opções políticas e o caso brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2006.

FIESC. **Desenvolvimento SC: uma visão da indústria**. Florianópolis: Sistema FIESC, 2010.

FONSECA, M. A. R. **Planejamento e desenvolvimento econômico**. São Paulo: Thomson Learning, 2006.

IBGEa **Estimativas preliminares para 1º de julho de 2011**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2011/estimativa.shtm>. Acesso em: 21 de dezembro 2011.

IBGEb **Participação das Grandes Regiões e Unidades da Federação no Produto Interno Bruto 2005-2009**. Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/contasregionais/2009/tabelas\\_pdf/tab02.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/contasregionais/2009/tabelas_pdf/tab02.pdf). Acesso em 21 de dezembro de 2011.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Brasília: IPEA, 2010a.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2010b.

IPC Marketing. **IPC Maps**. Disponível em: <http://www.ipcbr.com>. Acesso em: 10/10/2011.

IPEA DATA, 2011, **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/>> , Acesso em: 10 outubro 2011.

Governo do estado de Santa Catarina. **Municípios**. Disponível em: <http://www.sc.gov.br>. Acesso em: 21 de dezembro de 2011

PESSOA, S. A. Economia regional, crescimento econômico e desigualdade regional de renda. **Ensaios econômicos**. Rio de Janeiro, N. 355, março de 2009.

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Desenvolvimento Humano e IDH**. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/idh/>> Acesso em: 4 outubro 2011.

Professores do Departamento de Mercadologia da FGV – EASESP e Convidados. **Gestão de Marketing**. São Paulo: Saraiva, 2003.

SALOMON, D. V. **Como fazer uma monografia**. 11.ed. SÃO Paulo: Martins Fontes, 2004.

Sistema FIRJAN, **Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM)**. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br/IFDM/>>. Acesso em: 4 de outubro 2011.